



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**  
**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES**  
**CARRERA DE DERECHO**

**TEMA:**

---

**CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y LOS  
DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES EN EL  
CANTÓN LATACUNGA**

---

Proyecto de graduación previa a la obtención de Título de Abogado de los Juzgados  
y Tribunales de la República del Ecuador.

**AUTOR:**

Germán Alejandro Soria Altamirano

**TUTOR:**

Dr. Mg. Edwin Cortés Naranjo

Ambato – Ecuador

2016

**TEMA:**

---


**CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y LOS  
DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES EN EL  
CANTÓN LATACUNGA**

---

## CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema “CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES EN EL CANTÓN LATACUNGA”, el señor Germán Alejandro Soria Altamirano, Egresado de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho trabajo de Graduación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 19 de Julio del 2016



.....

Dr. Mg. Edwin Cortés Naranjo

**TUTOR**

## **AUTORÍA DEL TRABAJO**

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación: CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES EN EL CANTÓN LATACUNGA, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones, y propuestas son de responsabilidad del autor.

Ambato, 19 de Julio del 2016

El AUTOR



Germán Alejandro Soria Altamirano  
C.I. 050302977-9

## **DERECHOS DEL AUTOR**

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de esta tesis o parte de ella un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los Derechos en línea patrimoniales, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de esta tesis, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor.

Ambato, 19 de Julio del 2016

El AUTOR



Germán Alejandro Soria Altamirano  
C.I. 050302977-9

## **APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Los Miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el Tema: CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES EN EL CANTÓN LATACUNGA ,presentado por el señor Germán Alejandro Soria Altamirano, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A.

Ambato.....

Para constancia firma:

.....

Presidente

.....

Miembro

.....

Miembro

## **DEDICATORIA**

Quiero dedicar este trabajo de investigación, con toda mi gratitud y amor a quienes han sido la base de mi vida. Mi madre que con su cariño siempre me ha hecho sentir amado, y a mi padre que con su sacrificio, me ha enseñado que la base del crecimiento humano es el trabajo duro y la educación.

## **AGRADECIMIENTOS**

Extiendo mis más sinceros agradecimientos primeramente a mis padres quienes han sido incondicionales en su apoyo para mi educación; a los Docentes de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, quienes han sido más que profesores, han sido maestros generosos en ofrecer sus conocimientos académicos y amistad; y sobre todo al Dr. Mg. Edwin Cortes Naranjo quien es la persona que ha hecho posible llegar a cumplir mi meta con su constante apoyo y consejo.



## INCIDE GENERAL

<b>CONTENIDO</b>	<b>Pág.</b>
Portada.....	i
Tema:.....	ii
Certificación del Tutor .....	iii
Autoría del Trabajo .....	iv
Derechos del Autor .....	v
Aprobación del Tribunal de Grado .....	vi
Dedicatoria .....	vii
Agradecimientos .....	8
Incide General .....	ix
Índice de Cuadros.....	xv
Índice de Gráficos .....	xvii
Resumen Ejecutivo.....	xviii
Abstract .....	xix
Introducción .....	1

## CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Tema de Investigación .....	4
Planteamiento del Problema.....	4
Contextualización.....	5
Contexto Macro:.....	5
Contexto Meso: .....	6
Contexto Micro: .....	7
Árbol de Problemas.....	9
Análisis Crítico.....	10
Prognosis .....	10
Formulación del Problema .....	11
Interrogantes de la Investigación .....	11

Delimitación del Problema.....	11
Delimitación Espacial .....	11
Delimitación Temporal .....	11
Unidades de Observación.....	12
Justificación.....	12
Objetivos .....	13
Objetivo General .....	13
Objetivos Específicos.....	13

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

Antecedentes Investigativos.....	14
Fundamentación .....	16
Fundamentación Filosófica .....	16
Fundamentación Legal .....	17
Constitución de la República del Ecuador .....	17
Tratados Internacionales .....	18
Ley del Anciano .....	19
Fundamentación Sociológica .....	21
Fundamentación Axiológica .....	21
Fundamentación Ontológica .....	21
Fundamentación Política.....	22
Categorías Fundamentales .....	23
Desarrollo de la Variable Independiente.....	26
Calidad .....	26
Principios de Calidad de Servicio de Transporte .....	26
Derecho a la Calidad de Servicio .....	28
Calidad de Servicio de Transporte Público Urbano.....	30
Transporte Terrestre .....	30
Transporte Privado .....	31
Transporte Particular.....	32
Transporte Público .....	33

Principios de Calidad de Servicio de Transporte .....	34
Responsabilidad. ....	35
Universalidad .....	35
Accesibilidad.....	36
Estandarización. ....	36
Calidad. ....	37
Instituto Ecuatoriano de Normalización Inen .....	37
Definición.....	37
Organismos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial .....	44
Agencia Nacional de Tránsito.....	45
Gobiernos Autónomos Descentralizados .....	46
Unidad de Movilidad y Transporte del Cantón Latacunga .....	48
Cooperativas de Transporte Público Urbano de Latacunga.....	49
Cooperativa de Transporte Urbano Sultana del Cotopaxi.....	49
Cooperativa de Transporte Urbano Citulasa .....	50
Desarrollo de la Variable Dependiente .....	51
Tratados y Convenios.....	51
Ley del Anciano .....	54
Derechos Constitucionales de los Adultos Mayores .....	55
Tratados y Convenios Sobre Derechos de los Adultos Mayores .....	56
Derechos Constitucionales .....	59
Derecho a la Dignidad.....	61
Derecho a la Movilidad.....	63
Derecho a un Servicio de Calidad.....	63
Constitución de la República del Ecuador .....	64
Grupos de Atención Prioritaria .....	66
Derechos de los Adultos Mayores.....	67
Protección de los Adultos Mayores en el Ecuador.....	69
Situación de los Adultos Mayores en Ecuador .....	70
Cuadro de Legislación Comparada .....	72
Hipótesis.....	74
Señalamiento de Variables.....	74

Variable Independiente .....	74
Variable Dependiente.....	74

### **CAPÍTULO III**

#### **METODOLOGÍA**

Enfoque de la Investigación .....	75
Modalidad de Investigación .....	75
Bibliografía- Documental.....	75
De Campo.....	75
Tipo De Investigación .....	76
Investigación Descriptiva:.....	76
Investigación Exploratoria: .....	76
Investigación Correlacional: .....	76
Asociación de Variables:.....	76
Población y Muestra.....	77
Muestra.....	78
Operacionalizacion de las Variables .....	79
Variable Independiente: Calidad de Servicio de Transporte Público Urbano .....	79
Variable dependiente: Derechos Constitucionales de los Adultos Mayores.....	80
Técnicas E Instrumentos .....	81
Encuesta .....	81
Observación.....	81
Entrevista.....	82
Plan de Recolección de Información.....	82
Procesamiento y Análisis .....	83
Revisión Crítica de la Información Recogida .....	83
Tabulación o Cuadros Según Variables de Cada Hipótesis.....	83
Análisis Interpretación de Resultados.....	83

### **CAPÍTULO IV**

#### **ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS RECURSOS**

Análisis De Los Resultados .....	84
----------------------------------	----

Encuesta Dirigida A 23 Conductores .....	95
Guia de Entrevista Dirigida al Director . .....	106
Análisis General .....	109
Verificación de la Hipótesis .....	110
Cuadro Chi Cuadrado.....	114
Hipótesis Planteada .....	114
Datos para a Comprobación del Chi Cuadrado.....	114
Chi Cuadrado .....	117

## **CAPÍTULO V**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

Conclusiones .....	118
Recomendaciones.....	119

## **CAPÍTULO VI**

### **PROPUESTA**

Tema:.....	120
Datos Informativos .....	120
Antecedentes de la Propuesta.....	120
Justificación.....	120
Objetivos .....	121
General .....	121
Específicos .....	122
Análisis de Factibilidad.....	122
Fundamentación .....	123
Epistemológica .....	123
Axiología.....	123
Política.....	124
Legal.....	124
Metodología- Modelo Operativo.....	124
Modelo Operativo .....	125
Elaborado: Germán Alejandro Soria Altamirano.....	125

Proyecto de Ordenanza .....	126
Expide .....	127
Administración.....	134
Previsión de la Evaluación.....	134
Matriz de Análisis Evaluativo.....	135
Encuesta y Cuestionarios. ....	135
Bibliografía .....	136
Lincografía .....	138
Anexos	
Paper	

## ÍNDICE DE CUADROS

	<b>Pág.</b>
Cuadro No. 1 Cuadro Legislación Comparada .....	72
Cuadro No. 2 Cuadro de Legislación Comparada .....	73
Cuadro No. 3 Población y muestra .....	77
Cuadro No. 4 Operacionalización de variables V.I.....	79
Cuadro No. 5 Operacionalización de variables V.D .....	80
Cuadro No. 6 Recolección de información .....	82
Cuadro No. 7 Pregunta N° 1 Encuesta Personas Adultas Mayores .....	85
Cuadro No. 8 Pregunta N° 2 Encuesta Personas Adultas Mayores .....	86
Cuadro No. 9 Pregunta N° 3 Encuesta Personas Adultas Mayores .....	87
Cuadro No. 10 Pregunta N° 4 Encuesta Personas Adultas Mayores .....	88
Cuadro No. 11 Pregunta N° 5 Encuesta Personas Adultas Mayores .....	89
Cuadro No. 12 Pregunta N° 6 Encuesta Personas Adultas Mayores .....	90
Cuadro No. 13 Pregunta N° 7 Encuesta Personas Adultas Mayores .....	91
Cuadro No. 14 Pregunta N° 8 Encuestas Persona Adultas Mayores .....	92
Cuadro No. 15 Pregunta N° 9 Encuesta Personas Adultas Mayores .....	93
Cuadro No. 16 Pregunta N° 10 Encuesta Persona Adultas Mayores .....	94
Cuadro No. 17 Pregunta N° 1 Encuesta Conductores.....	95
Cuadro No. 18 Pregunta N° 2 Encuesta Conductores.....	96
Cuadro No. 19 Pregunta N° 3 Encuesta Conductores.....	97
Cuadro No. 20 Pregunta N° 4 Encuesta Conductores.....	98
Cuadro No. 21 Pregunta N° 5 Encuesta Conductores.....	99
Cuadro No. 22 Pregunta N° 6 Encuesta Conductores.....	100
Cuadro No. 23 Pregunta N° 7 Encuesta Conductores.....	101
Cuadro No. 24 Pregunta N° 8 Encuesta Conductores.....	102
Cuadro No. 25 Pregunta N° 9 Encuesta Conductores.....	103
Cuadro No. 26 Pregunta N° 10 Encuesta Conductores.....	104
Cuadro No. 27 Entrevista N° 1 .....	105
Cuadro No. 28 Entrevista N° 2 .....	106
Cuadro No. 29 Entrevista N° 3 .....	107
Cuadro No. 30 Entrevista N° 4 .....	108

Cuadro No. 31 Verificación de Hipótesis 1 .....	112
Cuadro No. 32 Verificación de Hipótesis 2 .....	113
Cuadro No. 33 Encuesta N° 1 .....	114
Cuadro No. 34 Cuadro del chi2.....	115
Cuadro No. 35 Encuesta N° 2 .....	116
Cuadro No. 36 Cuadro de CHI2.....	116
Cuadro No. 37 Modelo Operativo.....	125
Cuadro No. 38 Matriz de Análisis Evaluativo .....	135



## ÍNDICE DE GRÁFICOS

	<b>Pág.</b>
Gráfico No. 1 Relación Causa-Efecto.....	9
Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales .....	23
Gráfico No. 3 Constelación de Ideas V.I .....	24
Gráfico No. 4 Constelación de Ideas V.D.....	25
Gráfico No. 5 Pregunta N° 1 Encuesta Personas Adultas Mayores.....	85
Gráfico No. 6 Pregunta N° 2 Encuesta Personas Adultas Mayores.....	86
Gráfico No. 7 Pregunta N° 3 Encuesta Personas Adultas Mayores.....	87
Gráfico No. 8 Pregunta N° 4 Encuesta Personas Adultas Mayores.....	88
Gráfico No. 9 Pregunta N° 5 Encuesta Personas Adultas Mayores.....	89
Gráfico No. 10 Pregunta N° 6 Encuesta Personas Adultas Mayores.....	90
Gráfico No. 11 Pregunta N° 7 Encuesta Personas Adultas Mayores.....	91
Gráfico No. 12 Pregunta N° 8 Encuesta Personas Adultas Mayores.....	92
Gráfico No. 13 Pregunta N° 9 Encuesta Personas Adultas Mayores.....	93
Gráfico No. 14 Pregunta N° 10 Encuesta Personas Adultas Mayores.....	94
Gráfico No. 15 Pregunta N° 1 Encuesta Conductores .....	95
Gráfico No. 16 Pregunta N° 2 Encuesta Conductores .....	96
Gráfico No. 17 Pregunta N° 3 Encuesta Conductores .....	97
Gráfico No. 18 Pregunta N° 4 Encuesta Conductores .....	98
Gráfico No. 19 Pregunta N° 5 Encuesta Conductores .....	99
Gráfico No. 20 Pregunta N° 6 Encuesta Conductores .....	100
Gráfico No. 21 Pregunta N° 7 Encuesta Conductores .....	101
Gráfico No. 22 Pregunta N° 8 Encuesta Conductores .....	102
Gráfico No. 23 Pregunta N° 9 Encuesta Conductores .....	103
Gráfico No. 24 Pregunta N° 10 Encuesta Conductores .....	104
Gráfico No. 25 Chi Cuadrado .....	115

## RESUMEN EJECUTIVO

Se ha hecho costumbre pasar por alto lo concerniente a la vulneración de derechos constitucionales de los adultos mayores, por esa razón se realizó esta investigación con la cual se trata de buscar una solución a la constante violación de estos derechos en el transporte público urbano, para lo cual manifestamos que la obligación principal en el mejoramiento del servicio de transporte urbano es responsabilidad de operadores de transporte, autoridades seccionales y usuarios de las unidades de servicio urbano; que muchas veces dejaban de lado los derechos constitucionales de los adultos mayores. Las personas mayores de sesenta y cinco años de edad son consideradas constitucionalmente como pertenecientes al grupo de atención prioritaria, por tanto, es deber primordial del Estado garantizar sus derechos, por tal motivo los derechos de los adultos mayores se inscriben dentro del catálogo de derechos humanos económicos, sociales y culturales; es menester mencionar que el objetivo del presente trabajo de investigación es resolver un problema que aqueja a la sociedad laticungueña sobre todo a las personas adultas mayores que no reciben un buen servicio por parte de las compañías de transporte público urbano, para lo cual al final del trabajo de investigación se realizó como propuesta la creación de una ordenanza de regulación y mejoramiento del servicio de transporte público urbano en el cantón Latacunga para los adultos mayores, con el fin de buscar medios o mecanismos que coadyuven en el cumplimiento y respeto de los derechos de las personas adultas mayores en este servicio, “Algunas colectividades sufren un perjuicio desproporcionado respecto de cualquier violación de sus derechos humanos, por ejemplo, los sectores de pocos ingresos, las personas con discapacidad, las personas de edad, entre otros”. (Directrices de Martricht, 2000, p. 4).

Palabras claves: Derechos Constitucionales, Violación de derechos, Adultos mayores, Transporte Urbano.

## ABSTRACT

It has become customary to overlook concerning the violation of constitutional rights of the elderly, for that reason this research with which it is seeking a solution to the constant violation of these rights in urban public transport was conducted to which declare that the principal obligation in improving urban transport services is the responsibility of transport operators, users sectional authorities and urban service units; often they are leaving aside the constitutional rights of the elderly. People over sixty-five years of age are constitutionally considered as belonging to the group priority therefore is paramount duty of the state to guarantee their rights, as such rights of older adults fall within the catalog of human rights economic, social and cultural rights; It should be mentioned that the aim of the present research is to solve a problem that afflicts the latacungueña society especially the elderly who do not receive a good service from companies urban public transport, for which at the end of research work was carried out as proposed creation of an ordinance regulating and improving urban public transport in Latacunga canton for seniors, in order to seek ways or mechanisms to support compliance and respect for the rights of the elderly in this service, "Certain groups suffer disproportionate harm in respect of any violation of their human rights, for example, income groups, the disabled, the elderly, among others." (Directrices de Martricht, 2000, p. 4).

**Keywords:** Constitutional Rights, violation of rights, seniors, Urban transport.

## INTRODUCCIÓN

Todas las personas desde un inicio hemos estado evolucionando constantemente así como han evolucionado los derechos a los que como seres humanos somos partícipes y es por eso la importancia de investigar el derecho constitucional o fundamental, de los grupos de atención prioritaria como los adultos mayores, al hablar de derechos fundamentales en términos generales.

Sobre esto Falconí, J. ( 2011) considera:

Aquellos derechos, de los cuales es titular el hombre por el mero hecho de ser tal; de tal modo que estos derechos son inherentes al hombre, cualquiera sea su raza, condición, sexo o religión; debiendo señalar que se designan con varios nombres, como: Derechos Humanos, Derechos del Hombre, Derechos de la Persona Humana; esto es los derechos fundamentales.(p.15).

Por tal motivo se ha desarrollado la presente investigación sobre **“CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES EN EL CANTÓN LATACUNGA”**, buscando finalmente implementar una ordenanza municipal para el mejoramiento del servicio para personas mayores de sesenta y cinco años de edad. De este modo, el trabajo investigativo se estructura por capítulos.

**El Capítulo I: EL PROBLEMA.** “Calidad de servicio de transporte público urbano y los derechos constitucionales de los adultos mayores, en el cantón Latacunga”; mismo que nos permitirá conceptualizar a nivel macro, meso y micro; analizar de forma crítica, señalando su delimitación en tiempo y espacio, justificar el porqué de su investigación, indicar sus objetivos, los que serán general y específicos.

**El Capítulo II: MARCO TEÓRICO.** Se señalará los antecedentes investigativos del estudio, la fundamentación filosófica, legal, sociológicas, política, axiológica y ontológica también se realizara las categorías fundamentales; constelaciones de ideas y se desarrollara todo el marco teórico sobre la calidad de servicio de transporte

público urbano, así mismo sobre los derechos constitucionales de los adultos mayores. Se manifestará también la Hipótesis del Trabajo y el Señalamiento de Variables.

**El Capítulo III: METODOLOGÍA.** Es una guía para llevar el estudio; de igual manera se indican los argumentos que sustentan el tipo y nivel de la investigación, técnicas e instrumentos, población a ser investigados, las estadísticas y la correspondiente operacionalización de variables.

**El Capítulo IV: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.** En el cual se realizará la tabulación de la información la misma que se recaudó mediante la técnica de la encuesta por medio de su instrumento el cuestionario mismo que se aplicará a los usuarios del transporte público urbano mayores de sesenta y cinco años de edad y a los conductores de las principales rutas de transporte de las cooperativas que prestan su servicio en el cantón Latacunga; asimismo se realizará entrevistas a las principales autoridades de las Cooperativas de transporte público urbano y al director de la Unidad de Movilidad y Transporte del cantón como a la Directora cantonal de la Agencia Nacional de Tránsito.

**El Capítulo V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.** Tras la investigación sobre la Calidad de servicio de transporte público urbano y los derechos constitucionales de los adultos mayores, en el cantón Latacunga, proponemos algunas conclusiones científicas y recomendaciones prácticas.

**El Capítulo VI: PROPUESTA.** Contiene: datos informativos, antecedentes de la propuesta, justificación, objetivos, análisis de factibilidad, fundamentación, desarrollo de la propuesta, modelo operativo. Es la aportación que sugerimos para resolver el problema, expuestos en el capítulo presente, se desarrolló un proyecto de Ordenanza que busca, garantizar el cumplimiento de los derechos del adulto mayor en el transporte público urbano.

**En la parte final,** se encuentran los anexos, que consisten en la bibliografía que se ha utilizado en la investigación.

En los anexos añadimos la encuesta a las personas adultas mayores y conductores de las unidades de transporte público urbano y el *paper científico*, que realizamos con el objetivo de difundir los resultados de la investigación acerca de la calidad de servicio de transporte público urbano y los derechos constitucionales de los adultos mayores, en el cantón Latacunga.

Finalmente, se concluye con una bibliografía y los anexos que serán el punto de partida para el presente trabajo de investigación, los mismos que se irán incrementando y afianzando de acuerdo a las necesidades que se vayan presentando.

**Línea de investigación:** Derecho Constitucional

## **CAPÍTULO I**

### **EL PROBLEMA**

#### **TEMA DE INVESTIGACIÓN**

**“CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES EN EL CANTÓN LATACUNGA”**

#### **Planteamiento del problema**

La Constitución de la República del Ecuador del año 2008 en su artículo 36 establece que se considera como adultos mayores aquellas personas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad. Asimismo la sociedad moderna califica como adulto mayor a la persona que ya han alcanzado un rango de edad y se los denomina como personas de la tercera edad o ancianos, esta etapa es considerada como la última donde los proyectos de vida se han cumplido y se debería disfrutar de lo que queda de vida con tranquilidad, pero la falta de servicios de calidad como el transporte urbano en el Ecuador y sobre todo en el cantón Latacunga ha provocado que dicha tranquilidad no sea completa puesto que al acceder a un servicio de baja calidad puede ocasionar diversos contratiempos para el adulto mayor.

La problemática del presente tema de investigación nace al no garantizar los derechos constitucionales tales como el derechos a la movilidad humana, el derecho a acceder a un servicio de calidad y el derecho a la dignidad de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Latacunga; por lo que no existe un mecanismo de control de dicho sistema de transporte que permita y garantice el cumplimiento de sus derechos; además, es importante resaltar que la falta de garantía de aplicación de derechos para adultos mayores en el transporte urbano involucra tres ejes muy importantes para la prestación de este servicio; la infraestructura vial y peatonal de la ciudad no son óptimas para estas personas

pertenecientes a grupos de atención prioritaria, las unidades de transporte público urbano no cumplen íntegramente con los estándares de calidad exigidos, el trato por parte de los conductores de vehículos de transporte público urbano no es el adecuado con los ciudadanos usuarios del servicio y la misma idiosincrasia de las personas han generado un uso desordenado del transporte, creando así congestión vehicular, todas estas circunstancias han desencadenado en la violación de leyes, y derechos.

Así mismo, las causas de estas vulneraciones tienen mucho que ver con el estigma social que nos ha convencido que los adultos mayores han dejado de ser productivos para la sociedad y por lo tanto el trato a estos grupos vulnerables debe ser diferente.

## **Contextualización**

### **Contexto macro:**

En Ecuador, históricamente el transporte público urbano se ha desarrollado con ciertas deficiencias que han generado descontento por parte de los usuarios de este servicio sobre todo a desencadenado una constante vulneración de los derechos de las personas adultas mayores a acceder o tratar de acceder al servicio; a partir de 1910 en Ecuador se deja de lado el uso de carruajes para dar paso a el uso de vehículos motorizados, posteriormente desde el año 1936 se empezó a constituir la primera empresas de transporte en la República cuyos servicios eran considerados como "mínimo satisfactorio" por parte de los mismos usuarios, puesto que su acceso era muy limitado y dificultoso.

Un estudio de movilidad realizado por El ministerio de Transporte y Obras Públicos en el año 2008 conjuntamente con el distrito Metropolitano de Quito y Guayaquil establecieron que estas ciudades que cuentan con un servicio de transporte masivo, tiene deficiencias para su accesibilidad puesto que los usuarios que por lo general hacen largas filas y maniobras para poder ingresar a las unidades, además resalta que en ocasiones las personas con movilidad reducida como los adultos mayores y discapacitados no pueden acceder a las unidades por la cantidad de gente que debe ingresar en el poco tiempo que las puerta de las unidades se encuentran abiertas;



asimismo, señala que si estas personas logran acceder viajan de la manera más apretada posible por la gran afluencia de gente por lo que como conclusión establecen que se debería diseñar en nuevo modelo de movilidad.

Ecuador tiene una escasa historia sobre la protección del derecho de movilidad a pesar de que cuenta con suficientes unidades para brindar el servicio de transporte urbano lamentablemente este ha dejado de lado los requerimientos para que se garantice el acceso pleno a los mismos a las personas mayores de sesenta y cinco años de edad, según lo estable el diario el Comercio en su publicación del el mes de mayo de 1992, asimismo, en dicho artículo periodístico se manifiesta que los gremios del transporte urbano del Ecuador solicitaron un nuevo incremento tarifario de transporte, porque consideraban que el ultimo era insuficiente, el gobierno no accedió en primera instancia, lo que llevó a una serie de acciones por parte de los transportistas, como paralizaciones del servicio y el cobro de facto (no autorizado) de las tarifas que ellos consideraban justas, además irrespetaron las tarifas preferenciales de las personas mayores de sesenta y cinco años de edad y estudiantes lo que desencadenó un descontento colectivo por parte de los usuarios de las mismas al verse vulnerados en sus derechos y sobre todo de la personas que en ese tiempo se los consideraba pertenecientes a los grupos vulnerables.

### **Contexto meso:**

En el Distrito Metropolitano de Quito el transporte público se ha organizado de la misma manera que en el Ecuador al permitir que se otorgue la prestación de este servicio a empresas privadas sean estas cooperativas o compañías de transporte; de conformidad con lo que establece el diario Hoy en su publicación del 24 de agosto de 1990 en la administración de Rodrigo Paz no existía una autoridad municipal independiente que regule los conflictos ocasionados en torno al servicio de transporte público urbano que tenía la ciudad, estos conflictos eran comunes a la ciudad como a el país.

El diario el comercio en su publicación de 2 de octubre del 1990 estableció que dentro de estos conflictos ocasionados por las cooperativas de transporte urbano se

encontraba la falta de acceso a dicho servicio que se les daba a las personas adultas mayores, discapacitados a los niños que en reiteradas ocasiones no se les permitía acceder a la unidad de transporte; es por esta razón que en el año 1990 la Empresa Municipal de Transporte implementó la tarifa de transporte gratuito para las personas menores de 6 y mayores de 65 años de edad y discapacitados; tras la negativa de acoger dicha tarifa por parte de los operadores de transporte el Municipio de la ciudad decide incorporar en el Plan de Manejo de Movilidad las principales las causas que generan un deficiente servicio de transporte, entre ellas se incorpora la falta de acceso a el servicio para las personas vulnerables y el irrespeto de la tarifas preferenciales establecidas por la ley.

Con el objetivo de solucionar el problema de movilidad del creciente Distrito Metropolitano de Quito, en el año de 1990 se inicia con el proyecto del Trole bus que posteriormente en el año de 1995 se inaugura la primera etapa, de esta manera se pretendió suplir las falta de acceso a un servicio de transporte deficiente que brindaban las compañías de transporte urbano y sobre todo se buscó que el acceso al mismo sea generalizado a las personas consideradas en ese entonces pertenecientes los grupos vulnerables como las adultos mayores, personas con discapacidad.

### **Contexto micro:**

Dentro de la ciudad de Latacunga la calidad del servicio de transporte público urbano no ha mejorado con el tiempo puesto que aún hay unidades que se encuentran en circulación que son modelos del año 1985 al 2001 según lo menciona el diario Cotopaxi noticias.com, por lo cual muchas de ellas no cuentan con los actuales estándares de calidad establecidas de accesibilidad para personas discapacitadas y mayores de sesenta y cinco años de edad para los buses urbanos contemplada en la norma RTE.INEN 038:2008 sobre buses urbano y la CPE INEN 21-1 2015-01 sobre accesibilidad a personas con discapacidad a medios físicos y en la CPE INEN 21-1 2015-01 sobre directrices para el desarrollo de normas sobre sistemas de transporte, necesidades de las personas con discapacidad y adultos mayores. Parte 1: directrices básica. Dentro de estas exigencias las unidades de transporte urbano no han contado con las ranflas de acceso y con asientos preferenciales para las personas con

discapacidad y de la tercera edad tampoco cuentan con los respectivos cinturones de seguridad, por lo que desde dos décadas atrás se ha venido brindando un servicio ineficiente a las personas adultas mayores que desean acceder a una unidad de transporte urbano; Paulina Toaquiza en una entrevista realizada por el diario latacungueño La Gaceta en su publicación del 23 de junio del 2016 sobre la propuesta alternativas para que no sean vulnerados los derechos de las persona con discapacidad por la Mesa intersectorial en discapacidades comentó, que en el transporte sí le cobran el medio pasaje y sí les ayudan, pero en ocasiones, algunos de los transportistas no les dan el respeto que merecen. Otro de los problemas en el que se ha visto envuelta, es en las calles, porque existen escalones y aceras sin ranflas y no se puede subir ni bajar con una silla de ruedas.

Coincidiendo con lo anteriormente mencionado la falta de paradas adecuadas, ranflas de acceso para buses urbanos que no cumplen con los requisaros para la accesibilidad de personas con discapacidad, y además tomando en cuenta que estas exigencias son para todas las personas pertenecientes al grupo de atención prioritaria es responsabilidad del gobierno municipal de Latacunga velar por el cumplimiento de derechos de los grupos de atención prioritaria y evitar esta realidad latente en la colectividad latacungueña.

### Árbol de problemas

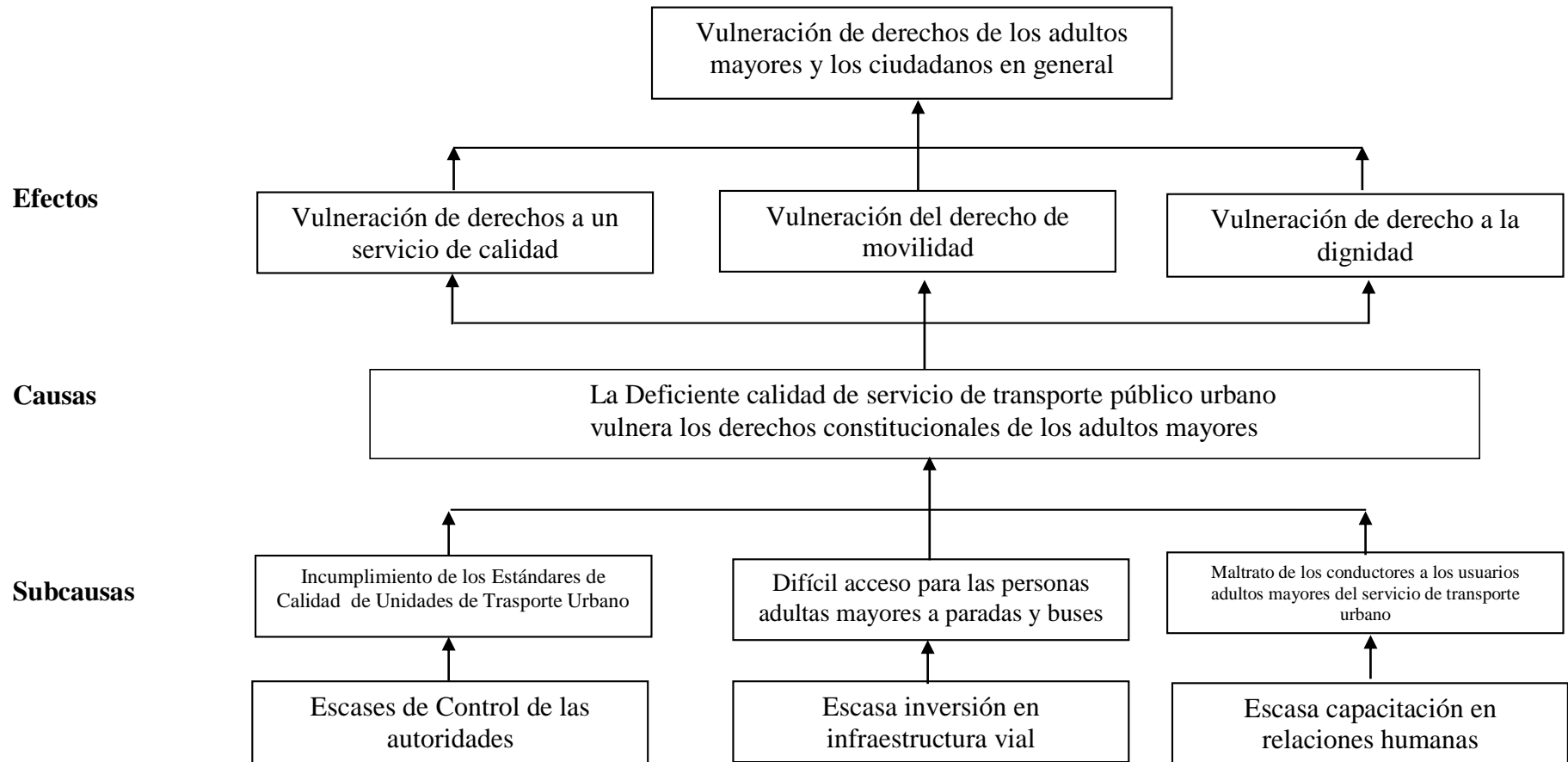


Gráfico No. 1 Relación Causa-Efecto  
Fuente: Investigador  
Elaboración: Germán Alejandro Soria

## **Análisis crítico**

Con el objetivo de abordar ampliamente el problema de investigación, es necesario determinar desde una perspectiva crítica; cuales son las circunstancias que han desencadenado y conllevado a la vulneración de los derechos constitucionales de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Latacunga; dentro de esta problemática se ha podido determinar que el escaso control de las autoridades encargadas del cumplimiento de normas de calidad y seguridad de los vehículos ha generado el incumplimiento de estándares de calidad de las unidades de servicio de transporte urbano, siendo estas una de las principales causas para la deficiente calidad de servicio de transporte público urbano que vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores como el derecho a un servicio de calidad y en general los derechos de las personas mayores de sesenta y cinco años de edad.

Por otro lado, y tomando en cuenta la escasa inversión en infraestructura vial por parte del gobierno municipal ha generado que el acceso a las paradas y unidades de transporte urbano sea muy complicando para las personas adultas mayores y discapacitados, provocando la deficiente calidad en el servicio que presta el transporte público urbano a las personas y adultos mayores, siendo estos últimos las personas más afectadas por la vulneración de sus derecho constitucionales sobre todo su derecho a la movilidad. Otra de las razones que vulnera los derechos de los adultos mayores es la escasa capacitación de los señores conductores de las unidades de servicio de transporte público urbano por parte de sus respectivas cooperativas en relaciones humanas, esto ha ocasionado que los usuarios y sobre todo las personas mayores de sesenta y cinco años de edad sea victimas de maltratos constantes de los conductores de estas cooperativas; esto demuestra otra de las deficiencias en la calidad de servicio de transporte público urbano que por tal razón vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores, derechos como el de a la dignidad de ellos específicamente y de los ciudadanos en general.

## **Prognosis**

De no darse una solución a la problemática planteada se mantendría un problema

jurídico social ya que se seguirá vulnerando las normas constitucionales y se afecta de manera directa a los grupos de atención prioritaria, principalmente por la vulneración de los derechos del adulto mayor; sea por la falta de unidades aptas para brindarles un buen servicio como por la ineficiente señalética de tránsito e infraestructura vial para la prestación de servicio de transporte público, afectando de manera social como física a las personas mayores de sesenta y cinco años.

### **Formulación del problema**

¿De qué manera la calidad de servicio de transporte público urbano vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores en el cantón Latacunga?

### **Interrogantes de la investigación**

1. ¿En qué condiciones se encuentra el servicio de transporte público urbano en la ciudad de Latacunga?
2. ¿Cuáles son las consecuencias jurídico – sociales de la vulneración de los derechos constitucionales de los adultos mayores por parte del servicio de transporte urbano de Latacunga?
3. ¿Cuál es la mejor alternativa de solución que se puede plantear frente a la problemática expuesta?

### **Delimitación del problema**

**Campo:** Jurídico - Social

**Área:** Constitucional

**Aspecto:** Derechos Constitucionales

**Delimitación espacial:** Esta investigación se realizará en la República del Ecuador, Provincia de Cotopaxi; Cantón Latacunga.

**Delimitación temporal:** Este problema será estudiado, en el período comprendido 2015 al 2016.

## **Unidades de observación**

- Conductores de las unidades de transporte urbano del cantón Latacunga.
- Usuarios del servicio de transporte urbano mayores de sesenta y cinco años de edad.

## **Justificación**

La importancia de la presente investigación radica en establecer y determinar las razones que ha desencadenado la violación de los derechos de los adultos mayores en el servicio de transporte público urbano en la ciudad de Latacunga; además nos permite identificar muy claramente las graves falencias que existen por parte de cooperativas de transporte y autoridades municipales en materia de infraestructura y modernización de unidades de transporte urbano necesarios para garantizar los derechos de los usuarios y consumidores.

Es de gran interés la presente investigación porque permitirá reconocer y buscar soluciones a la problemática que vulneran los derechos constitucionales de adultos mayores, garantizando así una mejor aplicación y respeto no solo de disposiciones constitucionales, también de normativas en general vinculadas estrechamente entre sí; fortaleciendo de esta manera la seguridad jurídica.

Es novedosa la investigación porque no se ha discutido profundamente en ocasiones anteriores sobre temas vinculados a servicio de transporte público urbano y derechos constitucionales de los ciudadanos y sobre todo de adultos mayores, tomando en cuenta como actores preponderantes de la garantía y aplicación de estos derechos a autoridades municipales, cooperativas de transporte, conductores y ciudadanía en general.

Es factible la presente investigación, tomando en cuenta que el investigador cuenta con los recursos necesarios, sean estos: humanos, técnicos, tecnológicos, temporales, materiales, bibliotecarios, de campo y económicos; necesarios para el correspondiente desarrollo de la investigación; y principalmente cuenta con el apoyo

necesario e incondicional del tutor de tesis y los señores revisores de la misma.

La presente investigación generara un gran impacto en la colectividad laticungueña ya que nunca antes se ha buscado investigar un problema muy latente en la ciudad vinculando autoridades, conductores, ciudadanos y cooperativas de transporte urbano, por lo que la búsqueda de soluciones al problema será integral, generando gran interés social.

## **Objetivos**

### **Objetivo general**

Determinar de qué manera la Calidad de servicio de transporte público urbano vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores en el cantón Latacunga.

### **Objetivos específicos**

1. Investigar en qué condiciones se encuentra el servicio de transporte público urbano en la ciudad de Latacunga.
2. Evaluar cuáles son las consecuencias jurídico – sociales de la vulneración de los derechos constitucionales de los adultos mayores por parte del servicio de transporte urbano de Latacunga.
3. Plantear una alternativa de solución al problema planteado dentro del presente trabajo investigativo.



## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### **Antecedentes investigativos**

Una vez realizado la respectiva investigación en la biblioteca de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y el respectivo repositorio de la Universidad Técnica de Ambato, se puede comprobar que el presente trabajo de investigación es original, no se encuentra investigación alguna relacionada con el tema “CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES EN EL CANTÓN LATACUNGA”; por lo que la investigación es auténtica y pertinente, pero se pudo distinguir en algunos trabajos de investigación de la misma universidad que se refieren a las variables de la presente investigación pero de manera separada tales como:

El incumplimiento de la normas INEN en la fabricación de las carrocerías de transporte público, vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, en las cooperativas de transporte urbano del cantón Ambato en el periodo Noviembre 2010- Mayo 2011” de la Universidad Técnica de Ambato, de la carrera de derecho en donde pone a conocimiento los siguientes objetivos, conclusiones y recomendaciones (Vayas, F. 2011, p.p. 13, 175)

En este trabajo de investigación (Vayas, F. 2011, p.p. 13) estableció como Objetivo General “Determinar cómo el cumplimiento de las normas INEN en las carrocerías de transporte público facilitará la accesibilidad en el transporte público urbano de las personas con discapacidad en el cantón Ambato”, de la misma manera como objetivos específicos, que se tomaron en cuenta para la presente investigación (Vayas, F. 2011, p.p. 13) manifestó “Establecer el cumplimiento de las normas

INEN en las carrocerías de transporte urbano de servicio público del cantón Ambato” y “Verificar si se permite la accesibilidad en el transporte urbano de las personas con discapacidad y de movilidad reducida”

Asimismo (Vayas, F. 2011) concluye de la siguiente manera:

El incumplimiento de las normas INEN en las carrocerías de transporte urbano en el cantón Ambato en el periodo noviembre 2010- mayo 2011 vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de personas con discapacidad, a pesar de aquella vulneración y la necesidad imperiosa de movilizarse, ya provocado que las personas con discapacidad superen riesgos que podrían afectar su salud, pues las unidades no prestan las condiciones necesarias para efectuar una movilidad segura de las personas mencionadas en la línea anterior (p. 175).

De la misma manera en relación a las garantías y principios prestados y establecidos en las normas (Vayas, F. 2011) recomienda:

La existencia de personas que sufren de discapacidad es una realidad en nuestro país y por su puesto el cantón Ambato no es la excepción, siendo importante la creación de Jefaturas que den un seguimiento a la aplicación de las normativas que protegen los derechos de los grupos de atención prioritaria dando especial atención a las personas con discapacidad, quienes han sido invisibles ante la sociedad (p. 176).

De la misma manera “Las políticas de Estado y los derechos de los adultos mayores” tesis realizada por Osorio Viviana de la Universidad Técnica de Ambato, de la carrera de derecho en donde pone a conocimiento el siguiente objetivo general (Osorio, 2015, p. 14). “Indagar las Políticas de Estado y los Derechos de los adultos mayores en el cantón Ambato” asimismo establece como objetivos específicos “Analizar las políticas de estado en relación a los derechos de los adultos mayores”

y “Determinar cuáles son los Derechos de los Adultos Mayores que se vulneran” (Osorio, 2015, p. 14).

Asimismo (Osorio, 2015) concluye de la siguiente manera:

Los derechos establecidos en la Ley del Anciano al igual que en la constitución, no son puestos en práctica, como tampoco son reclamados por los Adultos Mayores, debido a su poco conocimiento sobre esta norma, se dan estas circunstancias ya se por analfabetismo o porque no hay la suficiente educación sobre sus derechos (p. 132).

De la misma manera en relación a las garantías y principios prestados y establecidos en la ley (Osorio, 2015, p.132) recomienda “La creación de un manual didáctico para de esta forma difundir por parte del Estado a las personas Adultas Mayores, cuales son las políticas de Estado establecidas en su favor, a través de campañas u otros medios de Educación”.

## **Fundamentación**

### **Fundamentación Filosófica**

El presente tema de investigación está basado en un paradigma crítico- propositivo.

Se determina que es “Crítico, porque cuestiona los esquemas, molde de hacer investigación que están comprometidas con la lógica instrumental del poder, porque impugna las explicaciones reducidas a casualidad lineal” (Herrera, Medina , & Naranjo, 2008, P. 20); así mismo establece “Propositivo, en cuanto la investigación no se detiene en la contemplación pasiva de los fenómenos, sino que además, plantea alternativas de solución construidas en un clima de sinergia y pro actividad” (Herrera, Medina , & Naranjo, 2008, P. 20).

El paradigma crítico-propositivo es una alternativa para la investigación social y

jurídica, basado en el cambio de esquemas sociales, culturales referentes a la garantía y cumplimiento de los derechos constitucionales de los adultos mayores por parte de servicio de transporte público urbano de la ciudad de Latacunga, con eficacia y eficiencia en cumplimiento y en aplicación de la Constitución de la República del Ecuador como Ley Suprema y para el amparo de la seguridad jurídica del Estado.

### **Fundamentación Legal**

El presente trabajo de investigación que trata sobre “Calidad de servicio de transporte público urbano y los derechos constitucionales de los adultos mayores, en el cantón Latacunga” considera como instrumentos de guía las siguientes bases legales:

#### **Constitución de la República del Ecuador**

Es el cuerpo legal que rige sobre la vida del Estado Ecuatoriano y en su primera disposición manifiesta que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia social; precepto que deja en claro los derechos que todos como ciudadanos tenemos y que deben ser garantizados por el Estado.

En lo relacionado a las personas adultas mayores el capítulo tercero, artículo 35 de este cuerpo legal considera a las personas adultas mayores como un grupo de atención prioritaria, y establece que recibirán atención prioritaria y especializada en el ámbito público y privado; en este caso los legisladores han tomado muy en cuenta no solo la vulnerabilidad que la personas mayores de sesenta y cinco años de edad tienen por su avanzada edad, también ha buscado garantizar por medio de ley la protección y atención preferencial que deben tener los adultos mayores en el ámbito público y privado, de esta manera se busca dejar de lado la discriminación que culturalmente han sido víctimas los adultos mayores.

El artículo Art. 36 de la Constitución de la República del Ecuador establece que la atención prioritaria que recibirán los adultos mayores involucra los campos de inclusión social y económica previniendo la violencia; asimismo el artículo 38 de la

misma, nos ofrece un listado de medidas que el Estado debe otorgar a los adultos mayores para el cumplimiento pleno de sus derechos, de entre ellas resaltan el numeral 3 que establece el desarrollo de programas y políticas destinadas a fomentar su autonomía personal, disminuir su dependencia y conseguir su plena integración social de la misma manera, el numeral 4 establece como medida la protección y atención integral contra todo tipo de maltrato, violencia, explotación sexual o cualquier otra índole, o negligencia que provoque tales situaciones.

Estas medidas adoptadas por el Estado dejan muy claro que la finalidad de las mismas son la integración social de las personas adultas mayores en una sociedad que histórica y culturalmente los ha relegado por la creencia que una vez cumplido su ciclo de vida han dejado de ser productivos para una sociedad, también buscan la protección contra todo tipo de violencia que se podría interpretar de diferentes maneras , en este caso puede ser considerada como violencia la vulneración de sus derechos por falta de garantías que aseguren el cumplimiento de los mismos.

### **Tratados internacionales**

En el ámbito internacional, los derechos de las personas adultas mayores se encuentran contemplados en la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948, donde se proclama el derecho de toda persona a un nivel de vida digna y la garantía de seguridad para la vejez.

No obstante, las normas de protección de los derechos de las personas adultas mayores son relativamente recientes en varios países de América Latina, pues la promulgación y aplicación de disposiciones referidas expresamente a los derechos de las personas adultas mayores se inician a fines de la década de 1980.

El Protocolo de San Salvador, adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1988), que en su artículo 17 incorpora medidas específicas en favor de las personas mayores.

Este documento constituye el primer instrumento vinculante con el tema de los

derechos de este grupo de edad para los países de la región.

Así mismo en el derecho internacional interamericano, la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre establece que, en caso de edad avanzada, las personas tienen derecho a la seguridad social para mantener un nivel de vida adecuado (Art. 16); mientras que el Art. 30, establece la obligación de los hijos de asistirlos, alimentarlos y ampararlos cuando éstos lo necesiten.

