



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

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

**Tema:**

---

**“El costo social de los accidentes generados por el transporte urbano en la ciudad de Ambato”**

---

**Autor:** Agurto Guerrero, Mario Fabricio

**Tutor:** Ing. Mg. Aldas Salazar, Darwin Santiago

Ambato-Ecuador

2018

## **APROBACIÓN DEL TUTOR**

Yo, Ing. Mg. Darwin Santiago Aldas Salazar, con cédula de identidad No. 180394776-9, en mi calidad de Tutor del proyecto de investigación sobre el tema: **“EL COSTO SOCIAL DE LOS ACCIDENTES GENERADOS POR EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE AMBATO”**, desarrollado por Mario Fabricio Agurto Guerrero, de la Carrera de Economía, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos, tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

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

Ambato, Octubre 2018.

**TUTOR**

  
.....  
Ing. Mg. Darwin Santiago Aldas Salazar  
C.I. 180394776-9

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA**

Yo, Mario Fabricio Agurto Guerrero, con cédula de identidad No. 180444676-1, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto de investigación, bajo el tema: **“EL COSTO SOCIAL DE LOS ACCIDENTES GENERADOS POR EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE AMBATO”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos, conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autor de este Proyecto de Investigación.

Ambato, Octubre 2018.

## **AUTOR**



.....  
Mario Fabricio Agurto Guerrero  
C.I. 180444676-1

## **CESIÓN DE DERECHOS**

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

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

Ambato, Octubre 2018.

## **AUTOR**



.....  
Mario Fabricio Agurto Guerrero  
C.I. 180444676-1

## **APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO**


El Tribunal de Grado, aprueba el proyecto de investigación, sobre el tema: **“EL COSTO SOCIAL DE LOS ACCIDENTES GENERADOS POR EL TRASPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE AMBATO”**, elaborado por Mario Fabricio Agurto Guerrero, estudiante de la carrera de Economía, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, Octubre 2018.



---

Eco. Mg. Diego Proaño  
**PRESIDENTE**



---

Dr. César Mayorga Abril  
**MIEMBRO CALIFICADOR**



---

Eco. Emanuel Flores  
**MIEMBRO CALIFICADOR**

## **DEDICATORIA**

Esta investigación se la dedico a Dios por haberme dotado de sabiduría y darme la oportunidad de seguir con mis estudios, también se la dedico a mis Padres, hermanos y todas las personas que tiene un lugar y espacio en mi vida y me han brindado su apoyo a lo largo de los años de una u otra manera me ayudado a seguir creciendo personalmente e intelectualmente.

**Mario Fabricio Agurto Guerrero**

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco sinceramente a mi Padre, Madre y Hermano por el apoyo y sacrificio que realizaron para poder cumplir mi formación académica de Economista, a mi Tutor de tesis Ing. Mg. Darwin Aldas por su paciencia y su comprensión al momento de guiarme en la investigación, también agradezco al grupo de investigación por su orientación y apoyo en el progreso de este trabajo investigativo.

**Mario Fabricio Agurto Guerrero**

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

**TEMA:** “EL COSTO SOCIAL DE LOS ACCIDENTES GENERADOS POR EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE AMBATO”

**AUTOR:** Mario Fabricio Agurto Guerrero

**TUTOR:** Ing. Mg. Darwin Santiago Aldas Salazar

**FECHA:** Octubre 2018

**RESUMEN EJECUTIVO**

El presente proyecto de investigación analizó el coste social que genera los accidentes de tránsito ocasionado por el transporte público urbano en la ciudad de Ambato.

Inicialmente se identificó que 72.727 personas usan a diario el transporte público urbano, para movilizarse de un lugar a otro, para lo cual la ciudadanía Ambateña cuenta con 396 unidades disponibles de diferentes cooperativas (Unión, Vía Flores, Jerpazsol, Tungurahua, Libertadores) en diferentes rutas desde las 6 am hasta las 7pm.