Adicionalmente, prohíbe la discriminación por cualquier índole o condición social (Art.1). Por lo demás, al igual en que el ámbito mundial, en el interamericano las personas de la tercera edad tienen los mismos derechos que las demás personas, simplemente por el hecho de ser tales.

### **Ley del Anciano**

La ley del anciano da a conocer los derechos que poseen los adultos mayores, dándoles garantías para el cumplimiento de estos, al igual que muestra sus obligaciones para con la sociedad, convirtiéndolos en sujetos de derechos y obligaciones.

La ley del anciano también protege a los adultos mayores de ser desprotegidos o maltratados en todas sus formas por sus familiares, habiendo sanciones para las familias que llegasen a descuidar de los adultos mayores, en esta ley también se les da obligaciones que deben cumplir dentro de la sociedad, e integrarlos como a todos los demás ciudadanos.

El Artículo 15 de este cuerpo legal establece que las personas mayores de 65 años, gozarán de la exoneración del 50% de las tarifas del transporte aéreo, terrestre, marítimo y fluvial, y de las entradas a los espectáculos públicos, culturales, deportivos, artísticos y recreacionales esta es una de las garantías que tienen las personas adultas mayores en el ámbito legal y que busca proteger una tarifa específica para los servicio que tienen los adultos mayores en el ámbito del transporte; esta exoneración es una parte integral de los derechos que se debe tomar

en cuenta para los adultos mayores en el servicio de transporte.

De la misma manera en el artículo 22 de esta ley considera cuales son infracciones en contra del anciano, y establece las siguientes:

- a) El abandono que hagan las personas que legalmente están obligadas a protegerlo y cuidarlo, de conformidad con el artículo 11 de la presente Ley;
- b) Los malos tratos dados por familiares o particulares;
- c) La falta e inoportuna atención por parte de las instituciones públicas o privadas previstas en esta Ley;
- d) La agresión de palabra o de obra, efectuado por familiares o por terceras personas;
- e) La falta de cuidado personal por parte de sus familiares o personas a cuyo cargo se hallen, tanto en la vivienda, alimentación, subsistencia diaria, asistencia médica, como en su seguridad;
- f) El desacato, la negativa, negligencia o retardo en que incurran los funcionarios públicos, representantes legales o propietarios de centros médicos en la prestación de servicios a personas de la tercera edad, especialmente a lo dispuesto en el artículo 14 de la presente Ley; y,
- g) El incumplimiento por parte de los empresarios de transporte aéreo o terrestre, de empresas artísticas, centros deportivos, recreacionales o culturales, en dar cumplimiento a las rebajas previstas en el artículo 15 de esta Ley.

Se ha considerado para el respectivo análisis el literal B) sobre los malos tratos dados por familiares o particulares; el literal D) sobre las agresiones de palabra o de obra, efectuado por familiares o por terceras personas; y el literal G) sobre el incumplimiento por parte de los empresarios de transporte aéreo o terrestre, de empresas artísticas, centros deportivos, recreacionales o culturales, en dar cumplimiento a las rebajas previstas en el artículo 15 de esta Ley. Los tres literales anteriormente mencionados son los que más se vinculan con los derechos en el

ámbito de movilidad y transporte que tienen los adultos mayores; hace referencia a malos tratos o agresiones que pueden sufrir por parte de particulares, además sobre el incumplimiento de una tarifa establecida por la ley en el uso del servicio, esta son infracciones que deben ser tomadas en cuenta y buscar mitigarlas con el objetivo del cumplimiento de los derechos de los adultos mayores.

### **Fundamentación Sociológica**

Este es un problema social y a la vez jurídico ya que al tratarse de un grupo de atención prioritaria cuyos derechos se garantizan constitucionalmente necesitan no solo que el estado vele por ellos sino que también la sociedad en general esté dispuesta y comprometida a ayudar a la protección de los adultos mayores, participando y exigiendo activamente el cumplimiento de los derechos de las personas mayores de sesenta y cinco años de edad, sobre todo exigiendo a las autoridades seccionales infraestructura adecuada para el servicio de transporte público y a las cooperativas de transporte como a las unidades aptas para prestar el servicio a adultos mayores.

### **Fundamentación Axiológica**

El desarrollo integral del ser humano, debe estar basado en la práctica de valores como la responsabilidad, la honestidad, la honradez, el respeto, la solidaridad y el sentido de equidad; sin descuidar el desarrollo de la inteligencia emocional, con el fin de que formen su carácter, personalidad y estén en capacidad de administrar su vida acertadamente.

El secreto de la educación radica en lograr que el educando perciba los valores como respuesta a sus aspiraciones profundas, a sus ansias de vida, de verdad, de bien de belleza, como camino para su inquietud de llegar a ser.

### **Fundamentación Ontológica**

El presente trabajo de investigación está fundamentado en que la realidad está en



continuo cambio por lo que la ciencia con sus verdades científicas tienen un carácter perfectible. Por lo que los estudiantes y la sociedad para poder sobrevivir necesitan aprender a convivir dentro del medio en el que se desenvuelven y utilizar adecuadamente su libertad.

La persona que se pretende formar debe ser un ser sensible ante los valores humanos. Ser firme en la existencia y el sentido de la vida, en base a la psicología, espiritualidad, que hace posible y asegura la consistencia moral de la persona.

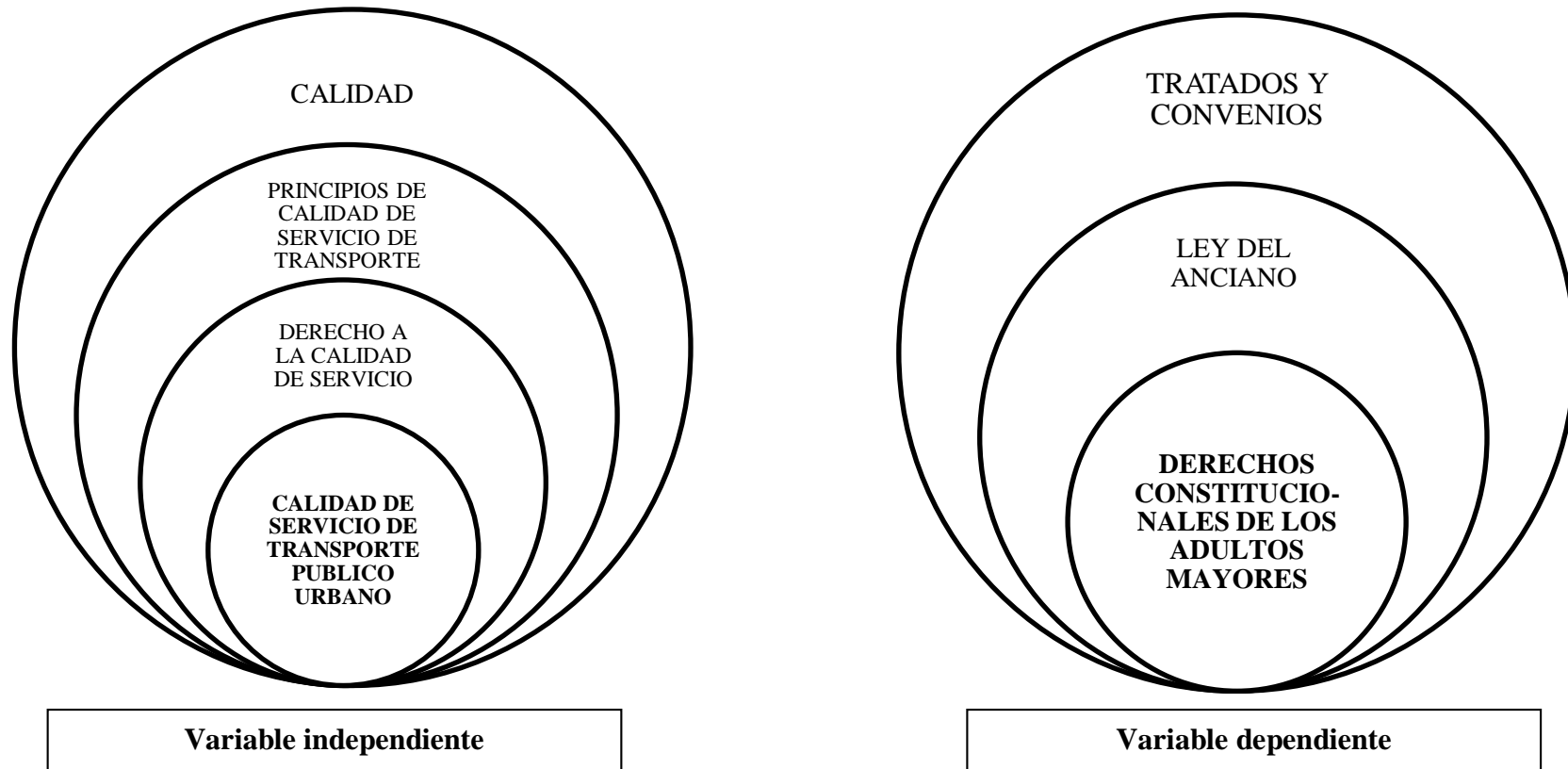
El estudiante, los profesores y las autoridades, tienen el deber de crear condiciones cada vez mejores para que, todos puedan vivir en sana paz, para que la víctima pueda desarrollarse normalmente y pueda realizar con normalidad sus actividades.

### **Fundamentación Política**

De conformidad con la nueva tendencia neo constitucionalista que se adoptó en la constituyente de Montecristi del año 2008 en la cual se forjó la Constitución actualmente vigente, establece dentro de los grupos de atención prioritaria a los adultos mayores y garantizando así el cumplimiento de sus derechos consagrados.

De la misma manera la Constitución Ecuatoriana establece que el principal deber del Estado es garantizar los derechos constitucionales, al ser el Alcalde de Latacunga parte del Estado como servidor público, es su deber proteger y buscar mecanismos que garanticen los derechos de los adultos mayores; principalmente adecuando infraestructura y señalética adecuada en el cantón Latacunga que incluya a las personas mayores de sesenta y cinco años de edad como peatones y usuarios activos del servicio de transporte urbano, realizando y ejecutando planes y programas de mejoramiento social.

## Categorías Fundamentales

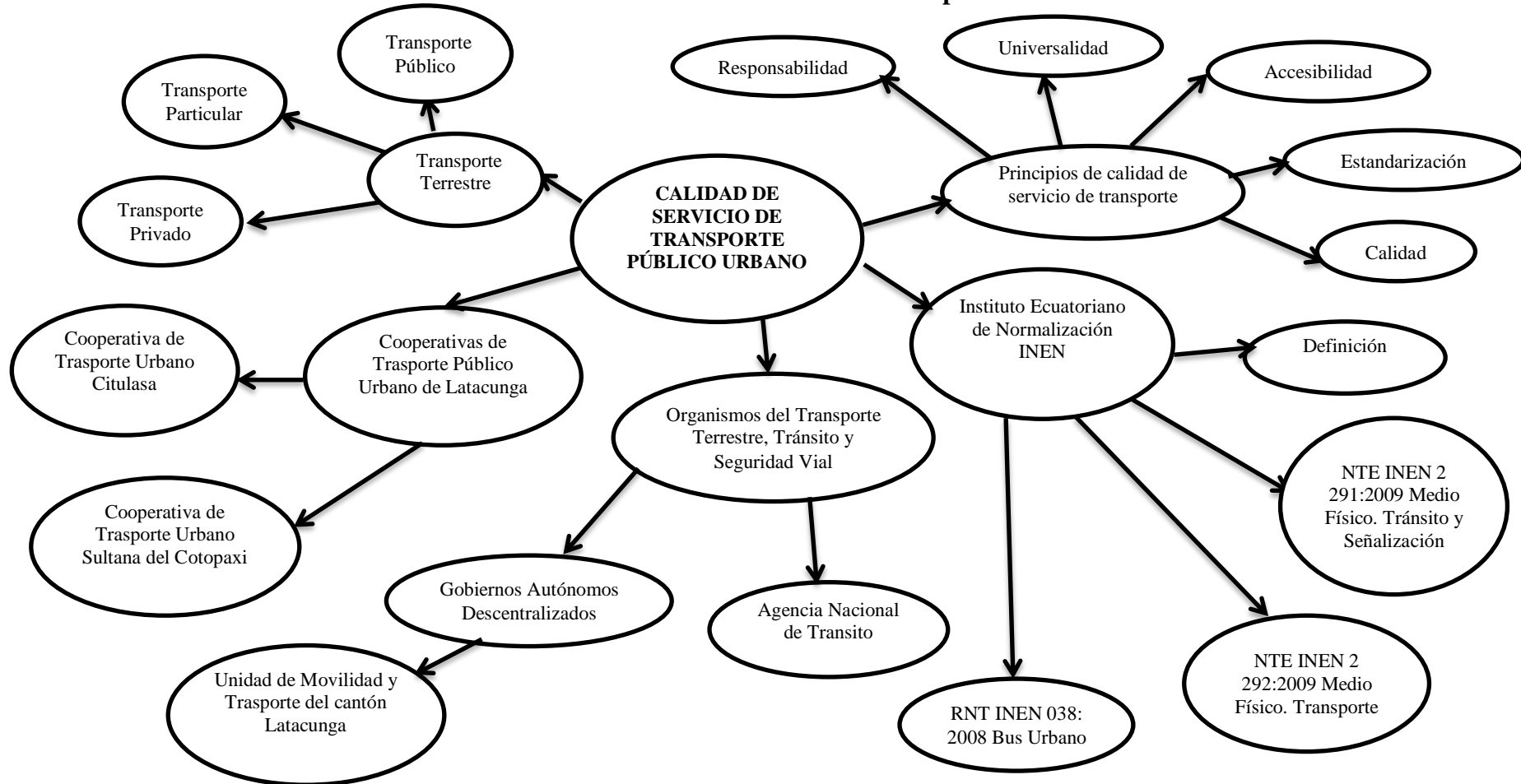


**Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales**

Fuente: Observación directa

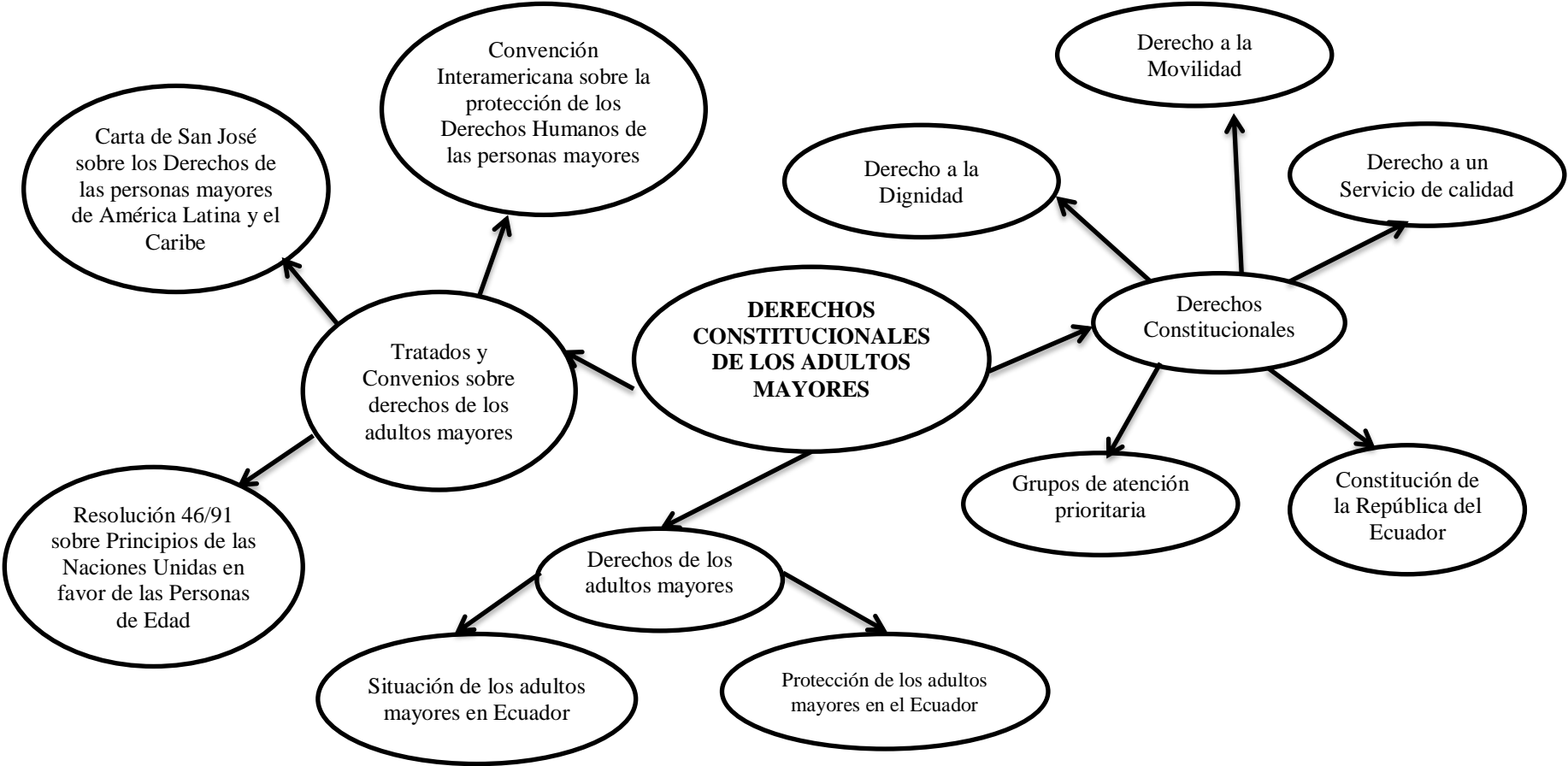
Elaboración: Germán Alejandro Soria

### Constelación de ideas de la Variable Independiente



**Gráfico No. 3 Constelación de Ideas V.I**  
 Fuente: Gráfico N° 2 Categorías Fundamentales  
 Elaboración: Germán Alejandro Soria

**Constelación de idea de la Variable Dependiente**



**Gráfico No. 4 Constelación de Ideas V.D**  
 Fuente: Gráfico N° 2 Categorías Fundamentales  
 Elaboración: Germán Alejandro Soria

## **Desarrollo de la Variable Independiente**

### **Calidad**

Según lo establece la, European Foundation for Quality Management (EFQM), ha definido el concepto de calidad como todas las formas a través de las cuales la organización satisface las necesidades y expectativas de sus clientes, su personal, las entidades implicadas financieramente y toda la sociedad en general.

De conformidad con la norma A3-1987 ANSI/ASCQC, define el concepto de calidad como la totalidad de aspectos y características de un producto o servicio que permiten satisfacer necesidades implícitas o explícitamente formuladas.

En términos generales cuando nos referimos al concepto de calidad, se los asocia a productos o servicios que cumplen o sobrepasan las expectativas del cliente o consumidor; sin embargo, dichas expectativas están definidas siempre en función del servicio o producto a que hace referencia dicha calidad. “Cuando un producto mejora nuestras expectativas estamos hablando de calidad, es decir, se trata de una calidad cuya valoración depende de lo que se percibe” (Besterfield, 2006, p. 1).

Dentro del ámbito del transporte dicha calidad estaría enfocada en la satisfacción del servicio; a su vez tal satisfacción debe ser considerada tomando en cuenta a todos los usuarios de dicho servicio en todos sus géneros y edades.

Si dichos usuarios manifiestan en su totalidad la satisfacción de sus necesidades, estaríamos hablando de un servicio de calidad.

### **Principios de Calidad de Servicio de Transporte**

Con el objetivo de establecer cuáles son los principios del servicio de transporte es necesario primeramente conocer el concepto de lo que es un principio en materia jurídica, para lo cual tomaremos en cuenta la publicación sobre que es el principio jurídico en la página web apuntes jurídicos, donde Jorge Machicado establece que un

principio es un axioma que crea una determinada valoración de justicia de una sociedad, sobre la que se construyen las instituciones del derecho y sirve de guía y fundamento del contenido de las normas jurídicas de un Estado.

Por otro lado, en relación a los principios que debe cumplir el transporte terrestre Rafael Danilo Cedeño manifiesta que existen una serie de principios que el cliente percibe de un operador en cuanto a la calidad del servicio en el transporte de pasajeros como la fiabilidad, responsabilidad, flexibilidad, seguridad rapidez asimismo establece que para el mejoramiento y desarrollo de un sistema de calidad es necesario un control efectivo de las mismas, por lo que es necesarios establecer medidas que permita cotejar el cumplimiento de los principios de eficacia, eficiencia y efectividad, y controlen las relaciones que se establecen entre transportistas y usuarios.

El diario el Espectador en su publicación del 10 de Mayo 2015 sobre los principios del transporte urbano sostenible manifiesta que en Alemania el Proyecto de Transporte Urbano Sostenible (SUTP), que apoya la agencia alemana de cooperación técnica GIZ resalta que se debe garantizar un servicio de transporte público de alta calidad basada en principios de rendimiento y calidad; además, las ciudades también deben tener redes de transporte público de alto rendimiento utilizando sistemas de transporte público y cuyas directrices son; el mejoramiento de la accesibilidad de todas las personas especialmente la de las personas con necesidades especiales como los discapacitados y adultos mayores; para lo que se debe implementar herramientas adaptadas a los usuarios de movilidad reducida como un sistemas de ayuda visual, avisos sonoros, asimismo se podría implantar herramientas que garantice la accesibilidad física de las instalaciones de espera y de los vehículos como carricoches, ranflas de acceso y espacios para sillas de ruedas y andadores.

Con lo mencionado anteriormente queda muy claro que los principios de transporte terrestre buscan la calidad del mismo para las personas que hacer uso de él y sobre todo, se toma en cuenta a las personas de movilidad reducida con el objetivo de buscar su inclusión dentro de este sistema de transporte que es cada vez más requerido y esencial.

Así mismo, al buscar la inclusión de las personas de reducida movilidad como discapacitados y adultos mayores las medidas adoptadas se vuelven necesarias para la accesibilidad a las personas anteriormente mencionadas.

Sobre esto (Institute of Transport Studies, 2010) establece:

Al implantar medidas para mejorar la calidad del transporte público, hay que consultar a las personas con necesidades especiales para tener en cuenta sus requisitos, para el transporte público esto se torne más práctico, cómodo, accesible y comprensible puesto que, las personas más desfavorecidas pueden sentirse menos excluidas de la sociedad.(p.4)

Cabe recalcar que en beneficio el cumplimiento de los principios de transporte terrestre es sobre todo para las personas en cierto grado de vulnerabilidad al acceder al transporte público urbano.

Sobre esto (Institute of Transport Studies, 2010) establece:

Con las medidas de equipamiento y sistemas que mejoren la comodidad, la seguridad, la protección y la accesibilidad para los actuales y potenciales usuarios del transporte público beneficiara principalmente a quienes tengan problemas de movilidad, las personas mayores, las familias con hijos y los jóvenes.(p.5)

### **Derecho a la Calidad de Servicio**

Según el diario latacungueño La Gaceta en su publicación del 14 de julio de 2006: “La calidad en el servicio de transporte obedece al cumplimiento de estándares de calidad en las unidades que prestan servicios y en la satisfacción de las necesidades de la persona que requiere de un servicio de transporte para sí o para el transporte sus bienes” (Romero, 2006, p. 4).

Es menester resaltar que, la calidad de un servicio amas de buscar satisfacer las necesidades de las personas, este se constituye como un derecho que tiene todos

aquellos que hacen uso ya sea de un servicio o consumen un producto; en nuestro caso el derecho que tiene las personas adultas mayores obedece a la prestación de un servicio que por ser de uso público, generalizado y estratégico debe cumplir con todos los estándares de calidad requeridos, de esta manera se garantiza que el derecho a un buen servicio de transporte urbano a las personas mayores de sesenta y cinco años de edad y de la colectividad en general y sobre todo que este derecho no se vulnere.

La legislación chilena en la ley 19. 496 sobre protección de los derechos del consumidor en el artículo 23, señala que comete infracción a las disposiciones legales el proveedor venda un bien o preste un servicio, actuando con negligencia, causa menoscabo al consumidor debido a fallas o deficiencias en la calidad, cantidad, identidad o sustancia, procedencia, seguridad peso o medida del respectivo bien o servicio.

De la misma manera en la legislación ecuatoriana se garantiza a las personas que los bienes o servicio que consuman serán de buenas condiciones y óptima calidad; asimismo, establece cuáles serán los mecanismos o medios de control de calidad de los mismos y las sanciones que se establezcan por el incumplimiento de estas disposiciones.

Sobre esto la (Constitución de la República del Ecuador, 2008) establece:

Art.52.Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características.

La ley establecerá los mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de las consumidoras y consumidores; y las sanciones por vulneración de estos derechos, la reparación e indemnización por deficiencias, daños o mala calidad de bienes y servicios, y por la interrupción de los servicios públicos que no fuera ocasionada por caso fortuito o fuerza mayor.



Es evidente que la calidad que debe cumplir el servicio que presten entidades públicas o privadas a las personas adultas mayores debe ser totalmente óptimas con el objetivo de no vulnerar ningún derecho, para esto la ley ecuatoriana como lo mencionamos la mencionada en la cita anterior ha buscado mecanismos que garanticen el cumplimiento de este derecho, sin embargo estos han sido insuficientes porque no se ha podido garantizar un buen servicio en este caso del transporte público urbano en el cantón Latacunga para las personas adultas mayores.

### **Calidad de Servicio de Transporte Público Urbano**

El transporte público urbano puede ser proporcionado por empresas privadas o por consorcios de transporte público; por lo general son servicios regulados y por autoridades locales que aparte de regular el normal desarrollo de la movilidad local, son los encargados de establecer estándares de calidad y el otorgamiento de un permiso de operación, este servicio se mantiene mediante cobro directo de una tarifa establecida a los pasajeros.

Como requisitos esenciales para que una unidad de transporte urbano sea considerada apta para su circulación, es necesario que esta cumpla ciertos estándares internacionales de calidad, entre ellos se debe garantizar el acceso seguro y la comodidad de personas adultas mayores en dichos buses urbanos, con el fin de que se garanticen los derechos que todo consumidor tiene.

Estos estándares internacionales de calidad en el Ecuador se encuentran en el RNT INEN 038: 2008 Bus Urbano, NTE INEN 2 292:2009 Medio Físico. Transporte y NTE INEN 2 291:2009 Medio Físico. Lo que pretende estas normas es satisfacer de las necesidades de la persona que requiere de un servicio de transporte en este caso las necesidades de las personas adultas mayores.

### **Transporte Terrestre**

El Transporte terrestre es un medio de traslado de personas o bienes de un lugar a otro y se encuentra al servicio del interés público e incluye todos los medios e

infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes

Sobre esto Manrique, M. (2012) lo define como:

Es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas. Así pues existen redes de carreteras, caminos, ferrocarriles y otras redes especiales. (p.2).

En referencia lo mencionado por Manrique en la cita anterior la infraestructura de la ciudad que cuente con este servicio debe ser óptima para la buena circulación del mismo, este es un aspecto muy importante puesto para el buen acceso de este servicio depende de la infraestructura adecuada para que el servicio sea prestado con la calidad y accesibilidad requerida para todos los usuarios.

Actualmente el transporte terrestre es un sector de gran importancia para el desarrollo de la nación, es por esa razón que la inversión estatal en el mejoramiento de carreteras ha sido muy significativo; sin embargo, dicha inversión se ha centrado en vías que facilitan el comercio y transporte a grandes distancias por lo que se ha dejado de lado el mejoramiento de carreteras dentro de las ciudades, al ser esta competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados es necesario el desarrollo vial de ciudades en crecimiento con el fin de que el transporte terrestre dentro de ellas fluya de mejor manera, asimismo este desarrollo vial debe garantizar la libre y fácil movilidad de los peatones y usuarios de vehículos terrestres tomando en cuenta a personas que por cierto grado de vulnerabilidad necesitan de infraestructuras especiales para su movilidad tanto en vías de circulación peatonal que garantices el acceso fácil y seguro de vehículos de transportación terrestre.

### **Transporte Privado**

El transporte particular o privado son términos que se utilizan comúnmente para

hacer referencia a los servicios de transporte que no están abiertos o disponibles para el público en general, “El transporte privado, es el que pertenece a individuos o empresas particulares. En este caso los responsables de la manutención de dichos vehículos son sus dueños, al igual que serán quienes respondan por ellos en caso de accidente” (Sirály, 2001, p. 59); en este caso el transporte particular se diferencia de público en tres aspectos.

En primer lugar, el transporte particular no está sujeto a rutas, es decir, el usuario selecciona el camino que considere más conveniente para llegar a su destino. Como segundo punto, esta clase de transporte no depende de horarios, a diferencia del transporte público donde el horario del viaje está dispuesto por la respectiva ruta establecida para la cooperativa, como último aspecto, la velocidad es selección del conductor siempre y cuando no rebase los límites establecidos por la ley.

El transporte particular por lo general pertenece a individuos o empresas particulares y es para uso privado de la persona o empresa propietaria del vehículo; de conformidad con lo que establece la Ley Orgánica del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en su artículo enumerado Art. 58.1.- “Se denomina vehículo de transporte particular el que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios sin fines de lucro”.

### **Transporte Particular**

Otro tipo de transporte que se conoce es el transporte particular y se entiende como aquel servicio que busca satisfacer las necesidades de movilidad de personas o de bienes dentro de actividades comerciales y exclusivas de personas naturales o jurídicas, para lo cual se utiliza su propio vehículo o una flota privada, para esta clase de transporte se requiere de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Se debe aclarar que el transporte particular tiene sus limitaciones establecidas por la ley, y que el caso del incumplimiento de estas disposiciones se impondrá una sanción ya sea esta suspensoria o revocatoria del permiso, esta sanción se la establecerá de

conformidad con la ley y por la autoridad competente; dentro de estas prohibiciones o limitaciones de esta clase de transporte está el uso de los vehículos para bienes públicos.

Para que el transporte particular pueda efectuarse sin ningún tipo de problemas es necesario que los vehículos estén matriculados y formen parte de los activos de una persona natural o jurídica que preste el servicio.

### **Transporte Público**

El Transporte público es aquel conocido como colectivo, masivo o de pasajeros; este tipo de transporte tiene que adaptarse a horarios y rutas que ofrecen las operadoras; además los viajeros comparten el medio de transporte o unidades que están disponibles al público en general.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2012) establece:

Art 55.- El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.  
(p. 14).

El transporte público urbano permite el desplazamiento de personas desde diferentes puntos o áreas a otros lugares de la ciudad y es, por lo tanto parte esencial de las ciudades; así mismo, este tipo de transporte suele ser evaluado de diversas formas por parte de los usuarios, los empresarios o trabajadores cada uno desde su punto de vista propio.

Esta clase de transporte puede ser otorgado ya sea por el Estado o por medio de contrato de operación entregado a operadoras que se encanten legalmente constituidas que deberán cumplir con ciertos términos que establece la respectiva ley

y su reglamento para la otorgación de dichos permisos de operación; (Sirály, 2001, p. 59) establece que: “Se habla de transporte público, para hacer referencia a los autobuses, trenes y otras unidades móviles que sirven para la movilización de los ciudadanos de una comunidad y que está solventado y manejado por el Estado vigente.”

El uso del transporte público y para ser un poco más específicos el transporte público urbano tiene ciertas ventajas que se debe tomar en cuenta, por un lado disminuye la contaminación, ya que se usan menos automóviles para el transporte de personas, además de permitir el desplazamiento de personas que, no tienen auto y necesitan recorrer largas distancias por ejemplo los transportes públicos como los autobuses, puede transportar a más de a 40 personas utilizando la misma superficie que dos automóviles que por término medio están ocupadas por 2 personas.

Los autobuses son prácticos y eficientes medios de transportar por sus rutas de corta y media distancia, siendo frecuentemente más usado a nivel de transportes públicos, por ser económicamente beneficiosos para los usuarios. Las cooperativas de transporte buscan establecer una ruta basada en un número aproximado de pasajeros en el área a ser tomada, una vez establecida la ruta, se construyen las paradas de autobuses a lo largo de esa ruta.

Así mismo, el transporte público urbano de superficie como los autobuses se caracteriza por usar la propia vía pública de las ciudades como soporte para efectuar su cometido que es el transporte de viajeros por esta razón las paradas del transporte público urbano son el punto de contacto frecuente entre el servicio y el cliente del transporte; y por tanto tienen una gran importancia para la percepción que el usuario tiene del transporte público urbano, en términos de comodidad, accesibilidad, limpieza, información, protección climatológica y diseño adecuado. Aunque hoy en día ya no se considera el punto inicial del viaje en transporte público.

### **Principios de Calidad de Servicio de Transporte**

Las condiciones que debe cumplir el transporte son principios básicos que se debe

garantizar con el fin de que los derechos en materia de vialidad, el desarrollo de la transportación en el país y el derechos acceder a un buen servicio libre de discriminación a personas pertenecientes los grupos de atención prioritaria sean efectivos e integrales; entre lo mas importantes vinculados a el transporte y grupos de atención prioritaria tenemos aquellos mencionados en el reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

### **Responsabilidad.**

Se refiere al deber que el Estado tiene en generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables.

El principio de responsabilidad vincula todo lo referente al cumplimiento de normas técnicas, políticas y regulaciones necesarias para garantizar un transporte eficiente y eficaz, queda muy claro la responsabilizad del el Estado en el cumplimiento de estas disposiciones, pero debemos tomar en cuenta que para la garantía de un buen servicios de transporte que es parte de regulaciones en menester que todos y cada uno de los actores de este servicio , autoridades, usuarios y operadores de transporte, tengamos en cuenta la responsabilidad que tenemos para mejorar estas condiciones del transporte.

### **Universalidad**

Es el acceso al servicio de transporte terrestre que tiene sin distinción de ninguna naturaleza todos los ciudadanos conforme a lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador del año 2008 y las leyes referentes a la materia.

El principio de universalidad se refiere al acceso al transporte, sea al acceso al servicio de transporte público urbano o de cualquier otra índole para todas la personas sin importar su condición, dentro de ellas tenemos contemplado el derechos al acceso al servicio de trasponerte urbano que tiene las personas adultas mayores, al

ser universal este derecho al acceso y servicio este debe ser de calidad y sin discriminación por razón de su edad de conformidad con lo que establece la Constitución de la República del Ecuador (2008) y las demás leyes acordes con la materia de investigación.

### **Accesibilidad**

Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responder el cumplimiento del mismo.

El principio de accesibilidad a parte de garantizar la movilidad de personas y sus bienes pretende hacer del transporte público un servicio generalizado y de fácil acceso a las personas que lo requieran, esa es la razón por la cual amparado en este principio es exigible que el transporte público sobre todo el transporte urbano garantice y cumpla con las disposiciones concernientes a hacer del servicio de transporte urbano un servicio accesible para todas la personas sin ninguna distinción.

### **Estandarización.**

La Estandarización es la homologación que deben tener los vehículos que ingresan al parque automotor cumplan con las normas y reglamentos técnicos de seguridad, ambientales y de comodidad emitidos por la autoridad, en este caso la Agencia Nacional de Tránsito la misma que establece un estándar de servicio a nivel nacional.

La estandarización como principio pretende que las unidades de transporte publico cumplan normas que son de carácter internacional para que su circulación sea permitida, una vez aprobado por las autoridades competente la unidad podrá circular libremente, en el caso del Ecuador dicha estandarización la podemos encontrar en las distintas normas INEN, pero a pesar que esta normas son de carácter internacional en Ecuador no se han exigido en su totalidad, razón por la cual la estandarización del servicio de transporte público es parcial lo que puede desencadenar la falta de

cumplimiento íntegro de este principio y sobre todo la vulneración de ciertos derechos.

### **Calidad.**

Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios. El principio de calidad busca la satisfacción de las necesidades del cliente y usuario del servicio de transporte público, garantizando medios de transporte seguros, modernos y rápidos y sobre todo accesibles y cómodos para las personas que hacen uso del mismo como lo son las personas adultas mayores que por razón de su edad tienen cierta prelación se les debe conceder fácil acceso a estas unidades de transporte público y sobre todo asientos y tarifas preferenciales.

### **Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN**

Como introducción es necesario mencionar que las normas INEN dentro del Ecuador se aplican en concordancia y de conformidad con lo establecido por la normativa ecuatoriana así como con los tratados y convenios internacionales.

### **Definición**

El Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN es el encargado de controlar y verificar los niveles de calidad y normalización de las unidades de transporte público urbano en el Ecuador, puesto que es esta la institución encargada de establecer las respectivas adecuaciones que debe tener la unidad para ser considerada apta. Para definir lo que es el Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN (Sistema Internacional de Unidades, 2009) establece:

El Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN, es una entidad técnica de Derecho Público, con personería jurídica y fondos propios, con autonomía administrativa, económica, financiera y



operativa, siendo el organismo técnico nacional competente, en materia de reglamentación, normalización y metrología, en conformidad con lo establecido en las leyes de la Republica y en tratados, acuerdos y convenios internacionales.(p.1)

Con el propósito de establecer de mejor manera las funciones del Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN, es necesario definir que es normalización.

Sobre esto (Vayas, J 2011) establece:

La Normalización es una disciplina que trata sobre el establecimiento, aplicación y adecuación de reglas destinadas a conseguir y mantener un orden dentro de un campo determinado con el fin de obtener beneficios para la sociedad, acorde con el desarrollo tecnológico, económico y social. Es una disciplina con base técnica y científica que permite formular reglas o normas, cuyo ámbito no se limita únicamente al establecimiento de reglas, sino que comprende también su aplicación (p.27).

Tomando en cuenta los conceptos anteriormente mencionados podemos entender que el INEN es una entidad perteneciente al el Estado cuyo fin es establecer parámetros en materia de reglamentación, normalización y metrología, en concordancia con las leyes nacionales e internacionales, asimismo; en lo referente al proceso de normalización que es competencia del el INEN este proceso trata de aplicar y adecuar las reglas destinadas a conseguir y mantener un orden dentro de un campo determinado con el fin de obtener beneficios para la sociedad.

**Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 291:2010 Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Tránsito y Señalización.**

En espacios físicos sean estos públicos o privados, el tránsito y señalización es muy importante para el normal desarrollo de nuestras distintas actividades para lo cual

esta normativa establece los requisitos que debe tener estos espacios sean estos urbanos o rurales, la misma que permitirá la movilidad de la personas con discapacidad o de movilidad reducida como lo son las personas adultas mayores.

Es muy importante para la presente investigación conocer lo que nos manifiesta el manual de la aplicación de Normas INEN sobre accesibilidad al medio físico; el mismo que en la (NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 291:2010 referente a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN , 2010) en el numeral 2.1 establece:

2.1 Todo estadio público o privado de afluencia masiva, temporal o permanente de personas (estadios, coliseos, hoteles, hospitales, teatros, estacionamientos, iglesias, etc.), deberá contemplar en su diseño, los espacios vehiculares y peatonales exclusivos para personas con discapacidad y movilidad reducida, los mismos que adicionalmente deben estar señalados horizontal y verticalmente de acuerdo con las NTE INEN 2 239,2 242, 2 241,2 242 y los RTE INEN 004 para señalización vial. Parte 1 y2 (p.1).

Con lo mencionado anteriormente en la respectiva norma INEN queda muy claro que todos los espacios públicos o privados sean estos urbanos o rurales deben cumplir con los requerimientos de esta normativa que ampara el derecho a la movilidad de las personas de movilidad reducida como lo son los adultos mayores; sin embargo estas disposiciones no se han cumplido íntegramente puesto que todo los espacio ni todas las ciudades del Ecuador existen una completa aplicación de las disposiciones de esta norma.

Es importante mencionar lo establecido en la (NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 291:2010 referente a la ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN, 2010) que en su literal 2.2.1.1 menciona un requisito espesifico y dice:

2.2.1.1 Las rampas para personas con discapacidad y movilidad reducida, deben estar incorporadas dentro de las zonas peatonales establecidas en el “Reglamento de señales luces y signos convencionales, en el Manual Técnico de tránsito” vigente y en el RTE INEN 004 Parte 1, 2 y3.(p.1).

En relación a la cita mencionada con anterioridad expresa que las rampas deben estar ubicadas en las zonas peatonales establecidas por el Manual Técnico de Tránsito, por lo que queda claro la obligación que tienen las autoridades en adecuar la vías de uso peatonal para el fácil acceso a las personas pertenecientes a este grupo de atención prioritaria; no solo para su uso como peatones sino también para facilitar el acceso a servicios como el de transporte urbano.

**Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 292:2010 Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Transporte.**

Esta norma establece cuáles son los requisitos que deben cumplir los accesos a los diferentes tipos de transporte en este caso el transporte terrestre con el fin de hacer de este más accesible a las personas con discapacidad y movilidad reducida y sobre todo para garantizar sus derechos, que es el objetivo final de estas normas técnicas.

En lo referente al manual de aplicación de las normas INEN sobre accesibilidad a medios físicos en la (NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 292:2010 ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE, 2010, p.1) en su numeral 3.1.1 define al transporte terrestre como “Acción y efecto de movilizar o trasladar personas o bienes de un lugar a otro, utilizando vehículos que circulan por vía terrestre, que pueden ser: buses, camiones, camionetas, taxis, etc.” por lo que es evidente que el transporte terrestre es fundamental el traslado de las personas de un lugar a otro.

Debemos tomar en cuenta que efectuar estas modificaciones a las unidades de transporte terrestre para que sean funcionales permitirá la inclusión social de las personas adultas mayores como seres activos e independientes en la sociedad.

Sobre esto (NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 292:2010 ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE, 2010) en su numeral 4.1 dice:

- 4.1** Los diferentes tipos de transporte: terrestre, aéreo, férreo, marítimo - fluvial y multimodal, han sido creados en función de las necesidades del usuario, por lo que deben cumplir con lo siguiente:
- a) Permitir el acceso de las personas con discapacidad y movilidad reducida y su ubicación física exclusiva dentro del mismo.
  - b) Disponer de un área exclusiva para las personas con discapacidad y movilidad reducida, y contar con la correspondiente señalización horizontal y vertical que permita a estas guiarse con facilidad sin la ayuda de otras personas.
  - c) Cumplir con las normas técnicas establecidas para el diseño de los espacios físicos de accesibilidad y su adecuada señalización, con la finalidad de permitir que las personas con discapacidad y movilidad reducida, logren integrarse de manera efectiva al medio físico (p.42).

Tomando en cuenta lo mencionado en la cita anterior queda clara la necesidad del cumplimiento total de las normas técnicas que permiten el acceso adecuado a las personas con discapacidad y movilidad reducida, y de esa manera se conseguirá una verdadera inclusión social deseada por las personas pertenecientes al grupo de atención prioritaria.

Otra de la herramienta importante para que el acceso al servicio de transporte urbano para los adultos mayores sea mucho más fácil son las paradas de buses; cuya infraestructura también debe cumplir con ciertos parámetros de calidad que brinde el fácil acceso a todos sus usuarios, sobre esto (NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 292:2010 ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE, 2010) en su numeral 5.1.1.1 establece cuales son los requisitos específicos sobre las paradas de buses:

5.1.1.1 Paradas de buses. En su definición y diseño se debe considerar un espacio exclusivo para las personas con discapacidad y movilidad reducida, cuya dimensión mínima será de 1 800 mm por lado, ver NTE INEN 2 246 y 2 247, y estar ubicadas en sitios de fácil acceso al medio de transporte. Todas las paradas deben permitir la accesibilidad a las personas con discapacidad y movilidad reducida, cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Técnico Ecuatoriano 004. Señalización vial. Parte 2. Señalización horizontal. (p.2).

Esta norma es muy clara al especificar las características técnicas que deben tener las paradas de buses, sin embargo se debería verificar si dentro de la ciudad se cumple con esta disposición referente a las paradas de buses que buscan facilitar el acceso a todas las personas incluyendo a adultos mayores y personas de movilidad reducida.

Estos son algunos de los requisitos que deben cumplir la infraestructura vial y los buses de transporte terrestre para garantizar el derecho a la movilidad de las personas de movilidad reducida como los adultos mayores; sin embargo en lo relativo al transporte público urbano también existen ciertas disposiciones técnicas que deben cumplir para ser consideradas aptas para el uso de personas con discapacidad y de movilidad reducida, referente a esto (NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 292:2010 ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE, 2010) en su numeral 5.1.1.5 literal a) y b) establece cuales son los requisitos específicos sobre estos buses en cuanto a espacios y señalización:

5.1.1.5 Vehículos de transporte público terrestre, deben cumplir con la RTE INEN 038 Bus urbano.

a) Todos los vehículos de transporte público terrestre deben tener, puertas de acceso de ancho libre mínimo de 900 mm y en el interior de los mismos, disponer de espacios exclusivos para personas con discapacidad y movilidad reducida, en la proporción

mínima de un asiento por cada 40 pasajeros, los cuales deben estar ubicados junto a las puertas de acceso y/o salida de los mismos.

b) Los espacios destinados en el interior del vehículo para personas con discapacidad y movilidad reducida, deben contar con la señalización vertical respectiva, de acuerdo a la NTE INEN 2 240, que identifique el uso exclusivo de los mismos (p.4).

Hemos visto que la normativa técnica ecuatoriana regula todo lo referente a estándares de calidad de buses urbanos, paradas y acceso a las respectivas unidades de transporte, dichas regulaciones pretenden garantizar el principio de inclusión social y sobre todo el derecho a la movilidad y acceso al transporte público urbano para las personas de movilidad reducida como lo son las personas mayores de sesenta y cinco años de edad; sin embargo estas disposiciones no se cumplen en su totalidad dentro del transporte urbano de Latacunga por la falta de control de la autoridades los estándares de calidad en los buses urbanos.

**Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 205:2010 Vehículos Automotores. Bus urbano. Requisito.**

Continuando con el tema de investigación en la presente norma se establece los requisitos que debe tener los buses de servicio urbano para brindar un servicio de óptima calidad y accesible para todos los usuarios de este medio de transporte.

Dentro de esta norma técnica se ha tomado mucho en cuenta las necesidades que se generan en el servicio de transporte público urbano no solo para las personas o usuarios comunes; sino también para las personas de movilidad reducida como lo son los adultos mayores y discapacitados razón por la que, varias disposiciones de calidad van dirigidas a facilitar el acceso a estas personas pertenecientes al grupo de atención prioritaria en las unidades de transporte urbano.

Cabe recalcar lo establecido en la (NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 205: 2010 VEHICULOS AUTOMOTORES. BUS URBANO. REQUISITOS, 2010) que en su literal b.7 sobre áreas de sillas de rueda menciona:

b.7) Área para personas en silla de ruedas. Se debe disponer de al menos un espacio exclusivo, que debe estar ubicado próximo a las puertas de acceso y/o salida y provisto de un asidero para la sujeción de la silla, con cinturón de seguridad mínimo de dos puntos (p. 14).

Por otro lado y con el fin facilitar el acceso a los buses urbanos a las personas con movilidad reducida la (NORMA TÉCNICA ECUATORIANA NTE INEN 2 205: 2010 VEHICULOS AUTOMOTORES. BUS URBANO. REQUISITOS, 2010) en su literal b) establece:

b) Elevador o rampa de acceso para personas con movilidad reducida. Para el caso de los buses y minibuses que utilicen un sistema de elevador o rampa de acceso para el ascenso o descenso de personas con movilidad reducida debe contar con los siguientes requisitos:

b.1) Elevador (plataforma elevadora)

b.1.1) Requisitos mecánicos

b.1.2) Protecciones del elevador (p.14).

Así mismo en esta misma norma en el literal b.2 se menciona que los buses urbanos deben contar con rampas y se deben situar en posición para el ascenso y el descenso de las sillas de una forma manual, eléctrica. La norma NTE INEN 2 205: 2010 ha establecido ya todas las herramientas necesaria para que las personas con cierto grado de vulnerabilidad accedan al el transporte público urbano, sin embargo se puede palpar que no todas esta disposiciones se cumplen totalmente por lo que esta en manos de las autoridades exigir que estas sean cumplidas, con el proposito de garantizar el desecho a la movilidad de los adultos mayores y prevenir la vulneracion de este derecho.

### **Organismos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

Se les considera como organismos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a

todas las entidades de control de tránsito y la seguridad vial tales como autoridades regionales, metropolitanas y municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, que son entidades que dependen operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos gobiernos seccionales.

### **Agencia Nacional de Tránsito**

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2012) establece:

Es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GAD's; y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito. (p. 4).

Esta institución perteneciente a la administración pública cuenta con autonomía, con patrimonio, presupuesto y régimen administrativo y financiero propios; asimismo es una institución de derecho público, personería jurídica y con jurisdicción nacional.

Uno de los principales objetivos de esta institución es garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana, esto deja muy claro la importancia que tiene la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para garantizar un buen servicio de calidad y satisfacer las necesidades de los usuarios del transporte público y prevenir así la vulneración de sus derechos.

Como institución de carácter público la Agencia Nacional de Tránsito tiene una misión pre definida en lo que resalta la planificación, regulación y control de la



gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, con el fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del País, en el ámbito de su competencia.

De la misma manera su visión como institución está dirigida en constituirse como una entidad líder que regule y controle el ejercicio de las competencias del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, basados en la transparencia y calidad de servicio que garanticen a la sociedad ecuatoriana una regulación eficaz mediante la planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Dentro de los objetivos de la institución la página web de la misma señala que los objetivos principales de la misma son:

- Incrementar la calidad y cobertura del servicio de transporte terrestre.
- Incrementar la calidad del Tránsito en la Red Vial Estatal
- Incrementar la eficiencia operacional
- Incrementar el desarrollo del talento humano
- Incrementar el uso eficiente del presupuesto
- Incrementar el nivel de seguridad vial

### **Gobiernos Autónomos Descentralizados**

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) como su mismo título lo menciona, son instituciones descentralizadas que gozan de autonomía en el aspecto político, administrativo y financiero, además se encuentran regidos por principios como de solidaridad, subsidiariedad, equidad, interterritorial, integración y participación ciudadana.

La Constitución de la República del Ecuador del (2008), en el artículo 238 manifiesta que constituyen Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales, y estos gozan de autonomía política,

administrativa y financiera, y se rigen por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. Es decir, son las instituciones que conforman la organización territorial del Estado Ecuatoriano. El Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización en su artículo 28 divide a los gobiernos autónomos descentralizados como regionales, provinciales, cantonales y parroquiales rurales. El Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización COOTAD (2010) define como Gobiernos Autónomos Municipales de la siguiente manera:

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva previstas en este Código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden. La sede del gobierno autónomo descentralizado municipal será la cabecera cantonal prevista en la ley de creación del cantón. (p. 39).

Ya en materia de vialidad los Gobiernos Autónomos Descentralizados tiendan competencias las establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial entre ellas la planificación, regulación y control del uso de la vía pública en áreas urbanas del cantón, y en las áreas urbanas de las parroquias rurales en la misma circunscripción territorial; asimismo deberá planificar y ejecutar las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su jurisdicción, con sujeción a las regulaciones emitidas por los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Las municipalidades que deseen realizar alguna ordenanza en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial deberán guardar armonía con las políticas del Ministerio Correspondiente y con las disposiciones emanadas por la Agencia Nacional de Tránsito; y sobre todo con La Constitución de la República del Ecuador por esta razón deberán garantizar derechos establecidos en dicha norma legal sobre

todo los derechos de los grupos de atención prioritaria a los cuales pertenecen los adultos mayores.

### **Unidad de Movilidad y Transporte del Cantón Latacunga**

Al otorgar el Estado Central las competencias de tránsito a los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados, exige a los mismos la creación de una unidad de movilidad y transporte; en la ciudad de Latacunga esta es la institución que tiene la facultad y atribución de rectoría cantonal, planificación, regulación, control y gestión para mejorar la movilidad en esta circunscripción territorial; este nuevo marco de competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial también faculta emitir políticas, lineamientos y directrices locales para el adecuado ejercicio de sus facultades y atribuciones en los términos establecidos por la ley.

Esta institución creada para el mejoramiento vial y en movilidad en el cantón Latacunga, también está encargada del control de operadoras de transporte.

Sobre esto Besantes, L.( 2016) concidera:

La Unidad de Movilidad y Transporte del cantón Latacunga está encargada de verificar la movilidad y el control de tránsito y transporte terrestre en el cantón Latacunga; asimismo se encarga de planificar todo lo referente en transporte en el cantón, realizar control efectivo a las operadoras de transporte público, interprovincial, urbano, ejecutivos y comercial intra cantonal.

Dentro de la funciones de la Institución tenemos el otorgar los respectivos títulos habilitantes, como los que se otorga a las operadoras y entre ellos tenemos habilitaciones; permisos de operación, cambios de vehículos, baja de vehículos particulares, matriculación de vehículos públicos, particulares y estatales y todo lo relevante al ámbito de movilidad en la ciudad del Latacunga para su mejoramiento.

De la misma manera esta institución busca reorganizar el tránsito y la movilidad en la ciudad, por medio del mejoramiento de señaléticas, previniendo

congestionamiento vehicular y otorgando las respectivas matriculas a propietarios de vehículos que cumplan con los requisitos para transitar libremente.

Sobre esto Romero, J.( 2013) concidera:

Nuestro primer objetivo es primeramente el peatón, el ciclista; el trasporte público de carga y por último el trasporte particular o privado, en ese orden y según la nueva pirámide invertida de conformidad con la doctrina en temas de movilidad y transporte deja en primer lugar y con mayor importancia la mejor movilidad del peatón.

Otros de los objetivos de la institución es planificar el futuro del cantón en los requerimientos de movilidad con actividad, accesibilidad actuales y futuras para sus habitantes, asimismo, tiene como funciones proveer el potencial crecimiento de los niveles de vialidad en el cantón y mejorar la calidad de vida del medio ambiente como vitales para el desarrollo sostenible y sustentable. Cabe resaltar la gran importancia que otorga esta institución al derecho de movilidad que tienen los peatones, tomando en cuenta que las personas que usa el trasporte público urbano y principalmente los adultos mayores, a más de ser usuarios de este servicio, son peatones; razón por la cual es obligación y responsabilidad de las autoridades cantonales garantizar de los derechos de los adultos mayores como peatones o usuarios del trasporte público urbano en el cantón de Latacunga.

## **Cooperativas de Transporte Público Urbano de Latacunga**

### **Cooperativa de Transporte Urbano Sultana del Cotopaxi**

#### **Definición**

Giovanni Quispe, Presidente de la compañía de transporte urbano Latacunga S.A. Sultana del Cotopaxi del cantón Latacunga, en la entrevista realizada por el investigador el 21 de marzo del año 2016 define a la institución como una

cooperativa de transporte que sirve a la colectividad en lo que se refiere al transporte urbano en todo el sector rural, urbano y periférico del cantón Latacunga; prestando servicio de forma global o total a todos los sectores de la ciudad de Latacunga.

### **Objetivos principales**

De la misma manera Giovanni Quispe en la entrevista anteriormente mencionada establece como objetivo principal de la cooperativa prestar un buen servicio a la colectividad, con total transparencia y cordialidad dentro del organismo del transporte, ante autoridades y mantener en buen estado mecánico a la unidades, y en el interior de ellas, con le propósitos de prestar un buen servicio a los usuarios de la colectividad.

### **Funciones del presidente**

Dentro de la funciones de presidente de la institución, Giovanni Quispe menciona que sus funciones es representar a todo los 60 socios que forman parte de la cooperativa.

Asimismo su función es guiar y dirigir la cooperativa en el ámbito del transporte; representar dentro del cantón ante autoridades, gremios en el ámbito del transporte urbano.

### **Cooperativa de Transporte Urbano Citulasa**

#### **Definición**

Joselito Moreno, en calidad de presidente de la compañía de transporte urbano Latacunga S.A. Citulasa, en la entrevista realizada por el investigador el 25 de marzo del año 2016 define a la compañía como una cooperativa de transporte urbano que presta su servicio de transporte urbano, rural y periférico a la colectividad dentro del cantón de Latacunga; este servicio es de calidad y de forma global en todos los sectores de la ciudad de Latacunga.

## **Objetivos principales**

De la misma Joselito Moreno menciono como objetivo principal de la institución de transporte urbano brindar un servicio de calidad a la comunidad, y contribuir así el buen desarrollo y crecimiento de la ciudad en el ámbito del transporte.

De lo mencionado anteriormente en las respectivas entrevistas ,es evidente que las Cooperativas de Transporte Urbano del Cantón Latacunga tienen dentro de sus objetivos principales brindar un buen servicio, pero para ello es necesario garantizar a todos los usuarios un buen acceso a las unidades de transporte; asimismo, en menester que las autoridades de las cooperativas de transporte y los conductores de las mismas estén al tanto sobre los derecho que los usuarios tienen al acceder a su servicio.

Es necesario que los conductores y dirigentes de las compañías de transporte urbano tomen en cuenta los derechos de las personas mayores de sesenta y cinco años de edad; derechos como a no ser discriminados en razón de su edad, a la dignidad, a la movilidad y un buen servicio; una vez se haya garantizado en su plenitud estos derechos se podría decir que se brinda un bien servicio y acceso al transporte urbano a las personas adultas mayores.

## **Desarrollo de la Variable Dependiente**

### **Tratados y Convenios**

El derecho internacional es por esencia un tipo de derecho que excede a los límites de un estado nacional o región específica y que por tanto debe ser respetado por todos los diversos estados o entidades que quieran formar parte de él, ya que la mayoría de este derecho busca el respeto de facultades inherente e inmanentes a las personas o el desarrollo de todas las naciones que forman parte de la comunidad internacional.

Sobre esto (VELECELA, L 2008) establece:

El derecho internacional es el que regula las relaciones de unos estados con otros pero considerados como entes independientes, norma también los vínculos entre súbditos de distintas naciones o estados, y la aplicación de derechos y exigencia de deberes de los extranjeros con respecto al territorio que se encuentran. (p.9).

Dentro del contexto de derecho internacional el instrumento jurídico usado con más frecuencia son los tratados y convenios internacionales, que a su vez son acuerdos escritos entre ciertos sujetos de Derecho Internacional y que se encuentra regido por este, y que puede constar de uno o varios instrumentos jurídicos conexos, aunque su denominación sea diferente.

Sobre esto (VELECELA, L 2008) establece:

Los Tratados y Convenios Internacionales se vuelven fuentes directas del derecho internacional público, pues son los mecanismos jurídicos mediante los cuales se obligan unos estados con otros para dar, hacer o no hacer algo. Estos, no son sino otra cosa que los anhelos y aspiraciones que en diferentes materias tienen los estados, unas veces de carácter bilateral y en su mayoría multilateral, plasmados en contratos formales que son ley para las partes, convenios que pueden ser sujetos de suscripción, adhesión, revisión o simplemente no ratificación y que en cada estado tiene su propio procedimiento legal para darle vida e incorporarle al ordenamiento constitucional local. (p.p.11, 12).

Como lo menciona Luis Velecela los tratados y convenios internacionales tienen una función de recepción o incorporación del derecho no exclusivo estatal, es decir internacional, al ordenamiento jurídico interno del estado y el nuestro no está exento de ello cuando declara que el tratado internacional regula la norma de conducta de los Estados en sus relaciones recíprocas y promueve la solución de las controversias por métodos jurídicos y pacíficos. Lo más común es que tales convenios se realicen entre Estados, aunque pueden celebrarse entre Estados y organizaciones

internacionales. Los primeros están regulados por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969; los segundos, por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados celebrados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales de 1986.

Debido a la interdependencia cada vez mayor que guardan los países, han proliferado los convenios o tratados internacionales, instrumentos jurídicos que bien pudiéramos asimilar a los contratos en el sentido de que mediante el consentimiento manifestado por los Estados a un vínculo jurídico y se crean derechos y obligaciones entre las partes, los contratos para estipular derechos y obligaciones entre sí, los sujetos de derecho internacional y particularmente los Estados, celebran tratados sobre las más variadas materias con la intención de crear derechos y obligaciones regidos por el derecho internacional.

Asimismo en el ámbito interamericano los tratados y convenios han pretendido proteger y garantizar la protección de los derechos de personas en alto grado de vulnerabilidad, entre ellos se encuentran los adultos mayores. La Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre establece que, en caso de edad avanzada, las personas tienen derecho a la seguridad social para mantener un nivel de vida adecuado (Art. 16); mientras que el (Art. 30), adicionalmente, prohíbe la discriminación por cualquier índole o condición social (Art.1). Por lo demás, al igual en que el ámbito mundial, en el interamericano las personas de la tercera edad tienen los mismos derechos que las demás personas, simplemente por el hecho de ser tales. Los derechos a la no discriminación, a vivir en un ambiente libre de violencia son algunos derechos con que cuentan las personas adultas mayores inclusive en el Derecho Internacional; el Estado ecuatoriano al ser subscriptor de varios de estos convenios de derecho internacional tales como la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, está en la obligación de respetar y garantizar el respeto de estos derechos consagrados internacionalmente a las persona adultas mayores.

La mayoría de estos convenios internacionales exigen a los Estados que los suscriben políticas que permitan el cumplimiento de los mismos; es tal razón el Estado por



medio de todos sus niveles de gobierno, en este caso el Gobierno Municipal de Latacunga tiene la obligación de buscar mecanismos y generar políticas incluyentes para las personas adultas mayores dentro de un servicio de transporte público y de esta manera garantizar el cumplimiento de tratados que otorgan ciertos beneficios y derechos a estas personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria.

### **Ley del Anciano**

La ley del Anciano fue desarrollada y codificada por la Comisión de Legislación y Codificación del Congreso Nacional de conformidad con lo dispuesto Art. 160 de la Constitución Política de la República del año 1998, las disposiciones de esta ley y sus reformas entraron en vigencia desde la fecha de las correspondientes publicaciones en el Registro Oficial con el número N° 439 del 24 de octubre del 2001 como la ley N 2001-51N° 2001-51, la última codificación de esta ley se publicó en el Registro Oficial el viernes 13 de octubre del 2006 bajo el número N° 376.

La ley del Anciano un instrumento jurídico de carácter especial para las personas pertenecientes a los grupos vulnerables según lo establecía la Constitución Política de la República del año 1998; asimismo, dentro de los beneficios de esta ley está el garantizar todas las disposiciones fundamentales del derecho constitucional e internacional constantemente violada por administraciones públicas, principalmente el Estado y municipios.

Esta ley tiene como objetivo fundamental garantizar a las personas mayores de sesenta y cinco años de edad el derecho a un nivel de vida que asegure la salud corporal y psicológica, la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica, la atención geriátrica y gerontológico integral y los servicios sociales necesarios para una existencia útil y decorosa.; asimismo, otorga beneficiarios a las personas adultas mayores, sean éstas nacionales o extranjeras que se encuentren legalmente establecidas en el país a acceder a las exoneraciones o rebajas en los servicios públicos o privados estipulados en esta Ley.

También, fomentará y garantizará el funcionamiento de instituciones del sector

privado que cumplan actividades de atención a la población anciana, con sujeción a la presente Ley.

### **Derechos constitucionales de los adultos mayores**

El nuevo Estado Constitucional de derechos y justicia, vincula directamente a la garantía de dichos derechos en sus distintas formas de manifestaciones sean estos derechos Humanos, Fundamentales, Constitucionales o derechos propios de la los grupos de atención prioritaria entre estos los adultos mayores.

Según el (Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal de México, 2001) los derechos fundamentales o constitucionales de los adultos mayores son:

Normas que protegen a las personas adultas mayores, las coloca en un plano de igualdad con relación a quienes disfrutan de juventud o capacidad para realizar ciertas actividades físicas, que con motivo de la edad puedan verse disminuidas. A nivel nacional contamos con una ley de los derechos de las personas adultas.

De la misma manera para el Instituto de Capacitación de Poder Judicial del Estado de Aguascalientes; México, los derechos Constitucionales de los Adultos mayores son normas que protegen a las personas mayores de sesenta años y las colocan en un plano de igualdad y de respeto a su persona.

Sobre esto Collantes, E. (2012) manifiesta:

En el Ecuador actualmente existen varios programas que deben llevarse a cabo por parte del gobierno nacional, mediante políticas públicas para las personas de la tercera edad con el fin de garantizar estos derechos, que deben referirse a los siguientes aspectos:

a) Brindar mayor visibilidad a los problemas que afectan a la población adulta mayor;

- b) Formular un plan nacional de vejez;
- c) Fortalecer la capacidad técnica de las instituciones públicas a cargo de los asuntos de vejez en el Ecuador;
- d) Mejorar la información estadística sobre la población adulta mayor, para el diseño de programas específicos;
- e) Fortalecer el espacio local como ámbito de intervenciones en envejecimiento; y
- f) Fortalecer la sociedad civil y las organizaciones de personas mayores. (p. 57).

Como se menciona en la cinta anterior existen varios programas que deben llevarse a cabo por parte del gobierno, mediante políticas públicas para las personas de la tercera edad con el fin de garantizar estos derechos consagrados en la Carta Fundamental; el gobierno municipal por lo tanto está facultado a generar políticas de mejoramiento del servicio de transporte urbano, cumplir y hacer cumplir las mismas con el fin de garantizar los de las personas adultas mayores, asimismo debe exigir el mejoramiento del servicio a los operadores de transporte que son los principales actores del mejoramiento de la calidad de servicio para los ancianos.

### **Tratados y Convenios sobre derechos de los adultos mayores**

#### **Resolución 46/91 sobre Principios de las Naciones Unidas en favor de las Personas de Edad**

La Resolución 46/91 sobre Principios de las Naciones Unidas en favor de las Personas de Edad fue adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 16 de diciembre de 1991; y toma como punto de partida la Carta de las Naciones Unidas los pueblos de las Naciones Unidas por su determinación de reafirmar los derechos fundamentales del hombre, la dignidad y el valor de la persona humana y en la igualdad de derechos de hombres y mujeres en todas la naciones, también se la considera por promover el progreso social y elevar el nivel de vida dentro de un concepto más amplio de la libertad.

Esta resolución a su vez pretende dar cumplimiento a las políticas tomadas en el

Plan de Acción Internacional sobre el Envejecimiento aprobado por la Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento y tomado por la Asamblea General en su resolución 37/51, de 3 de diciembre de 1982, en al que se reconoce la enorme diversidad de las situaciones de las personas de edad, no sólo entre los distintos países, sino también dentro de cada país y entre las personas mismas.

Dentro de los principios que pretende garantizar la Asamblea General de las Naciones Unidas por medio de esta resolución témenos el cuidado, la protección de la familia y la comunidad; la dignidad para las personas, la seguridad y verse libres de explotaciones y de malos tratos físicos o mentales a su autorrealización personal, entre otros principios preponderantes para la garantía de los derechos de las personas adultas mayores dentro de los Estados perteneciente a las Naciones Unidas.

### **Carta de San José sobre los Derechos de las personas mayores de América Latina y el Caribe**

La Carta de San José sobre los Derechos de las personas mayores de América Latina y el Caribe fue adoptada en la tercera Conferencia regional intergubernamental sobre envejecimiento en América Latina y el Caribe, el 8 al 11 de mayo de 2012 y conto con el apoyo y organización de la CEPAL, el gobierno de Costa Rica y el del Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA).

La Carta de San José sobre los Derechos de las personas mayores de América Latina y el Caribe es un instrumento de derecho internacional que tiene como propósito identificar las acciones clave en materia de derechos humanos y protección social de las personas mayores en América Latina y el Caribe, con el único fin de adoptar medidas a todo nivel para ampliar de manera progresiva la cobertura y calidad de dichos sistemas de protección social, incluidos los servicios sociales para una población en proceso de envejecimiento, y poner en práctica acciones dirigidas a reforzar la protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas mayores, sin discriminación de ningún tipo.

La (Carta de San José sobre los Derechos de las personas mayores de América Latina

y el Caribe 2012, p.5) manifiesta: “Es imprescindible tomar medidas adicionales para proteger los derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales de las personas mayores, incluida la posibilidad de elaborar nuevos instrumentos internacionales”; con lo mencionado es evidente que los representantes de las naciones que firmaron la carta tienen la intención de no dejar de buscar por medio del derecho internacional los mecanismos para el cumplimiento de los derechos humanos de las personas adultas mayores.

Este documento internacional tomó como base para su creación ciertas conclusiones y recomendaciones de las reuniones de seguimiento de la Declaración de Brasilia, celebradas entre 2008 y 2010; y del Encuentro Internacional para el seguimiento de la Declaración de Brasilia y promoción de los derechos de las personas mayores de 2011 y el Foro Internacional sobre los derechos de las personas mayores de 2012.

La carta de San José desde su creación busca impulsar acciones dirigidas a fomentar el mejoramiento de la seguridad social y salud por medio de la universalización de estos derechos, asimismo busca mejorar los servicios sociales a los que acceden las personas mayores y erradicar cualquier tipo de maltrato que sean víctimas, haciendo hincapié en la obligación de garantizar estos derechos.

### **Convención Interamericana sobre la protección de los Derechos Humanos de las personas mayores**

El 15 de Junio de 2015 se aprobó por parte de la Organización de Estados Americanos (OEA) la Convención Interamericana sobre la Protección de los derechos humanos de las personas mayores. Esta convención se constituye como un gran paso que establece un nuevo estándar en la protección de los derechos de las personas mayores.

La Convención Interamericana sobre la protección de los Derechos Humanos de las personas mayores es un instrumento regional jurídicamente vinculante que promueve, protege y asegura el pleno goce y el ejercicio de los derechos humanos de las personas mayores. Así mismo, reconoce que la persona, a medida que envejece,

debe seguir disfrutando de una vida plena, independiente y autónoma, con salud, seguridad, integración y participación activa en las esferas económica, social, cultural y política.

Dentro de la Convención se puede detallar ciertos derechos importantes para el desarrollo de las personas adultas mayores; dentro de ellos tenemos la promoción y defensa de los derechos humanos y libertades fundamentales de la persona mayor de sesenta y cinco años; la valorización de la persona mayor, su papel en la sociedad y contribución al desarrollo, la dignidad; la igualdad y no discriminación y el buen trato entre otros.

Por la importancia que representa para el presente trabajo de investigación es necesario mencionar que este convenio, al garantizar el derecho a la igualdad y no discriminación por razones de edad establece que las políticas, planes y la legislación de las naciones miembros de la OEA deben incluir enfoques específicos sobre envejecimiento y vejez, respecto a la persona mayor en condición de vulnerabilidad y aquellas que son afectadas por discriminación múltiple, entre ellas, las mujeres, las personas con discapacidad, las personas en situación de pobreza, entre otros.

De lo mencionado anteriormente nos hemos dado cuenta de la existencia de varios tratados internacionales específicos para la protección de los derechos de los adultos mayores, tratados a los cuales Ecuador es subscriptor, es por eso que el servicio de transporte urbano, autoridades seccionales y sociedad en general está obligado a respetar a las personas adultas mayores, a respetar sus derechos y generar políticas y costumbres inclusivas en toda clase de actividades y servicios.

### **Derechos Constitucionales**

En lo relativo a Derecho Constitucional Burgoa, I. (1984) establece que:

Es indudable que el Derecho Constitucional integra una importante rama de la Ciencia Jurídica, o sea, de la disciplina cultural que estudia el Derecho valga la tautología como conjunto de normas de

conducta cuyos atributos esenciales concurrentes son la bilateralidad, la inoperatividad y la coercitividad. Estos atributos distinguen a la norma jurídica de las demás normas de conducta humana. (p. 19)

Así mismo, Hauriou, M. (1984) manifiesta:

El Derecho Constitucional tiene por objeto la Constitución política y social del Estado, afirmando que la 'Constitución política se refiere, por una parte, a la organización y al funcionamiento del gobierno o sea del poder que dirige la vida del grupo; por otra parte, a la organización de la libertad política, es decir, a la participación de los ciudadanos en el gobierno. Por Constitución social entiende la que se refiere al orden social considerado como un orden individualista que reposa sobre la doble base de las libertades individuales, comprendiendo en ella la de fundación, y de las ideas objetivas que han formado la civilización. (p.p. 24,25)

La Constitución de la República del Ecuador expedida en el año 2008, conforma el marco legal conceptual y ético que pretende una forma de convivencia ciudadana en una sociedad que respete en todas sus dimensiones la dignidad de las personas y las colectividades. La presente Constitución a diferencia de la de 1998, reconoce a las personas adultas mayores, como un grupo de atención prioritaria; mientras que la de 1998, los colocaba dentro de los grupos vulnerables, concepto que ha sido cuestionado por considerar que podría tener efectos discriminatorios sobre los grupos de personas que son llamadas de esa manera; mientras que el reconocerlos como “grupo de atención prioritaria”, implica una responsabilidad adicional de cuidado a estas personas y la posibilidad de exigencia de sus derechos.

La Constitución de la República del Ecuador vigente, aprobada en 2008, contiene un importante capítulo sobre los derechos de las personas adultas mayores; el Capítulo Tercero el artículo 35 menciona cuales son las personas y grupos de atención prioritaria. De igual manera se establecen importantes articulados sobre los derechos

de las personas adultas mayores a la protección, seguridad social, salud, educación, acceso a la justicia, asimismo manifiestan taxativamente las responsabilidades y obligaciones del Estado en el reconocimiento de estos derechos, particular que debemos destacar por tratarse de un logro para la población de adultos mayores.

En la Constitución de la República del Ecuador del (2008) menciona que el Estado ejecutará políticas destinadas a fomentar la participación e inclusión de las personas adultas mayores, el Artículo 38 menciona que es deber del Estado crear políticas públicas y programas de atención a las personas adultas mayores, para lo cual deberá tomar en cuenta diferencias específicas entre áreas urbanas y rurales, género, etnia, cultura y diferencias propias de las personas; asimismo, fomentará el mayor grado posible de autonomía personal y participación en la definición y ejecución de estas políticas.

Entre los numerales más importantes que señala el artículo 38 tenemos el numeral 3 que se refiere al desarrollo de programas y políticas destinadas a fomentar su autonomía personal, disminuir su dependencia y conseguir su plena integración social; asimismo, en el numeral 4 del mismo artículo menciona la creación de políticas que busque la protección y atención contra todo tipo de violencia, maltrato, explotación sexual o de cualquier otra índole.

### **Derecho a la Dignidad**

Según el doctor Camilo Moreno-Piedrahíta el derecho a la dignidad humana se basa en el reconocimiento de la persona como sujetos de respeto, es decir que todos merecemos respeto sin importar cómo seamos por medio del reconocimiento y tolerancia a las diferencias de cada persona, para que ésta se sienta digna y libre y se afirme la dignidad del individuo, fundamentado en el respeto a cualquier otro ser.

La dignidad humana aparte de ser un derecho humano, es el fundamento de los derechos que se conceden al hombre, por ello las constituciones y los tratados internacionales, se refieren a ella, sobre su carácter de justificación última existe en los tratados de derecho internacional, que se traduce en todos los textos legales, esa



es la razón por la que las políticas públicas de los Estados, los servicios de carácter público o privado, e instituciones estatales deben precautelar el ejercicio de este derecho.

En la jurisprudencia constitucional internacional, en general, de una u otra forma se ha referido al derecho a la dignidad, el Tribunal Constitucional español ha señalado que la dignidad humana es un valor espiritual y moral inherente a la persona, que se manifiesta singularmente en la autodeterminación consciente y responsable de la propia vida y que lleva consigo la pretensión al respeto por parte de los demás

Sobre esto la (Sentencia C-221/94, 1994) de la Corte Constitucional de Colombia establece:

La dignidad humana, que es un bien irrenunciable, está implícita en el fin que busca el hombre en su existencia. El ser humano es fin en sí mismo, ya que toda la finalidad terrena, de una u otra manera, está referida a su ideal de perfeccionamiento. Cada hombre, en el uso de su libertad, debe ser consciente de esto, pues sólo el hombre tiene la superioridad sobre los demás seres del universo. He ahí el por qué es fin en sí mismo; pero dicha finalidad no es absoluta, sino limitada, ya que el ser personal está ordenado a unos fines que vienen determinados por la naturaleza humana. El hombre no vive sólo para sí mismo, sino también para los demás. (p. 30).

De la misma manera dentro del Derecho Constitucional Ecuatoriano la ( Sentencia N°. 0009-12-IN, 2015, p.17) de la Corte constitucional del Ecuador señala que “El honor la dignidad humana se debe defender en cualquier tiempo, espacio, medio y no puede ser vilipendiado por nadie”; por lo que en concordancia con las citas mencionadas con anterioridad queda claro que el derecho a la dignidad humana es el fundamento para la existencia y garantía de los demás derechos del hombre, además establece que este debe ser otorgado a todos sin discriminación alguna sea estos hombres, mujeres discapacitados o adultos mayores etc

## **Derecho a la Movilidad**

El derecho a la movilidad es una facultad que la poseemos todo los miembros de la especie humana, de todos los Estados Democráticos lo que nos permite movilizarnos de un lugar a otro sin la necesidad de un permiso o autorización alguna, este derechos se constituye como un derecho de carácter universal y humano.

Este derecho está incluido dentro de los tratados de derechos humanos aunque no mencionado como el derecho a la movilidad humana, este está vinculado estrechamente a derecho a la libertad de estragamiento que en ámbito internacional configura el mismo concepto sobre el derecho a la movilidad humana.

Aunque el derecho de desplazamiento se enfoca en conceptos y cuestiones como el derecho que tiene las personas de desplazarse libremente dentro de las fronteras de su país de origen, el derecho a la movilidad personal se centra determinantemente en los medios por medio de los cuales las personas con cierto grado de vulnerabilidad como los adultos mayores pueden desplazarse con total autonomía.

En concreto lo que el derecho de movilidad personal busca es establecer las bases y principios para que las personas con grado de vulnerabilidad como los adultos mayores puedan moverse independientemente.

## **Derecho a un Servicio de calidad**

Sabemos que sin el buen desempeño de los servicios públicos o privados no hay sociedad que pueda convivir, desarrollarse, organizarse, llegando a predominar el caos, es por esa razón que dicho desempeño debe ser de calidad con el único objetivo de satisfacer las necesidades de las personas que hacer uso de este servicio; así mismo las personas que acceden a un servicio tienen el derecho de que este sea de la más alta calidad.

Sobre esto la (Constitución de la República del Ecuador, 2008) en su artículo 52 establece:

Art. 52.- Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características. La ley establecerá los mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de las consumidoras y consumidores; y las sanciones por vulneración de estos derechos, la reparación e indemnización por deficiencias, daños o mala calidad de bienes y servicios, y por la interrupción de los servicios públicos que no fuera ocasionada por caso fortuito o fuerza mayor. (p.39).

Con lo mencionada anteriormente el derecho a un servicio de calidad es un concepto que deriva de la propia definición de Calidad, y comprende la satisfacción de las necesidades y expectativas del cliente; asimismo, queda claro que para el cumplimiento de este derecho la ley establece los mecanismos de control del calidad de los servicios y las respectivas sanciones por la vulneración de este derecho, es importante tomar en cuenta que la ley debería contemplar mecanismos especiales para la protección de este derecho a las personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria.

### **Constitución de la República del Ecuador**

La actual Constitución de la República del Ecuador redactada entre el 30 de noviembre de 2007 y el 24 de julio del 2008, por la Asamblea Nacional Constituyente en Montecristi provincia de Manabí , y publicada en el Registro Oficial el 20 de octubre de 2008; es la carta magna vigente actualmente en la República Ecuatoriana que se ha constituido en la fuente y fundamento de la función de autoridades judiciales; además esta garantiza y sustenta la permanencia y existencia del Estado y un gobierno democrático, razón por la cual esta carta fundamental se ha constituido en el texto principal para la relación entre Estado y ciudadanía dejando claro la supremacía de su contenido.

Es muy evidente la supremacía que tiene la Constitución de la República del

Ecuador, inclusive sobre los tratados internacionales y la armonía que esta debe llevar las demás leyes de carácter inferior con esta carta fundamental que recoge todos los elementos básicos para el desarrollo de un ordenamiento jurídico interno.

Bermeo, D. (2010) define que:

La Constitución es un texto de carácter jurídico-político fruto del poder constituyente que fundamenta todo el ordenamiento, situándose en él como norma que recoge, define y crea los poderes constituidos limitándolos al servicio de la persona humana. Además, tendrá el carácter de Norma Suprema, de manera que prevalecerá sobre cualquier otra que fuese posterior y contraria a ella, jerarquía constitucional. La prelación de la norma superior implica que no puede transgredirla o violarla una norma de inferior jerarquía; sencillamente, porque se trata de Normas Supremas o normas que tienen prioridad en la jerarquía de la normatividad jurídica del Estado. (p. 1).

En lo referente a los Derecho de los Adultos Mayores; Nuestra Constitución de la República del Ecuador, garantiza a los Adultos Mayores, el buen vivir.

Artículo.- 37.- El Estado garantizará a las personas Adultas Mayores los siguientes derechos:

1. La atención gratuita y especializada de salud, así como el acceso gratuito a medicinas.
2. El trabajo remunerado, en función de sus capacidades, para lo cual tomará en cuenta sus limitaciones.
3. La jubilación universal.
4. Rebajas en los servicios públicos y en servicio privados de transporte y espectáculos.
5. Exenciones en el régimen Tributario.
6. Exoneración del pago por costos notariales y registrales, de acuerdo con la Ley.

7. El acceso a una vivienda que asegure una vida digna, con respeto a su opinión y consentimiento.”

### **Grupos de Atención Prioritaria**

Se entiende por grupos de atención prioritaria a aquellas personas que por cierto grado de vulnerabilidad ante la sociedad, el Estado por medio de leyes y políticas inclusivas busca garantizar sus derechos ante una sociedad que históricamente los ha excluido; dentro de las personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria encontramos enumerados a aquellas personas adultas mayores, migrantes, embarazadas, menores de dieciocho años, jóvenes, con discapacidad, privadas de libertad, usuarias y consumidoras. Estas personas gozan de los mismos derechos que las demás, más ciertos derechos que tienen por su particular situación.

La Constitución de 1998 reconocía derechos específicos de tres grupos humanos: niños, niñas y adolescentes (arts. 48-52), personas con discapacidad (art. 53) y personas de la tercera edad, ahora denominados adultos mayores (art. 54), y tenía además un artículo genérico que reconoce la atención prioritaria a las mujeres embarazadas, a las víctimas de violencia doméstica y a personas que adolecen de enfermedades catastróficas o degenerativas (art. 47).

La Constitución del 2008 añade a los derechos de los grupos de atención prioritaria mayor contenido y suma a otros grupos que merecen protección, por ejemplo, los derechos de los adultos mayores en la de 1998 merecen un artículo que reconoce el derecho a asistencia especial y que tendrán derecho a una adecuada asistencia económica y social; en cambio, la Constitución de 2008 especifica que la atención especial y la adecuada asistencia consiste en atención gratuita y especializada en salud, trabajo remunerado, jubilación universal, rebajas en servicios públicos, exenciones en el régimen tributario, exoneración del pago de costos notariales y registrales, el acceso a la vivienda, y además dedica todo un artículo sobre políticas públicas con nueve medidas específicas (arts. 36-38). Entre los grupos nuevos, están las personas expuestas a movilidad humana (arts. 40-42).

## **Derechos de los Adultos Mayores**

Para establecer que son los derechos de los adultos mayores es menester primero determinar que es derecho.

Según Cabanellas, G. (2011) menciona que derecho es:

Aquellas condiciones instrumentales que le permiten a la persona su realización, En consecuencia subsume aquellas libertades, facultades, instituciones o reivindicaciones relativas a bienes primarios o básicos que incluyen a toda persona, por el simple hecho de su condición humana, para la garantía de una vida digna, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición. (p. 131).

De lo manifestado anteriormente queda claro que dentro de los derechos de los adultos mayores es menester permitir su realización, no solo por ser sujetos de derecho al pertenecer a la persona humana; sino por el mismo hecho de ser personas que han llegado a una determinada edad la misma ley le otorga derechos preferenciales; libertades, facultades, instituciones o reivindicaciones relativas a bienes primarios o básicos que incluyen a las personas que han superado los 65 años de edad de edad y se convierten en un grupo de atención prioritario.

La Organización de las Naciones Unidas estableció que a partir de los sesenta años de edad toda persona es considerada adulto mayor. Y que gozan de derechos tales como: integridad, dignidad, preferencia, acceso a una vida plena con calidad, servicios de calidad libre de violencia y sin discriminación, ya sea en el ámbito de la salud, educación, asistencia social, participación y denuncia.

De lo dicho anteriormente los servicios de calidad libre de discriminación y violencia es un elemento muy importante que deben tomar en cuenta las operadoras de

transporte urbano, puesto que al no existir un servicio de calidad se corre el riesgo de lesionar varios de los derechos no solo de la personas adultas mayores, sino también de las personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria.

El concepto de adulto mayor presenta un uso relativamente reciente, ya que ha aparecido como una denominación alternativa a las personas de la tercera edad o anciano. En tanto, un adulto mayor es aquel individuo que se encuentra en la última etapa de la vida, la que sigue tras la adultez y que antecede al fallecimiento de la persona. Porque es precisamente durante esta fase que el cuerpo y las facultades cognitivas de las personas se van deteriorando. Generalmente se califica de adulto mayor a aquellas personas que superan los 65 años de edad.

Sobre esto Hardy, J. (2000) dice:

La dedicación de toda su vida activa en los adultos, hombres y mujeres, a sus familias, a la comunidad y al trabajo debe ser reconocida y retribuida con legítimo derecho a una vejes cuidada, protegida y digna, con el mayor bienestar emocional y físico posible. (p. 127).

Sobre esto Blázquez, A. (2006) manifiesta:

La situación de la vejes obedece a una visión social del anciano y del envejecimiento. Hasta el punto de que la vejes no solo se ve y se construye como un problema, sino también como un calificador moral negativo de las sociedades en las que principalmente se produce, y como catalizador de nuevos y más graves problemas.(p. 24.)

En la segunda mitad del siglo pasado, la población ecuatoriana mejoró su esperanza de vida, pues pasó de 48,3 años de edad en 1950-55 a 75,6 años en 2010-15 (CEPAL, 2012). Esto permitió que muchos ecuatorianos aumentaran su calidad de vida y alcanzaran edades mayores.

Es más que evidente que los derechos de las personas adultas mayores son los mismos derechos que cualquier persona de la familia humana; pero por su grado de vulnerabilidad en razón de su envejecimiento, cuenta con derechos inherentes y específicos a esa condición humana a la que todos llegaremos en nuestra vida; salud, asistencia social, vida plena, dignidad y un ambiente libre de todo tipo de violencia no son solo derechos humanos, sino también derechos personalísimos de personas con prelación como los adultos mayores.

En una sociedad que avanza como la ecuatoriana es necesario buscar mecanismos para mejorar la calidad de vida de todas las personas, por tal razón es importante mejorar también la calidad de vida de los adultos mayores que hacen uso de los medios de transporte urbano, una forma de mejorar su calidad de vida dentro de la sociedad es brindándoles un mejor servicio acorde a sus capacidades y accesible a ellos en el momento que lo requieran, siempre respetándolos como personas, su tarifas y espacios preferenciales

### **Protección de los adultos mayores en el Ecuador**

En el Ecuador no han existido suficiente programas, proyectos o políticas gubernamentales que busque la protección de las personas adultas mayores en el ámbito social mucho menos aun ha existido proyectos que pretendan su inclusión en el servicio de transporte urbano que es cada vez más necesario para las ciudades en crecimiento.

En siestas legislaciones como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en sus artículos 48 y 54 establecen que los adultos mayores tienen atención preferente en transporte terrestre; asimismo, en el artículo 201 manifiesta su derecho a tarifas preferenciales y el derecho al uso del transporte público.

A pesar de que en el Plan Nacional del Buen Vivir se establece como un objetivo la creación de políticas y mecanismos de inclusión para las personas adultas mayores no ha existido el desarrollo de dichos mecanismos de protección de las personas mayores de sesenta y cinco años de edad, por parte del gobierno central; sin embargo



existen iniciativas de gobiernos seccionales como el Programa 60 y Piquito implementado por el Distrito metropolitano de Quito que a pesar de no ser un programa de inclusión de las personas adultas mayores en el servicio de transporte público urbano busca rescatar el valor de los adultos mayores y brindarles espacios para el desarrollo de una vida activa y saludable.

El objetivo de traer a colación el programa implementado en la ciudad de Quito es el de hacer conciencia de que los gobierno central o seccionales con el apoyo de las empresas públicas o privadas y la ciudadanía en general pueden ser los artífices de mecanismos de inclusión dentro del transporte urbano, además en necesario mencionar que el mejoramiento del transporte urbano para las personas adultas mayores a más de ser una necesidad, en un obligación del Estado y un Derecho ciudadano.

### **Situación de los adultos mayores en Ecuador**

En Ecuador hay 14'483.499 de habitantes, de ellos, 940.905 son mayores de 65 años de edad, es decir el 6.5% de la Población Nacional son personas adultas mayores (INEC, Censo de Población y Vivienda 2010).

Las provincias de Pichincha y Guayas son las que tienen mayor población adulta mayor, superando los 90.000 habitantes; por otro lado, las condiciones socioeconómicas en las que viven los adultos mayores en nuestro país son en su mayoría deficitarias. Se estima que el 57.4% corresponde a 537.421 personas, se encuentran en condiciones de pobreza y extrema pobreza.

De acuerdo con el Censo 2010, las personas adultas mayores en Ecuador tienen un modesto nivel educativo; solo el 13% de los hombres y el 11% de las mujeres ha completado la secundaria. En el país solamente el 54% de los adultos mayores han completado el ciclo primario y básico.

Para las personas adultas mayores, la tasa de mortalidad en el período 2005 - 2010 fue de 38 por mil para mujeres, y 44 por mil para los hombres. Actualmente, fallecen

alrededor de 34.000 ecuatorianos mayores de 65 años de edad.

El 68% de las personas adultas se declaran propietarios de su vivienda, aunque no todas están en condiciones óptimas. El Censo de Población y Vivienda 2010, informa que un 20% de las personas adultas mayores residen en viviendas en condiciones precarias, presentando carencias en su estructura y disponibilidad de servicios.

El 75% de la población mayor a 65 años no cuentan con afiliación a un seguro de salud; y solo el 23% de la población con 60 años o más está afiliado al Instituto de Seguridad Social.

### Cuadro de Legislación Comparada

<b>CUADRO COMPARATIVO DE PROGRAMA O PROYECTOS</b>					
<b>PAÍS</b>	<b>PROGRAMA O PROYECTOS</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	<b>PAÍS</b>	<b>PROGRAMA O PROYECTOS</b>	<b>PAÍS</b>
<b>Ecuador</b>	Proyecto para el Fortalecimiento y Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Urbano en el Ecuador.	Proyecto realizado por la Agencia Nacional de Tránsito, en el año 2011 por falta de recurso no se lo implemento en su totalidad.	<b>Suiza Gran Bretaña España</b>	El programa CIVITAS II (2005–2009)	Implementado por la Unión Europea mejoró la infraestructura vial y buses urbanos adecuándolos con rampas de embarque y desembarque, cinturones de seguridad en los asientos preferenciales y espacio para silla de ruedas para el fácil uso y acceso a personas con necesidades especiales.
<b>Ecuador</b>	Plan estratégico de transporte publico ministerio de transporte y obras públicas	Busca el desarrollo sostenible de la movilidad y vialidad con sin mencionar la calidad del servicio de transporte para personas de movilidad reducida.	<b>Lima- Perú</b>	Transporte Urbano de Lima (PE-0187)	Implementado el año 2013 y Financiado por el BID para infraestructura de transporte urbano que busca la total accesibilidad a la sociedad y las personas y que sea sostenible con el medio ambiente de Lima.

**Cuadro No. 1 Cuadro Legislación Comparada**

Fuente: Investigadora

Elaborado: Germán Alejandro Soria

### Cuadro de Legislación Comparada

<b>CUADRO COMPARATIVO DE PROGRAMA O PROYECTOS</b>					
<b>PAÍS</b>	<b>PROGRAMA O PROYECTOS</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	<b>PAÍS</b>	<b>PROGRAMA O PROYECTOS</b>	<b>PAÍS</b>
<b>Ecuador</b>	Proyecto Metro de Quito	El Banco Europeo de Inversiones ya aseguró su parte para el financiamiento de este proyecto que busca un servicio de transporte masivo para la ciudad de Quito y que sea sustentable.	<b>Oslo-Noruega</b>	Alcaldía de Oslo	En Oslo el servicio de transporte es competencia del Estado e implemento autobuses y autocares de última tecnología como climatización, rampas de acceso, interruptores internos y accesibilidad para todos.
<b>Ecuador</b>	Proyecto de la construcción del tranvía de Cuenca	Pretende implementar en la ciudad un transporte para la ciudadanía que sea una real alternativa frente a la actual situación de sobresaturación vehicular que experimenta.	<b>Curitiba-Brasil</b>	La red integrada de transporte (RIT)	Es uno de los mejores sistemas de transporte urbano de Latinoamérica, por su fácil accesibilidad, rapidez y calidad, además cuenta con rampas de acceso para personas con discapacidad y ancianos, asientos preferenciales

**Cuadro No. 2 Cuadro de Legislación Comparada**

Fuente: Investigadora

Elaborado: Germán Alejandro Soria

## **HIPÓTESIS**

La Calidad de servicio de transporte público urbano vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores en el cantón Latacunga.