Posteriormente se identificó a través de la encuesta realizada a una determinada muestra de usuarios las variables pertinentes que intervienen en los accidentes de tránsito, para el cálculo del coste social.

Consecutivamente tomando en cuenta las variables identificadas se procedió aplicar dos modelos que permitan cuantificar el costo social, económico, de forma cualitativa (Modelo de Valoración Contingente) y cuantitativa (Modelo de costo de Externalidades), donde finalmente se obtuvo de forma cualitativa que el costo social por accidente de tránsito provocado por el transporte urbano en la ciudad de Ambato es alto, y de forma cuantitativa se determinó que el costo social económico es de 60.218,14 USD

**PALABRAS DESCRIPTORAS:** USUARIOS, TRANSPORTE, ACCIDENTES, EXTERNALIDADES, COSTO.



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

**TOPIC:** “THE SOCIAL COST OF THE ACCIDENTS GENERATED BY URBAN TRANSPORT IN THE CITY OF AMBATO”.

**AUTHOR:** Mario Fabricio Agurto Guerrero

**TUTOR:** Ing. Mg. Darwin Santiago Aldas Salazar

**DATE:** October 2018

**ABSTRACT**

The present research project analyzed the social cost generated by traffic accidents caused by urban public transport in the city of Ambato.

Initially it was identified that 72.727 people use urban public transport every day, to move from one place to another, for which Ambateña citizens have 396 units available from different cooperatives (Unión, Vía Flores, Jerpazsol, Tungurahua, Libertadores) in different routes from 6 am to 7pm.

Subsequently, the relevant variables involved in traffic accidents were identified through the survey carried out to a certain sample of users, in order to calculate the social cost.

Consecutively, taking into account the identified variables, two models were applied to quantify the social, economic cost, qualitatively (Contingent Valuation Model) and quantitative (Cost of Externalities Model), where the cost was finally obtained qualitatively. Social accident caused by urban transport in the city of Ambato is high, and quantitatively determined that the economic social cost is 60.218.14 USD.

**DESCRIPTIVE WORDS:** USERS, TRANSPORTATION, ACCIDENTS, EXTERNALITIES, COST.

## ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
<b>PÁGINAS PRELIMINARES</b>	
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	iii
CESIÓN DE DERECHOS.....	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO .....	v
DEDICATORIA .....	vi
AGRADECIMIENTO .....	vii
RESUMEN EJECUTIVO .....	viii
ABSTRACT.....	ix
ÍNDICE GENERAL .....	x
ÍNDICE DE TABLAS .....	xiii
ÍNDICE DE FIGURAS .....	xv
INTRODUCCIÓN .....	2
CAPITULO I .....	3
1. Análisis y descripción del problema de investigación .....	3
1.1 Tema .....	3
1.2 Contextualización .....	3
1.2.1 Contextualización Macro.....	3
1.2.2 Contextualización Meso .....	5
1.2.3 Contextualización Micro .....	7
1.3 Árbol de problemas .....	8
1.3.1 Análisis Crítico .....	9
1.3.2 Prognosis .....	9
1.3.3 Formulación del problema .....	9
1.3.4 Delimitación de la investigación .....	10
1.4 Justificación.....	10

1.5 Objetivos .....	11
1.5.1 Objetivo General .....	11
1.5.2 Objetivo Especifico .....	11
CAPÍTULO II.....	12
2 Marco Teórico .....	12
2.1 Antecedentes Investigativos .....	12
2.2 Fundamentación Filosófica .....	16
2.3 Fundamentación Legal.....	17
2.4 Categoría Fundamentales.....	19
2.4.1 Desarrollo de la fundamentación teórica de la variable Independiente.....	22
2.4.1.1 Plan de movilidad y transporte público urbano.....	22
2.4.1.2 Sistema de Transporte Público .....	22
2.4.1.3 Transporte público urbano .....	23
2.4.2 Desarrollo de la fundamentación teórica de la variable Dependiente .....	30
2.4.2.1 Seguridad vial y salud publica.....	30
2.4.2.2 Accidentes de tránsito.....	30
2.4.2.3 Costo social de los accidentes .....	31
2.5 Hipótesis .....	37
2.6 Señalamiento de variables .....	37
2.6.1 Variable Independiente .....	37
2.6.2 Variable Dependiente.....	37
CAPÍTULO III.....	38
3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN .....	38
3.1 Enfoque .....	38
3.2 Modalidad básica de la investigación .....	38
3.3 Nivel o tipo de la investigación .....	38
3.4 Población y muestra .....	39
3.4.1 Población .....	39
3.5 Operacionalización de Variables .....	44
3.5.1 Operacionalización de la variable Independiente: Transporte Urbano (buses).....	44