## **SEÑALAMIENTO DE VARIABLES**

**Variable independiente:** Calidad de servicio de transporte público urbano.

**Variable dependiente:** Derechos constitucionales de los adultos mayores.

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **Enfoque de la Investigación**

El presente proyecto de investigación se realizó basándose en un enfoque cuantitativo y cualitativo, con la finalidad de investigar de qué manera la Calidad de servicio de transporte público urbano vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores en el cantón Latacunga. Y cuantitativo porque mediante muestreo se comprobó el índice de resultados, a través de un análisis y explicación de las causas del problema, con el único objetivo de demostrar por qué ocurre el fenómeno, las condiciones en las que se produce y la relación existente entre las variables de la investigación. Adicionalmente con los datos obtenidos por el investigador se interpretaron de acuerdo a las circunstancias específicas en las que se desenvuelve la vida de los integrantes de la muestra.

#### **Modalidad de Investigación**

##### **Bibliografía- documental**

Porque la presente investigación se realizó utilizando información secundaria sobre el tema de investigación obtenidos a través de, libros, códigos, periódicos, internet, y gacetas judiciales que son analizadas por expertos en la materia de derechos constitucionales, ayudando de esta forma al investigador a conocer de forma más clara la realidad que atraviesan las personas en relación al tema planteado.

##### **De campo**

Porque en la presente investigación se asistió de forma personal a recabar información en el lugar donde se producen los hechos como son las rutas existentes de transporte urbano de la ciudad de Latacunga, para poder recolectar información

real de los afectados, sobre la vulneración los derechos de los adultos mayores, permitiendo obtener un conocimiento más a fondo de este fenómeno social, y así manejar los datos con más seguridad para poder actuar en el contexto y transformación de la realidad de este problema.

### **Tipo de Investigación**

#### **Investigación Descriptiva:**

Por cuanto está orientada a establecer cómo está la situación de las variables de la investigación, la Variable Independiente y la Variable Dependiente y su relación entre sí.

#### **Investigación Exploratoria:**

La investigación exploratoria será usada para resolver el problema materia de la presente investigación, esto impulsará a determinar el mejor diseño de la investigación, el método para la recolección de datos y la selección de temas. Debe sacar conclusiones definitivas sólo con extrema precaución.

#### **Investigación Correlacional:**

Dada la existencia de una estrecha relación de dos variables de investigación, permitió correlacionarlas y posteriormente hacer un análisis en razón a sus alternativas y los items encuestados.

#### **Asociación de Variables:**

La investigación se dará primeramente en forma exploratoria, mediante un sondeo empírico sobre los derechos de los adultos mayores, luego de haber determinado el problema de fondo de la investigación se procederá a describir cuales son las causas y consecuencia que genera este problema y se finaliza a nivel de Asociación de Variables porque permite estructurar predicciones a través de la medición de

relaciones entre variables.

Además se puede medir el grado de relación entre variables dependiente como independiente, y a partir de ello poder determinar las causas y efectos que se producen en el tema de investigación.

### Población y Muestra

ITEMS	UNIDADES DE OBSERVACIÓN	POBLACIÓN
1	Personas adultas mayores, entendiéndose a aquellas personas mayores de sesenta y cinco años de edad que usan el transporte público urbano.	68
2	Directora Provincial de la Agencia Nacional de Tránsito.	1
3	Director de la Unidad de Movilidad y Transporte de Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga	1
4	Asesor Jurídico de la Unidad de Movilidad y Transporte de Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga	1
5	Presidente de la Compañía de Transporte Urbano Latacunga S.A. CITULASA	1
6	Presidente de la Compañía de Transporte Urbano Latacunga S.A. SULTANA DEL COTOPAXI	1
7	Conductores de las Cooperativas de Transporte Público Urbano "Sultana del Cotopaxi" y "Citulasa"	23
	TOTAL	96

**Cuadro No. 3 Población y muestra**

Fuente: Investigador

Elaboración: Germán Alejandro Soria



## **Muestra**

En virtud de que la población a encuestar no supera las 100 personas y el universo de estudio está conformado por 92 personas entre ellos tenemos: 68 personas adultas mayores que hacen uso del transporte público urbano del cantón Latacunga, y 24 conductores de las unidades de transporte público urbano del cantón Latacunga, se aplicó las encuestas a la totalidad de los estratos.

Por lo tanto la muestra se lo desarrollo a quienes se les realizó la encuesta es decir al 100% de personas, que componen la población investigada; por esa razón no es necesaria la obtención de la muestra, pues la población en mención y a ser intervenida es mínima, por lo que obtendrá mejores resultados si se trabaja con la totalidad de la población.

## OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES

### VARIABLE INDEPENDIENTE: CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Conceptualización	Dimensión	Indicadores	Ítems básicos	Técnicas de instrumento
<p>La calidad del servicio de transporte son componentes de satisfacción, formas por medio de las cuales la organización satisfacen necesidades; expectativas de sus clientes, y la sociedad; es el desarrollo de modelos en evolución que ayuden a los responsables del servicio a tomar decisiones más adecuadas de cara a la satisfacción de los clientes, y por lo tanto, para mejorar del sistema de transporte público.</p>	<p>Principios del servicio de Transporte Terrestre</p> <p>Organismos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</p> <p>Cooperativas de Transporte Público Urbano de Latacunga</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Principio de accesibilidad.</li> <li>• Principio de calidad.</li> <li>• Principio de universalidad.</li> <li>• Agencia Nacional de Tránsito.</li> <li>• Unidad de Movilidad y Transporte de Latacunga.</li> <li>• Cooperativa de transporte urbano Citulasa</li> <li>• Cooperativa de transporte urbano Sultana del Cotopaxi</li> </ul>	<p>¿En qué consiste los principio de transporte terrestre?</p> <p>¿En qué condiciones está el servicio de transporte urbano?</p> <p>¿Cuáles son las dificultades del sistema de transporte?</p>	<p>Encuesta</p> <p>Observación</p> <p>Entrevistas</p>

**Cuadro No. 4 Operacionalización de variables V.I**

Fuente: Investigador

Elaboración: Germán Alejandro Soria

**VARIABLEDEPENDIENTE: DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES**

<b>Conceptualización</b>	<b>Dimensión</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Ítems</b>	<b>Técnicas de Instrumento</b>
<p>Derechos constitucionales son aquellos incluidos en la norma constitutiva y organizativa de un estado o constitución que se consideran como esenciales y están vinculados a la dignidad humana, son aquellos derechos que dentro del ordenamiento jurídico disfrutan de un estatus especial en cuanto a garantías de tutela y reforma.</p>	<p>Tratados y Convenios sobre derechos de los adultos mayores</p> <p>Derechos Constitucionales</p> <p>Derechos de los adultos mayores</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carta de San José sobre los Derechos de las personas mayores de América y el Caribe.</li> <li>• Convención Interamericana sobre la protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores.</li> <li>• Derecho a la Dignidad</li> <li>• Derecho a la Movilidad</li> <li>• Derecho a un Servicio de calidad</li> <li>• Situación de los adultos mayores en Ecuador</li> <li>• Protección de los adultos mayores en el Ecuador</li> </ul>	<p>¿Qué son los Tratados y Convenios sobre derechos de los adultos mayores?</p> <p>¿En qué consiste el derecho a la movilidad humana?</p> <p>¿Se protege los derechos de los adultos mayores en Ecuador?</p>	<p>Encuesta</p> <p>Observación</p>

**Cuadro No. 5 Operacionalización de variables V.D**

Fuente: Investigador

Elaboración: Germán Alejandro Soria

## **Técnicas e Instrumentos**

### **Encuesta**

Es un estudio observacional en el cual el investigador pretende recaudar datos por medio de un cuestionario prediseñado, sin modificar el entorno ni controlar el proceso que está en observación.

Dirigida a adultos mayores de la ciudad da Latacunga, entendiéndose como adultos mayores a las personas que superan los sesenta y cinco años de edad, elaborado con preguntas cerradas y que permitirá recabar información sobre las variables de estudio.

El investigador seleccionó las preguntas más convenientes, de acuerdo con la naturaleza de la investigación.

La encuesta se aplicó en el cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi a las siguientes personas: Hombres y mujeres que cuentan con su domicilio fijo en la ciudad de Latacunga y que superan los sesenta cinco años de edad.

### **Observación**

Mediante una observación directa en la cual el investigado busco recaudar datos de la problemática establecida mediante una ficha de observación prediseñada, sin modificar ni controlar el proceso de observación.

Dirigida a las unidades de servicio de transporte público urbano a los conductores de las Cooperativas de transporte público urbano y al sistema vial de la ciudad de Latacunga, elaborando una ficha de observación que permitirá recabar información sobre las variables de estudio.

El investigador seleccionó los parámetros de observación más convenientes, de acuerdo con la naturaleza de la investigación.

La observación se realizó en el cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi.

### Entrevista

Dirigido a las autoridades, cuyo instrumento es una Guía de entrevistas, que permitió encaminar el diálogo de opiniones, dirigidas a las autoridades: Director de la Unidad de Movilidad y Transporte del Cantón Latacunga, Asesor Jurídico de la Unidad de Movilidad y Transporte del Cantón Latacunga; Directora Provincial de la Agencia Nacional de Tránsito; y al Presidente de la Compañía de Transporte Urbano Latacunga S.A. CITULASA y Presidente de la Compañía de Transporte Urbano Latacunga S.A. SULTANA DEL COTOPAXI.

### Plan de Recolección de Información

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIÓN
1.- ¿Para qué?	Para alcanzar los objetivos de la investigación.
2.- ¿De qué persona y objetos?	Adultos mayores
3.- ¿Sobre qué aspecto?	Trasporte
4.- ¿Quién?	Investigador
5.- ¿Cuándo?	Desde el año 2015 al 2016.
6.- ¿Dónde?	Latacunga
7.- ¿Cuántas veces?	Dos veces
8.- ¿Qué técnicas de recolección?	Encuesta – Entrevista- Observación
9.- ¿Con que?	Cuestionario – Guía de Entrevista Fichas de observación
10.¿En qué situación?	En derechos de los adultos mayores

**Cuadro No. 6 Recolección de información**

Fuente: Investigadora

Elaborado: Germán Alejandro Soria

## **PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS**

### **Revisión crítica de la información recogida**

La información recogida se la reviso y clasifíco, de esta manera se eliminó la información defectuosa, contradictoria, incompleta y no pertinente para la investigación, se realizó dicha revisión en dos ocasiones para corregir fallas de contestación.

### **Tabulación o cuadros según variables de cada hipótesis**

Se realizó la Tabulación según variables de cada hipótesis y manejando información recopilada y así se elaboró cuadros estadísticos.

### **Análisis Interpretación de resultados**

- Se analizó los resultados estadísticos, destacando tendencias o relaciones fundamentales de acuerdo con los objetivos e hipótesis.
- Se interpretaron los resultados, con apoyo del marco teórico, en el aspecto pertinente.
- Se comprobaron las hipótesis, para la verificación estadística conviene seguir la asesoría de un especialista
- Se estableció conclusiones y recomendaciones.

## **CAPÍTULO IV**

### **ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS RECURSOS**

#### **Análisis de los Resultados**

La recolección, tabulación e interpretación de datos se realizó mediante la técnica de la encuesta por medio de instrumentos esenciales como el cuestionario, para lo cual se elaboró dos tipos de cuestionarios, el (ANEXO1) que se aplicó a personas adultas mayores, entendiéndose a aquellas personas mayores de sesenta y el cinco años de edad que usan el transporte público urbano y el (ANEXO 2) a conductores de las Cooperativas de Transporte Público Urbano “Sultana del Cotopaxi” y “Citulasa”

De la misma manera se realizó una guía de entrevistas aplicada al Presidente de la Compañía de Transporte Urbano Latacunga S.A. CITULASA; Presidente de la Compañía de Transporte Urbano Latacunga S.A. SULTANA DEL COTOPAXI; Directora Provincial de la Agencia Nacional de Tránsito; Director de la Unidad de Movilidad y Transporte de Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga; Asesor Jurídico de la Unidad de Movilidad y Transporte de Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga.

A continuación se detalla los resultados obtenidos de las encuestas y entrevistas aplicadas, las mismas que su análisis e interpretación se establecerán mediante cuadros estadísticos, gráfico de barras y la tabla de frecuencia.

**ENCUESTA DIRIGIDA A 68 PERSONAS ADULTAS MAYORES, ENTENDIÉNDOSE A AQUELLAS PERSONAS MAYORES DE SESENTA Y CINCO AÑOS QUE USAN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.**

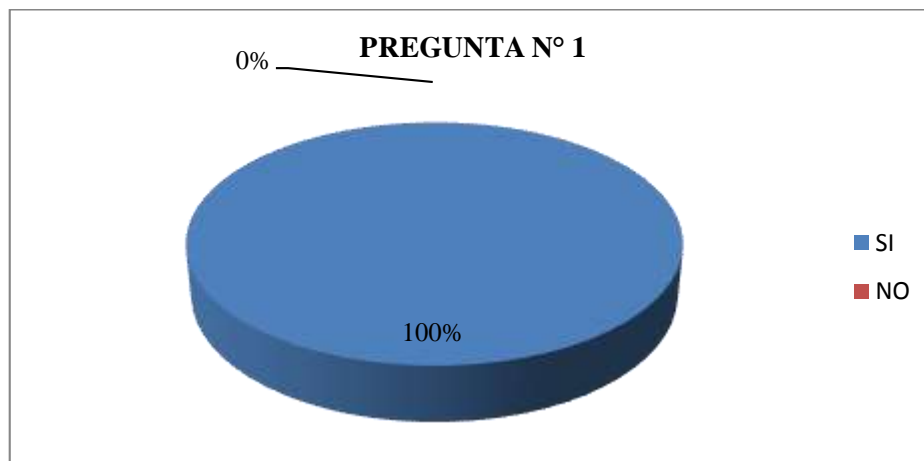
**1.- Utiliza usted el servicio de transporte público urbano?**

**Cuadro No. 7 Pregunta N° 1 Encuesta Personas Adultas Mayores**

<b>PREGUNTA N° 1</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>
<b>NO</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>

Encuesta N° 1

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 5 Pregunta N° 1 Encuesta Personas Adultas Mayores**

Fuente: Cuadro N° 5

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Análisis de resultados pregunta N° 1.**

De los resultados que arrojaron el análisis y tabulación de la pregunta número uno a los usuarios del transporte público urbano mayores de sesenta y cinco años de edad, es claro que 68 de las personas encuestadas que equivale al 100% del total manifiesta que hace uso del servicio de transporte público urbano dentro del cantón Latacunga.

**Interpretación de resultados pregunta N° 1.**

Del análisis realizado se determina que la totalidad de los encuestados hacen uso de los buses urbanos, como medio de transporte público, resultado que es beneficioso para la presente investigación, puesto que demuestra el uso de personas adultas mayores de este tipo de servicio público.



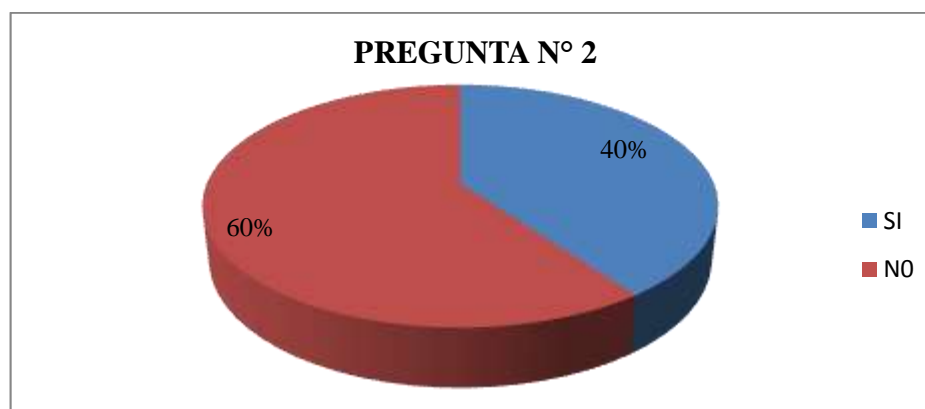
**2.- Cree usted que las unidades de transporte público urbano se encuentran en buena calidad?**

**Cuadro No. 8 Pregunta N° 2 Encuesta Personas Adultas Mayores**

<b>PREGUNTA N° 3</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>27</b>	<b>40%</b>
<b>NO</b>	<b>41</b>	<b>60%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 1

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 6 Pregunta N° 2 Encuesta Personas Adultas Mayores**

Fuente: Cuadro N° 6

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

### **Análisis de resultados pregunta N° 2.**

El análisis de los resultados de la segunda pregunta, se observa que de los 68 encuestados que representa el 100% de la muestra, 27 personas adultas mayores manifiestan que las unidades de transporte público urbano se encuentran en buena calidad lo que representa el 40% del total de encuestados; mientras que 41 personas equivalente al 60% del total de muestra establece que las unidades de transporte público urbano no se encuentran en buena calidad.

### **Interpretación de resultados pregunta N° 2.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de los encuestados manifiestan que las unidades de transporte público urbano no se encuentran en buena calidad, mientras que la minoría manifestó que las unidades de transporte público urbano se encuentran en buena calidad.

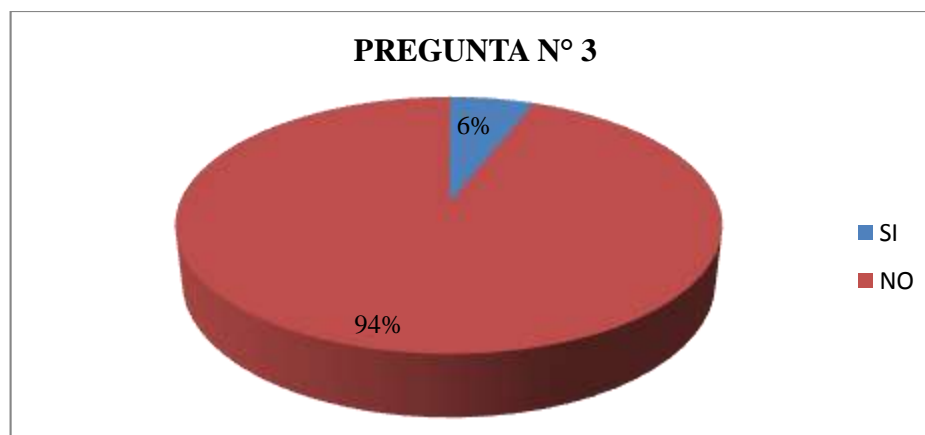
**3.- Cree usted que las paradas de buses de transporte público urbano son suficientes y adecuadas?**

**Cuadro No. 9 Pregunta N° 3 Encuesta Personas Adultas Mayores**

<b>PREGUNTA N° 3</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>4</b>	<b>6%</b>
<b>NO</b>	<b>64</b>	<b>94%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 1

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 7 Pregunta N° 3 Encuesta Personas Adultas Mayores**

Fuente: Cuadro N° 7

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

### **Análisis de resultados pregunta N° 3.**

Realizado el análisis minucioso, se observa que de los 68 encuestados, 4 dicen que las paradas de buses de transporte público urbano son suficientes y adecuadas, lo que representa el 4% de la población de muestra; mientras que 64 personas manifiestan que las paradas de buses de transporte público urbano no son suficientes y adecuadas, lo que representa el 94% del total encuestado.

### **Interpretación de resultados pregunta N° 3.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de las personas adultas mayores encuestadas manifiestan, que las paradas de buses de transporte público urbano no son suficientes y adecuadas, mientras que la minoría establece que las paradas de buses de transporte público urbano son suficientes y adecuadas.

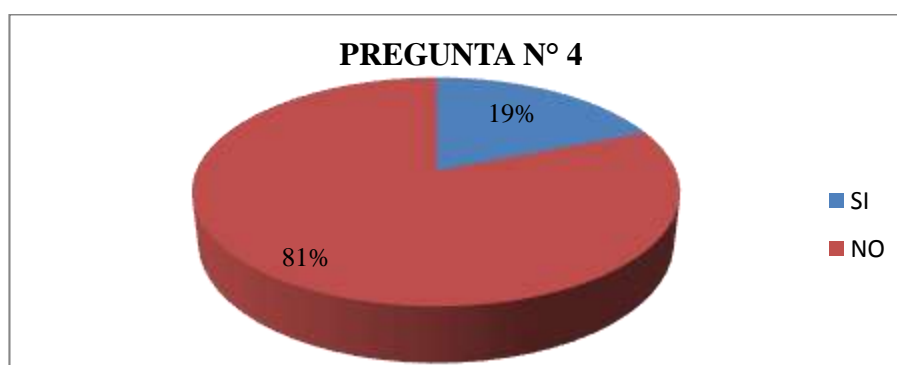
**4.- Cree usted que los conductores de las unidades de transporte público urbano se encuentran capacitados para brindar un buen servicio?**

**Cuadro No. 10 Pregunta N° 4 Encuesta Personas Adultas Mayores**

PREGUNTA N° 3	N° DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	13	19%
NO	55	81%
TOTAL	68	100%

Fuente: Encuesta N° 1

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 8 Pregunta N° 4 Encuesta Personas Adultas Mayores**

Fuente: Cuadro N° 8

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

#### **Análisis de resultados pregunta N° 4.**

El análisis de los resultados de la cuarta pregunta, se observa que de los 68 encuestados que representa el 100% de la muestra, 13 personas adultas mayores manifiestan que los conductores de las unidades de transporte público urbano se encuentran capacitados para brindar un buen servicio lo que representa el 19% del total de encuestados; mientras que 55 personas equivalente al 81% del total de muestra establece que los conductores de las unidades de transporte público urbano no se encuentran capacitados para brindar un buen servicio.

#### **Interpretación de resultados pregunta N° 4.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de las personas adultas mayores encuestadas manifiestan que los conductores de las unidades de transporte público urbano no se encuentran capacitados para brindar un buen servicio, mientras que la minoría determina que los conductores de las unidades de transporte público urbano se encuentran capacitados para brindar un buen servicio.

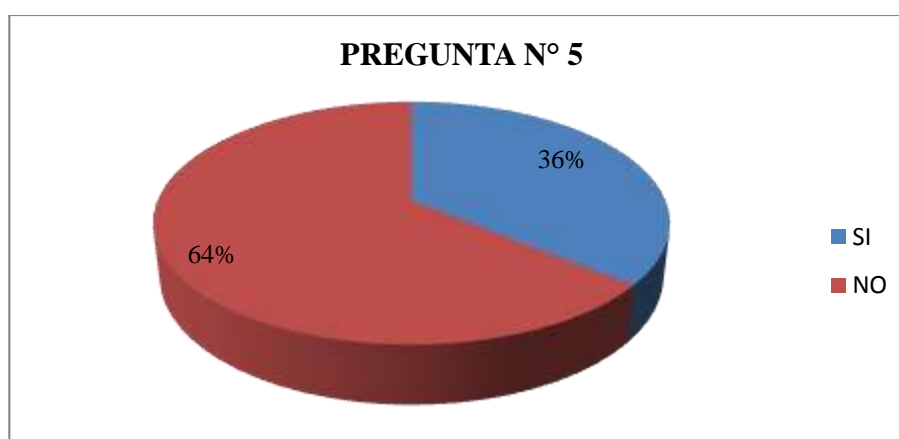
**5.- Considera sencillo para usted acceder a las unidades de transporte público urbano?**

**Cuadro No. 11 Pregunta N° 5 Encuesta Personas Adultas Mayores**

<b>PREGUNTA N° 5</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>24</b>	<b>36%</b>
<b>NO</b>	<b>44</b>	<b>64%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 1

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 9 Pregunta N° 5 Encuesta Personas Adultas Mayores**

Fuente: Cuadro N° 9

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Análisis de resultados pregunta N° 5.**

Realizado el análisis minucioso, se observa que de los 68 encuestados, 24 dicen que consideran sencillo acceder a las unidades de transporte público urbano, lo que representa el 36% de la población total; mientras que 44 personas manifiestan que no consideran sencillo acceder a las unidades de transporte público urbano, lo que representa el 64% del total encuestado.

**Interpretación de resultados pregunta N° 5.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de las personas adultas mayores encuestadas no consideran sencillo acceder a las unidades de transporte público urbano, mientras que la minoría considera sencillo acceder a las unidades de transporte público urbano.

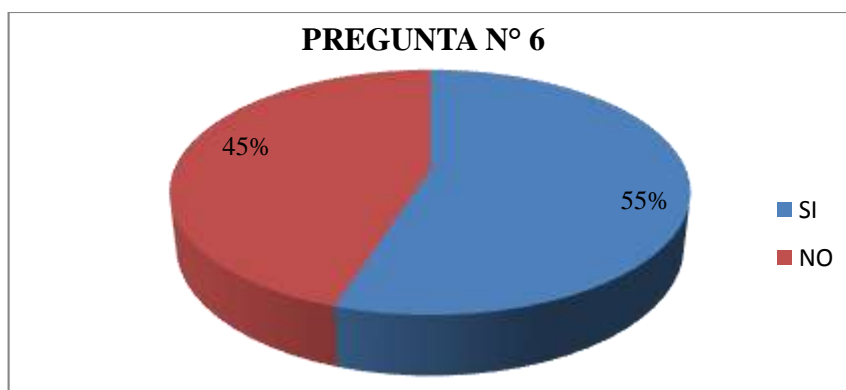
**6.- Ha sido víctima de malos tratos por parte de los conductores de las unidades de servicio de transporte público urbano?**

**Cuadro No. 12 Pregunta N° 6 Encuesta Personas Adultas Mayores**

<b>PREGUNTA N° 6</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>37</b>	<b>55%</b>
<b>NO</b>	<b>31</b>	<b>45%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 1

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 10 Pregunta N° 6 Encuesta Personas Adultas Mayores**

Fuente: Cuadro N° 10

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Análisis de resultados pregunta N° 6.**

El análisis de los resultados de la sexta pregunta, se observa que de los 68 encuestados que representa el 100% de la muestra, 37 personas adultas mayores manifiestan que han sido víctima de malos tratos por parte de los conductores de las unidades de servicio de transporte público urbano lo que representa el 55% del total de encuestados; mientras que 31 personas equivalente al 45% del total de muestra establece que no han sido víctima de malos tratos por parte de los conductores de las unidades de servicio de transporte público urbano.

**Interpretación de resultados pregunta N° 6.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de las personas adultas mayores encuestadas manifiestan que han sido víctimas de malos tratos por parte de los conductores de las unidades de servicio de transporte público, mientras que la minoría determina que no han sido víctimas de malos tratos por parte de los conductores de las unidades de servicio de transporte público.

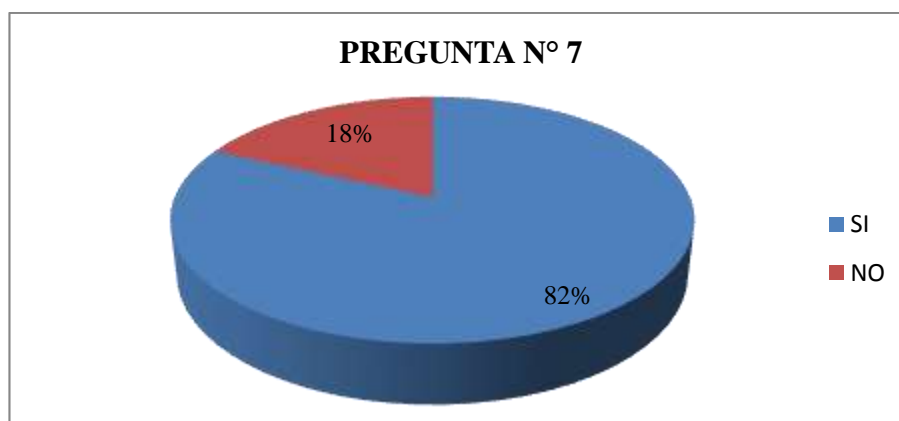
**7.- Considera usted que se le vulnera el derecho de movilidad por parte del servicio de transporte público urbano?**

**Cuadro No. 13 Pregunta N° 7 Encuesta Personas Adultas Mayores**

<b>PREGUNTA N° 7</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>56</b>	<b>82%</b>
<b>NO</b>	<b>12</b>	<b>18%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 1

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 11 Pregunta N° 7 Encuesta Personas Adultas Mayores**

Fuente: Cuadro N° 11

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

### **Análisis de resultados pregunta N° 7.**

El análisis de los resultados de la sexta pregunta, se observa que de las 68 personas encuestados que representa el 100% de la muestra, 56 personas adultas mayores considera que se le vulnera el derecho de movilidad por parte del servicio de transporte público urbano; lo que representa el 82% del total de encuestados; mientras que 12 personas equivalente al 18% del total de muestra considera que; no se le vulnera el derecho de movilidad por parte del servicio de transporte público urbano.

### **Interpretación de resultados pregunta N° 7.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de las personas adultas mayores encuestadas considera que se le vulnera el derecho de movilidad por parte del servicio de transporte público urbano, mientras que la minoría considera que no se le vulnera el derecho de movilidad por parte del servicio de transporte público urbano.

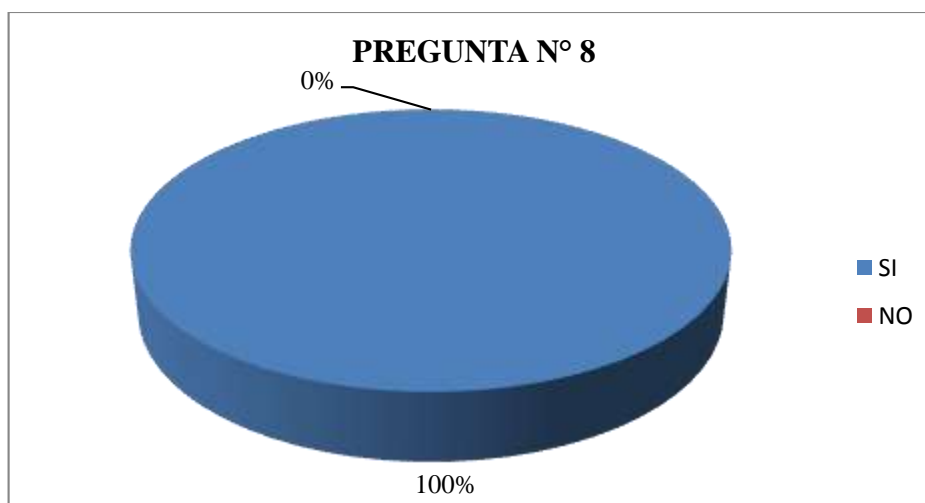
**8.- Considera usted que se le vulnera el derecho a un buen servicio de transporte público urbano?**

**Cuadro No. 14 Pregunta N° 8 Encuestas Persona Adultas Mayores**

<b>PREGUNTA N° 8</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>
<b>NO</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 1

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 12 Pregunta N° 8 Encuesta Personas Adultas Mayores**

Fuente: Cuadro N° 12

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Análisis de resultados pregunta N° 8.**

De los resultados que arrojaron el análisis y tabulación de la pregunta número ocho a los usuarios del transporte público urbano mayores de sesenta y cinco años, es claro que 68 de las personas encuestadas que equivale al 100% del total considera que se le vulnera el derecho a un buen servicio por parte del transporte público urbano dentro del cantón Latacunga.

**Interpretación de resultados pregunta N° 8.**

Del análisis realizado se determina que la totalidad de los encuestados considera que se le vulnera el derecho a un buen servicio por parte del transporte público urbano, resultado que es beneficioso para la presente investigación, puesto que demuestra la falta de garantía de los derechos sobre todo el de un buen servicio a las personas y sobre todo los derechos de personas adultas mayores de este tipo de servicio público.

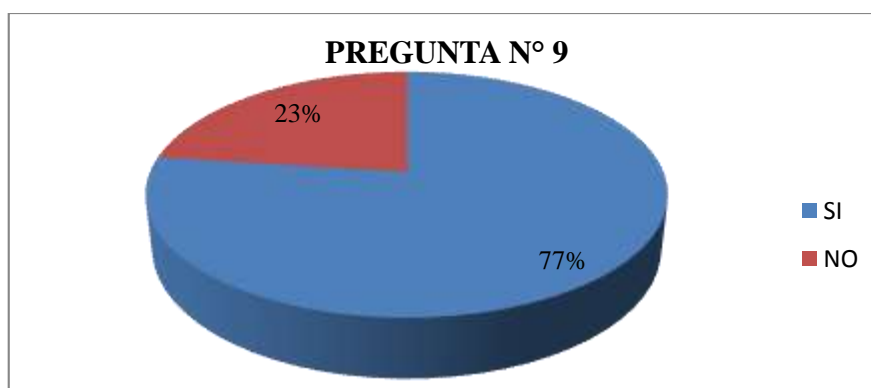
**9.- Considera usted que se le vulnera el derecho al trato digno por parte del servicio de transporte público urbano?**

**Cuadro No. 15 Pregunta N° 9 Encuesta Personas Adultas Mayores**

<b>PREGUNTA N° 9</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>52</b>	<b>77%</b>
<b>NO</b>	<b>16</b>	<b>23%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 1

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 13 Pregunta N° 9 Encuesta Personas Adultas Mayores**

Fuente: Cuadro N° 13

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

### **Análisis de resultados pregunta N° 9.**

Realizado el análisis minucioso, se observa que de los 68 adultos mayores encuestados, 52 considera que se le vulnera el derechos al trato digno por parte del servicio de transporte público urbano, lo que representa el 77% de la población total; mientras que 16 personas considera que no se le vulnera el derechos al trato digno por parte del servicio de transporte público urbano, lo que representa el 23% del total encuestado.

### **Interpretación de resultados pregunta N° 9.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de las personas adultas mayores encuestadas que se le vulnera el derecho al trato digno por parte del servicio de transporte público urbano, mientras que la minoría considera que no se le vulnera el derechos al trato digno por parte del servicio de transporte público urbano.



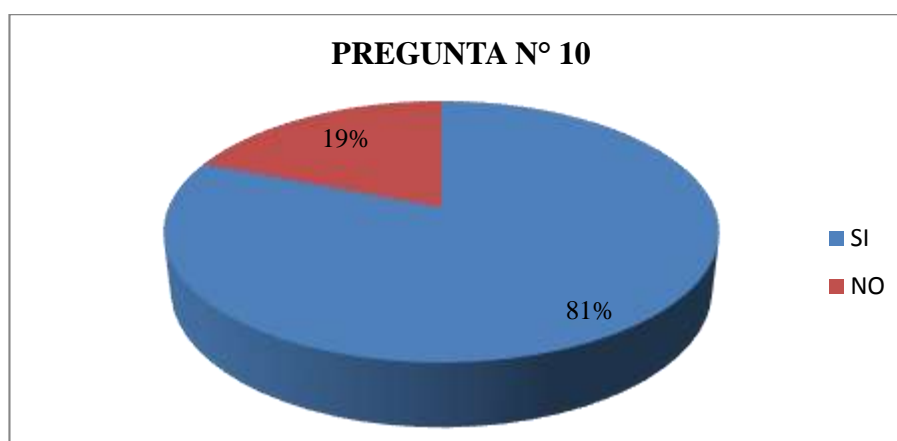
**10.-Ha sido usted víctima de discriminación por razón de su edad al acceder a una unidad de transporte público urbano?**

**Cuadro No. 16 Pregunta N° 10 Encuesta Persona Adultas Mayores**

<b>PREGUNTA N° 10</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>55</b>	<b>81%</b>
<b>NO</b>	<b>13</b>	<b>19%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 1

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 14 Pregunta N° 10 Encuesta Personas Adultas Mayores**

Fuente: Cuadro N° 14

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Análisis de resultados pregunta N° 10.**

El análisis de los resultados de la décima pregunta, se observa que de las 68 personas encuestados que representa el 100% de la muestra, 55 personas adultas mayores considera que han sido víctima de discriminación por razón de su edad al acceder a una unidad de transporte público urbano; lo que representa el 81% del total de encuestados; mientras que 13 personas equivalente al 19% del total de muestra considera que; no ha sido víctima de discriminación por razón de su edad al acceder a una unidad de transporte público urbano.

**Interpretación de resultados pregunta N° 10.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de las personas adultas mayores encuestadas considera que han sido víctima de discriminación por razón de su edad al acceder a una unidad de transporte público urbano, mientras que la minoría considera que no ha sido víctima de discriminación por razón de su edad al acceder a una unidad de transporte público urbano.

**ENCUESTA DIRIGIDA A 23 CONDUCTORES SE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO”SULTANA DEL COTOPAXI” Y “CITULASA” DEL CANTÓN LATACUNGA**

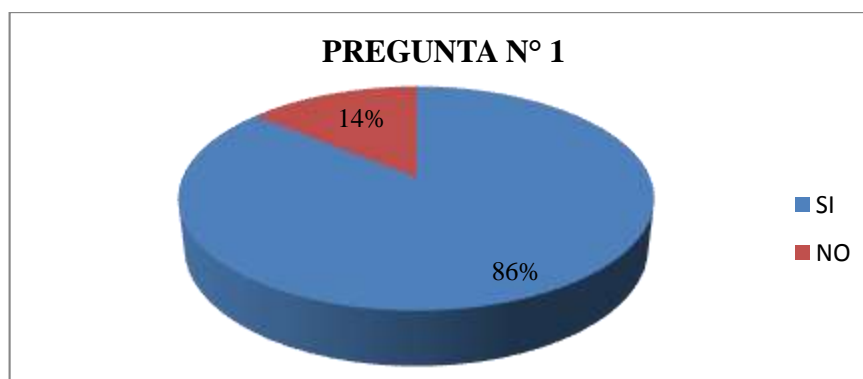
**1.- Considera usted que las vial públicas por donde circula y presta el servició se encuentra en buen estado?**

**Cuadro No. 17 Pregunta N° 1 Encuesta Conductores**

<b>PREGUNTA N° 1</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>20</b>	<b>86%</b>
<b>NO</b>	<b>3</b>	<b>14%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 15 Pregunta N° 1 Encuesta Conductores**

Fuente: Cuadro N° 15

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Interpretación de resultados pregunta N° 1.**

El análisis de los resultados de la primera pregunta, se observa que de las 23 personas encuestados que representa el 100% de la muestra, 20 conductores consideran que las vial públicas por donde circulan y prestan el servició se encuentran en buen estado; lo que representa el 86% del total de encuestados; mientras que 3 personas equivalente al 14% del total de muestra considera que; las vial públicas por donde circulan y prestan el servició no se encuentra en buen estado.

**Análisis de resultados pregunta N° 1.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de los conductores encuestados consideran que las vial públicas por donde circulan y prestan el servició se encuentran en buen estado, mientras que la minoría consideran que las vial públicas por donde circulan y prestan el servició no se encuentran en buen estado.

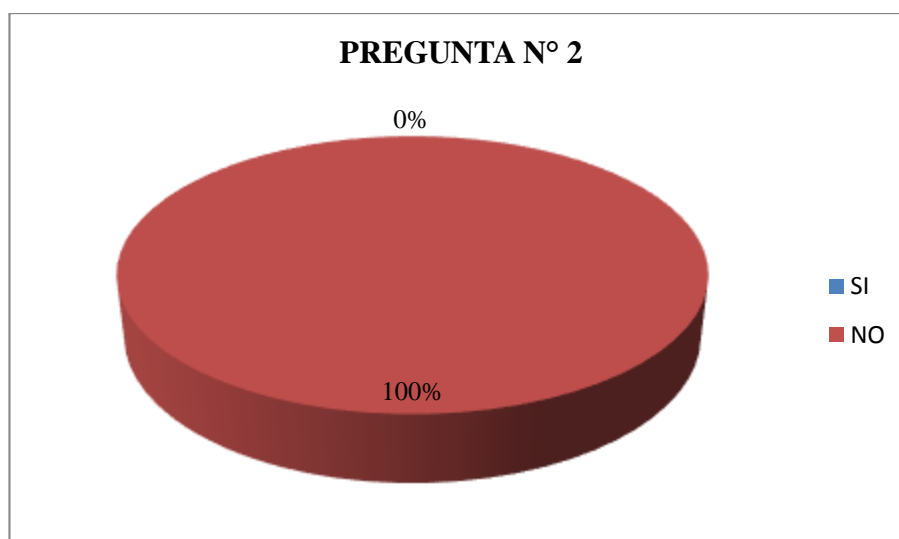
**2.- Cree usted que la señalética de transito del cantón Latacunga es de calidad?**

**Cuadro No. 18 Pregunta N° 2 Encuesta Conductores**

<b>PREGUNTA N° 2</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>NO</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 16 Pregunta N° 2 Encuesta Conductores**

Fuente: Cuadro N° 16

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Interpretación de resultados pregunta N° 2.**

De los resultados que arrojaron el análisis y tabulación de la pregunta número dos a los conductores del transporte público urbano, es claro que 23 de las personas encuestadas que equivale al 100% del total consideran que la señalética de transito del cantón Latacunga no es de calidad.

**Análisis de resultados pregunta N° 2.**

Del análisis realizado se determina que la totalidad de los encuestados considera que la señalética de transito del cantón Latacunga no es de calidad, resultado que es beneficioso para la presente investigación, puesto que demuestra la falta de inversión de las autoridades municipales en el desarrollo de la movilidad del cantón.

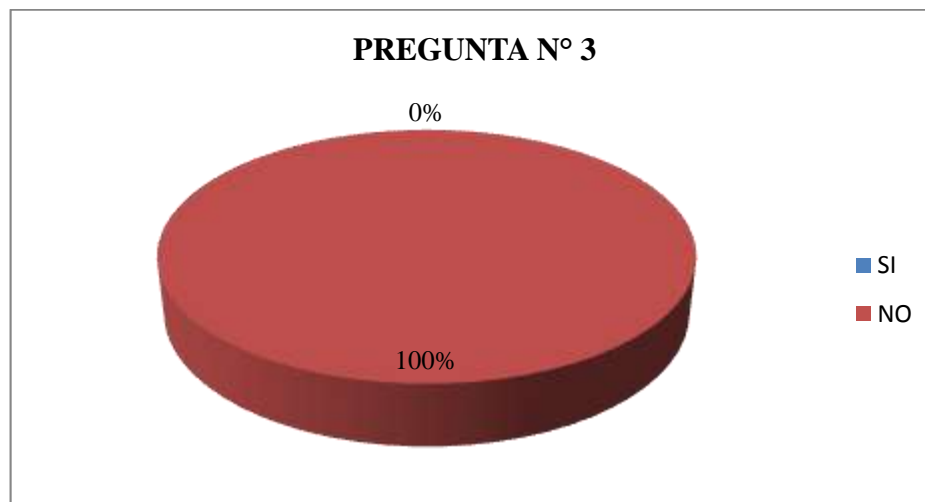
**3.- Cree usted que existen paradas de buses urbanos adecuadas para en uso de adultos mayores en el cantón Latacunga?**

**Cuadro No. 19 Pregunta N° 3 Encuesta Conductores**

<b>PREGUNTA N° 3</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>NO</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 17 Pregunta N° 3 Encuesta Conductores**

Fuente: Cuadro N° 17

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

### **Análisis de resultados pregunta N° 3.**

Realizado el análisis minucioso de la pregunta número tres, se observa que de los 23 conductores encuestados equivalente al 100%; 23 consideran que no existen paradas de buses urbanos adecuadas para en uso de adultos mayores en el cantón Latacunga.

### **Interpretación de resultados pregunta N° 3.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de los conductores encuestados consideran que no existen paradas de buses urbanos adecuadas para en uso de adultos mayores en el cantón Latacunga, resultado que es beneficioso para la presente investigación, puesto que demuestra la falta de inversión de las autoridades municipales en el desarrollo de la movilidad del cantón.

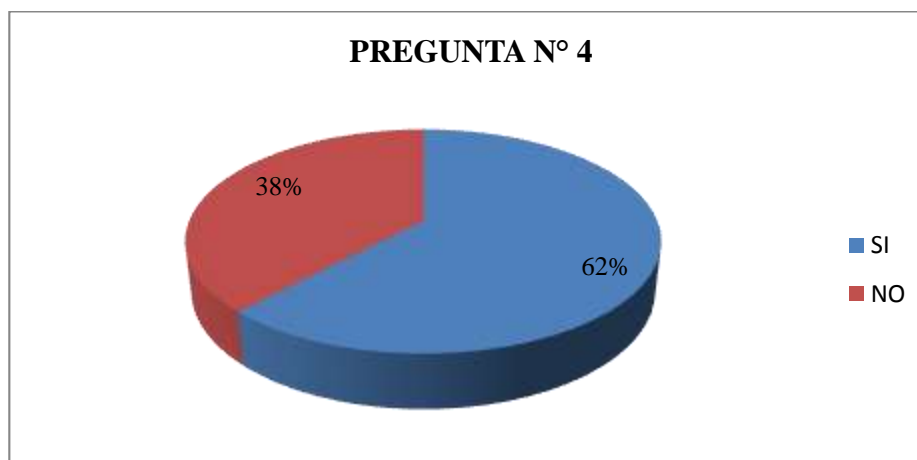
**4.- Considera usted que las unidades de servicio de transporte público de las Cooperativas son de calidad?**

**Cuadro No. 20 Pregunta N° 4 Encuesta Conductores**

<b>PREGUNTA N° 4</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>14</b>	<b>62%</b>
<b>NO</b>	<b>9</b>	<b>38%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 18 Pregunta N° 4 Encuesta Conductores**

Fuente: Cuadro N° 18

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Interpretación de resultados pregunta N° 4.**

El análisis de los resultados de la cuarta pregunta, se observa que de las 23 personas encuestados que representa el 100% de la muestra, 14 conductores consideran que las unidades de servicio de transporte público de las Cooperativas son de calidad; lo que representa el 62% del total de encuestados; mientras que 9 personas equivalente al 38% del total de muestra considera que; las unidades de servicio de transporte público de las Cooperativas no son de calidad.

**Análisis de resultados pregunta N° 4.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de los conductores encuestados consideran que las unidades de servicio de transporte público de las Cooperativas son de calidad, mientras que la minoría considera que las unidades de servicio de transporte público de las Cooperativas no son de calidad.

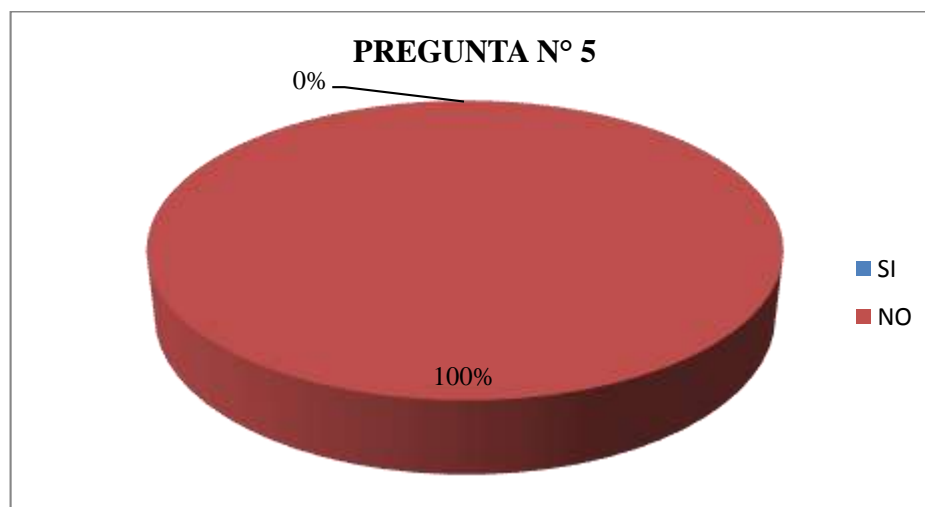
**5.- Considera usted que se debería aumentar unidades de transporte adecuadas para un mejor servicio a personas adultas mayores?**

**Cuadro No. 21 Pregunta N° 5 Encuesta Conductores**

<b>PREGUNTA N° 5</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>NO</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 19 Pregunta N° 5 Encuesta Conductores**

Fuente: Cuadro N° 19

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Interpretación de resultados pregunta N° 5.**

De los resultados que arrojaron el análisis y tabulación de la pregunta número cinco a los conductores del transporte público urbano, es claro que 23 de las personas encuestadas que equivale al 100% del total consideran que no se debería aumentar unidades de transporte adecuadas para un mejor servicio a personas adultas mayores.

**Análisis de resultados pregunta N° 5.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de los conductores encuestados consideran que no se debería aumentar unidades de transporte adecuadas para un mejor servicio a personas adultas mayores; estos resultados son interpretados, tomando en cuenta el número de unidades de transporte urbano ya existentes y el tamaño de la ciudad en que prestan su servicio.

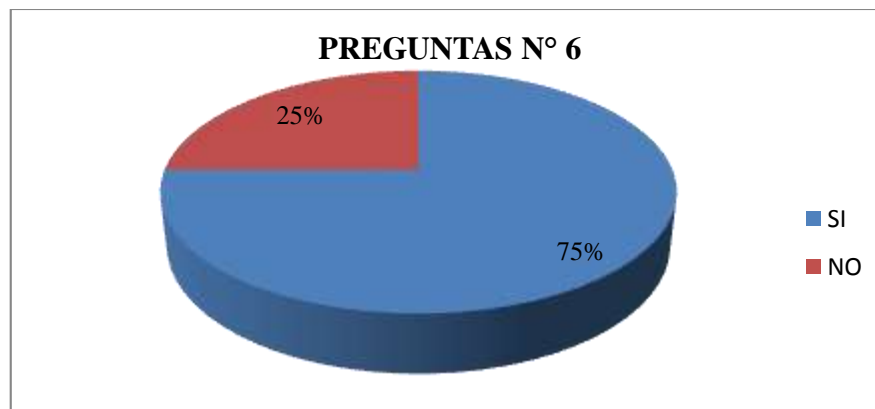
**6.- Considera usted que se debería mejorar las unidades actuales de transporte para prestar un mejor servicio a adultos mayores?**

**Cuadro No. 22 Pregunta N° 6 Encuesta Conductores**

<b>PREGUNTA N° 6</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>17</b>	<b>75%</b>
<b>NO</b>	<b>6</b>	<b>25%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 20 Pregunta N° 6 Encuesta Conductores**

Fuente: Cuadro N° 20

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Interpretación de resultados pregunta N° 6.**

El análisis de los resultados de la sexta pregunta, se observa que de las 23 personas encuestados que representa el 100% de la muestra, 17 conductores consideran que se debería mejorar las unidades actuales de transporte para prestar un mejor servicio a adultos mayores; lo que representa el 75% del total de encuestados; mientras que 6 personas equivalente al 25% del total de muestra considera que; no se debería mejorar las unidades actuales de transporte para prestar un mejor servicio a adultos mayores.

**Análisis de resultados pregunta N° 6.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de los conductores encuestados consideran que se debería mejorar las unidades actuales de transporte para prestar un mejor servicio a adultos mayores, mientras que la minoría considera que no se debería mejorar las unidades actuales de transporte para prestar un mejor servicio a adultos mayores.

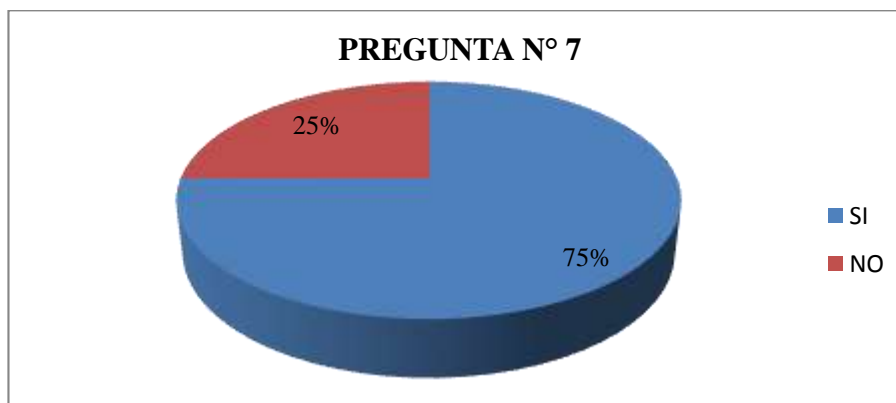
**7.- Cree usted que los usuarios mayores de sesenta y cinco años se sienten conformes con el servicio que presta las unidades de transporte público urbano?**

**Cuadro No. 23 Pregunta N° 7 Encuesta Conductores**

<b>PREGUNTA N° 7</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>17</b>	<b>75%</b>
<b>NO</b>	<b>6</b>	<b>25%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 21 Pregunta N° 7 Encuesta Conductores**

Fuente: Cuadro N° 21

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

### **Interpretación de resultados pregunta N° 7.**

El análisis de los resultados de la séptima pregunta, se observa que de las 23 personas encuestados que representa el 100% de la muestra, 17 conductores consideran que los usuarios mayores de sesenta y cinco años se sienten conformes con el servicio que presta las unidades de transporte público urbano; lo que representa el 75% del total de encuestados; mientras que 6 personas equivalente al 25% del total de muestra considera que; los usuarios mayores de sesenta y cinco años no se sienten conformes con el servicio que presta las unidades de transporte público urbano.

### **Análisis de resultados pregunta N° 7.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de los conductores encuestados consideran que los usuarios mayores de sesenta y cinco años se sienten conformes con el servicio que presta las unidades de transporte público urbano, mientras que la minoría consideran que los usuarios mayores de sesenta y cinco años no se sienten conformes con el servicio que presta las unidades de transporte público urbano.



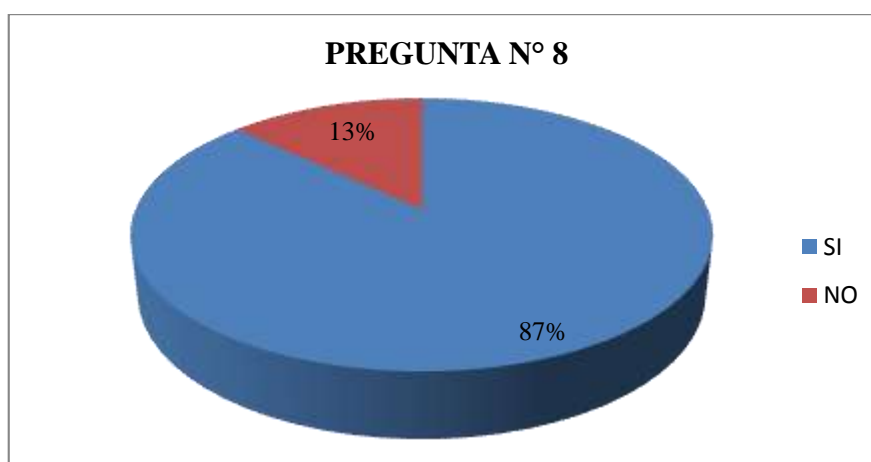
**8.- Considera usted que las unidades de transporte público urbano son óptimas para prestar el servicio a adultos mayores?**

**Cuadro No. 24 Pregunta N° 8 Encuesta Conductores**

<b>PREGUNTA N° 8</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>20</b>	<b>87%</b>
<b>NO</b>	<b>3</b>	<b>13%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 22 Pregunta N° 8 Encuesta Conductores**

Fuente: Cuadro N° 22

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

### **Análisis de resultados pregunta N° 8.**

Realizado el análisis minucioso de la pregunta número ocho, se observa que de los 23 conductores encuestados equivalente al 100%; 20 consideran que las unidades de transporte público urbano son óptimas para prestar el servicio a adultos mayores cantón Latacunga, este número equivale al 87% del total de encuestados; mientras que 3 personas encuestadas que equivale al 13% del total de la muestra, manifiesta que las unidades de transporte público urbano no son óptimas para prestar el servicio a adultos mayores.

### **Interpretación de resultados pregunta N° 8.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de los conductores encuestados consideran que las unidades de transporte público urbano son óptimas para prestar el servicio a adultos mayores mientras que la minoría considera que las unidades de transporte público urbano no son óptimas para prestar el servicio a adultos mayores.

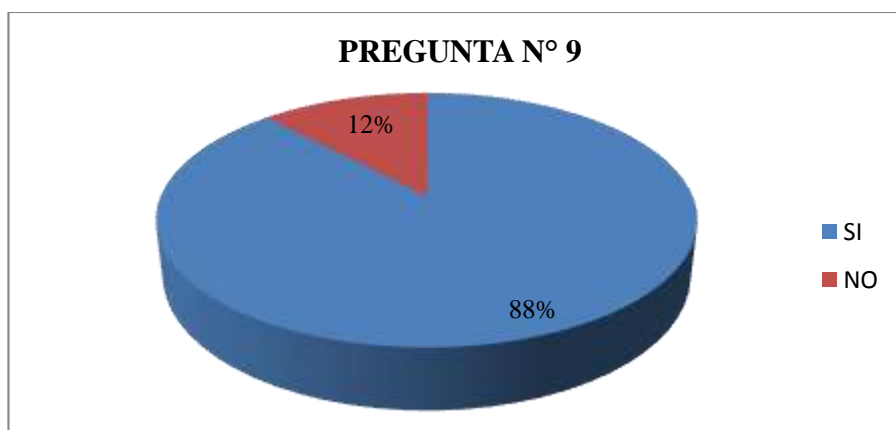
**9.- Considera usted que es sencillo el acceso a las unidades de transporte a las personas mayores de sesenta y cinco años?**

**Cuadro No. 25 Pregunta N° 9 Encuesta Conductores**

<b>PREGUNTA N° 9</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>20</b>	<b>88%</b>
<b>NO</b>	<b>3</b>	<b>12%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 23 Pregunta N° 9 Encuesta Conductores**

Fuente: Cuadro N° 23

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

### **Análisis de resultados pregunta N° 9.**

Realizado el análisis minucioso de la pregunta número nueve, se observa que de los 23 conductores encuestados equivalente al 100%; 20 consideran que es sencillo el acceso a las unidades de transporte a las personas mayores de sesenta y cinco años, este número equivale al 88% del total de encuestados; mientras que 3 personas encuestadas que equivale al 12% del total de la muestra, manifiesta que no es sencillo el acceso a las unidades de transporte a las personas mayores de sesenta y cinco años.

### **Interpretación de resultados pregunta N°9.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de los conductores encuestados consideran que es sencillo el acceso a las unidades de transporte a las personas mayores de sesenta y cinco años; mientras que la minoría consideran que no es sencillo el acceso a las unidades de transporte a las personas mayores de sesenta y cinco años.

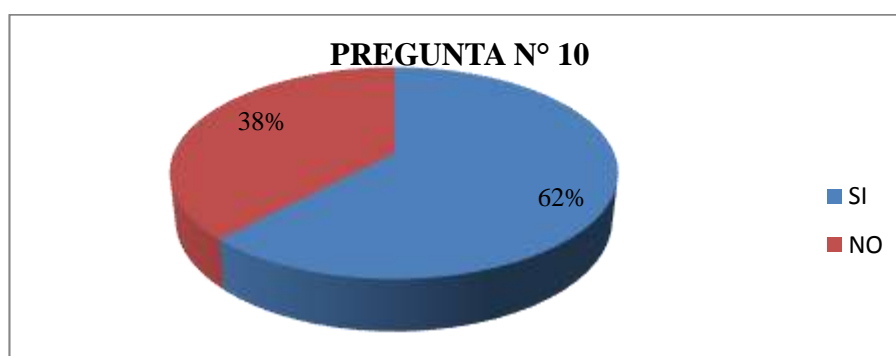
**10.- Cree usted que se vulnera los derechos de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano?**

**Cuadro No. 26 Pregunta N° 10 Encuesta Conductores**

<b>PREGUNTA N° 10</b>	<b>N° DE RESPUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	<b>14</b>	<b>62%</b>
<b>NO</b>	<b>9</b>	<b>38%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano



**Gráfico No. 24 Pregunta N° 10 Encuesta Conductores**

Fuente: Cuadro N° 24

Elaborado: German Alejandro Soria Altamirano

**Análisis de resultados pregunta N° 10.**

Realizado el análisis minucioso de la pregunta número diez, se observa que de los 23 conductores encuestados equivalente al 100%; 14 consideran que se vulnera los derechos de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano, este número equivale al 62% del total de encuestados; mientras que 9 personas encuestadas que equivale al 38% del total de la muestra, manifiesta que no se vulnera los derechos de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano.

**Interpretación de resultados pregunta N° 10.**

Del análisis realizado se determina que la mayoría de los conductores encuestados consideran que se vulnera los derechos de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano; mientras que la minoría consideran que no se vulnera los derechos de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano; el resultado específico de esta pregunta es favorable para la presente investigación puesto que, en esta pregunta se establece claramente por parte de los mismos conductores la existencia de vulneración de los derechos de los adultos mayores.

**GUIA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A LA DIRECTORA PROVINCIAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO, DE LA CIUDAD DE LATACUNGA.**

<b>Nombre del entrevistado:</b> Ing. Daniela Carolis	
<b>Cargo que ocupa:</b> Directora Provincial de la Agencia Nacional de Tránsito, del cantón Latacunga	
<b>Nombre del entrevistador:</b> Germán Alejandro Soria Altamirano.	
1.- ¿Está usted de Acuerdo en que por pertenecer a grupos de atención prioritaria, los adultos mayores tengan beneficios en el servicio de transporte público urbano?	Si, afectamente la constitución protege integralmente a los adultos mayores y les concede ciertos beneficios especiales por razón de su edad.
2.- ¿Considerando señalética de tránsito, estado de las vías y unidades de transporte, creen usted están acordes para brindar un bien servicio a adultos mayores?	La competencia de tránsito le corresponde actualmente a los gobiernos autónomos descentralizados y a la unidad de movilidad y transporte; son ellos quien puedes estar al tanto de este tema.
3.- ¿Considerando señalética de tránsito, estado de las vías y unidades de transporte urbano, cree usted que se vulnera de alguna manera los derechos constitucionales de los adultos mayores?	Son las nuevas competencias de la unidad de movilidad y transporte del cantón Latacunga; los que deberían responder esta pregunta.
4.- ¿Cuáles son las medidas que deberían tomar las autoridades para el mejoramiento de la vialidad y por ende el servicio de transporte público urbano a los adultos mayores?	Debería dirigir recursos en inversiones para el mejoramiento de la vialidad de la ciudad y exigir a los operadores de transito el cumplimiento de normas establecidas y vinculadas a adultos mayores.

**Cuadro No. 27 Entrevista N° 1**

Fuente: Entrevista

Elaborado: Germán Alejandro Soria Altamirano

**GUIA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A DIRECTOR DE LA UNIDAD DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DE GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN LATACUNGA.**

<b>Nombre del entrevistado:</b> Crnl. Milton Borja	
<b>Cargo que ocupa:</b> Director de la Unidad de Movilidad y Transporte de Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Latacunga	
<b>Nombre del entrevistador:</b> Germán Alejandro Soria Altamirano.	
1.- ¿Está de Acuerdo en que por pertenecer a grupos de atención prioritaria, los adultos mayores tengan beneficios en el servicio de transporte público urbano?	Sí.
2.-¿En la actualidad considera que las unidades de servicio de transporte público urbano son óptimas para prestar un buen servicio a los adultos mayores?	En un 100% las unidades no están óptimas para los adultos mayores, pero se ha buscado conjuntamente con las operadoras mejorar en algo estos aspectos.
3.-¿Cree usted que el servicio de transporte público urbano vulnera de alguna manera los derechos constitucionales de los adultos mayores?	En cierta medida, puesto que las unidades no se encuentran aptas para acceso de los adultos mayores.
4.- ¿Considera necesario mejorar las unidades de transporte público urbano para a personas adultas mayores?	Evidentemente para el servicio de transporte urbano existe un prototipo el cual debe tener accesos disponibles para brindar un mejor servicio a las personas.
5.- ¿Cuáles son las medidas que debería tomar el servicio de transporte público urbano para mejorar el servicio a los adultos mayores?	Debería instalar ranflas para prestar un mejor acceso a las unidades de transporte, señalización de asientos preferenciales; soportes para poder subir y un buen trato.

**Cuadro No. 28 Entrevista N° 2**

Fuente: Entrevista

Elaborado: Germán Alejandro Soria Altamirano

**GUIA DE ENTREVISTA DIRIGIDA AL ASESOR JURÍDICO DE LA UNIDAD DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DE GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN LATACUNGA.**

<b>Nombre del entrevistado:</b> Ab. Lenin Bacantes	
<b>Cargo que ocupa:</b> Asesor jurídico de la Unidad de Movilidad y Transporte de gobierno autónomo descentralizado del cantón Latacunga.	
<b>Nombre del entrevistador:</b> Germán Alejandro Soria Altamirano.	
1.- ¿Está de Acuerdo en que por pertenecer a grupos de atención prioritaria, los adultos mayores tengan beneficios en el servicio de transporte público urbano?	Si estoy de acuerdo por ser contemplado dentro de disposiciones legales con ciertas prioridades y preferencias.
2.- ¿En la actualidad considera que las unidades de servicio de transporte público urbano son óptimas para prestar un buen servicio a los adultos mayores?	Para personas adultas considero son aptar pero para personas con ciertas discapacidades o para adultos mayores creo falta mucho por hacer por parte de la operadoras de transporte.
3.- ¿Cree que el servicio de transporte público urbano vulnera de algún manera los derechos constitucionales de los adultos mayores?	Los derechos se garantizan en toda su integridad, en el transporte no se los ha garantizado del todo.
4.- ¿Considera necesario mejorar las unidades de transporte público urbano para prestar un mejor servicio a los adultos mayores?	Si considero necesario
5.- ¿Qué medidas que debería tomar el servicio de transporte público urbano para mejora su servicio a los adultos mayores?	El cumplimiento de las disposiciones legales en latería vial y el mejoramiento de unidades.

**Cuadro No. 29 Entrevista N° 3**

Fuente: Entrevista

Elaborado: Germán Alejandro Soria Altamirano

**GUIA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE URBANO LATACUNGA S.A. SULTANA DEL COTOPAXI DEL CANTÓN LATACUNGA.**

<b>Nombre del entrevistado:</b> Sr: Giovanni Quispe	
<b>Cargo que ocupa:</b> Presidente de la compañía de transporte urbano Latacunga S.A. Sultana del Cotopaxi del cantón Latacunga.	
<b>Nombre del entrevistador:</b> Germán Alejandro Soria Altamirano.	
1.- ¿Está de Acuerdo en que por ser parte de los grupos de atención prioritaria, los adultos mayores tengan beneficios en el servicio de transporte público urbano?	Si
2.- ¿Considerando señalética de tránsito, vialidad y unidades de transporte urbano, creen están acordes para brindar un bien servicio a adultos mayores?	Insistimos en el mejoramiento de señalética y paradas, no estamos en condiciones para decir que brindamos un buen servicio; si no existe desarrollo vial.
3.- ¿Considerando señalética de tránsito, vialidad y unidades de transporte, cree que se vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores?	Si puesto que ni autoridades y transportistas hemos puesto empeño en mejorar esta situación.
4.- ¿Cree es necesario mejorar las unidades de transporte público urbano para prestar un mejor servicio a los adultos mayores?	Si debemos mejorarlas, pero esto sería un trabajo en conjunto con autoridades, usuarios y transportistas
5.- ¿Qué las medidas que debería tomar las autoridades para el mejoramiento en materia vial; y por ende el servicio de transporte público urbano a los adultos mayores?	La Unidad de Movilidad y Transporte de Latacunga esta también a cargo de un sistema tarifado del cual cobran ciertos rubros que debería invertir en el mejoramiento vial.

**Cuadro No. 30 Entrevista N° 4**

Fuente: Entrevista

Elaborado: Germán Alejandro Soria Altamirano

## **Análisis General**

Conforme la aplicación de las encuestas a los usuarios mayores de sesenta y cinco años; conductores de las unidades de transporte público urbano y entrevistas a autoridades y dirigentes de operadoras de transporte urbano, se ha podido determinar que el tema de calidad de servicio de transporte público urbano y los derechos constitucionales de los adultos mayores, en el cantón Latacunga, es un tema que ha generado polémica en relación con aquellos involucrados directa o indirectamente con el problema que la falta de atención a este requerimiento ha causado, por un lado es indispensable velar por los derechos de los adultos mayores para poder cumplir las garantías que la constitución establece para este grupo de atención prioritaria; conforme a esta importancia se debe buscar medios, políticas y recursos para el total cumplimiento del mismo, por otro lado; dirigentes y operadores de transporte público deben cumplir con todos los requerimientos necesarios para garantizar un servicio de calidad que garantice la no vulneración de derechos de los usuarios mayores de sesenta y cinco años; las autoridades también están llamadas a cumplir y exigir el cumplimiento de estándares de calidad en los buses a servicio público urbano.

En relación con ello, es indispensable establecer una normativa mucho más estricta para la aprobación de unidades de transporte óptimas para un buen servicio en general, además, se debería establecer un presupuesto por parte del municipio para el mejoramiento vial de la ciudad. Con relación a los datos que arrojaron la presente investigación en las encuestas realizadas a las personas adultas mayores, es más que evidente el deficiente servicio que reciben las personas mayores de sesenta y cinco años en el transporte urbano, la calidad de las unidades que son de difícil acceso para los adultos mayores conjuntamente con la inadecuada y suficiente infraestructura vial dirigida al servicio de transporte público urbano en la ciudad han contribuido a la vulneración de derechos como el de movilidad, buen servicio y el trato digno de los adultos mayores que consideran son víctimas de discriminación por razón de su edad a el servicio de transporte público urbano.

Lo que comúnmente pasa y que es evidente de acuerdo con las respuestas arrojadas en las encuestas y entrevistas realizadas es el difícil acceso de las personas mayores



de sesenta y cinco años a las unidades de transporte público urbano por la falta de adecuación de estas para su uso la necesidad de una ranfla y de espacios adecuado para este grupo de atención prioritaria es muy necesaria.

De la misma manera de conformidad con los resultados que arroja las encuestas realizadas a los conductores de unidades de transporte público urbano, evidencia la falta de señalética adecuada en la ciudad como también la poca inversión que se ha realizado para adecuar a la ciudad paradas suficiente y adecuadas para los usuarios y sobre todo para personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria, esta falta de garantías a más de vulnerar derechos constitucionales de personas adultas mayores, vulnera sus derechos consagrados en la sección novena, artículo 52 de la constitución de la república del Ecuador como usuarios de un servicio público que presta estas operadoras de transporte, que a su vez deberían establecer mecanismos de reparación en casos que sean necesarios de conformidad con el artículo 53 del mismo cuerpo legal.

Para conseguir un goce y garantía total de los derechos de los adultos mayores como tal y como usuarios de un servicio, los resultados arrojados por la presente investigación han dejado más que claro el trabajo conjunto que como ejes principales deben realizar usuarios del transporte público urbano, cooperativas y conductores de unidades de transporte público, y autoridades seccionales afines al desarrollo de infraestructura vial adecuado para la ciudad, siempre en busca de un medio adecuado y eficiente para el mejoramiento de este servicio público que es tan necesario, no solo para adultos mayores , sino también para usuarios en general.

### **Verificación de la Hipótesis**

Una vez concluida la recolección de datos a través de las encuestas y entrevistas se procedió con el análisis en forma técnica, la misma que nos permitió obtener una información descifrada y científica de los resultados.

Se pudo verificar mediante las encuestas aplicadas que falta de Calidad de servicio de transporte público urbano, ocasionado la constante vulneración de los derechos

constitucionales de los adultos mayores en el cantón Latacunga, mediante el cuadro ilustrativo de verificación de la hipótesis nos dio a conocer unos resultados evidentes en los cuales se muestra; que existe quebrantamiento en los derechos establecidas para los Adultos Mayores en la Constitución de la República del Ecuador; estos derechos deben ser reconocidos y garantizados en su totalidad.

El desconocimiento que existe tanto en conductores de unidades de transporte público urbano como en la misma comunidad de Adultos Mayores ha sido un factor importante para el quebrantamiento de sus derechos, a su vez esto provoca vulnerabilidad ante este grupo de atención prioritaria, donde se ponen en riesgo los derechos del Adulto Mayor, se identifica a su vez la falta de recursos de las autoridades competentes para mejoramiento de infraestructura vial que mejore y garanticen un mejor servicio.

Por todo lo expuesto se pudo verificar que la calidad de servicio de transporte público urbano, vulnera de los derechos constitucionales de los adultos mayores en el cantón Latacunga.

<b>INTERROGANTES 29</b>	<b>ALTERNATIVAS</b>					
	<b>SI</b>	<b>%</b>	<b>NO</b>	<b>%</b>	<b>TOTAL</b>	<b>%</b>
<b>DIRIGIDA A ADULTOS MAYORES, QUE USAN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LATACUNGA.</b>						
1.- Utiliza usted el servicio de transporte público urbano?	68	100%	0	0%	68	100%
2.- Cree usted que las unidades de transporte público urbano se encuentran en buena calidad?	27	40%	41	60%	68	100%
3.- Cree usted que las paradas de buses de transporte público urbano son suficientes y adecuadas?	4	6%	64	94%	68	100%
4.- Cree usted que los conductores de las unidades de transporte público urbano se encuentran capacitados para brindar un buen servicio?	13	19%	55	81%	68	100%
5.- Considera sencillo para usted acceder a las unidades de transporte público urbano?	24	36%	44	64%	68	100%
6.- Ha sido víctima de malos tratos por parte de los conductores de las unidades de servicio de transporte público urbano?	37	55%	31	45%	68	100%
7.- Considera usted que se le vulnera el derecho de movilidad por parte del servicio de transporte público urbano?	56	82%	12	18%	68	100%
8.- Considera usted que se le vulnera el derecho a un buen servicio por parte del transporte público urbano?	68	100%	0	0%	68	100%
9.- Considera usted que se le vulnera el derechos al trato digno por parte del servicio de transporte público urbano?	52	77%	16	23%	68	100%
10.- Ha sido usted víctima de discriminación por razón de su edad al acceder a una unidad de transporte público urbano?	55	81%	13	19%	68	100%

**Cuadro No. 31 Verificación de Hipótesis 1**

Fuente: Encuesta N° 1

Elaborado: Germán Alejandro Soria Altamirano

<b>INTERROGANTES 30</b>	<b>ALTERNATIVAS</b>					
	<b>SI</b>	<b>%</b>	<b>NO</b>	<b>%</b>	<b>TOTAL</b>	<b>%</b>
<b>DIRIGIDA A CONDUCTORES DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE URBANO DEL CANTÓN LATACUNGA</b>						
1.- Considera usted que las vial públicas por donde circula y presta el servició se encuentra en buen estado?	20	86%	3	14%	23	100%
2.- Cree usted que la señalética de transito del cantón Latacunga es de calidad?	0	0%	23	100%	23	100%
3.- Cree usted que existen paradas de buses urbanos adecuadas para en uso de adultos mayores en el cantón Latacunga?	0	0%	23	100%	23	100%
4.- Considera usted que las unidades de servicio de transporte público de las Cooperativas son de calidad?	14	62%	9	38%	23	100%
5.- Considera usted que se debería aumentar unidades de transporte adecuadas para un mejor servicio a personas adultas mayores?	0	0%	23	23%	23	100%
6.- Considera usted que se debería mejorar las unidades actuales de transporte para prestar un mejor servicio a adultos mayores?	17	75%	6	25%	23	100%
7.- Cree usted que los usuarios mayores de sesenta y cinco años se sienten conformes con el servicio que presta las unidades de transporte público urbano?	17	75%	6	25%	23	100%
8.- Considera usted que las unidades de transporte público urbano son óptimas para prestar el servicio a adultos mayores?	20	87%	3	13%	23	100%
9.- Considera usted que es sencillo el acceso a las unidades de transporte a las personas mayores de sesenta y cinco años?	20	88%	3	12%	23	100%
10.- Cree usted que se vulnera los derechos de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano?	14	62%	9	38%	23	100%

**Cuadro No. 32 Verificación de Hipótesis 2**

Fuente: Encuesta N° 2

Elaborado: Germán Alejandro Soria Altamirano

## Cuadro Chi Cuadrado

Debido a que la población es un número superior a 100, el método estadístico para comprobar la hipótesis planteada es el Chi cuadrado ( $\chi^2$ ).

### Hipótesis Planteada

#### H1:

La Calidad del servicio de transporte público urbano vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores en el cantón Latacunga.

#### HO:

La Calidad del servicio de transporte público urbano vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores en el cantón Latacunga.

### Datos para a comprobación del Chi Cuadrado

Para la comprobación del Chi Cuadrado se hizo uso de las siguientes preguntas

Pregunta 5.- ¿Considera sencillo para usted acceder a las unidades de transporte público urbano?

Pregunta 10.- ¿Ha sido usted víctima de discriminación por razón de su edad al acceder a una unidad de transporte público urbano?

De lo que se obtuvo los siguientes resultados:

PREGUNTA	ALTERNATIVA		SUMAN
	SI	NO	
PREGUNTA 5	24	44	68
PREGUNTA 10	55	13	68
SUMAN	79	57	136

**Cuadro No. 33 Encuesta N° 1**

Fuente: Investigador

Elaborado por: Germán Alejandro Soria Altamirano

CUADRO DE CHI2					
ALTERNATIVA	CASOS OBSERVADOS	CASOS ESPERADOS	O-E	(O-E)^2	(O-E)^2/E
	O	E			
SI	24	39,5	-15,5	240,25	6,08227848
	55	39,5	15,5	240,25	6,08227848
NO	44	28,5	15,5	240,25	8,42982456
	13	28,5	-15,5	240,25	8,42982456
SUMA					29,0242061

**Cuadro No. 34 Cuadro del chi2**

Fuente: Investigador

Elaborado: Germán Alejandro Soria Altamirano

El resultado del chi cuadrado calculado es de 29,024.

Para la obtención del chi tabla se aplica la siguiente fórmula:

Grados de libertad

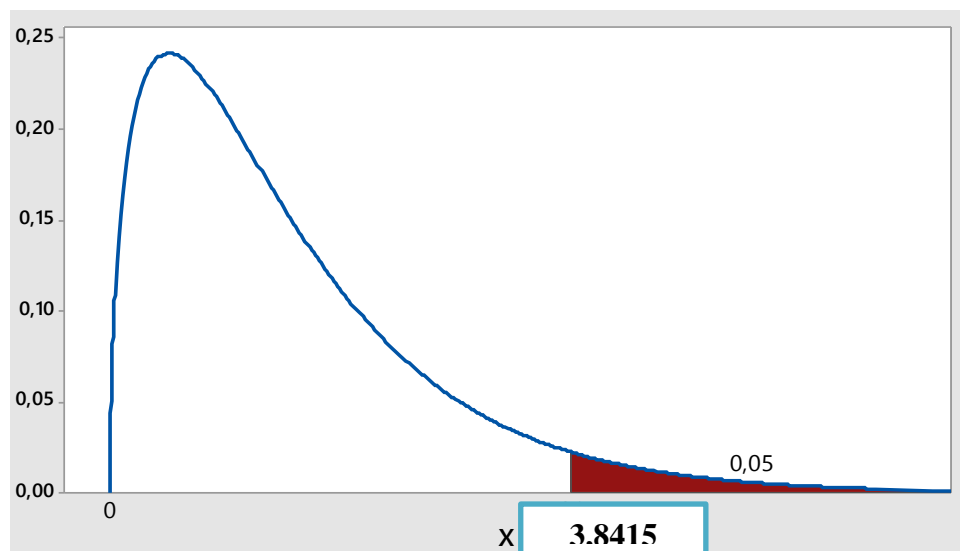
$$gl = (2-1) * (2-1)$$

$$gl = 1 * 1$$

$$gl = 1$$

Con 1 grado de libertad y con un 5% de probabilidad el chi2 de tabla es de: 3,8415

Chi Cuadrado



**Gráfico No. 25 Chi Cuadrado**

Debido a que el chi calculado es mayor al chi tabla se acepta la hipótesis afirmativa y se rechaza la nula por lo que en la presente investigación se pudo comprobar que La Calidad de servicio de transporte público urbano vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores en el cantón Latacunga.

**Para la comprobación del Chi Cuadrado se hizo uso de las siguientes preguntas**

Pregunta 5.- ¿Considera usted que se debería aumentar unidades de transporte adecuadas para un mejor servicio a personas adultas mayores?

Pregunta 10.- ¿Cree usted que se vulnera los derechos de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano?

De lo que se obtuvo los siguientes resultados:

PREGUNTA	ALTERNATIVA		SUMAN
	SI	NO	
PREGUNTA 5	0	23	23
PREGUNTA 10	14	9	23
<b>SUMAN</b>	31	15	46

**Cuadro No. 35 Encuesta N° 2**

Fuente: Investigador

Elaborado por: Germán Alejandro Soria Altamirano

CUADRO DE CHI2					
ALTERNATIVA	CASOS OBSERVADOS	CASOS ESPERADOS	O-E	(O-E) <sup>2</sup>	(O-E) <sup>2</sup> /E
	O	E			
SI	0	15,5	-15,5	240,25	15,5
	14	15,5	-1,5	2,25	0,14516129
NO	23	7,5	15,5	240,25	32,03333333
	9	7,5	1,5	2,25	0,3

**Cuadro No. 36 Cuadro de CHI2**

Fuente: Investigador

Elaborado por: Germán Alejandro Soria Altamirano

El resultado del chi cuadrado calculado es de 29,024.

Para la obtención del chi tabla se aplica la siguiente fórmula:

Grados de libertad

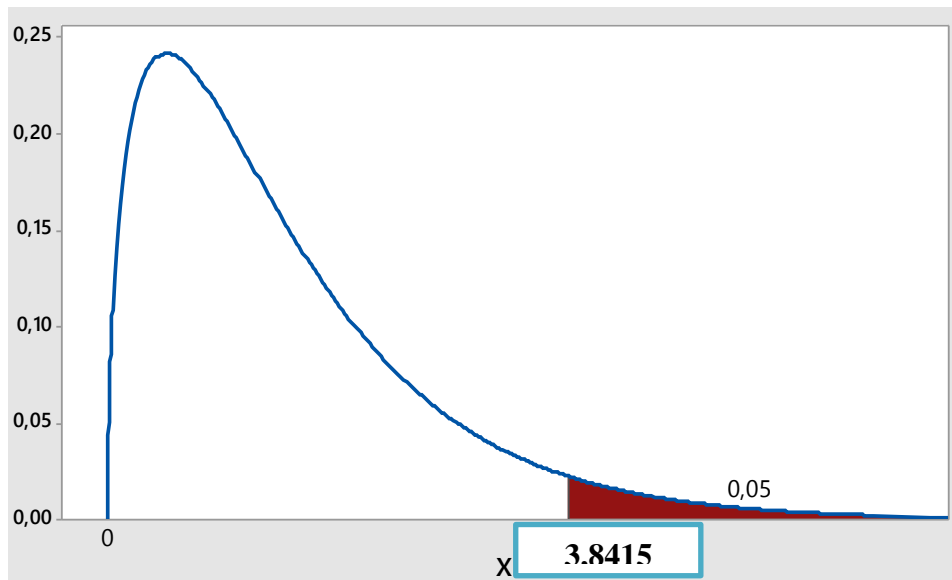
$$gl = (2-1) * (2-1)$$

$$gl = 1 * 1$$

$$gl = 1$$

Con 1 grado de libertad y con un 5% de probabilidad el chi2 de tabla es de: 3,8415

### Chi Cuadrado



Debido a que el chi calculado es mayor al chi tabla se acepta la hipótesis afirmativa y se rechaza la nula por lo que en la presente investigación se pudo comprobar que La Calidad de servicio de transporte público urbano vulnera los derechos constitucionales de los adultos mayores en el cantón Latacunga.



## CAPÍTULO V

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### Conclusiones

Luego del desarrollo de la parte teórica, y de la recopilación, presentación, análisis e interpretación de los resultados de la investigación de campo que han demostrado la hipótesis, se llega a las siguientes conclusiones:

- Se ha llegado a la conclusión que la calidad de servicio de transporte público urbano del cantón Latacunga, no se encuentra en óptimas condiciones para el uso de las personas adultas mayores, puesto que es difícil su acceso a dichas unidades de transporte, además estas unidades no cumplen en su totalidad con las normas RNT INEN 038: 2008 Bus Urbano, NTE INEN 2 292:2009 Medio Físico. Transporte y NTE INEN 2 291:2009 Medio Físico. Tránsito y Señalización para garantizar un buen servicio de transporte a los usuarios en general.
- De la misma manera se puede concluir que, los derechos consagrados en la Constitución de la República del Ecuador como el derecho a la dignidad o trato digno, el derecho a la movilidad y a un buen servicio a las personas adultas mayores, son vulnerados por parte del servicio de transporte urbano, puesto que no se brinda un buen servicio; así mismo, la infraestructura vial de la ciudad es deficiente para garantizar el acceso a las unidades de transporte.
- La misma idiosincrasia de los ciudadanos y usuarios del transporte público urbano ha generado que este servicio se preste de manera desordenada, razón por la cual el trato e interacción ente usuarios sobre todo adultos mayores y conductores de unidades no han sido las mejores; esto ha provocado que en ocasiones el acceso a las unidades se de en cualquier parte de la ruta de servicio situación que ha generado un descontento en los usuarios y conductores y ha provocado que se responsabilicen unos a otros por esta situación.

## Recomendaciones

De las conclusiones obtenidas en la investigación, se puntualiza las siguientes recomendaciones:

- Establecer por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga por medio de ordenanza un presupuesto para la inversión, mejoramiento y mantenimiento de señalética de tránsito e infraestructura como paradas y ranflas adecuadas y vías en general que garantice así el fácil acceso al servicio de transporte público urbano a los usuarios y grupos de atención prioritaria como lo son los adultos mayores.
- Trabajar conjuntamente con las autoridades municipales, operadores de transporte público urbano y sus dirigentes, en buscar mecanismos conjuntos que faciliten la inversión de los propietarios de unidades de transporte en el desarrollo y mejoramiento paulatino de las unidades, comprometiéndose así en conjunto a buscar un mejor acceso al servicio de transporte público urbano para personas adultas mayores y de esta manera garantizar sus derechos.
- Para garantizar el cumplimiento de los derechos por parte del servicio de transporte urbano, se debería trabajar conjuntamente con el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social en veedurías ciudadanas periódicas al transporte público urbano que verifique que se está cumpliendo considerablemente los derechos de los adultos mayores en el acceso a este servicio.
- Por medio del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga, crear una ordenanza de regulación y mejoramiento del servicio de transporte público urbano para los adultos mayores, que involucre a operadoras de transporte urbano, ciudadanía y autoridades municipales, con el fin de garantizar el buen acceso y servicio al transporte urbano para las personas mayores de sesenta y cinco años de edad.

## **CAPÍTULO VI**

### **PROPUESTA**

**Tema:**

“Creación de una Ordenanza de regulación y mejoramiento del servicio de transporte público urbano del Cantón Latacunga para los adultos mayores”

**Datos informativos**

<b>Responsable:</b>	Investigador
<b>Tiempo de duración:</b>	Treinta días
<b>Institución:</b>	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Latacunga
<b>Provincia:</b>	Cotopaxi
<b>Cantón:</b>	Latacunga
<b>Costo:</b>	2.003 dólares americanos

**Antecedentes de la propuesta**

**Justificación**

La presente propuesta se justifica ya que representa la mejor alternativa de solución a la problemática del escaso desarrollo normativo de políticas seccionales que garantice los derechos de las personas adultas mayores en el ámbito de la movilidad y transporte sobre todo por su importancia para los habitantes mayores de sesenta y cinco años de edad del cantón Latacunga y para la colectividad en general, puesto que por pertenecer a un grupo de atención prioritarias, y al ser el Estado el primer garantista del cumplimiento de derechos con este proyecto normativo se busca garantizar los derechos de este grupo considerado prioritario por la actual Constitución de la República del Ecuador.

El interés se fundamenta en generar una norma equitativa tanto para las personas adultas mayores como para los transportistas que genere , bienestar por una buena calidad de servicio y sobre todo que prevalezca el respeto a los derechos fundamentales de las partes involucradas y no afecte ni a las cooperativas de transporte público urbano ni a los adultos mayores.

Es novedosa, ya que la colectividad latacungueña observaría el interés que tienen las autoridades municipales al buscar por medio de este proyecto, la garantía y cumplimiento de los derechos de los adultos mayores y por buscar el mejoramiento del transporte público en el cantón; además se pretende generar características esenciales para la garantía de los derechos del adulto mayor, fundamentado en la comprensión de los derechos e individualidades de los mismos.

De la misma manera, es factible la presente propuesta ya que cuenta con el asesoramiento y respaldo de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato; con el docente tutor que se encuentra apto para dirigir el proyecto de ordenanza y de esa manera ponerlo en práctica.

La propuesta tendrá gran impacto porque se planteará a la autoridad las necesidades de las personas Adultas Mayores, por ser parte de un Estado estas autoridades tiene la obligación de regular el servicio de transporte urbano y controlar que este sea de buen calidad, además se deberá orientar a la sociedad en dar la importancia necesaria a los servicios que se les ofrece a ellos como usuarios y a los adultos mayores y ciudadanía en general.

## **Objetivos**

### **General**

Difundir la Ordenanza Municipal que especifique el mejoramiento de la calidad de servicio del transporte público urbano para la garantía de los derechos constitucionales de los adultos mayores.

## **Específicos**

Crear la Ordenanza Municipal que especifique el mejoramiento de la calidad de servicio del transporte público urbano para la garantía de los derechos constitucionales de los adultos mayores.

Promover la aprobación de la ordenanza municipal acerca del mejoramiento de la calidad de servicio del transporte público urbano para la garantía de los derechos constitucionales de los adultos mayores por parte del Consejo Cantonal.

Socializar sobre la ordenanza municipal a la mayoría de habitantes del cantón a través de procesos de aprendizaje, redes sociales y página web municipal.

Capacitar a los señores transportistas en relaciones humanas y sobre el derecho que tienen las personas pertenecientes a los grupos de atención prioritarias.

## **Análisis de factibilidad**

La factibilidad de la presente propuesta está basada en lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador del 2008, que considera a las personas adultas mayores, que son las comprendidas entre los sesenta y cinco años en adelante como un miembro perteneciente a los grupos de atención prioritaria que necesita de atención privilegiada por parte de la ley y el Estado.

El Gobierno Autónomo Descentralizado por ser parte del Gobierno seccional, debe respetar la Constitución y la Ley, y estar prestos a iniciativas de ley u ordenanzas que proponga la ciudadanía en general, y más si son para el beneficio de la sociedad, es por eso que se cuenta con la apertura necesaria para el presente trabajo de investigación.

La factibilidad de la propuesta se basa también en las encuestas aplicadas a los ciudadanos adultos mayores del cantón Latacunga, y a las entrevistas realizadas a las principales autoridades de los organismos encargados, en materia vial y cooperativas

de transporte dentro del cantón; quienes han sido los principales actores en la falta de garantía de derechos de los ciudadanos.

De conformidad con el Derecho Internacional, la Constitución de la República del Ecuador y la Ley del Anciano; los derechos de los adultos mayores son de carácter prioritario con su estado de vulnerabilidad ante la sociedad en razón de su edad; por lo tanto las autoridades deben tomar decisiones para cumplir con estos distintos reglamentos y establecer metas para su cumplimiento.

## **Fundamentación**

### **Epistemológica**

Sostiene que el conocimiento va más allá de la información porque busca transformar sujetos y objetos. Se aspira a que el sujeto se caracterice por ser proactivo, participando activamente fortaleciendo su personalidad y su futura actitud creadora. Esto le llevará hacia una positiva asimilación proyectiva de la identidad nacional.

En éste trabajo las ciencias se definen como un conjunto de conocimientos ordenados y dirigidos hacia la transformación social y mejor entendimiento.

### **Axiología**

El desarrollo integral del ser humano, debe estar basado en la práctica de valores como la responsabilidad, la honestidad, la honradez, el respeto, la solidaridad y el sentido de equidad; sin descuidar el desarrollo de la inteligencia emocional, con el fin de que formen su carácter y personalidad y estén en capacidad de administrar su vida acertadamente.

El secreto de la educación radica en lograr que el educando perciba los valores como respuesta a sus aspiraciones profundas, a sus ansias de vida, de verdad, de bien de belleza, como camino para su inquietud de llegar a ser.

## **Política**

Deben existir la voluntad del representante del Gobierno Cantonal y de los Concejales quienes asumirán la responsabilidad de tomar una decisión, como es la de considerar una ordenanza que garantice el cumplimiento de los derechos de los adultos mayores en el transporte público urbano, pero tomando en cuenta los derechos y obligaciones conjuntas que tienen, las autoridades, las cooperativas de transporte y los usuarios.

## **Legal**

La presente propuesta tiene su fundamentación específica en la Constitución de la República del Ecuador, que menciona como deber del Estado adoptar medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad; de la misma manera en lo dispuesto por el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización en el cual se establece como función de los municipios la implementación y diseño de políticas de promoción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencia constitucionales y legales.

## **Metodología- modelo operativo**

Como parte física de nuestra propuesta, se ha procedido a la elaboración de una ordenanza municipal, para la solución al problema del escaso desarrollo normativo que garantice un mejoramiento del servicio de transporte urbano para el buen servicio a las personas adultas mayores.