3.5.2 Operacionalización de la variable Dependiente: Costo social.....	45
3.6 Técnicas e Instrumentos .....	46
3.7 Plan de recolección de información .....	47
CAPÍTULO IV .....	49
4. ANÁLISIS DE RESULTADOS .....	49
4.1 Encuestas.....	50
4.1.1 Encuesta dirigida a los transportistas .....	50
4.1.2 Encuesta dirigida a los Usuarios del transporte urbano.....	66
4.2 Aplicación de los modelos de costos sociales.....	84
4.2.1 análisis mediante el modelo de valoración de contingencia (MVC) .....	84
4.2.2 Cálculo de costos sociales mediante el modelo Costo de Externalidades ....	86
4.3 Verificación de la Hipótesis .....	94
CAPÍTULO V.....	98
5. Conclusiones y Recomendaciones.....	98
5.1 Conclusiones .....	98
5.2 Recomendaciones .....	99
BIBLIOGRAFÍA.....	100
ANEXOS .....	107

## ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
<b>Tabla 1:</b> Requerimientos técnicos del transporte Público Urbano .....	27
<b>Tabla 2:</b> Modelo costo social .....	35
<b>Tabla 3:</b> Población de los transportistas del transporte público urbano (buses) ..	39
<b>Tabla 4:</b> Población de los usuarios del transporte público urbano (buses) .....	40
<b>Tabla 5:</b> detalle de la muestra de los transportistas.....	42
<b>Tabla 6:</b> Detalle de la muestra de los usuarios del transporte urbano (buses) .....	43
<b>Tabla 7:</b> Variable Independiente: Transporte Urbano (buses) .....	44
<b>Tabla 8:</b> Variable Dependiente: Costo social de los accidentes de tránsito.....	45
<b>Tabla 9:</b> Aceptabilidad de alfa de crombatch.....	46
<b>Tabla 10:</b> Plan de recolección de información.....	47
<b>Tabla 11:</b> Caso usuarios- Resumen de Procesamiento de casos .....	49
<b>Tabla 12:</b> Análisis de fiabilidad - Usuarios.....	49
<b>Tabla 13:</b> Caso transportistas – Resumen de procesamiento de casos.....	49
<b>Tabla 14:</b> Análisis de fiabilidad – Transportistas.....	49
<b>Tabla 15:</b> Género.....	50
<b>Tabla 16:</b> Edad .....	51
<b>Tabla 17:</b> Estado Civil .....	52
<b>Tabla 18:</b> Nacionalidad .....	53
<b>Tabla 19:</b> Nivel de instrucción .....	54
<b>Tabla 20:</b> Tiempo de trabajo como chofer .....	55
<b>Tabla 21:</b> Horas que labora diariamente .....	56
<b>Tabla 22:</b> Tiempo de las revisiones vehiculares .....	57
<b>Tabla 23:</b> Frecuencia que percibe accidentes de tránsito a terceros .....	58
<b>Tabla 24:</b> Factores que inciden en la ocurrencia de accidentes de tránsito.....	59
<b>Tabla 25:</b> Rango de importancia de las medidas preventivas .....	60
<b>Tabla 26:</b> Aseguradora que tiene .....	61
<b>Tabla 27:</b> Aseguradora con prioridad para su atención.....	62
<b>Tabla 28:</b> Jornadas en las que se perciben mayor cantidad de accidentes .....	63