### MODELO OPERATIVO

Fase	Actividades	Recursos	Responsables	Tiempo
Estudio de la problemática	Investigar Indagar Recopilar Proponer Ejecutar	Equipo de cómputo, internet, suministros de oficina impresiones, copias	Investigador	200 días
Elaborar ordenanza municipal que regule el mejoramiento del servicio de transporte público urbano para los adultos mayores	Crear el borrador de la ordenanza Estudio de la ley y normativa vigente y relacionada Discusión del borrador de la ordenanza Publicar en el registro oficial	Equipo de cómputo, memory flash, internet, suministros de oficina, impresiones y copias	Investigador Consejo Cantonal	30 días
Planificar la difusión de la ordenanza municipal que regule el mejoramiento del servicio de transporte público urbano para los adultos mayores.	Difundir a través de la página institucional Publicar en medios de comunicación local Publicar en universidades locales Capacitar a la ciudadanía en general	Equipo de cómputo, proyector, hojas, internet, aula virtual	Investigador	20 días

**Cuadro No. 37 Modelo Operativo**

Fuente: Investigación de campo

Elaborado: Germán Alejandro Soria Altamirano





**PROYECTO DE ORDENANZA DE REGULACIÓN Y MEJORAMIENTO  
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO PARA LOS  
ADULTOS MAYORES  
EL ILUSTRE CONCEJO MUNICIPAL DE LATACUNGA  
CONSIDERANDO:**

**Que**, el 264 numeral 1, 3,6 de la Constitución de la República del Ecuador determina como competencias exclusivas de los Gobiernos Municipales la planificación y el desarrollo cantonal, la construcción y mantenimiento de la vialidad urbana y la planificación, regulación y control del tránsito y transporte público dentro de su territorio;

**Que**, el artículo 36 de la Constitución de la República del Ecuador establece que las personas adultas mayores requieren atención prioritaria en el ámbito público y privado, especialmente en los campos de inclusión social y económica y protección contra la violencia;

**Qué**; el artículo 54 literal b) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD) manifiesta como una función del gobierno municipal el diseño e implementación de políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales;

**Qué**; el artículo 55 literal c) y f) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece la competencia y obligación que tiene los municipios en la planificación y construcción de la vialidad urbana, la obligación en la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;

**Qué**; el artículo 57 literal a) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización manifiesta la facultad normativa que tiene el



Gobierno Municipal para expedir ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;  
En ejercicio de la Facultad Normativa concedida en el Art. 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga;

### **EXPIDE**

## **LA ORDENANZA DE REGULACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO PARA LOS ADULTOS MAYORES**

### **TÍTULO I**

#### **PRINCIPIOS GENERALES**

**Art. 1.-** La presente ordenanza tiene como objeto fomentar el mejoramiento del servicio de transporte público urbano para los ciudadanos mayores de sesenta y cinco años de edad, así como el mejoramiento de la infraestructura vial del Cantón para garantizar un mejor acceso al servicio.

**Art. 2.-** La presente ordenanza pretende garantizar el acceso y la no discriminación por razón de su edad en el servicio de transporte público urbano de la ciudad de Latacunga por medio el mejoramiento del sistema vial del Cantón y de las unidades de servicio de transporte público urbano.

**Art. 3.-** Los objetivos en los que se fundamente la presente ordenanza para un adecuado acceso al servicio son:

- 1) Establecer los mecanismos, procedimientos y recursos que mejoren el sistema vial y paradas para las unidades de transporte público urbano en el Cantón Latacunga
- 2) Trabajar conjuntamente mediante la Unidad de Movilidad y Transporte del Cantón Latacunga y la Agencia Nacional de Tránsito para desarrollo técnico e implantación de señalética de tránsito.



- 3) Promover las buenas costumbres en el uso del servicio de transporte público urbano por parte de los usuarios.
- 4) Fijar criterios generales y requisitos que deben cumplir las unidades de transporte público urbano para brindar un buen acceso y servicio a los usuarios adultos mayores.
- 5) Generar incentivos tributarios para los operadores de transporte público urbano con el fin de que mejoren el acceso a las unidades de transporte a los adultos mayores.
- 6) Controlar en los procesos de matriculación de unidades de buses urbanos el cumplimiento pleno de la norma RTE INEN 038:2008 del Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) sobre buses urbanos.

**Art.-4.-** De conformidad con lo que establece el artículo 40 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial; se considera como principio a la presente ordenanza las siguientes condiciones:

- a) **Responsabilidad.-** Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables.
- b) **Universalidad.-** El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes.
- c) **Accesibilidad.-** Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responder a este fin.
- d) **Comodidad.-** Constituye parte del nivel de servicio que las operadoras de transporte terrestre de pasajeros y bienes deberán cumplir y acreditar, de conformidad a las normas, reglamentos técnicos y homologaciones que para cada modalidad y sistema de servicio estuvieren establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito.



- e) **Continuidad.-** Conforme a lo establecido en sus respectivos contratos de operación, permisos de operación, autorizaciones concedidas por el Estado sin dilaciones e interrupciones.
- f) **Seguridad.-** El Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienes transportados respetando las regulaciones pertinentes.
- g) **Calidad.-** Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.
- h) **Estandarización.-** A través del proceso técnico de homologación establecido por la ANT, se verificará que los vehículos que ingresan al parque automotor cumplan con las normas y reglamentos técnicos de seguridad, ambientales y de comodidad emitidos por la autoridad, permitiendo establecer un estándar de servicio a nivel nacional.
- i) **Medio ambiente.-** El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nueva tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos.

## TÍTULO II

### DE LA SEÑALÉTICA DE TRÁNSITO PARA BUSES DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO

**Art.-5.-** El gobierno autónomo descentralizado del cantón Latacunga con el apoyo técnico de la Agencia Nacional de Transito, implementara la correspondiente señalética vial referente al transporte público urbano, corresponde:

- a) Letreros de parada de buses.
- b) Pintura y señalamiento de espacios de estacionamiento de buses de transporte urbano.



- c) Paradas de buses accesibles a personas adultas mayores.

**Art.-6.-** El gobierno autónomo descentralizado del cantón Latacunga determinará paradas de buses adecuadas para el uso de los usuarios y sobre todo para las personas mayores de sesenta y cinco años; estas paradas estarán dotadas de sus respectivos asientos y viseras.

**Art.-7.-** Para el cumplimiento y garantía de un buen uso y acceso de los usuarios, conductores y unidades del transporte público urbano a estos espacios señalados y delimitados, el gobierno municipal por medio de sus respectivos agentes de tránsito vigilará que se respete por parte de peatones y conductores particulares los respectivos lugares de estacionamiento y paradas de buses urbanos, so pena de ser sancionados de conformidad con la ley y su reglamento.

### **TÍTULO III**

#### **DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO**

**Art.-8.-** Las Compañías de Transporte Publico Urbanos del Cantón Latacunga para garantizar el derecho al acceso al servicio a los adultos mayores contarán con unidades modernas y accesibles; para lo cual esta deberán contar con:

- a) Señalética de asientos preferenciales
- b) Ranflas de acceso para adultos mayores
- c) Puertas de ingreso y salida de pasajeros
- d) Ventanas para salidas de emergencia
- e) Asientos y disposición
- f) Asideros verticales
- g) Asideros horizontales
- h) Asideros colgantes

**Art.-9.-** Para el cumplimiento de estos requerimientos el gobierno municipal establecerá mecanismos conjuntos que faciliten el acceso a unidades modernas y



adecuadas por parte de las Compañías de transporte público urbano.

**Art.-10.-** El gobierno autónomo descentralizado del cantón Latacunga mediante la Unidad de Movilidad y Transporte verificará en el proceso de matriculación el cumplimiento de las disposiciones legales para las el otorgamiento de las respectivas matrículas y permisos de operación de las diferentes unidades de transporte público urbano en circulación.

**Art.- 11.-** Por el otorgamiento de los respectivos permisos de operación y matrícula de los vehículos de transporte público urbano; a más de cumplir con los requisitos de la respectiva Unidad de Movilidad y Transporte del cantón; los operadoras de transporte deberán cumplir con las disposiciones del Reglamento Técnico Ecuatoriano RNT INEN 038: 2008 Bus Urbano, NTE INEN 2 292:2009 Medio Físico. Transporte y NTE INEN 2 291:2009 Medio Físico.

#### **TITULO IV**

#### **DE LOS USUARIOS Y CONDUCTORES DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO**

**Art.-12.-** Los usuarios como los conductores de las unidades de transporte público urbano deberán respetar el embarque y desembarque de pasajeros asignados para el efecto en las paradas respectivas; de no cumplir con la presente disposición serán sancionados de conformidad con la ley pertinente.

**Art.-13.-** Para la garantía a la no discriminación en razón de su edad y la vulneración de los derechos de los adultos mayores las compañías de transporte público urbano, capacitarán a sus conductores en relaciones humanas; además socializarán la Ley del Anciano con el fin de respetar y poner en práctica las tarifas preferenciales.

**Art.-14.-** Los usuarios del transporte público urbano deberán respetar los asientos



preferenciales para personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores; para lo cual las unidades de transporte urbano deberán contar con las respectivas señaléticas de asientos preferenciales en los lugares señalados para el efecto.

**Art.-15.-** Para garantizar el cumplimiento integral de los derechos de los adultos mayores en el servicio de transporte público urbano; el gobierno municipal impulsara una campaña a nivel cantonal; de conocimiento y socialización de los derechos de los adultos mayores, y en particular de los derechos al acceso a un transporte público seguro y accesible; libre de discriminación y violencia

## **TITULO V**

### **DE LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS ADULTOS MAYORES DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO**

**Art.- 16.-** Las personas adultas mayores que hacen uso del servicio de transporte público urbano gozaran de un servicio accesible y cómodo que cante con todas las herramientas necesarias para su accesibilidad; para lo cual las respectivas unidades deberán consta con los medios necesarios para garantizar el derecho a la libre movilidad humana.

**Art.-17.-** Así mismo, las personas adultas mayores que hacen uso del servicio de transporte público urbano deberán ser tratados con dignidad sin perjuicios por razones de su edad, para lo cual las respectivas cooperativas de transporte urbano deberá capacitar periódicamente a sus conductores en relaciones humanas.

**Art.- 18.-** Los usuarios del servicio de transporte público urbano mayores de sesenta y cinco años de edad gozaran de un servicio de calidad cumpliendo principios de comodidad, universalidad, estandarización y accesibilidad que satisfaga su necesidad de movilidad y garantice el cumplimiento el cumplimiento de sus derechos.



### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

La disposición del control y vigilancia al cumplimiento de peatones y conductores particulares de los respectivos lugares de estacionamiento y paradas de buses urbanos de transporte urbano por parte de los agentes de tránsito de Latacunga, se aplicara una vez

El gobierno autónomo descentralizado del cantón Latacunga asuma la respectiva competencia para la capacitación de agentes de tránsito y control del mismo.

### **DISPOSICIÓN FINAL**

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción y promulgación, sin perjuicio de la publicación en el Registro Oficial, en la Gaceta Municipal y dominio Web institucional.

Dado en Latacunga, a los..... del mes de ..... de 2016.

---

Dr. Patricio Sánchez Yáñez  
Alcalde de Latacunga

---

Dra. Francisco Xavier Mateus  
Secretaria del Consejo Municipal



## **ADMINISTRACIÓN**

La administración de la presente propuesta estará a cargo del Investigador, coadyuvando esfuerzos con el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga, para que acoja la propuesta de Ordenanza y pueda ser discutida en Consejo Cantonal; los mismos que; ayudarán a la difusión masiva de la Ordenanza que regula y mejoramiento del servicio de transporte público urbano para los adultos mayores.

## **PREVISIÓN DE LA EVALUACIÓN**

A fin de asegurar la ejecución de la propuesta de conformidad con lo programado, para el cumplimiento de los objetivos planteados, se deberá realizar el monitoreo del plan de acción, como un proceso de seguimiento y evaluación permanente que nos permita anticipar eventualidades, con la finalidad de asegurar la consecución de la propuesta.

## MATRIZ DE ANÁLISIS EVALUATIVO

<b>PREGUNTAS BÁSICAS</b>	<b>EXPLICACIÓN</b>
<b>¿Quiénes son los interesados en evaluar?</b>	El investigador, y la ciudadanía en general interesadas en la participación ciudadana y control social.
<b>¿Cuál es la razón que justifica la evaluación?</b>	Porque es importante determinar el cumplimiento de los objetivos planteados en la propuesta y tener conocimiento sobre el servicio de transporte público urbano y su incidencia en los derechos constitucionales de los adultos mayores.
<b>¿Para qué se debe evaluar?</b>	Para determinar si la propuesta contribuye a la consecución de los objetivos planteados.
<b>¿Qué debe ser evaluado?</b>	Se debe evaluar todas las actividades correspondientes a la elaboración de la ordenanza municipal que regula y mejoramiento del servicio de transporte público urbano para los adultos mayores
<b>¿Cuál es el personal encargado de evaluar?</b>	La responsable de valorar las actividades del plan estará a cargo del investigador, Germán Alejandro Soria, además de la ciudadanía en general del cantón Latacunga que vendrían ser los beneficiados.
<b>¿Cómo evaluar?</b>	A través de encuestas, y cuestionarios, elaboradas en base indicadores pertinentes.
<b>¿Qué recursos se aplican para evaluar?</b>	Encuesta y cuestionarios.

**Cuadro No. 38 Matriz de Análisis Evaluativo**

Fuente: Investigación de campo

Elaborado: Germán Alejandro Soria Altamirano

## Bibliografía

1. Abadi, M. (2011). Buenos Aires: Facultad de Ciencia Económicas de la Universidad de Buenos Aires.
2. Acción de Incumplimiento, 0009-12-IN (Corte Constitucional del Ecuador 23 de Septiembre de 2015).
3. Andalucía, F. (2007). El Transporte Público guías del consumidor . *El Transporte Público guías del consumidor* . Andalucía, Andalucía, España.
4. Besantes, L. (Jueves de Abril de 2016). Unidida de Movilidad y Transporte del Cantón Latacunga . (G. A. Altamirano, Entrevistador)
5. Borja, R. (1979). *Derecho Constitucional Ecuatoriano*. Quito: Cevallos.
6. Carbonell, M. (2013). *Derechos Humanos Origen y Desarrollo*. Quito: Cevallos.
7. Caribe, C. r. (2013). *Informe de la primera reunión de seguimiento de la carta de san José sobre los derechos de las personas mayores de América latina y el Caribe*. San Jose de Costa Rica.
8. CARMONA CUENCA, E. (s.f.). El principio de igualdad material en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional.
9. Carrasco, M. G. (2010). *Los Derecho Humanos Teoría y Realidad* . Quito: Prodedim.
10. color, J. R. (2013). (D. m. color, Entrevistador)
11. CUEVAS, C. (1945). *DICCIONARIO DE DERECHO*.
12. Cuevas, G. C. (2006). *Diccionario Jurídico Elementa*. Buenos Aires : Heliasta.
13. Despenalización del consumo de las dosis personales, Sentencia No. C-221/94 (Tribunal Constitucional de Colombia 1994).
14. Ecuador, C. d. (20 de Octubre de 2008). Montecristi, Manabí, Ecuador.
15. FACUA. (2007). Transporte Público guías del consumidor . *Transporte Público guías del consumidor*. Almería, España.
16. Fernández, E. M. (2013). La vulneración de los derechos constitucionales de los adultos mayores como consecuencia de la aplicación de las normas establecidas en la ley orgánica de servicio público y su reglamento. Loja, Loja, Ecuador.
17. Gaceta, L. (14 de julio de 2006).
18. Herrera, L., Medina , A., & Naranjo, G. (2008). *Tutoria de la Investigacion*

- Científica*. Ambato: Empredane Graficas Cia. Ltda.
19. HERRERA, R. W. (2009). *El Regimen Impositivo Simplificado*. Guayaquil.
  20. Institute of Transport Studies, U. o. (2010). Mejora de la calidad de los servicios de transporte público. *Mejora de la calidad de los servicios de transporte público*. Austria , Europa : Civitas Guard .
  21. Mario, G. C. (2010). *Los Derecho Humanos lo más relevante entre contrastes y realidad*. Quito: Prodedim.
  22. México, T. S. (2001). Tribunal Superior de Juaticia. Mexico D.F., Mexico, Mexico.
  23. México, T. S. (2001). Tribunal Superior de Juaticia. Mexico D.F.
  24. Normalizaciòn, I. E. (2009). Sistema Internacional de Unidades. *Sistema Internacional de Unidades*. Quito, Pichincha, Ecuador.
  25. Normalizaciòn, I. E. (2010). (Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 292:2010 accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. transporte, 2010, p.1. *(Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 292:2010 accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. transporte, 2010, P.1*. Quito, Pichincha, Ecuador.
  26. Normalizaciòn, I. E. (2010). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 291:2010 referente a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. tránsito y señalización . *Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 291:2010 referente a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. tránsito y señalización* . Quito, Pichincha, Ecuador .
  27. OSORIO, M., & CABANELLAS DE LAS CUEVAS, G. (2007). *DICCIONARIO DE DERECHO*. Buenos Aires, Argentina: Heliasta.
  28. Osorio, V. M. (2015). Las políticas de Estado y los derechos de los adultos. *Las políticas de Estado y los derechos de los adultos*. Ambato, Tungurahua, Ecuador.
  29. Pérez, A. M. (2015). La obligación subsidiaria alimentaria de los abuelos y la vulneración de los derechos constitucionales del adulto mayor. Ambato, Ecuador, Ecuador.
  30. Romero, J. (14 de Julio de 2006). El Transporte Público en Latacunga. *La Gaceta*, pág. 4.
  31. SÁCHICA, L. (1997). *Derecho Constitucional General*. Colombia: Temis S.A. .

32. Sentencia número 25, del 20 de julio del 1981, emitida por el Tribunal Constitucional de España, en la que establece:, 25 (el Tribunal Constitucional de España Julio de 1981).
33. Torres, G. C. (2011). *Diccionario Jurídico Elemental*. Buenos Aires: Heliasta.
34. Vayas, J. F. (Julio de 2011). El incumplimiento de la normas INNEN en la fabricación de las carrocerías de transporte público, vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, en las cooperativas de transporte urbano del cantón Ambato en el periodo. *El incumplimiento de la normas INNEN en la fabricación de las carrocerías de transporte público, vulnera el derecho a la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad, en las cooperativas de transporte urbano del cantón Ambato en el periodo*. Ambato, Tungurahua, Ecuador.
35. VELECELA, D. L. (Junio de 2008). Los Tratados y Convenios Internacionales como parte del ordenamiento jurídico constitucional del Ecuador. *Los Tratados y Convenios Internacionales como parte del ordenamiento jurídico constitucional del Ecuador*. Cuenca, Azuay, Ecuador.

## **Lincografía**

1. [http://www.lagaceta.com.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=29719:semaforos-y-transporte-publico-es-trabajado-por-la-unidad-de-movilidad-de-latacunga&catid=68&Itemid=104&lang=es](http://www.lagaceta.com.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=29719:semaforos-y-transporte-publico-es-trabajado-por-la-unidad-de-movilidad-de-latacunga&catid=68&Itemid=104&lang=es)
2. <http://www.elcomercio.com/actualidad/usuarios-bus-derechos-quito.html>.
3. <http://www.ohchr.org/SP/Issues/Pages/WhatareHumanRights.aspx>
4. <http://www.am-abogados.com/blog/los-derechos-de-las-personas-mayores-o-de-la-tercera-edad/3712/>
5. <https://jorgemachicado.blogspot.com/2009/07/principio.html> MACHICADO,
6. <http://jorgemachicado.blogspot.com/2009/07/principio.html> Consulta:
7. <http://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/los-10-principios-del-transporte-urbano-sostenible-articulo-55972>

**ANEXOS**



## ANEXO 1



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**  
**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES**  
**CARRERA DE DERECHO**

### ENCUESTA

#### Cuestionario

**Realizado a:** Usuarios del servicio de transporte público urbano mayores de sesenta y cinco años y peatones del cantón Latacunga.

**Objetivo:** Conocer sobre el servicio de transporte público urbano y los derechos constitucionales de los adultos mayores.

**Instructivo:** Lea con atención cada una de las preguntas y conteste con una (X) en el paréntesis de alternativa.

**1.- Utiliza usted el servicio de transporte público urbano?**

Si ( )

No ( )

**2.- Cree usted que las unidades de transporte público urbano se encuentran en buena calidad?**

Si ( )

No ( )

**3.- Cree usted que las paradas de buses de transporte público urbano son suficientes y adecuadas?**

Si ( )

No ( )

**4.- Cree usted que los conductores de las unidades de transporte público urbano se encuentran capacitados para brindar un buen servicio?**

Si ( )

No ( )

**5.- Considera sencillo para usted acceder a las unidades de transporte público urbano?**

**Si ( )**

**No ( )**

**6.- Ha sido víctima de malos tratos por parte de los conductores de las unidades de servicio de transporte público urbano?**

**Si ( )**

**No ( )**

**7.- Considera usted que se le vulnera el derecho de movilidad por parte del servicio de transporte público urbano?**

**Si ( )**

**No ( )**

**8.- Considera usted que se le vulnera el derecho a un buen servicio por parte del transporte público urbano?**

**Si ( )**

**No ( )**

**9.- Considera usted que se le vulnera el derechos al trato digno por parte del servicio de transporte público urbano?**

**Si ( )**

**No ( )**

**10.-Ha sido usted víctima de discriminación por razón de su edad al acceder a una unidad de transporte público urbano?**

**Si ( )**

**No ( )**





## ANEXO 2



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**  
**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES**  
**CARRERA DE DERECHO**

### ENCUESTA

#### Cuestionario

**Realizado a:** Conductores de las unidades que prestan el servicio de transporte público urbano en el cantón Latacunga.

**Objetivo:** Conocer sobre el estado del sistema de transporte público urbano y los derechos constitucionales de los adultos mayores.

**Instructivo:** Lea con atención cada una de las preguntas y conteste con una (X) en el paréntesis de alternativa.

**1.- Considera usted que las vial públicas por donde circula y presta el servicio se encuentra en buen estado?**

Si ( )

No ( )

**2.- Cree usted que la señalética de tránsito del cantón Latacunga es de calidad?**

Si ( )

No ( )

**3.- Cree usted que existen paradas de buses urbanos adecuadas para en uso de adultos mayores en el cantón Latacunga?**

Si ( )

No ( )

**4.- Considera usted que las unidades de servicio de transporte público de las Cooperativas son de calidad?**

Si ( )

No ( )

**5.- Considera usted que se debería aumentar unidades de transporte adecuadas para un mejor servicio a personas adultas?**

**Si (    )**

**No (    )**

**6.- Considera usted que se debería mejorar las unidades de transporte para prestar un mejor servicio a adultos mayores?**

**Si (    )**

**No (    )**

**7.- Cree usted que los usuarios mayores de sesenta y cinco años de sienten conformes con el servicio que presta las unidades de transporte público urbano?**

**Si (    )**

**No (    )**

**8.- Considera usted que las unidades de transporte público urbano con óptimas para prestar el servicio a adultos mayores?**

**Si (    )**

**No (    )**

**9.- Considera usted que es sencillo el acceso a las unidades de transporte a las personas mayores de sesenta y cinco años?**

**Si (    )**

**No (    )**

**10.- Cree usted que se vulnera los derechos de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano?**

**Si (    )**

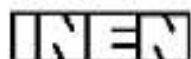
**No (    )**

## Anexo: Tabla del Chi Cuadrado

**TABLA 3-Distribución Chi Cuadrado  $\chi^2$**

P = Probabilidad de encontrar un valor mayor o igual que el chi cuadrado tabulado, v = Grados de Libertad

v/p	0,001	0,0025	0,005	0,01	0,025	0,05	0,1	0,15	0,2	0,25	0,3	0,35	0,4	0,45	0,5
1	10,8274	9,1404	7,8794	6,6349	5,0239	3,8415	2,7055	2,0722	1,6424	1,3233	1,0742	0,8735	0,7083	0,5707	0,4549
2	13,8150	11,9827	10,5965	9,2104	7,3778	5,9915	4,6052	3,7942	3,2189	2,7726	2,4079	2,0996	1,8326	1,5970	1,3863
3	16,2660	14,3202	12,8381	11,3449	9,3484	7,8147	6,2514	5,3170	4,6416	4,1083	3,6649	3,2831	2,9462	2,6430	2,3660
4	18,4662	16,4238	14,8602	13,2767	11,1433	9,4877	7,7794	6,7449	5,9886	5,3853	4,8784	4,4377	4,0446	3,6871	3,3567
5	20,5147	18,3854	16,7406	15,0863	12,8325	11,0705	9,2363	8,1152	7,2893	6,6257	6,0644	5,5731	5,1319	4,7278	4,3515
6	22,4575	20,2491	18,5475	16,8119	14,4494	12,5916	10,6446	9,4461	8,5581	7,8408	7,2311	6,6948	6,2108	5,7652	5,3401
7	24,3213	22,0402	20,2777	18,4753	16,0128	14,0671	12,0170	10,7479	9,8032	9,0371	8,3834	7,8061	7,2832	6,8000	6,3458
8	26,1239	23,7742	21,9549	20,0902	17,5345	15,5073	13,3616	12,0271	11,0301	10,2189	9,5245	8,9084	8,3505	7,8325	7,3441
9	27,8767	25,4625	23,5893	21,6660	19,0228	16,9190	14,6837	13,2880	12,2421	11,3887	10,6564	10,0060	9,4136	8,8632	8,3428
10	29,5879	27,1119	25,1881	23,2093	20,4832	18,3070	15,9872	14,5339	13,4420	12,5489	11,7807	11,0971	10,4732	9,8922	9,3418
11	31,2635	28,7291	26,7569	24,7289	21,9200	19,6752	17,2750	15,7671	14,6314	13,7007	12,8987	12,1836	11,5298	10,9199	10,3410
12	32,9092	30,3182	28,2997	26,2170	23,3367	21,0261	18,5493	16,9893	15,8120	14,8484	14,0111	13,2661	12,5838	11,9463	11,3403
13	34,5274	31,8830	29,8193	27,6882	24,7356	22,3620	19,8119	18,2020	16,9848	15,9839	15,1187	14,3451	13,6356	12,9717	12,3398
14	36,1239	33,4262	31,3194	29,1412	26,1189	23,6848	21,0641	19,4862	18,1508	17,1169	16,2221	15,4209	14,8853	13,9961	13,3393
15	37,6978	34,9494	32,8015	30,5780	27,4884	24,9958	22,3071	20,6030	19,3107	18,2451	17,3217	16,4940	15,7332	15,0197	14,3389
16	39,2518	36,4555	34,2671	31,9999	28,8453	26,2962	23,5418	21,7931	20,4651	19,3689	18,4179	17,5646	16,7795	16,0425	15,3383
17	40,7911	37,9462	35,7184	33,4087	30,1910	27,5871	24,7690	22,9770	21,6146	20,4887	19,5110	18,6330	17,8244	17,0646	16,3382
18	42,3119	39,4220	37,1564	34,8082	31,5264	28,8693	25,9894	24,1355	22,7995	21,6049	20,6014	19,6993	18,8679	18,0860	17,3379
19	43,8194	40,8847	38,5821	36,1908	32,8523	30,1435	27,2036	25,3289	23,9004	22,7176	21,6891	20,7638	19,9102	19,1069	18,3376
20	45,3142	42,3358	39,9969	37,5663	34,1696	31,4104	28,4120	26,4976	25,0375	23,8277	22,7345	21,8265	20,9514	20,1272	19,3374
21	46,7963	43,7749	41,4009	38,9322	35,4789	32,6706	29,6151	27,6620	26,1711	24,9348	23,8578	22,8876	21,9915	21,1470	20,3372
22	48,2676	45,2041	42,7957	40,2894	36,7807	33,9245	30,8133	28,8224	27,3015	26,0393	24,9390	23,9473	23,0307	22,1663	21,3370
23	49,7276	46,6231	44,1814	41,6383	38,0756	35,1725	32,0069	29,9792	28,4288	27,1413	26,0184	25,0055	24,0689	23,1852	22,3369
24	51,1790	48,0336	45,5584	42,9798	39,3641	36,4150	33,1962	31,1325	29,5533	28,2412	27,0960	26,0625	25,1064	24,2037	23,3367
25	52,6187	49,4351	46,9280	44,3140	40,6465	37,6525	34,3816	32,2825	30,6752	29,3388	28,1719	27,1183	26,1430	25,2218	24,3366
26	54,0511	50,8291	48,2898	45,6416	41,9231	38,8851	35,5632	33,4295	31,7946	30,4346	29,2463	28,1730	27,1789	26,2395	25,3365
27	55,4751	52,2152	49,6450	46,9628	43,1945	40,1133	36,7412	34,5736	32,9117	31,5284	30,3193	29,2266	28,2141	27,2569	26,3363
28	56,8918	53,5939	50,9936	48,2782	44,4608	41,3372	37,9159	35,7150	34,0266	32,6205	31,3909	30,2791	29,2486	28,2740	27,3362
29	58,3006	54,9662	52,3355	49,5878	45,7223	42,5569	39,0875	36,8538	35,1394	33,7109	32,4612	31,3308	30,2825	29,2908	28,3361



# INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN

↓  
Quito - Ecuador

---

**REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO**

**RTE INEN 038:2008**

---

## **BUS URBANO.**

**Primera Edición**

URBAN BUS.

First Edition

---

DESCRIPTORES: Ingeniería automotriz, vehículos automotores, bus urbano.

MC 08.08-901

CDU: 629.113

CIU: 3043

ICS: 43.020

## **RESOLUCIÓN No. 009-2008**

### **EL DIRECTORIO DEL INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN**

#### **CONSIDERANDO:**

Que, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 7 del artículo 23 de la Constitución Política de la República del Ecuador, es deber del Estado garantizar el derecho a disponer de bienes y servicios públicos y privados, de óptima calidad; a elegirlos con libertad, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.

Que, el Protocolo de Adhesión de la República del Ecuador al Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio – OMC, se publicó en el Suplemento del Registro Oficial No. 853 de 2 de enero de 1996.

Que, el Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio - AOTC de la OMC en su artículo 2 establece las disposiciones sobre la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos por instituciones del gobierno central y su notificación a los demás Miembros.

Que, se deben tomar en cuenta las Decisiones y Recomendaciones adoptadas por el Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC.

Que, el Anexo III del Acuerdo OTC establece el Código de Buena Conducta para la elaboración, adopción y aplicación de normas.

Que, la Decisión 376 de 1995 de la Comisión de la Comunidad Andina creó "El Sistema Andino de Normalización, Acreditación, Ensayos, Certificación, Reglamentos Técnicos y Metrología", modificada por la Decisión 419 de 31 de Julio de 1997.

Que, la Decisión 562 de junio de 2003 de la Comisión de la Comunidad Andina, establece las "Directrices para la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos en los Países Miembros de la Comunidad Andina y a nivel comunitario".

Que, el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad, a través del Consejo del Sistema MNAC, mediante Resolución No. MNAC-0003 de 10 de Diciembre de 2002, publicada en el Registro Oficial No. 739 de 7 de Enero de 2003, establece los procedimientos para la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos Ecuatorianos.

Que, mediante Ley No. 2007-76 publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 26 del jueves 22 de febrero del 2007, se establece el Sistema Ecuatoriano de la Calidad, que tiene como objetivo establecer el marco jurídico destinado a:

- I) Regular los principios, políticas y entidades relacionados con las actividades vinculadas con la evaluación de la conformidad, que facilite el cumplimiento de los compromisos internacionales en esta materia;
- II) Garantizar el cumplimiento de los derechos ciudadanos relacionados con la seguridad, la protección de la vida y la salud humana, animal y vegetal, la preservación del medio ambiente, la protección del consumidor contra prácticas engañosas y la corrección y sanción de estas prácticas;

Que, es necesario garantizar que la información suministrada a los consumidores sea clara, concisa, veraz, verificable y que ésta no induzca a error al consumidor.

Que, es obligación del Estado Ecuatoriano el prevenir riesgos y proteger la vida, la seguridad de los usuarios del transporte masivo urbano de pasajeros, el medio ambiente y para eliminar malas practicas en la utilización de dispositivos no adecuados para la construcción de buses para el transporte, el Instituto Ecuatoriano de Normalización-INEN, cumpliendo con las disposiciones gubernamentales y siguiendo el trámite reglamentario establecido en el artículo 29 de la Ley 2007-76 del Sistema Ecuatoriano de la Calidad, ha formulado el presente **Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN "Bus urbano"**.

Que, en conformidad con el artículo 2, numeral 2.10 del Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC, el artículo 16 de la Decisión 562 de la Comisión de la Comunidad Andina, CAN, el Directorio del INEN en sus sesiones llevadas a cabo el **16 y 22 de febrero, el 5 y 28 de marzo de 2008**, respectivamente, conoció y aprobó el mencionado Reglamento;

Que, por disposición del Directorio del INEN, el Presidente del Directorio debe proceder a la oficialización con el carácter de **OBLIGATORIO-EMERGENTE**, mediante su publicación en el Registro Oficial; y,

En ejercicio de las facultades que le concede la Ley.

### **RESUELVE:**

**ARTICULO 1°.** Oficializar con el carácter de OBLIGATORIO Y EMERGENTE el siguiente Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 038 "Bus urbano", de aplicación a los buses que sean de fabricación nacional, ensamblados o importados que se comercialicen en la República del Ecuador:

#### **1. OBJETO**

**1.1** Este Reglamento Técnico Ecuatoriano establece los requisitos que deben cumplir los buses urbanos de transporte masivo de pasajeros con la finalidad de proteger la vida y la seguridad de las personas, el ambiente y la propiedad, y prevenir prácticas engañosas que puedan inducir a error a los fabricantes o usuarios de buses para el transporte urbano.

#### **2. CAMPO DE APLICACIÓN**

**2.1** Este Reglamento Técnico Ecuatoriano aplica a los buses urbanos de transporte masivo de pasajeros que van a ingresar al parque automotor ecuatoriano, sean importados, ensamblados o fabricados en el país.

**2.2** Los buses urbanos objeto del presente Reglamento Técnico Ecuatoriano obedecen a la siguiente clasificación arancelaria:



CLASIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
<b>87.02</b>	<b>Vehículos automóbiles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor</b>
8702.10	- <i>Con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel)</i>
8702.10.90	- - <i>Los demás:</i>
8702.10.90.80	--- En CKD
8702.10.90.90	--- Los demás
8702.90	- <i>Los demás:</i>
8702.90.99	- - <i>Los demás:</i>
8702.90.99.80	--- En CKD
8702.90.99.90	--- Los demás
<b>8706.00</b>	<b>Chasis de vehículos automóbiles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor</b>
	- <b>Los demás:</b>
8706.00.91	-- <i>De vehículos de peso total con carga máxima superior a 5 t pero inferior o igual a 6,2 t</i>
8706.00.91.80	--- En CKD
8706.00.91.90	--- Los demás
8706.00.92	- - <i>De vehículos de peso total con carga máxima superior a 6,2 t</i>
8706.00.92.80	--- En CKD
8706.00.92.90	--- Los demás
8706.00.99	- <b>Los demás:</b>
8706.00.99.80	--- En CKD
8706.00.99.90	--- Los demás
<b>87.07</b>	<b>Carrocerías de vehículos automóbiles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabidas.</b>
8707.90	- <i>Las demás:</i>
8707.90.10	-- De vehículos de la partida 87.02

### 3. DEFINICIONES

**3.1** Para los efectos del presente Reglamento Técnico Ecuatoriano se adoptan las definiciones establecidas en: las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN 960, 1 155, 1 323, 1 669, 2292, INEN-ISO 612 y 3833, en los Reglamentos Técnicos Ecuatorianos RTE INEN 011 y 034, en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y su Reglamento General, y las que a continuación se detallan:

**3.1.1** *Abatible.* Que puede girar alrededor de un eje.

**3.1.2** *Altura de un vehículo.* Dimensión vertical total de un vehículo, desde la superficie de la vía hasta la parte superior del mismo.

**3.1.3** *Amortiguador.* Es el elemento cuya función principal consiste en oponer resistencia al movimiento relativo entre la masa suspendida, que es la carrocería y la masa no suspendida (neumáticos), transformándolo en calor y disipándolo en el aire, controlar las vibraciones de la suspensión y brindar una marcha cómoda y segura.

**3.1.4** *Ancho de un vehículo.* Dimensión transversal de un vehículo en su parte más extensa.

**3.1.5** *Ángulo de aproximación (ataque).* Es el ángulo en un plano desde el punto de vista del vehículo, formado por el nivel de la superficie en la cual el vehículo está parado y la línea tangente que se forma entre el punto de contacto del radio del neumático delantero y la parte más baja de la parte delantera del vehículo.

**3.1.6 Ángulo de salida.** Es el ángulo en un plano desde el punto de vista del vehículo, formado por el nivel de la superficie en la cual el vehículo está parado y la línea tangente que se forma entre el punto de contacto del radio del neumático posterior y la parte más baja de la parte posterior del vehículo.

**3.1.7 Año de fabricación de la carrocería.** Certificación que permite apreciar el tiempo de vida útil, el grado de riesgo y peligro para la integridad de los usuarios.

**3.1.8 Año modelo (VIN).** Es el código del año del modelo del vehículo marcado por el fabricante del mismo.

**3.1.9 Área frontal básica del vehículo.** Área determinada por la proyección geométrica de las distancias básicas del vehículo sobre su eje longitudinal el cual incluye neumáticos pero excluye espejos y deflectores de aire a un plano perpendicular al eje longitudinal del vehículo.

**3.1.10 Bastidor.** Estructura básica diseñada para soportar todos los componentes del vehículo y la carga.

**3.1.11 Bus urbano.** Es el bus diseñado y equipado para uso en zonas urbanas. Esta clase de vehículo tiene asientos y espacios considerados para pasajeros de pie y permite el movimiento de éstos correspondiente a paradas frecuentes.

**3.1.12 Capacidad de carga.** Carga útil máxima permitida para la cual fue diseñado el vehículo. La máxima carga útil será la determinada por la autoridad competente en materia de transporte urbano.

**3.1.13 Carrocería autoportante.** Aquella que en su diseño prescinde del bastidor e incluye en su estructura los anclajes necesarios para el equipo mecánico, como motor, caja de cambios, transmisión, etc.

**3.1.14 Carrocería.** Estructura que se adiciona al chasis de forma fija, para el transporte de personas.

**3.1.15 Certificación de emisiones de la casa fabricante.** Documento expedido por la casa fabricante de un vehículo automotor en el cual se consignan los resultados de la medición de las emisiones de los contaminantes del aire.

**3.1.16 Chasis.** Armazón del vehículo que comprende el bastidor, ruedas, transmisión, con o sin motor, excluida la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor y a los pasajeros. El chasis a ser usado para un bus urbano debe tener la certificación del fabricante de que se trata de un chasis para bus urbano de transporte de pasajeros. La certificación debe indicar que el chasis es de fabricación original y no debe ser modificado.

**3.1.17 Ciclo.** Es el tiempo necesario para que el vehículo alcance la temperatura normal de operación en condiciones de marcha mínima o ralenti. Para las fuentes móviles equipadas con electroventilador, es el periodo que transcurre entre el encendido del ventilador del sistema de enfriamiento y el momento en que el ventilador se detiene.

**3.1.18 Ciclo de funcionamiento del motor.** Es el principio bajo el cual funciona el motor.

**3.1.19 Compartimiento de pasajeros.** El espacio destinado a los pasajeros, excluido cualquier espacio ocupado por instalaciones fijas.

**3.1.20 Conductor.** Persona que conduce o guía un automotor.

**3.1.21 Corredor central.** Espacio libre o área útil del vehículo excluyendo las áreas de entrada y salida, cobranza, conductor y asientos de pasajeros.



- 3.1.22 Corrosión.** Desgaste que sufren las superficies de las partes, accesorios y repuestos metálicos por acción del agua y medio ambiente.
- 3.1.23 Dirección asistida.** Que tiene un sistema que facilita el movimiento de giro de las ruedas, normalmente hidráulico.
- 3.1.24 Dispositivo de prevención del arranque.** Un dispositivo que impide al vehículo ponerse en marcha cuando está parado, si una puerta no está completamente cerrada.
- 3.1.25 Emisiones de gases de escape.** Son las cantidades de hidrocarburos (HC), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx) y material particulado emitidas a la atmósfera a través del escape de un vehículo como resultado de su funcionamiento.
- 3.1.26 Emisiones de vapores.** Es la concentración de hidrocarburos evaporados bajo determinadas condiciones de ensayo.
- 3.1.27 Escotilla.** Abertura en la parte superior de la carrocería para efectos de ventilación y salida de emergencia.
- 3.1.28 Espacio de supervivencia.** Espacio al interior del vehículo para proteger al máximo la supervivencia de los ocupantes en caso de accidente del vehículo.
- 3.1.29 Estribo.** Escalón para subir o bajar de un vehículo. En el bus de cama baja el estribo está al mismo nivel del piso de la cama baja.
- 3.1.30 Extintor.** Aparato, propio para la extinción de incendios.
- 3.1.31 GPS.** Sistema de posicionamiento global.
- 3.1.32 Habitáculo del conductor.** El espacio destinado al conductor, y que comprende su asiento, el volante, los mandos, los instrumentos y otros aparatos necesarios para conducir el vehículo. Por disposición de la Autoridad Competente del transporte urbano, el habitáculo podrá estar cerrado por una cabina de material transparente.
- 3.1.33 Longitud de un vehículo.** La distancia entre dos planos verticales perpendiculares al plano medio longitudinal del vehículo y tocando al frente y la cara posterior del vehículo respectivamente (incluido los parachoques).
- 3.1.34 Marcha mínima o ralenti.** Es la especificación de velocidad del motor, establecida por el fabricante o ensamblador del vehículo, requerida para mantenerlo funcionando sin carga y en parqueo (para cajas automáticas). Cuando no se disponga de la especificación del fabricante o ensamblador del vehículo, la condición de marcha mínima o ralenti se establecerá en un máximo de 1 100 rpm del motor.
- 3.1.35 Masa en vacío en orden de marcha.** La masa del vehículo en orden de marcha, sin ocupantes ni carga, pero con carburante, líquido refrigerante, lubricante, herramientas y rueda de repuesto o emergencia en su caso.
- 3.1.36 Máxima velocidad de torque.** La velocidad a la cual una máquina desarrolla el máximo torque.
- 3.1.37 Motor.** Es la principal fuente de poder de un vehículo automotor que convierte la energía de un combustible líquido o gaseoso en energía mecánica. Debe estar ubicado en la parte posterior del chasis.
- 3.1.38 Opacidad.** Es el grado de reducción de la intensidad de la luz visible cuando esta pasa por una sustancia.

**3.1.39 Opacímetro.** Instrumento que mide la opacidad de una muestra de gases de un escape y lo expresa en porcentaje.

**3.1.40 Parada.** Detención momentánea de un vehículo por necesidades de tránsito para tomar o dejar personas.

**3.1.41 Pasajero.** Persona que hace uso del servicio de transporte público o privado.

**3.1.42 Pasillo.** El espacio que permite a los viajeros acceder desde un asiento o fila de asientos cualquiera, a otro asiento o fila de asientos o a cualquier paso de acceso a cualquier puerta de servicio. No incluye:

a) el espacio que se extiende aproximadamente 28 cm delante de cualquier asiento,

b) todo espacio que permite el acceso únicamente a un asiento o fila de asientos.

**3.1.43 Paso de acceso.** El paso desde una puerta hasta el pasillo.

**3.1.44 Peatón.** Es la persona natural que circula a pie por sus propios medios de locomoción o los discapacitados que transiten en artefactos especiales manejados por ellos o por terceros.

**3.1.45 Peldaño.** Cada una de las partes de un tramo de grada, que sirve para apoyar el pie al subir o bajar de ella.

**3.1.46 Peso.** Es la fuerza ejercida por el vehículo (o una parte definida del mismo) sobre un plano horizontal de contacto, bajo condiciones estáticas. Los pesos se miden estando el vehículo estacionado, con las ruedas en posición paralela al eje del vehículo.

**3.1.47 Peso bruto vehicular (PBV).** Es el peso vehicular, más la capacidad de pasajeros.

**3.1.48 Peso neto del vehículo o tara.** Peso del vehículo, en orden de marcha, excluyendo el peso de los pasajeros.

**3.1.49 Peso vehicular.** Es el peso real del vehículo en condiciones de operación con todo el equipo estándar de fábrica y con combustible a la capacidad nominal del tanque.

**3.1.50 Piso.** La parte de la cama baja sobre la cual van los viajeros de pie y en la que reposan los pies de los viajeros sentados y los del conductor, así como los soportes de los asientos.

**3.1.51 Porcentaje de opacidad.** Es la unidad de medición que permite determinar el grado de opacidad del humo en una fuente emisora.

**3.1.52 Proveedor.** Toda persona natural o jurídica de carácter público o privado que desarrolla actividades de producción, fabricación, importación, ensamblaje construcción, distribución, alquiler o comercialización de bienes, así como prestación de servicios a consumidores, por las que se cobre precio o tarifa. Esta definición incluye a quienes adquieran bienes o servicios para integrarlos a procesos de producción o transformación, así como a quienes presten servicios públicos por delegación o concesión.

**3.1.53 Prueba estática.** Es una prueba del funcionamiento del motor en condiciones de marcha mínima o ralenti. Se considera que un vehículo pasa la verificación si los valores registrados en la lectura no rebasan los límites máximos permisibles previstos en la norma respectiva.

**3.1.54 Puerta de servicio.** Una puerta utilizada por los pasajeros en condiciones normales de servicio.

**3.1.55 Relación potencia/peso.** Es la relación de la potencia neta al peso bruto vehicular.



**3.1.56 Salidas de emergencia.** Son las ventanas laterales que son de fácil y rápido desprendimiento desde el interior del vehículo.

**3.1.57 Sección de la carrocería.** Una parte de la carrocería que contiene, como mínimo, dos montantes verticales idénticos de cada lado, representativos de una o varias partes de la estructura del vehículo.

**3.1.58 Sistema de regulación de gases de escape (EGR).** Es aquel que tiene la función de recircular pequeñas cantidades de gases de escape hacia el múltiple de admisión, con lo cual se reducen las emisiones de óxidos de nitrógeno.

**3.1.59 Superestructura.** Las partes de la estructura del vehículo que contribuyen a la resistencia del vehículo en caso de un accidente o de vuelco.

**3.1.60 Temperatura normal de operación.** Es aquella alcanzada por el motor después de operar un mínimo de diez (10) minutos en marcha mínima o ralenti, o cuando en las mismas condiciones la temperatura del aceite en el cárter del motor alcance 75°C o más, o cuando la manilla del indicador de temperatura indica la posición normal. En los automotores equipados con el electroventilador, esta condición es confirmada luego de operar un ciclo.

**3.1.61 Trocha.** Dimensión exterior entre las ruedas posteriores.

## 4. REQUISITOS

**4.1 Requisitos específicos del bus urbano.**

**4.1.1 Requisitos mínimos de seguridad.** Los buses urbanos deben cumplir con el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 034 "Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores" en lo que corresponda.

**4.1.2** Los aspectos fundamentales del bus urbanos son: motor, chasis, carrocería, organización externa, organización interna, detalles exteriores e interiores y elementos de seguridad y control.

**4.1.2.1 Especificaciones del motor**

a) *Relación Potencia/Peso.* Mínima de diez (10) kW/ton

a.1) Potencia neta determinada de conformidad con lo establecido en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 960, y validada a la altura (sobre el nivel del mar) de funcionamiento del vehículo. Se considera que para motores de aspiración natural no requieren de descuento hasta 500 m sobre el nivel del mar (msnm), a partir de esa altura, hay que descontar un punto porcentual por cada 100 m de altura. Para motores de aspiración forzada, no requieren de descuento hasta 1 500 msnm, a partir de esa altura, hay que descontar un punto porcentual por cada 100 m de altura.

b) *Emisiones contaminantes.* Los motores deben tener una certificación de que cumplen con las normas ambientales ecuatorianas vigentes, emitida por una entidad acreditada en el país de origen y reconocida por el INEN.

c) *Niveles de Emisión.* Los niveles máximos permitidos de emisiones gaseosas serán los establecidos en la Directiva Europea 96/69/CE (Euro II).

d) *Posición del motor.* El motor debe estar ubicado en la parte posterior del chasis.

e) *Ciclo de funcionamiento del motor.* Otto o diesel.

- f) *Tipo de aspiración.* Forzada con postenfriamiento de diseño original.
- g) *Inyección.* Directa con control mecánico o electrónico.
- h) *Sistemas de escape.* Debe respetarse el diseño original del fabricante y no se permitirán modificaciones a la ubicación de los sistemas de escape o la apertura de orificios u otros ramales de las tuberías de escape.

**4.1.2.2 Chasis.** El chasis del bus urbano debe ser de cama baja (piso bajo) en toda su extensión, sin modificaciones, aditamentos o extensiones a su diseño original (ver nota 1). El chasis a ser usado para un bus urbano no debe tener peldaños, salvo el estribo, para acceder al piso del bus, y debe tener la certificación del fabricante de que se trata de un chasis nuevo original para bus urbano de transporte de pasajeros. La certificación debe indicar que el chasis es de fabricación original y no ha sido modificado.

- a) *Altura del estribo del chasis.* La altura del estribo del chasis desde la calzada al momento en que suban o bajen los pasajeros no debe ser mayor a 400 mm.
- b) *Longitud.* La distancia entre ejes estará entre 5 000 mm y 6 300 mm.
- c) *Dirección.* El bus urbano debe contar con una dirección asistida (ver nota 1).
- d) *Frenos.* Los sistemas de frenos serán independientes entre sí y estarán compuestos por los siguientes subsistemas:
  - d.1) *Frenos de servicio.* Los frenos de servicio para el bus urbano serán neumáticos con dos circuitos independientes; uno para el eje delantero y otro para el eje trasero.
  - d.2) *Frenos de emergencia.* Los frenos de emergencia para el bus urbano tendrán un sistema independiente de los frenos de servicio deberán desacelerar a  $2\text{m/s}^2$  el vehículo, con su carga máxima, desde una velocidad inicial de 50 km/h con la caja de velocidades en neutro.
  - d.3) *Freno mecánico de parqueo.* El freno de parqueo será a base de resortes por liberación de aire, capaz de detener el vehículo con su carga máxima en pendientes del 22%. Deberá contar con su propio estanque de aire a presión, con capacidad suficiente para ocho operaciones completas de activación y desactivación con el compresor desconectado.
  - d.4) Los sistemas de frenos para servicio, emergencia y parqueo deberán respetar los diseños originales del fabricante (ver nota 1).
- e) *Suspensión.* Diseñada exclusivamente para bus de transporte urbano (ver nota 1).
- f) *Transmisión.* La transmisión del bus urbano debe ser manual o automática con retardador (ver nota 1).

**4.1.2.3 Velocidad máxima efectiva.** La velocidad máxima efectiva del vehículo no será mayor de 60 km/h

NOTA 1. Debe respetarse los diseños originales del fabricante y cumplir con las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN aplicables vigentes. En caso de no existir Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN se debe utilizar las normas o directivas equivalentes que le sean aplicables, ya sean de la Comunidad Económica Europea (ECE), o las normas federales de seguridad de vehículos automotores FMVSS de los Estados Unidos de Norteamérica, o las normas industriales japonesas, JIS

#### 4.1.2.4 Especificaciones de la carrocería

- a) *Material de la estructura.* Aluminio estructural, acero perfilado o tubular galvanizados o protegidos contra la corrosión (ver nota 2).
- b) *Parachoques frontal y posterior.* Los buses urbanos deben disponer de parachoques frontal y posterior. No deben sobresalir de la carrocería en más de 300 mm y debe contar con elementos de sujeción que aseguren la absorción de impactos. La parte delantera inferior del parachoques delantero estará a una altura máxima de 500 mm desde la calzada y, la parte posterior inferior del parachoques posterior estará a una altura máxima de 600 mm desde la calzada.
  - b.1) Se prohíbe el uso de elementos de defensa adicionales a los originales del vehículo (tumbaburros, aumentos a parachoques originales, ganchos o bolas portaremolques no removibles que sobresalgan de la carrocería).
  - b.2) El material de los parachoques debe ser metálico dúctil y tenaz o de poliéster reforzado con fibra de vidrio y estructura metálica (ver nota 2).
- c) *Ventanas laterales.* Serán de perfiles de aluminio con cierres herméticos y vidrios de seguridad con un espesor mínimo de 4 mm, para uso automotor y que cumplan los requisitos establecidos en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 669.
- d) *Parabrisas.* Deben cumplir con los requisitos establecidos en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 669.
- e) *Sujeción del chasis y la carrocería.* Las especificaciones técnicas de sujeción de la carrocería al chasis deben ser provistas por el fabricante del chasis; para este propósito, dicho fabricante, debe proveer obligatoriamente el manual, los planos y las especificaciones técnicas respectivas.
- f) Las carrocerías de los buses urbanos deben cumplir con las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN y los Reglamentos Técnicos Ecuatorianos correspondientes y vigentes.

#### 4.1.2.5 Organización externa

##### a) Dimensiones externas del vehículo

Largo total mínimo: 10 300 mm

Largo total máximo: 12 900 mm

Ancho total: El ancho total de la carrocería debe ser el que cubra la trocha posterior del chasis con un mínimo de 2 500 mm y un máximo de 2 600 mm

Altura total mínima: 3 000 mm (sin escotilla)

##### b) Voladizos

Delantero: Mínimo 2 000 mm  
Máximo 2900 mm

Posterior: Máximo el 65% de la distancia entre ejes.

##### c) Ángulos de acometida

Ángulo de aproximación: Entre 8° y 12°

Ángulo de salida: Entre 8° y 12°

NOTA 2. Debe cumplir con las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN correspondientes vigentes.



d) *Ventanas*

- d.1) *Conductor*. Con ancho mínimo de 800 mm y altura mínima de 800 mm con posibilidad de observar la parte baja en el exterior lateral izquierdo; la ventana corrediza debe abrirse por lo menos en un 30% de su ancho. Todos los vidrios de las ventanas serán de seguridad para uso automotor con un espesor mínimo de 4 mm que cumplan los requisitos establecidos en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 669.
- d.2) *Usuarios*. Con largo mínimo de 900 mm y altura mínima de 850 mm, de dos secciones, una inferior fija y otra superior corrediza; la parte corrediza tendrá una manilla o tirador y será entre el 30% y el 60% del área total de la ventana, deslizándose sobre ranuras de materiales de alta durabilidad y cierre hermético. Todos los vidrios de las ventanas serán de seguridad para uso automotor con un espesor mínimo de 4 mm que cumplan los requisitos establecidos en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 669.

e) *Puertas de ingreso y salida de pasajeros*

- e.1) Las puertas pueden ser abatibles de doble hoja, plegables a los lados, corredizas o basculantes y deben abrirse hacia el interior del vehículo y su número mínimo será de dos.
- e.2) El acceso a las puertas debe ser libre y no estar bloqueadas por asientos ni asideros intermedios.
- e.3) Cuando el vehículo se encuentre detenido las puertas podrán ser abiertas desde el interior del vehículo.
- e.4) Cuando el vehículo este en movimiento, las puertas no podrán ser abiertas desde el interior del vehículo. En situaciones de emergencia las puertas serán fácilmente abiertas manualmente desde el exterior o el interior del vehículo.
- e.5) *Dimensiones*
- |                     |          |
|---------------------|----------|
| Altura mínima:      | 2 000 mm |
| Ancho libre mínimo: | 1000 mm  |
- e.6) *Materiales*. Acero o aluminio combinado con vidrio de seguridad para uso automotor (ver nota 2).
- e.7) *Posición*. La puerta de ingreso se ubicará delante del eje frontal, la puerta de salida debe ubicarse detrás del eje frontal y antes del eje posterior.
- e.8) *Controles*. Los controles para las puertas delantera y trasera serán accionados desde el lugar del conductor con dispositivos manuales externo e interno.
- e.9) *Protecciones*. Los bordes libres dispondrán de bandas elásticas de caucho para cada hoja abatible, para un cierre hermético y sin causar rozamiento entre hojas y sin que puedan producir daños a las manos o dedos de los usuarios.
- f) *Ventanas para salidas de emergencia*. De las ventanas para los usuarios, al menos tres, dos en el lado izquierdo (por no existir puertas) y una en el lado derecho, deben tener un dispositivo que permita desprender fácilmente las ventanas y expulsarlas hacia afuera del vehículo desde su perfil; adicionalmente, puede ser el parabrisas posterior.
- g) *Cubierta*. El Material de la parte superior de la carrocería puede ser de aluminio, acero laminado, fibra de vidrio, o la combinación de éstos.

- h) *Ventilación con escotillas.* Para efectos de ventilación se debe contar con mínimo dos escotillas, ubicadas sobre el área comprendida entre los ejes delantero y posterior del vehículo. Las escotillas pueden ser de acero, aluminio o fibra de vidrio de tapa hermética con abertura superior parcial y total de mínimo 0,35 m<sup>2</sup>. Las escotillas deben tener un dispositivo de salida de emergencia.
- i) *Ventilación delantera.* Los buses urbanos deben disponer de un sistema de ventilación delantera. Deben disponer de un sistema de ventilación con regulación de temperatura y control de dispersión, el cual debe incluir un dispositivo antivaho para el parabrisas frontal.
- j) *Neumáticos.* Los Neumáticos deben cumplir con lo establecido en el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 011.

#### **4.1.2.6 Organización interna**

##### **a) Dimensiones internas del vehículo**

Altura mínima en el corredor central: 2 000 mm, medida en el eje central longitudinal del vehículo  
Altura mínima en las líneas laterales: 1 800 mm, medida en la pared interior  
Altura mínima del piso al borde inferior de ventana: 700 mm.

##### **b) Áreas interiores**

###### **b.1) Entrada y salida de pasajeros**

b.1.1) *Estribo.* La altura máxima del estribo desde la calzada debe ser 400 mm.

b.1.2) *Material.* Acero, aluminio con recubrimiento de vinilo u otro material con rugosidad antideslizante.

b.1.3) *Sujeción de ingreso y salida.* Cada uno de los ingresos y salidas de pasajeros constará de dos asideros interiores anclados firmemente en la carrocería.

###### **b.2) Conductor:**

b.2.1) *Ángulos de visión.* El parabrisas debe tener las dimensiones de tal manera que permita un ángulo mínimo vertical de 8° sobre la horizontal y de mínimo 20° bajo la horizontal de la línea de visión del conductor y un ángulo mínimo horizontal de 60° medidos desde el lugar del conductor (ver figura 1 del Anexo A).

###### **b.2.2) Panel de conducción**

- *Ubicación.* Parte frontal del interior del vehículo donde el tablero de instrumentos se encuentra en el campo de visión del conductor, a una distancia de aproximadamente 700 mm, donde los instrumentos o indicadores de alerta deben estar dentro de un ángulo horizontal de visión de 30° grados.
- *Contenido.* Instrumentos de control y mando: velocímetro, odómetro, manómetro doble de presión de los frenos, indicadores de combustible, lubricantes, termómetro para indicar la temperatura del agua del sistema de refrigeración, tacómetro, tacógrafo, mandos neumáticos o eléctricos para puertas, luces de alarma de insuficiencias de cada sistema.

b.2.3) *Asiento del conductor*

- *Tipo Ergonómico*, regulable en los planos vertical y horizontal.
- *Ubicación*. Frente al volante de conducción.
- *Dimensiones*: - Ancho mínimo 450 mm,  
- Profundidad entre 400 mm y 500 mm  
- Angulo de inclinación hacia atrás entre 3° grados y 6° grados.  
- Altura mínima del espaldar 500 mm
- *Ajustes*. Mecanismos de ajuste vertical entre 400 mm y 550 mm, adelante - atrás con una carrera mínima de 120 mm e inclinación del espaldar entre 90° grados y 110° grados con respecto al asiento. Todos estos ajustes deben ser realizados de forma fácil por un conductor de peso medio de 70 kg y los mandos de ajuste deben estar al alcance de sus brazos.

b.2.4) *Protección del conductor:*

- *Ubicaciones*. Posterior y lateral.
- La protección posterior debe ser de piso a techo con estructura soportante de acero inoxidable o aluminio, y con dos secciones: una sección inferior apanelada como límite de los primeros asientos detrás del conductor que debe ser rígida de acero, aluminio, material melamínico o fibra de vidrio y altura entre 800 mm y 1 000 mm sobre el piso y otra sección superior translúcida de vidrio de seguridad para uso automotor y altura entre 800 mm y 1 000 mm bajo el techo. La protección lateral debe tener una altura máxima de 800 mm como una estructura de pasamano de acero inoxidable o aluminio.

b.3) *Asientos para pasajeros:*

b.3.1) *Asientos y disposición*. Los asientos deben ser fijos a la carrocería y estar dispuestos de tal forma que se proporcione la mayor seguridad y confort a los pasajeros, respetando los diseños de los fabricantes del chasis para la distribución de las cargas a los ejes del vehículo.

- *Dimensiones*

Ancho mínimo del asiento simple:	450 mm
Ancho mínimo del asiento doble:	900 mm
Profundidad mínima:	400 mm
Altura desde el piso:	400 mm
Ancho mínimo de espaldar:	400 mm
Espacio entre espaldar y asidero de sujeción:	100 mm
Altura total del asiento:	900 mm
Ángulo entre el espaldar y la base del asiento:	entre 100° y 105°
Ángulo de inclinación de la base del asiento:	entre 2° y 6°

- *Distancia entre asientos*. La distancia mínima entre asientos será de 680 mm medidos desde la parte posterior de un asiento y la parte anterior del siguiente (ver figura 2 del Anexo A).
- *Número de asientos*. El número mínimo de asientos para pasajeros sentados debe ser 36 (no incluye asiento de chofer y cobrador).



- *Seguridades.* Los asientos no deben tener aristas o protuberancias de ninguna índole.
- *Material.* Deben ser de tipo duro, lavable y antideslizante en las áreas de contacto.
- La estructura y fijación de los asientos debe cumplir con lo establecido en las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes (ver nota 1).

#### b.4) *Pasajeros de pie*

b.4.1) *Corredor central.* Debe tener un ancho mínimo de 600 mm en su parte más estrecha.

#### b.4.2) *Sujecciones*

##### b.4.2.1) *Asideros verticales*

- *Ubicación.* Asideros verticales en un mínimo de uno en el lado izquierdo y otro en el derecho conformando pares en las áreas de ingreso, cobranza y salida de pasajeros, además de por lo menos dos pares a lo largo del corredor central.
- *Tipo.* Verticales tubulares entre 25 mm y 40 mm de diámetro colocadas desde el piso hasta el techo del interior del vehículo con sujeciones de ensamble de pié y de techo en la estructura de la carrocería; en el caso de los asideros intermedios estos deben ser sujetados en los asideros horizontales y en los asideros de los asientos hacia el corredor central;
- *Material.* Acero inoxidable de tipo tubular puede tener un recubrimiento con un material lavable plástico (ver nota 2)

##### b.4.2.2) *Asideros horizontales:*

- *Ubicación.* Dos asideros horizontales longitudinales ubicados en la parte superior del corredor central a 1 800 mm de altura desde el piso, conformando paralelas izquierda y derecha desde el sector de entrada hasta el sector de salida de pasajeros; estos asideros horizontales deben estar separados por lo menos 100 mm del techo del vehículo y colocados a 100 mm hacia el interior del corredor con respecto a la línea de los asientos en el corredor central.
- *Tipo.* Horizontales tubulares entre 25 mm y 40 mm de diámetro con sujeciones de ensamble por medio de suspensores estructurales al techo del vehículo en la estructura de la carrocería y armados conjuntamente con los asideros verticales intermedios.
- *Material.* Acero inoxidable de tipo tubular (ver nota 2).

##### b.4.2.3) *Asideros colgantes*

- *Ubicación.* Suspendidos en los asideros horizontales, longitudinalmente en un mínimo de diez por lado.
- *Material.* Cuero o cualquier otro lavable, resistente a este tipo de trabajo.

#### b.4.3) *Aviso de parada*

- *Ubicación.* Botones de aviso de parada en los asideros verticales o en las sujeciones horizontales en un mínimo de cuatro distribuidos a lo largo del corredor, pudiendo también ser dos cordeles longitudinales de aviso de parada junto a los asideros horizontales longitudinales y a una distancia aproximada de 100 mm hacia las áreas de los pasajeros sentados, es decir sobre las líneas de los asientos en el corredor central. Además deben ser insertados por lo menos en dos asideros centrales y en dos asideros de salida del vehículo a una altura aproximada de 1 400 mm desde el piso.
- *Tipo.* Timbre eléctrico accionado por presión de los botones o por cordones longitudinales que proporcionan un aviso luminoso y sonoro de corta duración en el sitio del conductor y en la puerta de salida.

b.4.4) *Área para pasajeros con movilidad reducida.* Se debe destinar un área interior libre para uso de pasajeros con movilidad reducida en silla de ruedas, provista de un cinturón de seguridad, lo más cercano a la puerta de acceso.

#### **4.1.2.7** *Detalles exteriores e interiores*

##### a) *Detalles exteriores*

###### a.1) *Luces direccionales*

- Laterales izquierdas y derechas: Tanto en la parte superior como inferior y próximas a los vértices de la carrocería y delante de los ejes de las ruedas.
- Posteriores: En la parte superior y próximas a los vértices de la carrocería.
- Frente: En la parte superior y próximas a los vértices de la carrocería.

a.2) *Letreros de entrada y salida.* Al costado izquierdo de las puertas delantera y posterior se debe pintar con pintura reflectiva o colocar un letrero luminoso con las palabras "ENTRADA" y "SALIDA" respectivamente.

a.3) *Tarjetero con nombre y número de la línea sea mecánico o electrónico.* El rótulo debe ser iluminado, de 1 600 mm de largo y 200 mm de ancho conteniendo el número de la línea y el nombre de la línea en dos segmentos diferenciados y continuos. La placa del rótulo se ubicará en la parte central y superior del panel sobre el parabrisas frontal (panel de la caja iluminada de rótulo exterior del número y nombre de la línea). El material del tarjetero mecánico será de placa de acero, aluminio, acrílico con adhesivo o tela pintada; el fondo del segmento del número será negro y números blancos, en tanto que el fondo del nombre de la línea será blanco y las letras negras.

a.4) *Iluminación exterior.* Para garantizar la máxima visibilidad del conductor y para que la presencia del vehículo sea fácilmente detectado por parte de los peatones y otros conductores que circulan en el área, el bus urbano debe contar con los equipos y dispositivos que para el efecto se establecen en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 155 vigente.

a.5) *Avisador acústico.* Deberá cumplir con los niveles de ruido establecidos en las normas ambientales o las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes.



b) *Detalles interiores*

- b.1) *Iluminación interior.* Debe estar longitudinalmente ubicada mínimo en dos líneas paralelas al corredor central con iluminación fluorescente con difusores, en un mínimo de cinco pares en el corredor central, un par sobre el área de entrada y un par sobre el sector de salida. El nivel de iluminación mínimo será de 80 luxes a 1 000 mm de distancia.
- b.2) *Avisos de parada.* Los botones de parada ubicados en las sujeciones verticales u horizontales serán de color naranja o rojo, complementariamente se ubicarán dos rótulos induciendo el uso del aviso de parada de 200 mm de largo y 100 mm de ancho en fondo blanco y letras rojas ubicados en las laterales superiores izquierda y derecha de la carrocería próximos al sector de salida del vehículo.
- b.3) *Rótulos de prohibición.* No fumar, no consumir alimentos dentro del vehículo, no emitir ruidos que perturben a los demás pasajeros, no llevar animales excepto el perro guía para no videntes y, los que las leyes vigentes lo especifiquen; los rótulos serán de 120 mm de ancho y 180 mm de alto, en material adhesivo con fondo blanco, símbolo negro y orla diagonal de prohibición en rojo. Estarán ubicados en el panel sobre el parabrisas frontal.
- b.4) *Rótulo de capacidad nominal.* Rótulos de pasajeros sentados y pasajeros en pie; los rótulos serán de 120 mm de ancho y 180 mm de alto en material adhesivo con fondo blanco, símbolo negro y números rojos. Estarán ubicados junto al rótulo de prohibición.
- b.5) *Rótulo para usuarios especiales.* Estos rótulos dan prioridad de viajar sentados a mujeres gestantes, ancianos, discapacitados y niños; su dimensión es de 100 mm de ancho y 200 mm de largo en material adhesivo con fondo blanco y letras rojas. Los rótulos serán ubicados uno en la parte lateral izquierda y otro en la lateral derecha de los primeros asientos en los lugares más visibles para los pasajeros sentados de esa primera fila.
- b.6) *Salidas de emergencia.* Las ventanas laterales o parabrisas posterior de salida de emergencia deben estar correctamente identificadas mediante un rótulo de material adhesivo de 100 mm de ancho y 150 mm de largo para cada salida de emergencia en fondo rojo y letras blancas, como complemento otro rótulo de material adhesivo de idéntica medida con las instrucciones de salida de emergencia, al igual el dispositivo de desprendimiento de ventanas o de parabrisas estará identificado y pintado de color rojo.
- b.7) *Recolector de basura.* Se deben colocar recolectores de basura diseñados para tal efecto en el número suficiente y adecuadamente distribuidos.
- b.8) *Espejo de las salidas posteriores.* Debe existir espejos junto a la(s) puerta(s) posterior(es) que permitan visualizar, desde la parte delantera del vehículo, la salida completa de los pasajeros por las puertas.

**4.1.2.8** *Elementos de seguridad y control*

- a) *Bloqueador de puertas.* Sistema bloqueador inviolable que no permita la partida o movimiento del vehículo en tanto cualquiera de las puertas se encuentren abiertas, este sistema tiene como objetivo evitar accidentes en ascenso o descenso de pasajeros y obliga al conductor a detener la marcha en su totalidad antes de abrir las puertas.
- b) *Extintor de incendios.* Extintor de incendios de mínimo cuatro kilogramos de polvo químico seco o CO<sub>2</sub>, de color rojo ubicado detrás del conductor en posición vertical y acoplado con anillos metálicos o correas de sujeción de fácil desmontaje.

- c) *Radio*. El equipo de radio instalado en los buses urbanos será solamente para comunicación entre el operador y su central o para efectos de información a los pasajeros. Se prohíbe la instalación de altavoces o parlantes para difundir programas radiales o música.
- d) *Triángulos de seguridad*. Triángulos de seguridad montables de material reflectivo con grado de alta intensidad o diamante color rojo y un mínimo de 500 mm de lado y 40 mm de ancho.
- e) *Tacógrafo digital*. Los buses urbanos deben contener un dispositivo de control, que incluyan un dispositivo de monitoreo satelital por GPS, con un soporte inalterable y factible de ser descargado fácilmente, que permita monitorear, alertar y grabar por medios magnéticos los parámetros de operación del vehículo, tales como: tiempo de conducción, velocidad, lapsos de paradas, distancias recorridas. También deben emitir señales de alarmas visuales y sonoras que indiquen el exceso de velocidad.
- f) *Limitador de velocidad*. Los buses urbanos deben contener un dispositivo limitador de velocidad máxima de crucero a la velocidad máxima permitida por la ley.
- g) *Rotulación*. Todos los rótulos sean externos como internos de cualquier índole deben estar escritos de forma clara y concisa en letras mayúsculas y en idioma español.
- h) Se prohíbe la instalación de parrillas superiores externas a la carrocería.
- i) Se prohíbe la instalación de cajuelas inferiores, excepto las destinadas para herramientas, baterías y llanta de repuestos o emergencia.
- j) *Bolsas de aire*. Los buses urbanos deben tener una bolsa de aire frontal para el conductor (ver nota 1).
- k) *Dispositivos para personas con movilidad reducida*. Para el acceso o descenso de personas con movilidad reducida, se debe contar con una de las siguientes opciones: k.1) Elevador (plataforma elevadora) en el bus, k.2) rampa en el bus y k.3) rampa en las paradas. Los dispositivos deben cumplir con los siguientes requisitos:
  - k.1) *Elevador (plataforma elevadora)*
    - k.1.1) *Requisitos mecánicos*
      - k.1.1.1) *Capacidad de elevación*. La capacidad mínima de elevación del elevador debe ser de 150 kg. Queda excluido el peso de la plataforma y elementos desplazables con la misma.
      - k.1.1.2) Como medida de seguridad imprescindible debe tenerse en cuenta que a cualquier accionamiento en los mandos corresponde una respuesta inmediata en la maniobra.
      - k.1.1.3) *Sistema de bloqueo del vehículo*. El sistema debe proyectarse de forma que para accionarse la plataforma se presente un bloqueo del vehículo. El bloqueo debe ser simultáneo con el inicio de la operación de despliegue por medio de un mando, el cual simultáneamente bloquee el vehículo y desbloquee la plataforma situada en un punto. Debe existir un dispositivo alternativo que tenga como misión sustituir al sistema principal, en el caso de avería o emergencia del mismo.
      - k.1.1.4) *Autonomía del elevador*. En caso de falta de energía el elevador debe tener una autonomía suficiente para efectuar un mínimo de maniobras de emergencia igual al número de plazas para sillas de ruedas que disponga el vehículo.



k.1.2) *Protecciones del elevador*

- k.1.2.1) La plataforma debe estar provista de protecciones que eviten que la silla de ruedas se salga de la misma por sí sola.
- k.1.2.2) *Barrera de protección.* En el flanco de acceso a la plataforma desde el exterior, debe colocarse una protección abatible.
- k.1.2.3) *Accionamiento de la barrera de protección.* Esta protección debe accionarse automáticamente al perderse el contacto en la plataforma y el suelo. También debe accionarse mediante un mando; en este caso su funcionamiento forma parte de un ciclo y la plataforma no debe continuar su desplazamiento mientras dicha protección no esté activada.
- k.1.2.4) *Barandas.* La plataforma en posición de trabajo debe disponer al menos de una baranda lateral, la cual se debe desplazar solidaria con la plataforma.
- k.1.2.5) *Superficie de la plataforma.* La superficie de la plataforma debe ser del tipo antideslizante, por lo cual es admisible que se disponga de un bajo relieve cuya altura no debe exceder de 6mm.
- k.1.2.6) *Dimensiones de la plataforma.* La plataforma debe tener un ancho útil mínimo de 800 mm y una profundidad útil de 1000 mm.
- k.1.2.7) *Flexión útil de la plataforma.* La plataforma en todo su recorrido no debe flexionar en cualquier dirección más de tres grados. Esta diferencia máxima admisible se entiende entre la plataforma en vacío y cargada con 140 kg. La rampa de acceso queda libre de esta particularidad.
- k.1.2.8) *Velocidad de desplazamiento de la plataforma.* La velocidad de desplazamiento de la plataforma y partes de la misma no debe ser superior a 220 mm/s. En despliegue y repliegue, la velocidad no debe ser superior a 330 mm/s.
- k.1.2.9) *Acceso a la plataforma.* La plataforma se debe diseñar de tal forma que permita su acceso por sus dos frentes, tanto hacia adelante como hacia atrás.
- k.1.2.10) *Protecciones.* Cualquier parte del elevador debe estar debidamente protegida para que no pueda lastimar al usuario, acompañante o vestidos de los mismos.
- k.1.2.11) *Resistencia a las vibraciones.* Todos los componentes del elevador que estuvieran en tensión deben estar diseñados de forma que no aflojen con las vibraciones del vehículo.

k.2) *Rampa en el bus.* Las rampas se deben situar en posición para el ascenso y el descenso de las sillas de una forma manual, eléctrica u otra.

- k.2.1) *Dimensiones de la rampa.* El ancho mínimo libre debe ser de 750 mm. Los bordes exteriores deben estar contruidos en forma de L o similar, con una altura de 80 mm, que impida que las sillas se salgan lateralmente.
- k.2.2) *Flexión de la rampa.* Las rampas deben diseñarse para soportar un peso mínimo de 150 kg, y ningún punto de su recorrido debe flexionar más de seis grados.
- k.2.3) *Condiciones de seguridad.* Una vez situadas las rampas, tienen que quedar fijas al vehículo para impedir su deslizamiento.

- k.2.4) El suelo de la rampa tiene que ser del tipo antideslizante, por lo que es aconsejable que se disponga de un bajo relieve, cuya altura no debe exceder de 6 mm.
- k.2.5) Cualquier parte de la rampa debe estar debidamente protegida para que no pueda lastimar al usuario, acompañante o vestidos de los mismos.
- k.3) *Rampas en las paradas.* Las paradas de buses deben cumplir con lo establecido en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 292.

## **5. ENSAYOS PARA EVALUAR LA CONFORMIDAD**

**5.1** Los métodos de ensayos para evaluar la conformidad de los buses urbanos deben ser los especificados en el capítulo 4 del presente Reglamento Técnico Ecuatoriano o en las normas nacionales o extranjeras tomadas como referencia.

## **6. NORMAS, REGLAMENTOS DE REFERENCIA O CONSULTADAS**

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 960 *Vehículos automotores. Determinación de la potencia neta del motor.*

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 155 *Vehículos automotores. Equipos de iluminación y dispositivos para mantener o mejorar la visibilidad.*

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 323 *Vehículos automotores. Carrocerías metálicas. Requisitos.*

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 669 *Vidrios de seguridad para automotores. Requisitos.*

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 292 *Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Transporte.*

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN-ISO 612 *Vehículos automotores. Dimensiones de vehículos automotores y vehículos remolcados. Términos y definiciones.*

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN-ISO 3833 *Vehículos automotores. Tipos. Términos y definiciones.*

Directiva 96/69/CE (Euro II) del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de octubre de 1996 por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por la emisiones de los vehículos de motor.

Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 011 *Neumáticos.*

Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 034 *Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores.*

Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y su Reglamento.



## **7. DEMOSTRACIÓN DE LA CONFORMIDAD CON EL PRESENTE REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO**

**7.1** Los ensambladores nacionales, importadores de buses urbanos y constructores de carrocerías deben cumplir con lo dispuesto en el presente Reglamento Técnico Ecuatoriano y con las demás disposiciones establecidas en otras leyes y reglamentos vigentes aplicables a los buses urbanos.

**7.2** La demostración de la conformidad con el presente Reglamento Técnico Ecuatoriano debe realizarse mediante la presentación de un certificado de conformidad expedido por un organismo acreditado o designado en el Ecuador, o por aquellos que se hayan emitido en relación a los acuerdos vigentes de reconocimiento mutuo con el país.

**7.3** Para los productos que consten en la lista de bienes sujetos a control a la que hace mención el Decreto Ejecutivo 1526 los proveedores deben presentar el formulario INEN 1.

## **8. ORGANISMOS ENCARGADOS DE LA EVALUACION Y LA CERTIFICACIÓN DE LA CONFORMIDAD.**

**8.1** La evaluación de la conformidad y la certificación de la conformidad exigida en el presente Reglamento Técnico Ecuatoriano debe ser realizada por entidades debidamente acreditadas o designadas de acuerdo con lo establecido en la Ley 2007-76 del Sistema Ecuatoriano de la Calidad.

**8.2** En el caso de que en el Ecuador no existan laboratorios acreditados para este objeto el organismo certificador utilizará, bajo su responsabilidad, datos de un laboratorio designado por el CONCAL o reconocido por el organismo certificador.

## **9. AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN Y/O SUPERVISIÓN**

**9.1** El Instituto Ecuatoriano de Normalización - INEN y las autoridades pertinentes legalmente reconocidas en materia de transporte urbano, son las autoridades competentes para efectuar las labores de vigilancia y control del cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento Técnico Ecuatoriano, de acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor y su Reglamento y las demás leyes vigentes.

## **10. TIPO DE FISCALIZACIÓN Y/O SUPERVISIÓN.**

**10.1** La fiscalización y/o supervisión del cumplimiento de este Reglamento Técnico Ecuatoriano lo realizará el INEN y las autoridades pertinentes legalmente reconocidas en materia de transporte urbano, previamente a la comercialización o a que entren en circulación los buses urbanos.

## **11. RÉGIMEN DE SANCIONES**

**11.1** Los importadores, fabricantes y ensambladores nacionales de buses urbanos que incumplan con lo establecido en el presente Reglamento Técnico Ecuatoriano recibirán las sanciones previstas en la Ley 2007-76 del Sistema Ecuatoriano de la Calidad y demás leyes vigentes, según el riesgo que implique para los usuarios y la gravedad del incumplimiento.

## **12. RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD**

**12.1** Los organismos de certificación o demás instancias de control que hayan extendido certificados de conformidad o informes erróneos o que hayan adulterado deliberadamente los datos de los resultados o de los certificados, tendrán responsabilidad administrativa, civil, penal y/o fiscal de acuerdo con lo establecido en la Ley 2007-76 del Sistema Ecuatoriano de la Calidad y demás leyes vigentes.

## **13. REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN**

**13.1** Con el fin de mantener actualizadas las disposiciones del presente Reglamento Técnico Ecuatoriano, el Instituto Ecuatoriano de Normalización-INEN, lo revisará en un plazo no mayor a un año (1) contado a partir de la fecha de su entrada en vigencia, para incorporar avances tecnológicos o requisitos adicionales de seguridad para la protección de la salud, la vida y el ambiente, de conformidad con lo establecido en la Ley 2007-076 del Sistema Ecuatoriano de la Calidad.

**ARTICULO 2º** Las disposiciones que constan en este Reglamento Técnico Ecuatoriano serán exigibles a partir de 120 (ciento veinte) días posteriores a la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE en el Registro Oficial.

Dado en Quito, Distrito Metropolitano, 2008-05-29

Registro Oficial No. 370 de 2008-06-30

**Ing. Marco Peñaherrera**  
**PRESIDENTE DEL DIRECTORIO**

**Felipe Urresta**  
**Ing. Civil, M. Sc.**  
**SECRETARIO DEL DIRECTORIO**



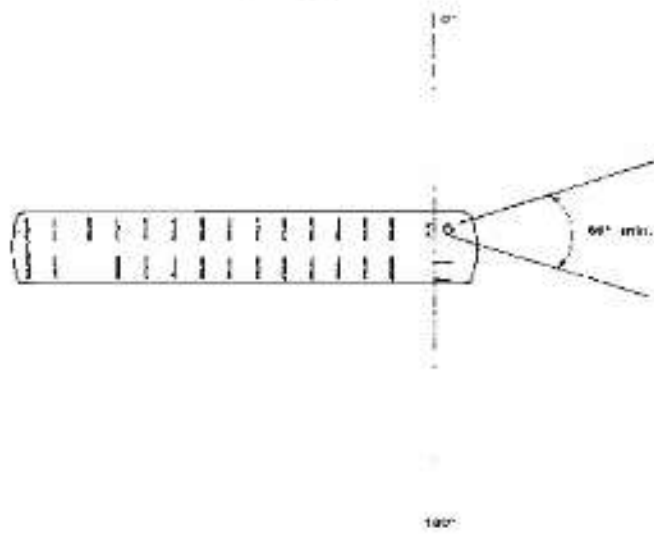
## ANEXO A

### FIGURA 1. Ángulos de visión.

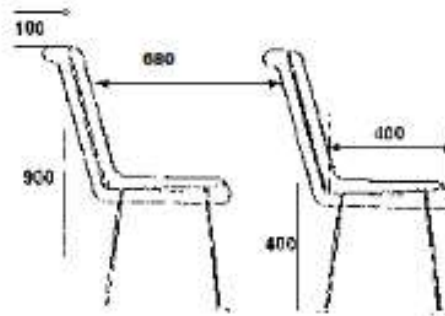
FIGURA 1a). Ángulo mínimo vertical.



FIGURA 1b). Ángulo mínimo horizontal.



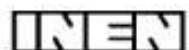
**FIGURA 2. Disposición de asientos.**





---

**Instituto Ecuatoriano de Normalización, INEN - Baquerizo Moreno EB-29 y Av. 6 de Diciembre  
Casilla 17-01-3999 - Telfs: (593 2)2 501885 al 2 501891 - Fax: (593 2) 2 567815**  
**Dirección General: E-Mail: [furresta@inen.gov.ec](mailto:furresta@inen.gov.ec)**  
**Área Técnica de Normalización: E-Mail: [normalizacion@inen.gov.ec](mailto:normalizacion@inen.gov.ec)**  
**Área Técnica de Certificación: E-Mail: [certificacion@inen.gov.ec](mailto:certificacion@inen.gov.ec)**  
**Área Técnica de Verificación: E-Mail: [verificacion@inen.gov.ec](mailto:verificacion@inen.gov.ec)**  
**Área Técnica de Servicios Tecnológicos: E-Mail: [inencat@inen.gov.ec](mailto:inencat@inen.gov.ec)**  
**Regional Guayas: E-Mail: [inenguayas@inen.gov.ec](mailto:inenguayas@inen.gov.ec)**  
**Regional Azuay: E-Mail: [inencuenca@inen.gov.ec](mailto:inencuenca@inen.gov.ec)**  
**Regional Chimborazo: E-Mail: [inencatobamba@inen.gov.ec](mailto:inencatobamba@inen.gov.ec)**  
**URL: [www.inen.gov.ec](http://www.inen.gov.ec)**



# INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN

Quito - Ecuador

---

**NORMA TÉCNICA ECUATORIANA**

**NTE INEN 2 292:2010**  
**Primera revisión**

---

## **ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE.**

**Primera Edición**

ACCESIBILITY OF DISABLED PERSONS TO THE ENVIROMENT. TRANSPORTATION.

First Edition

---

DESCRIPTORES: Personas con discapacidad, transporte.  
CO 01-09-410  
CDU: 685.38  
CIU: 0000  
ICS: 11.180

<b>Norma Técnica Ecuatoriana Voluntaria</b>	<b>ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE.</b>	<b>NTE INEN 2 292:2010 Primera revisión 2010-01</b>
---	---	---

### 1. OBJETO

1.1 Esta norma establece los requisitos generales que deben cumplir los accesos a los diferentes tipos de transporte.

### 2. ALCANCE

2.1 La norma se aplica en espacios públicos y privados, en áreas urbanas y rurales que permitan la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida.

### 3. DEFINICIONES

3.1 Para efectos de esta norma se adoptan las siguientes definiciones:

3.1.1 *Transporte terrestre.* Acción y efecto de movilizar o trasladar personas o bienes de un lugar a otro, utilizando vehículos que circulan por vía terrestre, que pueden ser: buses, camiones, camionetas, taxis, etc.

3.1.2 *Transporte aéreo.* Es el traslado de personas o bienes de un lugar a otro que se realiza por vía aérea, y que pueden ser: avión, avioneta, helicóptero, etc.

3.1.3 *Transporte férreo.* Es la acción y efecto de movilizar o trasladar personas o bienes de un lugar a otro, por medio de vehículos que se desplazan por rieles; por ejemplo, ferrocarril, metro, monorriel, etc.

3.1.4 *Transporte marítimo y fluvial.* Es el traslado de personas o bienes de un lugar a otro, por vías marítimas o fluviales.

3.1.5 *Transporte multimodal.* Es el traslado de personas o bienes de un lugar a otro, utilizando dos o más medios de transporte.

### 4. DISPOSICIONES GENERALES

4.1 Los diferentes tipos de transporte: terrestre, aéreo, férreo, marítimo - fluvial y multimodal, han sido creados en función de las necesidades del usuario, por lo que deben cumplir con lo siguiente:

- a) Permitir el acceso de las personas con discapacidad y movilidad reducida y su ubicación física exclusiva dentro del mismo.
- b) Disponer de un área exclusiva para las personas con discapacidad y movilidad reducida, y contar con la correspondiente señalización horizontal y vertical que permita a estas guiarse con facilidad sin la ayuda de otras personas.
- c) Cumplir con las normas técnicas establecidas para el diseño de los espacios físicos de accesibilidad y su adecuada señalización, con la finalidad de permitir que las personas con discapacidad y movilidad reducida, logren integrarse de manera efectiva al medio físico.

(Continúa)

DESCRIPTORES: Personas con discapacidad, transporte

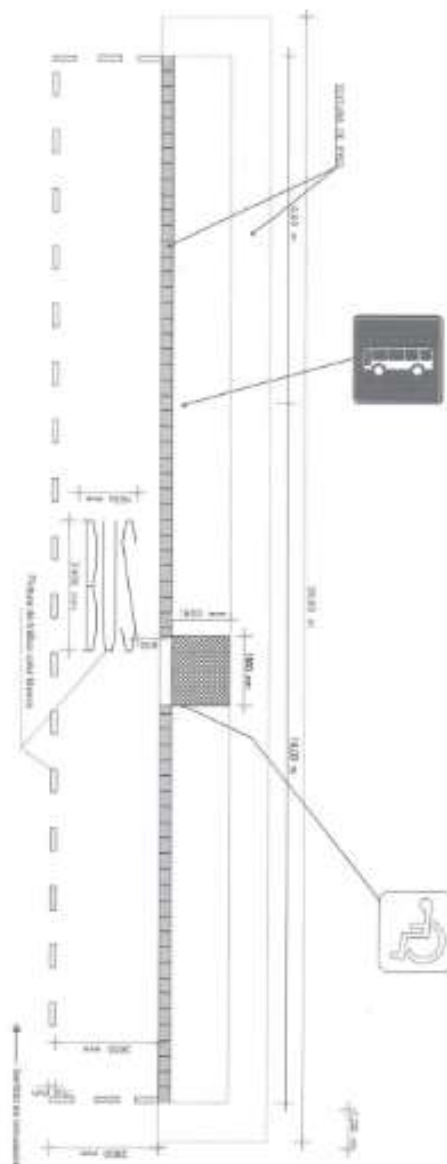
## 5. REQUISITOS

### 5.1 Requisitos específicos

#### 5.1.1 Transporte terrestre

**5.1.1.1 Paradas de buses.** En su definición y diseño se debe considerar un espacio exclusivo para las personas con discapacidad y movilidad reducida, cuya dimensión mínima será de 1 800 mm por lado, ver NTE INEN 2 246 y 2 247, y estar ubicadas en sitios de fácil acceso al medio de transporte, ver figura 1. Todas las paradas deben permitir la accesibilidad a las personas con discapacidad y movilidad reducida, cumplir con los requisitos establecidos en el *Reglamento Técnico Ecuatoriano 004. Señalización vial. Parte 2. Señalización horizontal.*

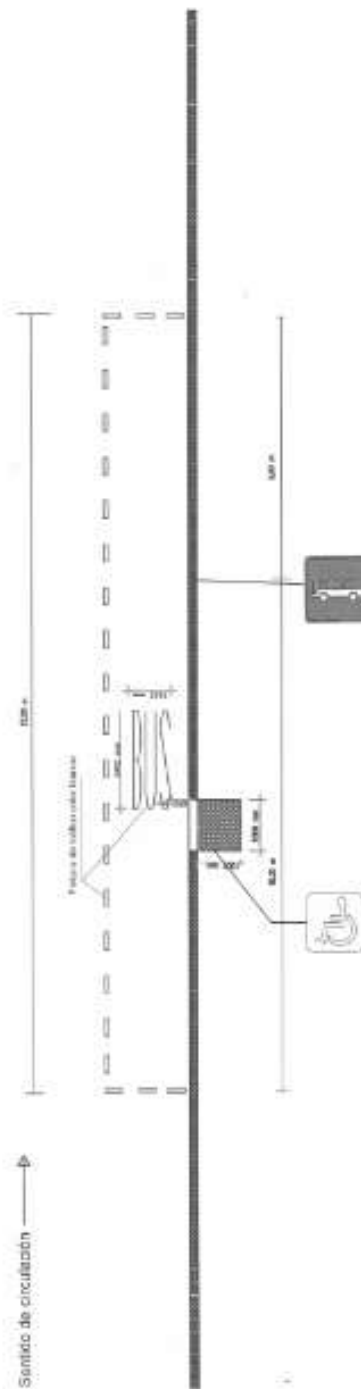
**FIGURA 1. Parada de bus**



(Continúa)

**5.1.1.2 Andenes.** Estos deben ser diseñados considerando espacios exclusivos para las personas con discapacidad y movilidad reducida, en cada uno de los accesos al vehículo de transporte, cuya dimensión mínima debe ser de 1 800 mm por lado y ubicados en sitios de fácil acceso al mismo, ver figura 2.

**FIGURA 2. Anden**



(Continúa)



**5.1.1.3 Terminales terrestres.** El diseño de terminales terrestres debe cumplir con los requisitos de accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico, para: ascensores, escaleras mecánicas, rampas fijas y rampas móviles, baterías sanitarias, pasamanos, etc., que permitan la fácil circulación de estas personas.

**5.1.1.4 Señalización.** Ver NTE INEN 2 239. En todos los espacios físicos señalados en los numerales 5.1.1.1, 5.1.1.2 y 5.1.1.3 debe implantarse la señalización horizontal y vertical correspondiente, de acuerdo a los siguientes requisitos:

- a) En los espacios considerados para uso exclusivo de las personas con discapacidad y movilidad reducida, el piso debe ser pintado de color azul de acuerdo con la NTE INEN 439, y además incorporar el símbolo gráfico de discapacidad, según NTE INEN 2 240.
- b) Debe colocarse la señalización vertical que establece el símbolo gráfico utilizado para informar al público que lo señalado es accesible, franqueable y utilizable exclusivamente por personas con discapacidad y movilidad reducida, cuyas características deben cumplir con las NTE INEN 2 240.