<b>Tabla 29:</b> Gastos en daños personales en un accidente de tránsito .....	64
<b>Tabla 30:</b> Cuanto dejo de percibir en sus ingresos económicos .....	65
<b>Tabla 31:</b> Genero.....	66
<b>Tabla 32:</b> Edad .....	67
<b>Tabla 33:</b> Estado civil .....	68
<b>Tabla 34:</b> Nacionalidad .....	69
<b>Tabla 35:</b> Ocupación .....	70
<b>Tabla 36:</b> Educación.....	71
<b>Tabla 37:</b> Frecuencia de uso.....	72
<b>Tabla 38:</b> Transporte urbano seguro/inseguro .....	73
<b>Tabla 39:</b> Principal causante de los accidentes .....	74
<b>Tabla 40:</b> Ha tenido algún accidente provocado por el transporte urbano (buses) .....	75
<b>Tabla 41:</b> Recomendación utilizar el transporte urbano (buses).....	76
<b>Tabla 42:</b> Ha sido testigo de un accidente provocado por los buses urbanos .....	77
<b>Tabla 43:</b> Nombre de la aseguradora .....	78
<b>Tabla 44:</b> Casa de salud que le gustaría asistir.....	79
<b>Tabla 45:</b> Cuanto estaría dispuesto a pagar por un buen servicio .....	80
<b>Tabla 46:</b> Impuesto municipal.....	81
<b>Tabla 47:</b> Gastos en daños personales.....	82
<b>Tabla 48:</b> Dejo de percibir en sus ingresos económicos .....	83
<b>Tabla 49:</b> Elementos del costo social de los accidentes de transporte .....	84
<b>Tabla 50:</b> Modelo de Valoración Contingente .....	85
<b>Tabla 51:</b> Costo de víctimas.....	87
<b>Tabla 52:</b> Costo de víctimas no mortales .....	88
<b>Tabla 53:</b> Pérdida de producción futura de las víctimas mortales .....	89
<b>Tabla 54:</b> Costo de los servicios funerarios .....	90
<b>Tabla 55:</b> Costo de daños morales de víctimas mortales .....	91
<b>Tabla 56:</b> Costo en daños morales en víctimas heridas .....	92
<b>Tabla 57:</b> Costo del sistema de transporte .....	92
<b>Tabla 58:</b> Costo Administrativo y de gestión de seguros .....	93
<b>Tabla 59:</b> Costo Social Total.....	94
<b>Tabla 60:</b> Prueba de Normalidad .....	95

<b>Tabla 61:</b> Costo Social Total.....	96
<b>Tabla 62:</b> Chi cuadrado .....	97

## ÍNDICE DE FIGURAS

### CONTENIDO PÁGINA

<b>Figura 1:</b> Árbol de Problemas .....	8
<b>Figura 2:</b> Categorías Fundamentales.....	19
<b>Figura 3:</b> Constelación de ideas variable Independiente .....	20
<b>Figura 4:</b> Constelación de ideas variable Dependiente.....	21
<b>Figura 5:</b> Derecho de vía.....	23
<b>Figura 6:</b> Tipos de Rutas .....	26
<b>Figura 7:</b> Género .....	50
<b>Figura 8:</b> Edad.....	51
<b>Figura 9:</b> Estado Civil .....	52
<b>Figura 10:</b> Nacionalidad.....	53
<b>Figura 11:</b> Nivel de instrucción .....	54
<b>Figura 12:</b> Tiempo de trabajo como chofer .....	55
<b>Figura 13:</b> Horas que labora diariamente.....	56
<b>Figura 14:</b> Tiempo de las revisiones vehiculares.....	57
<b>Figura 15:</b> Frecuencia que percibe accidentes de tránsito a terceros.....	58
<b>Figura 16:</b> Factores que inciden en la ocurrencia de accidentes de tránsito .....	59
<b>Figura 17:</b> Rango de importancia de las medidas preventivas.....	60
<b>Figura 18:</b> Aseguradora que tiene .....	61
<b>Figura 19:</b> Aseguradora con prioridad para su atención .....	62
<b>Figura 20:</b> Jornadas en las que se perciben mayor cantidad de accidentes.....	63
<b>Figura 21:</b> Gastos en daños personales en un accidente de tránsito .....	64
<b>Figura 22:</b> Cuanto dejo de percibir en sus ingresos económicos .....	65
<b>Figura 23:</b> Genero .....	66
<b>Figura 24:</b> Edad.....	67
<b>Figura 25:</b> Estado civil.....	68
<b>Figura 26:</b> Nacionalidad.....	69

<b>Figura 27:</b> Ocupación.....	70
<b>Figura 28:</b> Educación .....	71
<b>Figura 29:</b> Frecuencia de uso .....	72
<b>Figura 30:</b> Transporte urbano seguro/inseguro .....	73
<b>Figura 31:</b> Principal causante de los accidentes.....	74
<b>Figura 32:</b> Ha tenido algún accidente provocado por el transporte urbano (buses) .....	75
<b>Figura 33:</b> Recomienda utilizar el transporte urbano (buses) .....	76
<b>Figura 34:</b> Ha sido testigo de un accidente provocado por los buses urbanos.....	77
<b>Figura 35:</b> Nombre de la aseguradora.....	78
<b>Figura 36:</b> Casa de salud que le gustaría asistir .....	79
<b>Figura 37:</b> Cuanto estaría dispuesto a pagar por un buen servicio .....	80
<b>Figura 38:</b> Impuesto municipal .....	81
<b>Figura 39:</b> Gastos en daños personales .....	82
<b>Figura 40:</b> Dejo de percibir en sus ingresos económicos.....	83
<b>Figura 41:</b> Representación Chi-Cuadrado .....	97



## INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de investigación tiene como objetivo analizar el coste social económico de los accidentes de tránsito ocasionado por el transporte urbano en la ciudad de Ambato, se desarrolla el tema cinco capítulos:

**Capítulo I**, denominado “Análisis y descripción del problema de investigación” consta de contextualización, el cual permitió tener un conocimiento del problema a nivel macro, meso y micro; además se desarrolló un árbol de problemas con sus respectivas causas y efectos, consecutivamente se justificó, y, finalmente se plantean los objetivos general y específicos.

**Capítulo II**, también conocido como Marco Teórico en donde se detalló los antecedentes investigativos, que son trabajos similares relacionados con las variables de investigación, posteriormente se plantea también la fundamentación científica de las variables detallando inicialmente las categorías fundamentales, la subordinación, para proceder a la conceptualización de las mismas en base al criterio de varios autores expertos en costo social económico de los accidentes de tránsito y transporte urbano, finalmente se definió la hipótesis a comprobarse.

**Capítulo III**, Metodología de la investigación, se sustenta el enfoque, la modalidad y los tipos de investigación, posteriormente se desarrolló la operacionalización de las variables, consecutivamente se identificó la población y la muestra.

**Capítulo IV**, Análisis de Resultados se presentan los datos estadísticos obtenidos de la encuesta aplicada, los cuales se analizan e interpretan en base a los resultados mayoritarios, buscando la relación entre las variables, determinando que el costo social económico es cuali-cuantitativamente alta.

**Capítulo V**, Conclusiones y Recomendaciones, comprende las respectivas conclusiones y recomendaciones obtenidas en la presente investigación en base a los objetivos planteados.

## **CAPITULO I**

### **1. Análisis y descripción del problema de investigación**

#### **1.1 Tema**

“El costo social de los accidentes generados por el transporte urbano en la ciudad de Ambato”