**5.1.1.5 Vehículos de transporte público terrestre, deben cumplir con la RTE INEN 038 Bus urbano.**

- a) Todos los vehículos de transporte público terrestre deben tener, puertas de acceso de ancho libre mínimo de 900 mm y en el interior de los mismos, disponer de espacios exclusivos para personas con discapacidad y movilidad reducida, en la proporción mínima de un asiento por cada 40 pasajeros, los cuales deben estar ubicados junto a las puertas de acceso y/o salida de los mismos.
- b) Los espacios destinados en el interior del vehículo para personas con discapacidad y movilidad reducida, deben contar con la señalización vertical respectiva, de acuerdo a la NTE INEN 2 240, que identifique el uso exclusivo de los mismos.

**5.1.1.6 Semaforización.** Para una operación óptima y segura del tránsito, las características de localización, diseño, indicaciones y significado legal, serán idénticas para todo sistema instalado en una intersección y cumplir con lo indicado en el Reglamento Técnico Ecuatoriano de Señalización vial. Parte 5. Semaforización.

## **5.1.2 Transporte aéreo**

**5.1.2.1 Terminales aéreas.** El diseño de los terminales aéreos debe cumplir con los requisitos de accesibilidad para: ascensores, escaleras mecánicas, rampas fijas, rampas móviles, baterías sanitarias, pasamanos, bandas transportadoras, etc., que permitan una fácil circulación de las personas.

**5.1.2.2 Salas de preembarque.** En las salas de preembarque de los terminales aéreos se debe asignar un espacio exclusivo para personas con discapacidad y movilidad reducida, en la proporción de un espacio por cada 40 pasajeros, y su ubicación debe estar en el lugar más próximo de la manga telescópica o rampa de acceso al avión. Todas las personas con discapacidad deben tener prioridad para embarcar y desembarcar del avión.

**5.1.2.3 Señalización.** En todos los espacios físicos señalados en los numerales 5.1.2.1 y 5.1.2.2, debe implantarse la señalización vertical correspondiente, utilizando el símbolo gráfico de discapacidad, de acuerdo a la NTE INEN 2 240 y las normas OACI Parte I, DOC 9184-AN/902.

## **5.1.3 Transporte férreo.**

**5.1.3.1 Estaciones.** En su diseño se debe considerar espacios exclusivos para personas con discapacidad y movilidad reducida, en cada uno de los accesos al vehículo de transporte, cuya dimensión mínima debe ser de 1 800 mm por lado y estar ubicados en sitios de fácil acceso al mismo.

**5.1.3.2 Terminales férreos.** El diseño de los terminales férreos deben cumplir los requisitos, de accesibilidad para: rampas fijas, rampas móviles, baterías sanitarias, pasamanos y otros, que permitan la fácil circulación de las personas con discapacidad y movilidad reducida.

(Continúa)

**5.1.3.3 Señalización.** En todos los espacios físicos señalados en los numerales 5.1.3.1 y 5.1.3.2 deben implantarse la señalización horizontal y vertical correspondiente, de acuerdo a las siguientes normas:

- a) Los espacios considerados para uso exclusivo de las personas con discapacidad y movilidad reducida, deben estar pintados de color azul de acuerdo con la NTE INEN 439, a menos que existan razones precisas para usar otros colores, incorporando el símbolo gráfico de discapacidad, de acuerdo a la NTE INEN 2 240.
- b) Debe colocarse la señalización vertical que establece el símbolo gráfico utilizado para informar al público que lo señalado es accesible, franqueable y utilizable exclusivamente por personas con discapacidad y movilidad reducida, cuyas características deben cumplir con la NTE INEN 2 240.

#### **5.1.4 Transporte marítimo y fluvial**

**5.1.4.1 Terminales.** Su diseño debe cumplir con los requisitos de accesibilidad, para: rampas fijas, rampas móviles, baterías sanitarias, pasamanos y otros, que permitan la fácil circulación de las personas con discapacidad y movilidad reducida.

**5.1.4.2 Accesos.** Los accesos a vehículos de transporte marítimo y fluvial, deben tener un ancho mínimo de 900 mm y en el interior de los mismos disponer de espacio definidos para personas con discapacidad y movilidad reducida, en una proporción de un espacio por cada 40 pasajeros, los cuales deben estar ubicados en los lugares más próximos a las áreas de embarque y desembarque de pasajeros.

**5.1.4.3 Señalización.** En los espacios físicos señalados en los numerales 5.1.4.1 y 5.1.4.2, deben implantarse la señalización vertical correspondiente, debiendo colocarse el símbolo gráfico utilizado para informar al público que lo señalado es accesible, franqueable y utilizable exclusivamente por personas con discapacidad y movilidad reducida, cuyas características deben cumplir con la NTE INEN 2 240.

#### **5.1.5 Transporte multimodal**

**5.1.5.1** Siendo esta modalidad de transporte la combinación de dos o más sistemas, los diferentes modos de transporte deben cumplir con los requisitos particulares que intervienen en los mismos, de tal forma que permitan a las personas con discapacidad y movilidad reducida hacer uso de esta modalidad de transporte con la facilidad y seguridad necesarias. Adicionalmente el diseño de los espacios físicos debe cumplir con todos los requisitos señalados en cada uno de los modos de transporte que conforman el sistema.

(Continúa)

## APÉNDICE Z

### Z.1 DOCUMENTOS NORMATIVOS A CONSULTAR

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 439	<i>Colores, señales y símbolos de seguridad.</i>
Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 239	<i>Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización.</i>
Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 240	<i>Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo gráfico. Características generales.</i>
Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 246	<i>Accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces peatonales a nivel y desnivel.</i>
Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 247	<i>Accesibilidad de las personas al medio físico. Corredores y pasillos características generales</i>
Publicación OACI.	<i>Señales Internacionales para orientación de los pasajeros que utilizan los aeropuertos.</i>
DOC 9184-AN/902 Parte I	<i>Manual de Planificación de Aeropuertos Parte I Planificación general.</i>
Dirección Nacional Tránsito y Transporte Terrestre	<i>Reglamento de señales y signos convencionales de tránsito y manual técnico de señales de tránsito.</i>
<i>Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 038</i>	<i>Bus urbano.</i>

### Z.2 BASES DE ESTUDIO

Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre. *Reglamento de señales y signos convencionales de tránsito y manual técnico de señales de tránsito.* DNT Quito, 1998.



## INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

**Documento:** TÍTULO: ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON Código:  
**NTE INEN 2 292 DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO CO 01.08-410**  
**Primera revisión FÍSICO, TRANSPORTE.**

<b>ORIGINAL:</b> Fecha de iniciación del estudio:	<b>REVISIÓN:</b> Fecha de aprobación anterior del Consejo Directivo 2001-03-28 Oficialización con el Carácter de OBLIGATORIA por Acuerdo Ministerial No. 01237 de 2001-07-13 publicado en el Registro Oficial No. 382 de 2001-08-01  Fecha de iniciación del estudio:
--	---

Fechas de consulta pública: de \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_

Subcomité Técnico: Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Transporte.

Fecha de iniciación: 2009-01-14 Fecha de aprobación: 2009-04-29

Integrantes del Subcomité Técnico:

**NOMBRES:**

Arq. Patricio Villacís (Presidente)  
 Arq. Nelson Riofrío A.  
 Sr. Patricio Guamán  
 Ing. José Chávez  
 Lic. Evelyn Peñaherrera  
 Sr. Jesus Gómez  
 Arq. Sandra Bonilla  
  
 Sr. Jorge Espinel  
 Arq. María Victoria López  
  
 Arq. Cristina Gutiérrez  
 Sr. Efraín Escobar  
  
 Arq. María Cecilia Paredes C.  
 Arq. Juan Cordero  
 Ing. Patricio Villena  
 Arq. Efrén Bonilla  
 Sr. Stalin Basantes  
 Dr. Julio Hinojosa  
 Arq. Patricia Lagla  
 Sr. Marco Antonio Zambrano  
 Sra. Patricia Mena  
 Sra. Lily Elaine Moreno  
 Sr. Patricio Tatés Almeida  
 Sra. Marlene Montero  
 Arq. Marcelo Salazar  
 Arq. Jorge Salazar  
 Sra. Gabriela Calugwillin  
 Arq. Patricia Mena Lascano  
 Sra. María Teresa Donoso  
 Srta. Gabriela Calugwillin  
 Arq. Marcelo Larrea  
 Dra. Diana Molina Yépez  
 Arq. Mariela Argoti  
 Arq. Luis Fernando Moreno (Secretario Técnico)

**INSTITUCIÓN REPRESENTADA:**

MDMQ- DIR. MET. SALUD  
 CENTRO DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN S.A.  
 FENEDIF  
 VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA  
 MINISTERIO DE TURISMO  
 ANETA  
 EMMOP-Q ÁREA DE TRASPORTE NO  
 MOTORIZADO  
 ORTOPEDICOS FUTURO  
 DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTOL DE  
 TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL  
 CONADIS  
 MUNICIPIO DE SANTO DOMINGO DE LOS  
 TSACHILAS  
 I. MUNICIPALIDAD DE CUENCA  
 I. MUNICIPALIDAD DE CUENCA  
 CAMARA DE LA CONSTRUCCION DE QUITO  
 EMMOP-Q PARQUES Y JARDINES  
 VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA  
 CONADIS  
 COMEDIS  
 VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA  
 VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA  
 MUNICIPIO DE PASTAZA  
 MUNICIPIO DE PASTAZA  
 GOBIERNO PROVINCIAL DE PASTAZA  
 MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OO.PP.  
 COLEGIO DE ARQUITECTOS  
 CONCOPE  
 EMMOP-QUITO  
 FENODIS  
 CONCOPE  
 COMEDIS  
 MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA  
 MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA  
 INEN

Otros trámites: <sup>40</sup> La NTE INEN 2 292:2001 sin ningún cambio en su contenido fue **DESREGULARIZADA**, pasando de **OBLIGATORIA a VOLUNTARIA**, según Acuerdo Ministerial No. 03 612 de 2003-12-22, publicado en el Registro Oficial No. 248 del 2004-01-09

Esta NTE INEN 2 292:2010 (Primera Revisión), reemplaza a la NTE INEN 2 292:2001

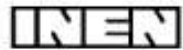
El Directorio del INEN aprobó este proyecto de norma en sesión de 2009-10-13

Oficializada como: Voluntaria  
 Registro Oficial No. 107 de 2010-01-13

Por Resolución No. 096-2009 de 2009-11-27

---

**Instituto Ecuatoriano de Normalización, INEN - Baquerizo Moreno E8-29 y Av. 6 de Diciembre  
Casilla 17-01-3999 - Telfs: (593 2)2 501885 al 2 501891 - Fax: (593 2) 2 567815  
Dirección General: E-Mail: [direccion@inen.gov.ec](mailto:direccion@inen.gov.ec)  
Área Técnica de Normalización: E-Mail: [normalizacion@inen.gov.ec](mailto:normalizacion@inen.gov.ec)  
Área Técnica de Certificación: E-Mail: [certificacion@inen.gov.ec](mailto:certificacion@inen.gov.ec)  
Área Técnica de Verificación: E-Mail: [verificacion@inen.gov.ec](mailto:verificacion@inen.gov.ec)  
Área Técnica de Servicios Tecnológicos: E-Mail: [inencati@inen.gov.ec](mailto:inencati@inen.gov.ec)  
Regional Guayas: E-Mail: [inenguayas@inen.gov.ec](mailto:inenguayas@inen.gov.ec)  
Regional Azuay: E-Mail: [inenuenca@inen.gov.ec](mailto:inenuenca@inen.gov.ec)  
Regional Chimborazo: E-Mail: [inenriobamba@inen.gov.ec](mailto:inenriobamba@inen.gov.ec)  
URL: [www.inen.gov.ec](http://www.inen.gov.ec)**



# INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN

Quito - Ecuador

---

**NORMA TÉCNICA ECUATORIANA**

**NTE INEN 2 291:2010**  
**Primera revisión**

---

## **ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN.**

**Primera Edición**

ACCESSIBILITY OF DISABLED PERSONS TO THE ENVIROMENT. TRAFFIC AND TRAFFIC SIGNS.

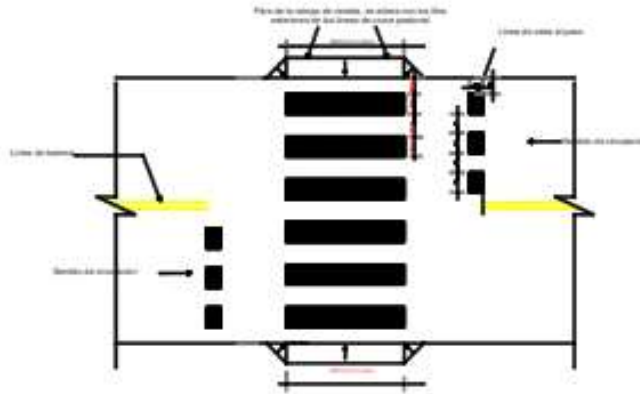
First Edition

---

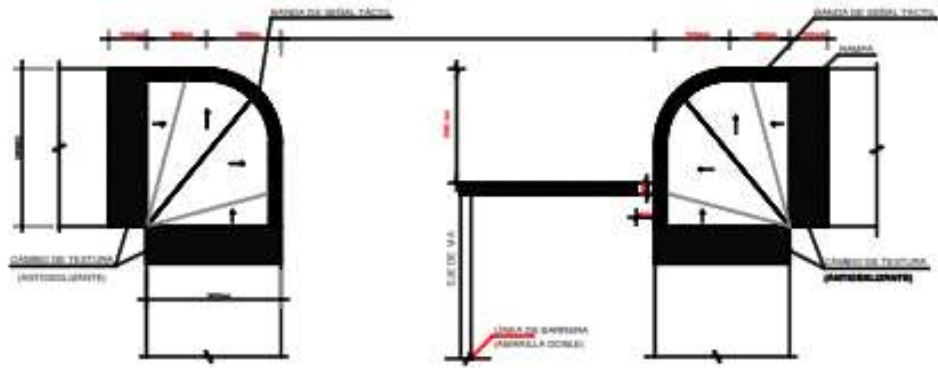
DESCRIPTORES: Personas con discapacidad, tránsito y señalización  
CO 08.05-405  
CDU: 685.38  
CIIU: 000  
ICS: 11.180



**FIGURA 2. Líneas de ceda el paso con cruce peatonal intermedio (mm)**



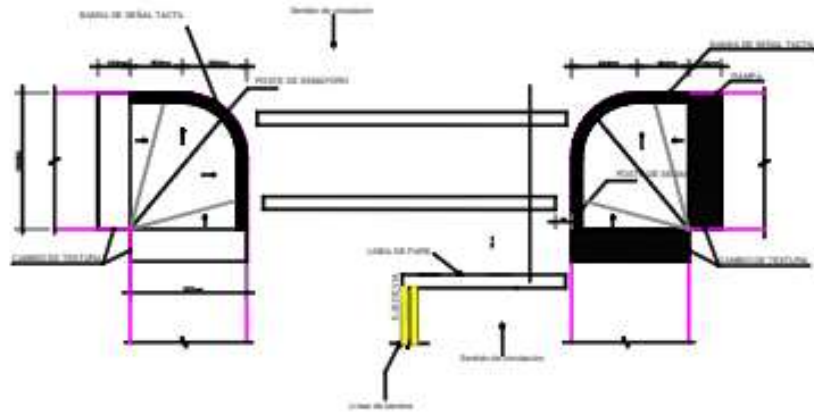
**FIGURA 3. Línea de pare en semaforización sin semáforos peatonales (mm)**



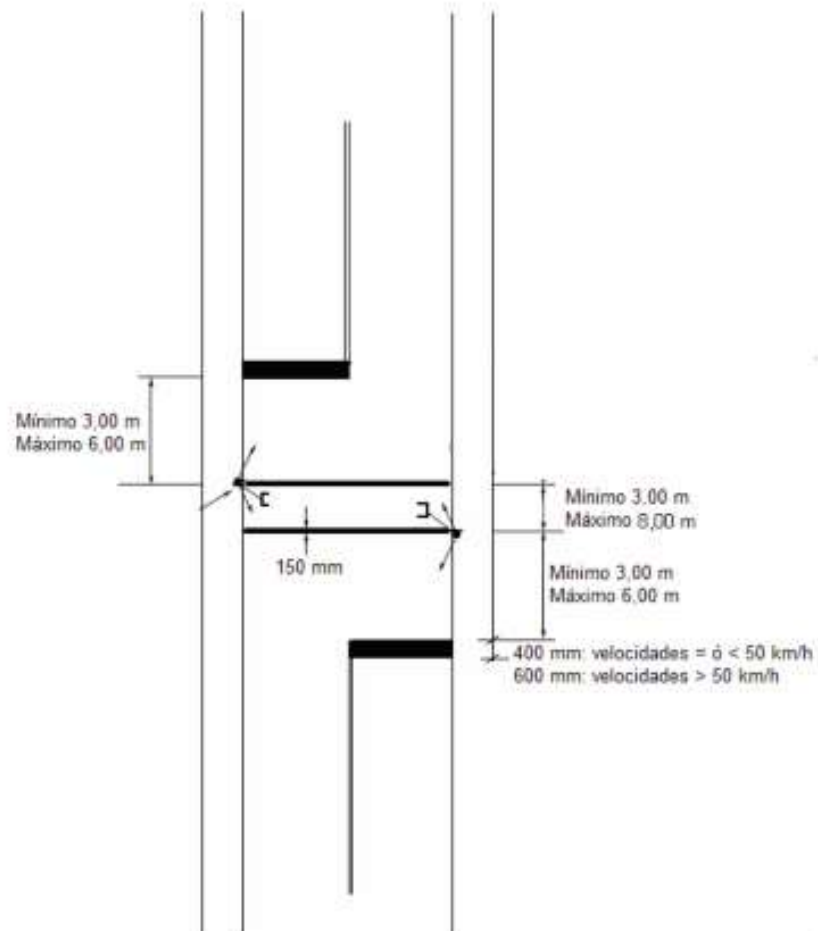
(Continúa)



**FIGURA 4. Línea de pare y cruce con semáforos peatonales (mm)**



**FIGURA 5. Líneas de cruce intermedio con semáforo peatonal (mm)**



(Continúa)

**2.4 Espacios de concurrencia masiva.**

**2.4.1** Todo espacio público o privado de afluencia masiva de personas debe contemplar en su diseño los espacios para estacionamiento vehicular para personas con discapacidad y movilidad reducida; de acuerdo a la NTE INEN 2 248.

**2.4.2** Los espacios de estacionamiento vehicular para personas con discapacidad y movilidad reducida, deben estar ubicados en los lugares más próximos a las puertas de acceso.

*(Continúa)*

## APÉNDICE Z

### Z.1 DOCUMENTOS NORMATIVOS A CONSULTAR

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 239	<i>Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización.</i>
Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 240	<i>Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo gráfico. Características generales.</i>
Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 241	<i>Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo de sordera o hipoacusia o dificultades sensoriales.</i>
Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 242	<i>Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo de no videntes y baja visión.</i>
Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 248	<i>Accesibilidad de las personas al medio físico. Estacionamiento.</i>
Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004	<i>Señalización vial. Partes 1,2,3 y 5</i>
Dirección Nacional Tránsito y Transporte Terrestre	<i>Reglamento de señales, luces y convencionales de tránsito. Manual técnico de señales de tránsito.</i>

### Z.2 BASES DE ESTUDIO

Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial. *Reglamento de señales y signos convencionales de tránsito y manual técnico de señales de tránsito.* DNCTSV Quito 1998.

## INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

**Documento:** TÍTULO: ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON Código:  
 NTE INEN 2 291 DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO CO 08.05-405  
 Primera revisión FÍSICO. TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN.

<b>ORIGINAL:</b> Fecha de iniciación del estudio:	<b>REVISIÓN:</b> Fecha de aprobación anterior por Consejo Directivo 2001-03-28 Oficialización con el Carácter de OBLIGATORIA por Acuerdo No. 01224 de 2001-07-13 publicado en el Registro Oficial No. 381 de 2001-08-01  Fecha de iniciación del estudio:
--	---

Fechas de consulta pública: de \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_

Subcomité Técnico: Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico  
 Fecha de iniciación: 2009-01-14 Fecha de aprobación: 2009-04-29  
 Integrantes del Subcomité Técnico:

NOMBRES:	INSTITUCIÓN REPRESENTADA:
Arq. Patricio Villacís (Presidente)	MDMQ- DIR. MET. SALUD
Arq. Nelson Riofrío A.	CENTRO DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN S.A.
Sr. Patricio Guamán	FENEDIF
Ing. José Chávez	VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Lic. Evelyn Peñaherrera	MINISTERIO DE TURISMO
Sr. Jesus Gómez	ANETA
Arq. Sandra Bonilla	EMMOP-Q ÁREA DE TRASPORTE NO
	MOTORIZADO
Sr. Jorge Espinel	ORTOPEDICOS FUTURO
Arq. María Victoria López	DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTOL DE
	TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL
Arq. Cristina Gutiérrez	CONADIS
Sr. Efraín Escobar	MUNICIPIO DE SANTO DOMINGO DE LOS
	TSACHILAS
Arq. Maria Cecilia Paredes C.	I MUNICIPALIDAD DE CUENCA
Arq. Juan Cordero	I MUNICIPALIDAD DE CUENCA
Ing. Patricio Villena	CAMARA DE LA CONSTRUCCION DE QUITO
Arq. Efrén Bonilla	EMMOP-Q PARQUES Y JARDINES
Sr. Stalin Basantes	VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Dr. Julio Hinojosa	CONADIS
Arq. Patricia Lagla	COMEDIS
Sr. Marco Antonio Zambrano	VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Sra. Patricia Mena	VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Sra. Lily Elaine Moreno	MUNICIPIO DE PASTAZA
Sr. Patricio Tatés Almeida	MUNICIPIO DE PASTAZA
Sra. Marlene Montero	GOBIERNO PROVINCIAL DE PASTAZA
Arq. Marcelo Salazar	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OO.PP.
Arq. Jorge Salazar	COLEGIO DE ARQUITECTOS
Sra. Gabriela Calaguillín	CONCOPE
Arq. Patricia Mena Lascano	EMMOP-QUITO
Sra. María Teresa Donoso	FENODIS
Srta. Gabriela Calaguillín	CONCOPE
Arq. Marcelo Larrea	COMEDIS
Dra. Diana Molina Yépez	MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA
Arq. Mariela Argoti	MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA
Arq. Luis Fernando Moreno (Secretario Técnico)	INEN

Otros trámites: \* La NTE INEN 2 291:2001 sin ningún cambio en su contenido fue **DESREGULARIZADA**, pasando de **OBLIGATORIA a VOLUNTARIA**, según Acuerdo Ministerial No. 03 612 de 2003-12-22, publicado en el Registro Oficial No. 248 del 2004-01-09.  
 Esta NTE INEN 2 291:2010 (Primera Revisión), reemplaza a la NTE INEN 2 291:2001

El Directorio del INEN aprobó este proyecto de norma en sesión de 2009-10-13  
 Oficializada como: Voluntaria Por Resolución No. 095-2009 de 2009-11-27  
 Registro Oficial No. 107 de 2010-01-13

---

**Instituto Ecuatoriano de Normalización, INEN - Baquerizo Moreno E8-29 y Av. 6 de Diciembre  
Casilla 17-01-3999 - Telfs: (593 2) 2 501885 al 2 501891 - Fax: (593 2) 2 567815  
Dirección General: E-Mail: [direccion@inen.gov.ec](mailto:direccion@inen.gov.ec)  
Área Técnica de Normalización: E-Mail: [normalizacion@inen.gov.ec](mailto:normalizacion@inen.gov.ec)  
Área Técnica de Certificación: E-Mail: [certificacion@inen.gov.ec](mailto:certificacion@inen.gov.ec)  
Área Técnica de Verificación: E-Mail: [verificacion@inen.gov.ec](mailto:verificacion@inen.gov.ec)  
Área Técnica de Servicios Tecnológicos: E-Mail: [inencati@inen.gov.ec](mailto:inencati@inen.gov.ec)  
Regional Guayas: E-Mail: [inenguayas@inen.gov.ec](mailto:inenguayas@inen.gov.ec)  
Regional Azuay: E-Mail: [inenazuay@inen.gov.ec](mailto:inenazuay@inen.gov.ec)  
Regional Chimborazo: E-Mail: [inenriobamba@inen.gov.ec](mailto:inenriobamba@inen.gov.ec)  
URL: [www.inen.gov.ec](http://www.inen.gov.ec)**

**PAPER DE INVESTIGACIÓN**

**TÍTULO:**

**CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y LOS  
DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES EN EL  
CANTÓN LATACUNGA**

**AUTOR:**

Germán Alejandro Soria Altamirano

# CALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES DE LOS ADULTOS MAYORES EN EL CANTÓN LATACUNGA

**Autor:** Germán A. Soria A.

---

## **Resumen**

*Las personas adultas mayores son consideradas constitucionalmente como pertenecientes al grupo de atención prioritaria, asimismo se le garantizan un sin número de derecho los mismos que son aquellas condiciones que le permiten a la persona su realización, garantizándole el goce de una vida digna, sin distinción alguna en razón de su edad, estado de vulnerabilidad o de cualquier otra condición. El limitado acceso al servicio de transporte público urbano para las personas mayores de sesenta y cinco años en el Cantón Latacunga, ha limitado el ejercicio de sus derechos y en otras ocasiones los ha vulnerado siendo estas personas víctimas de agresiones de carácter verbal y discriminadas en razón de su edad, ocasionado violaciones a derechos tales como a la dignidad y el acceso a servicios de calidad, dichas limitaciones son consecuencia de la circulación de unidades no muy aptas para brindar servicio a personas adultas mayores así como la falta de desarrollo vial dentro de la ciudad, para lo cual manifestamos que la obligación principal en el mejoramiento del servicio para el transporte urbano es responsabilidad de operadores de transporte, autoridades municipales y usuarios de las unidades de servicio urbano.*

**Palabras clave:** *Adultos mayores, Transporte público urbano, acceso a servicios, violaciones a derechos; obligaciones principales.*

## **Abstract**

*Older people are constitutionally considered as belonging to the group of priority also will guarantee a number of rights the same as are the conditions that allow the individual realization, guaranteeing the enjoyment of a decent life, without*

*distinction because of their age, state of vulnerability or of any other condition. Limited access to urban public transport for people over sixty-five years in Latacunga Canton has limited the exercise of their rights and on other occasions has violated these being victims of aggression verbal character and discriminated against because of age, caused violations of rights such as dignity and access to quality services, such limitations are due to the movement of not very suitable units to service older adults and the lack of road development within the city, for which we express that the principal obligation in improving the service for urban transport is the responsibility of transport operators, municipal authorities and users of urban service units.*

**Key words:** *Elderly, urban public transport, access to services, rights violations; Main obligations.*

## **1. INTRODUCCIÓN**

La problemática de la calidad de servicio del transporte público urbano y los derechos constitucionales de los adultos mayores en el Cantón Latacunga nace al no garantizar los derechos constitucionales de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Latacunga por no existir un mecanismo de control de dicho sistema de transporte que garantice un servicio de calidad, esta garantía involucra tres ejes importantes; la infraestructura vial y peatonal de la ciudad no son óptimas para estas personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria, las unidades de transporte público urbano no cumplen íntegramente con los estándares de calidad exigidos, el trato por parte de los conductores de vehículos de transporte público urbano no es el adecuado.

El propósito de la investigación radica en establecer claramente de qué forma la Calidad del servicio de transporte público urbano violenta o vulnera los derechos constitucionales de las personas mayores de sesenta y cinco años de edad en el cantón Latacunga, para lo cual se investigó en qué condiciones se encuentra el servicio de transporte público urbano en la ciudad ,además; se analizó cuáles son las consecuencias jurídico – sociales de tales vulneración de los derechos de los adultos



mayores por parte del servicio de transporte urbano con el fin de buscar una alternativa de solución al problema.

### **1.1 Derechos constitucionales de los adultos mayores**

Un adulto mayor es aquel individuo que se encuentra en la última etapa de la vida, la que sigue tras la adultez y que antecede al fallecimiento de la persona. Porque es precisamente durante esta fase que el cuerpo y las facultades cognitivas de las personas se van deteriorando. Generalmente se califica de adulto mayor a aquellas personas que superan los 65 años de edad.

Sobre esto (HARDY, 2000) dice:

La dedicación de toda su vida activa en los adultos, hombres y mujeres, a sus familias, a la comunidad y al trabajo debe ser reconocida y retribuida con legítimo derecho a una vejez cuidada, protegida y digna, con el mayor bienestar emocional y físico posible.

La importancia de le derecho constitucional en su generalidad radica que este es el encargado de la interpretación y analistas de la norma que regular, controlar y garantizar derechos a sus ciudadanos y que rige el Estado lo organiza y regula en sus diferentes podres públicos

Sobre esto (Duran, 2013) afirma:

El Derecho Constitucional es la ‘‘piedra angular’’ del ordenamiento jurídico, al mismo que lo dota de ‘‘unidad’’. Es la rama del Derecho que estudia e interpreta la Constitución y las leyes que desarrollan las previsiones constitucionales relativas a las instituciones y organización del Estado, formas de gobierno, regulación y distribución territorial del poder; trata de los derechos fundamentales y libertades; régimen electoral; y, las relaciones

entre las personas y los poderes públicos y de ellos entre sí.

El nuevo Estado Constitucional de derechos y justicia social, vincula directamente a la garantía de dichos derechos en sus distintas formas de manifestaciones sean estos derechos Humanos, Fundamentales, Constitucionales o derechos propios de los grupos de atención prioritaria entre estos los adultos mayores. Según El Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal de México (México, Tribunal Superior de Justicia, 2001) los derechos fundamentales o constitucionales de los adultos mayores son: “Normas que protegen a las personas adultas mayores, las coloca en un plano de igualdad con relación a quienes disfrutaban de juventud o capacidad para realizar ciertas actividades físicas, que con motivo de la edad puedan verse disminuidas”.

De lo manifestado anteriormente queda claro que dentro de los derechos de los adultos mayores es necesario permitir su realización, no solo por ser sujetos de derecho al pertenecer a la persona humana; sino por el mismo hecho de ser personas que han llegado a una determinada edad la misma ley le otorga derechos preferenciales; libertades, facultades, instituciones o reivindicaciones relativas a bienes primarios o básicos que incluyen a las personas que han superado los 65 años de edad.

La Organización de las Naciones Unidas estableció que a partir de los sesenta años toda persona es considerada adulto mayor.

Y que gozan de derechos tales como: integridad, dignidad, preferencia, acceso a servicios de calidad; a una vida plena, con calidad, libre de violencia y sin discriminación, ya sea en el ámbito de la salud, educación, asistencia social, participación y denuncia.

Es más que evidente que los derechos de las personas adultas mayores son los mismos derechos que cualquier persona de la familia humana; pero por su grado de vulnerabilidad en razón de su envejecimiento, cuenta con derechos inherentes y específicos a esa condición humana a la que todos llegaremos en nuestra vida; salud, asistencia social, vida plena, dignidad y un ambiente libre de todo tipo de violencia

no son solo derechos humanos, sino también derechos personalísimos de personas con prelación como los adultos mayores.

La garantía de estos derechos personalísimos en los distintos servicios, debe ser también garantizados; el transporte público urbano al ser un servicio muy requerido y necesario debe cumplir estándares de calidad sobre todo para el uso de personas mayores de sesenta y cinco años dentro del este servicio constan con derechos tales como a la dignidad, al rescribir y tener completo acceso a servicios de calidad y al no ser víctimas de ningún tipo de violencia o diseminación en razón de su edad.

## **1.2 Derechos Internacionales del adulto mayor**

El Adulto Mayor tiene derecho a que se establezca un mecanismo protector a nivel internacional para la tutela, fiscalización y protección de sus derechos a escala mundial, la condición de Adulto Mayor será un factor a tener en cuenta en los procesos civiles o penales en que se vea involucrado.

De lo manifestado dentro de los principios y derechos de los adultos mayores de forma internacional está haciendo síntesis de que todas las personas somos iguales y que tenemos derechos no solo a una vida digna, sino además a una vejez honorable y que el estado vele por los intereses de estas personas, ya que ellos en su gran mayoría ayudaron al fortalecimiento de la patria ya que con sus conocimientos, trabajos y vivencias se ha formado muchas de las leyes y se ha enmarcado una guía para una vida digna y decorosa.

### **1.2.1 Resolución 46/91 sobre Principios de las Naciones Unidas en favor de las Personas de Edad.**

Esta resolución pretende dar cumplimiento a las políticas tomadas en el Plan de Acción Internacional sobre el Envejecimiento aprobado por la Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento y tomado por la Asamblea General, dentro de los principios que pretende garantizar esta resolución témenos el cuidado la protección de la familia y la comunidad; la dignidad para las personas de y seguridad y verse libres de

explotaciones y de malos tratos físicos o mentales a su autorrealización personal.

### **1.2.2 Carta de San José sobre los Derechos de las personas mayores de América Latina y el Caribe**

Esta carta fue adoptada en la tercera Conferencia regional intergubernamental sobre envejecimiento en América Latina y el Caribe, el 8 al 11 de mayo de 2012 y contó con el apoyo y organización de la CEPAL, el gobierno de Costa Rica y el del Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA); tiene como propósito identificar las acciones clave en materia de derechos humanos y protección social de las personas mayores en América Latina y el Caribe, con el único fin de adoptar medidas a todo nivel para ampliar de manera progresiva la cobertura y calidad de dichos sistemas de protección social, incluidos los servicios sociales para una población en proceso de envejecimiento, y poner en práctica acciones dirigidas a reforzar la protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas mayores, sin discriminación de ningún tipo.

La misma La Carta de San José sobre los Derechos de las personas mayores de América Latina y el Caribe (Caribe, 2013) manifiesta: “Es imprescindible tomar medidas adicionales para proteger los derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales de las personas mayores, incluida la posibilidad de elaborar nuevos instrumentos internacionales”

### **1.2.3 Convención Interamericana sobre la protección de los Derechos Humanos de las personas mayores**

Fue adoptada el 15 de junio de 2015 se aprobó por parte de la Organización de Estados Americanos (OEA) y promueve, protege y asegura el pleno goce y el ejercicio de los derechos humanos de las personas mayores. Asimismo, reconoce que la persona, a medida que envejece, debe seguir disfrutando de una vida plena, independiente y autónoma, con salud, seguridad, integración y participación activa en las esferas económica, social, cultural y política, asimismo; se puede detallar ciertos derechos que son importantes para el establecimiento de los derechos de las

personas adultas mayores dentro de ellos está la promoción y defensa de los derechos humanos y libertades fundamentales de la persona mayor; la valorización de la persona mayor.

### **1.3 Calidad del servicio de transporte público urbano**

Según el diario latacungueño (Gaceta, 2006) “La calidad en el servicio de transporte obedece al cumplimiento de estándares de calidad en las unidades que prestan servicios y en la satisfacción de las necesidades de la persona que requiere de un servicio de transporte para sí o para sus bienes”.

Según como lo establece Transporte Público guías del consumidor (FACUA, 2007) define “La Calidad del servicio de transporte público es un sistema integral de medios de transporte de uso generalizado, capaz de dar solución a las necesidades de desplazamiento de las personas. El Transporte público se basa fundamentalmente en el criterio de solidaridad”.

El transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público en caso de ciudades grandes; por lo general son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales que aparte de regular el normal desarrollo de la movilidad local, son los encargados de establecer estándares de calidad para el otorgamiento de un permiso de operación, este servicio se mantienen mediante cobro directo de una tarifa establecida a los pasajeros.

## **2. METODOLOGÍA**

### **2.1. Sujetos**

Para las unidades de observación se tomó en cuenta a los usuarios de transporte público urbano del cantón Latacunga mayores de sesenta y cinco años y conductores de las unidades de transporte público urbana del cantón Latacunga, así como a el Director de la Unidad de Movilidad y Transporte del cantón, la directora de la

Agencia Nacional de Tránsito y presidentes de las cooperativas de transporte público urbano dando a conocer a la muestra después de la aplicación de la fórmula  $N = \frac{m}{e^2(m-1)+1}$  donde n = tamaño de la muestra, m = tamaño de la población y e = error de estimación; obteniendo como resultado final una muestra de 119 personas en forma tal que posibilite la recopilación de la información para el tema investigado.

## **2.2 Instrumentos**

Para aplicar la técnica de observación fue necesario recopilar información con los usuarios de transporte público urbano del cantón Latacunga mayores de sesenta y cinco años y conductores de las unidades de transporte público urbana del cantón Latacunga; a los cuales se les realizó una encuesta por medio de un cuestionario con preguntas básicas. A los Director de la Unidad de Movilidad y Transporte del cantón, la directora de la Agencia Nacional de Tránsito y presidentes de las cooperativas de transporte público urbano se realizó por medio de entrevistas la cual se llevó a efecto mediante un guion con la respectiva grabación.

## **2.3 Procedimientos**

La formulación de problema surge por la lo difícil que es de acceder al servicio de transporte público urbano por parte de las personas adultas mayores para lo cual se realizó un análisis se pudo ver cuáles son los temas de mayor relevancia entre ellos: en qué medida es accesible el transporte público urbano para las personas adultas mayores; que tan optimas están las unidades de transporte urbano para el uso de las personas mayores de sesenta y cinco años; el gobernó municipal ha buscado mecanismos que faciliten y garanticen el acceso de esta personas a este tipo de servicio; uno delos objetivos específicos de la presente investigación ese investigar en qué condiciones se encuentra el servicio de trasporte público urbano en la ciudad de Latacunga asimismo; se buscó evaluar cuáles son las consecuencias jurídico – sociales de la vulneración de los derechos constitucionales de los adultos mayores por parte del servicio de trasporte urbano de Latacunga, finalmente se realizó la ordenanza de regulación y mejoramiento del servicio de transporte público urbano para los adultos mayores con el objetivo de hacer más accesible este servicio para las

personas adultas mayores y de esa manera garantizar a plenitud sus derechos consagrados en la constitución.

## **2. RESULTADOS**

De conformidad con la metodología adoptada en la presente investigación, se pudo deducir que la cooperativas de transporte terrestre a pesar de contar con unidades relativamente nuevas, estas son en algunos casos adaptados para cumplir en parte con ciertos requisitos que exigen las normas INEN sobre buses urbanos, pero no se encuentran en condiciones para brindar un buen servicio y fácil acceso a adultos mayores; de la misma manera; la misma idiosincrasia de los usuarios del transporte público urbano ha generado que este servicio se preste de manera desordenada; esto ha provocado que en ocasiones el acceso a las unidades se de en cualquier parte de la ruta de servicio situación que ha generado un descontento en los usuarios y conductores.

Como posibles alternativas e este problema es necesario establecer por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga por medio de ordenanza un presupuesto para la inversión, mejoramiento y mantenimiento de señalética de transito e infraestructura como paradas y vías en general que garantice así el fácil acceso al servicio de transporte público urbano a los usuarios adultos mayores, también es necesario trabajar conjuntamente con las autoridades municipales, operadores de transporte público urbano y sus dirigentes, en buscar mecanismos como exenciones tributarias o subsidios que faciliten la inversión de los propietarios de unidades de transporte en el mejoramiento paulatino de las unidades, para buscar un mejor acceso al servicio para personas adultas mayores y de esta amenera garantizar sus derechos.

Todo este logro a través de la encuesta la cual con el respectivo análisis arrojó los siguientes resultados.

<b>INTERROGANTES</b>	<b>ALTERNATIVAS</b>					
	<b>SI</b>	<b>%</b>	<b>NO</b>	<b>%</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
<b>DIRIGIDA A ADULTOS MAYORES, QUE USAN EL TRASPORTE PÚBLICO URBANO EN LATACUNGA.</b>						
1.- Utiliza usted el servicio de transporte público urbano?	68	100%	0	0%	68	100%
2.- Cree usted que las unidades de transporte público urbano se encuentran en buena calidad?	27	40%	41	60%	68	100%
3.- Cree usted que las paradas de buses de transporte público urbano son suficientes y adecuadas?	4	6%	64	94%	68	100%
4.- Cree usted que los conductores de las unidades de transporte público urbano se encuentran capacitados para brindar un buen servicio?	13	19%	55	81%	68	100%
5.- Considera sencillo para usted acceder a las unidades de transporte público urbano?	24	36%	44	64%	68	100%
6.- Ha sido víctima de malos tratos por parte de los conductores de las unidades de servicio de transporte público urbano?	37	55%	31	45%	68	100%
7.- Considera usted que se le vulnera el derecho de movilidad por parte del servicio de transporte público urbano?	56	82%	12	18%	68	100%
8.- Considera usted que se le vulnera el derecho a un buen servicio por parte del transporte público urbano?	68	100%	0	0%	68	100%
9.- Considera usted que se le vulnera el derechos al trato digno por parte del servicio de transporte público urbano?	52	77%	16	23%	68	100%
10.- Ha sido usted víctima de discriminación por razón de su edad al acceder a una unidad de transporte público urbano?	55	81%	13	19%	68	100%



<b>INTERROGANTES</b>	<b>ALTERNATIVAS</b>					
	<b>SI</b>	<b>%</b>	<b>NO</b>	<b>%</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
<b>DIRIGIDA A CONDUCTORES DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE URBANO DEL CANTÓN LATACUNGA</b>						
1.- Considera usted que las vial públicas por donde circula y presta el servicio se encuentra en buen estado?	20	86%	3	14%	23	100%
2.- Cree usted que la señalética de transito del cantón Latacunga es de calidad?	0	0%	23	100%	23	100%
3.- Cree usted que existen paradas de buses urbanos adecuadas para en uso de adultos mayores en el cantón Latacunga?	0	0%	23	100%	23	100%
4.- Considera usted que las unidades de servicio de transporte público de las Cooperativas son de calidad?	14	62%	9	38%	23	100%
5.- Considera usted que se debería aumentar unidades de transporte adecuadas para un mejor servicio a personas adultas mayores?	0	0%	23	23%	23	100%
6.- Considera usted que se debería mejorar las unidades actuales de transporte para prestar un mejor servicio a adultos mayores?	17	75%	6	25%	23	100%
7.- Cree usted que los usuarios mayores de sesenta y cinco años se sienten conformes con el servicio que presta las unidades de transporte público urbano?	17	75%	6	25%	23	100%
8.- Considera usted que las unidades de transporte público urbano son óptimas para prestar el servicio a adultos mayores?	20	87%	3	13%	23	100%
9.- Considera usted que es sencillo el acceso a las unidades de transporte a las personas mayores de sesenta y cinco años?	20	88%	3	12%	23	100%
10.- Cree usted que se vulnera los derechos de los adultos mayores por parte del servicio de transporte público urbano?	14	62%	9	38%	23	100%

### **3. DISCUSIÓN O REFLEXIÓN CRÍTICA**

Con los resultados obtenidos y debidamente analizados se puede decir que dentro a lo que corresponde el transporte público urbano y todo lo concerniente a para su buen funcionamiento; es más que evidente la falta de calidad del el servicio; la razones para que este no sea adecuado para el acceso a adultos mayores es la circulación de unidades o buses de transporte urbano muy poco adecuadas o accesibles para personas mayores de sesenta y cinco años o para personas con discapacidad; aunque las cooperativas de transporte público urbano han hecho esfuerzos por adaptar sus unidades a las exigencias de la norma RTE INEN 038:2008 del Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) sobre buses urbanos; estas unidades no cumplen totalmente con dichos requerimientos puesto que san sido adaptadas parcialmente para cumplir con ciertas disposiciones de la norma anteriormente mencionada.

El artículo 54 literal b) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD) manifiesta como una función del gobierno municipal el diseño e implementación de políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; es menester mencionar la responsabilidad que tiene el Municipio Latacungueño en adecuar la infraestructura vial de la ciudad para que sea accesible para los adultos mayores; actualmente ha sido muy cuestionable la falta de inversión en el desarrollo y mantenimiento de paradas y señalética de tránsito correspondiente a buses urbanos dejando claro el incumplimiento el Estado promedio del gobierno municipal en generar políticas incluyentes; por consiguiente se ha generado como consecuencias una falta de calidad del servicio de transporte público urbano que violenta los derechos constitucionales de los adultos mayores, en el cantón Latacunga.

La garantía de los derechos constitucionales de las personas adultas mayores en el transporte público urbano del cantón Latacunga; no es solo obligación de autoridades y operadores de transporte urbano, sino también de los usuarios de este servicio que son los primeros en respetar y hacer respetar los derechos de las personas mayores de

sesenta y suco años; asimismo en necesario cambiar las costumbres de los ciudadanos y conductores que por comodidad prestan y hacen mal uso de estos servicios generando no solo vulneración de derechos sino caos vehicular.

## **Bibliografía**

1. Andalucía, F. (2007). El Transporte Público guías del consumidor . *El Transporte Público guías del consumidor* . Andalucía, Andalucía, España.
2. Besantes, L. (Jueves de Abril de 2016). Unidida de Movilidad y Transporte del Cantón Latacunga . (G. A. Altamirano, Entrevistador)
3. Borja, R. (1979). *Derecho Constitucional Ecuatoriano*. Quito: Cevallos.
4. Carbonell, M. (2013). *Derechos Humanos Origen y Desarrollo*. Quito: Cevallos.
5. Caribe, C. r. (2013). *Informe de la primera reunión de seguimiento de la carta de san José sobre los derechos de las personas mayores de América latina y el Caribe*. San Jose de Costa Rica.
6. Cuevas, G. C. (2006). *Diccionario Jurídico Elementa*. Buenos Aires : Heliasta.
7. Despenalización del consumo de las dosis personales, Sentencia No. C-221/94 (Tribunal Constitucional de Colombia 1994).
8. Ecuador, C. d. (20 de Octubre de 2008). Montecristi, Manabí, Ecuador.
9. FACUA. (2007). Transporte Público guías del consumidor . *Transporte Público guías del consumidor*. Almaría, España.
10. Herrera, L., Medina , A., & Naranjo, G. (2008). *Tutoria de la Investigación Científica*. Ambato: Empredane Graficas Cia. Ltda.
11. Institute of Transport Studies, U. o. (2010). Mejora de la calidad de los servicios de transporte público. *Mejora de la calidad de los servicios de transporte público*. Austria , Europa : Civitas Guard .
12. Mario, G. C. (2010). *Los Derecho Humanos lo más relevante entre contrastes y realidad*. Quito: Prodedim.
13. Osorio, V. M. (2015). Las políticas de Estado y los derechos de los adultos. *Las políticas de Estado y los derechos de los adultos*. Ambato, Tungurahua, Ecuador.
14. SÁCHICA, L. (1997). *Derecho Constitucional General*. Colombia: Temis S.A. .
15. Torres, G. C. (2011). *Diccionario Jurídico Elemental*. Buenos Aires: Heliasta.