#### **1.2 Contextualización**

##### **1.2.1 Contextualización Macro**

En la actualidad a nivel mundial, el transporte urbano es el medio más usado por los estratos de menores ingresos en las zonas urbanas, fue creado con la finalidad de movilizar a las personas de un lugar a otro, de una forma segura, integra, eficiente, moderna, a un precio accesible al ser subsidiada por un Estado. Pero con el incremento acelerado de la población, el incremento del transporte privado, el transporte urbano se ha visto en la necesidad utilizar estrategias empíricas para lograr satisfacer las necesidades de los usuarios como llegar en menos tiempo a las paradas señaladas, no dejar una sola persona sin recoger en las calles de la trayectoria señalada, entre otros. Dichas estrategias empíricas repercuten directamente en la presencia de grandes accidentes que han puesto en peligro la vida y la salud de la población, por el exceso de personas y de la velocidad.(Maino & Muñoz, 2010)

De acuerdo con la Organización Mundial de la salud (OMS), las cifras de los accidentes de tránsito en el mundo son alarmantes, ya que se ha convertido en una epidemia incontrolable. La razón se debe a que dejan secuelas en millones de familias, convirtiéndose en un problema de salud pública que se sale de las manos de las autoridades, gobiernos y ciudadanos. Según las cifras arrojadas por OMS sobre la situación actual de la seguridad vial, se aprecia que el punto más alto son personas que sufren traumatismos no mortales (heridas) a causa de los accidentes de tránsito, mientras que el punto más bajo son muertes que provocan los accidentes

de tránsito debido a las diferentes causas provocadas. Cabe recalcar que los accidentes de tránsito frecuentemente se suscitan en países con ingresos bajos y medios.

Los accidentes de tránsito generan pérdidas valoradas en 518 mil millones de dólares, los mismos que les llegan a costar a los gobiernos entre 1 y 3% del Producto Interno Bruto (PIB). Estos costos económicos se genera por: las víctimas mortales, los traumatismos y las discapacidades ocasionadas por los accidentes de tránsito.(Vargas, 2012)

Las cifras que dejan de los accidentes de tránsito en el mundo son 1,2% personas muertas y de 20 a 50% con traumatismo es decir personas lesionadas.

Who en su investigación afirma lo siguiente:

El transporte público/urbano está saturado e inseguro contribuyendo a los traumatismos y las víctimas mortales por accidentes de tránsito, en especial en países con ingresos medianos y bajos. La elección de la manera de transportarse generalmente está relacionada con la condición socioeconómica; así, los que tienen una buena posición económica evitan el uso del transporte público urbano, ya que los consideran un medio de transporte inseguro y no reglamentado. Un estudio efectuado en Kenia revela que los autobuses y autos son los vehículos implicados con mayor frecuencia en los siniestros mortales y que los pasajeros de éstos representan del total de víctimas mortales un 38%. Esto se debe en parte a la desregulación del mercado del transporte público, sin una reglamentación simultánea en concepto de seguridad. En Sri Lanka, por ejemplo, los autobuses de transporte público/urbano son propiedad del Estado o bien de titularidad privada, y hay estudios que señalan un riesgo mayor asociado a los viajes en autobuses privados. El Ministerio de Transporte se encarga del mantenimiento/normativa enfocados garantizar la seguridad de los autobuses estatales, mientras que la reglamentación se encarga del servicio paralelo a los de los autobuses públicos operado privadamente, siendo menos estricta. Por ejemplo, casi no existen restricciones acerca de la idoneidad de los conductores o el tipo de mantenimiento que deben realizar a los vehículos de transporte público operados de forma privada.(Who, 2015)

El transporte urbano es considerado como un medio inseguro, utilizado comúnmente por las personas que tienen ingresos bajos y medios.

Aunque la liberalización del mercado de transporte público/urbano puede aumentar la cantidad de vehículos, la protección de la seguridad pública debe ser una característica esencial del presente mercado. No debe permitir el incremento de los beneficios hasta el punto que suponga una reducción de las normas de seguridad.

Por ejemplo en la Región de Asia Sudoriental, los usuarios vulnerables de las vías de tránsito representan el 80% de las víctimas mortales ocurridas en la vía pública en Tailandia, mientras que en la vecina Birmania la cifra es del 51%. En Colombia, Perú, Guatemala más del 70% de las víctimas mortales, resultan ser usuarios vulnerables de las vías de tránsito, mientras que en otros países de la región como la República Dominicana, Honduras o los Estados Unidos la proporción es considerablemente más baja menor del 25%.

Los accidentes provocados por el transporte urbano asido por el incumplimiento de las leyes ya que tan solo un 29% de los países tiene establecido el límite de velocidad en la ley de tránsito. El 38% de los países con ingresos bajos y el 54% con ingresos medios estipulan el uso obligatorio de seguridad tanto para los ocupantes del asiento delantero y trasero.(Who, 2015)

De acuerdo a Zúñiga(2010) el factor más importante que causa los accidentes en los transportes urbanos son: en un 80% el factor humano por falta de capacitación de los conductores, nulo control para entregar licencias de manejo, un 13% a la condición del vehículo y finalmente un 7% al entorno.

### **1.2.2 Contextualización Meso**

El transporte en el Ecuador tiene vínculos muy estrechos con el desarrollo económico. El crecimiento económico y la expansión en el sector del transporte van muy de la mano, pues los servicios del transporte público urbano son muy importantes para el desarrollo económico. Por ejemplo, el transporte público urbano, logra hacer posible el acceso a recursos, bienes, insumos, entre otros, que de otra forma sería difícil acceder ya sea por razones de distancia. Así, el transporte público privado contribuye en la diversificación y especialización de la economía. Se puede considerar al transporte como un motor que literalmente “mueve” la economía. En la economía ecuatoriana el sector “transporte y almacenamiento” representa aproximadamente un 7% del PIB.(Hubenthal, 2010)

En el 2018 en el Ecuador, se registró un total de 2062 siniestros, el 63,68% se registran en 2 provincias (Guayas y Pichincha) y el 36,31% en 22 provincias por causas similares. (Agencia Nacional de Tránsito, 2018).

Las causas de los siniestros de tránsito a nivel nacional del Ecuador en el mes de enero del 2018 son: 563 (27,30%) sucesos por choque lateral, 341 (16,54%) casos por atropello, 249 (12,08%) sucesos por estrellamiento; 248 (12,03)% casos por pérdida de pista; 203 (9,84%) por choque posterior; 115 (5,58%) por choque frontal; 106 (5,14%) por rozamiento/Roce; 63(3,06%) por caída de pasajero; 55 (2,67%) por volcamiento; el 49 (2,38%) casos por otros factores; un 42 (2,04%) sucesos por colisión y finalmente un 28 (1,36) casos a causa del arrollamiento.

En la actualidad se ha logrado disminuir el número de siniestros debido a las múltiples sanciones que ha establecido Dirección de Tránsito Nacional. Por ejemplo en enero del 2016hubo 3044 siniestros, en enero del 2017, se suscitaron 2429 siniestros y en enero del presente año ocurrieron 2060 siniestros, lo que significa que desde el año 2016 hasta la presente fecha existe una reducción de siniestros del 32,32%

Seguridad Vial en su investigación afirma que:

La consecuencia más trágica de todo accidente de tránsito es siempre el coste humano. No obstante, los costeos sociales asociados a los siniestros viales resultan muy preocupantes. María Seguí, directora de la Dirección General de Tráfico (DGT), señala que en el Ecuador, los 28.667 accidentes de tránsito que se producen anualmente en las carreteras provocan una pérdida del 2% del PIB nacional.

El 75% de los accidentes de tránsito urbano generalmente se producen en horarios como: 7:00de la mañana y las 8:00 de la noche, horario que las personas usan el transporte público urbano (buses) para trasladar de un lugar a otro como por ejemplo trabajo, clases. Estos datos reflejan la importancia de la jornada laboral en el número de accidentes.(Fundación Mapfre, 2014)

### 1.2.3 Contextualización Micro

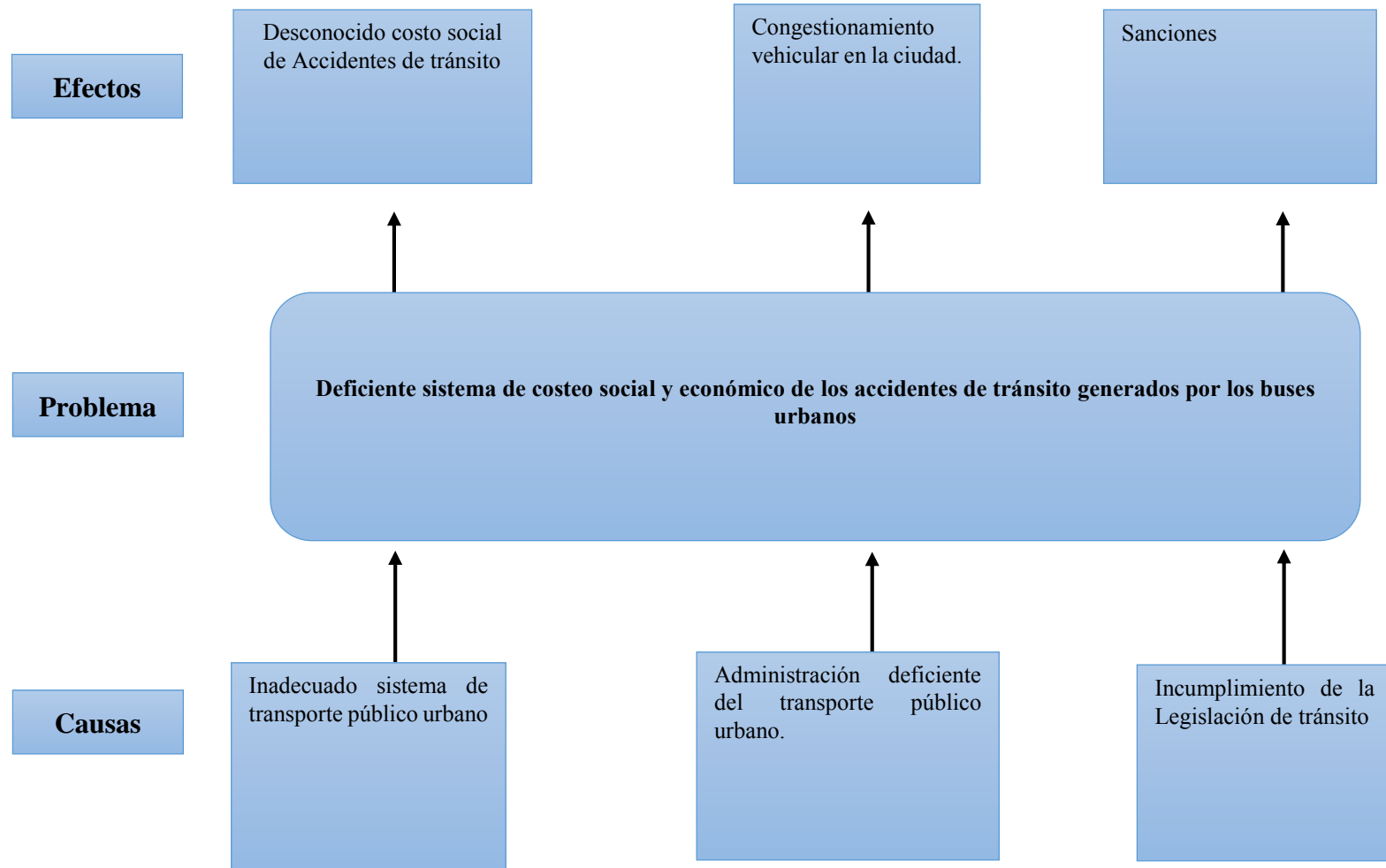
La ciudad de Ambato actualmente cuenta con 22 líneas de transporte público urbano (buses), las operadoras encargadas de prestar servicios son: 65 unidades de la cooperativa Libertadores; 145 unidades de la cooperativa de Tungurahua; 87 unidades de la cooperativa Unión Ambateña; 45 unidades de la cooperativa de transporte urbano Vía Flores y 55 unidades de la compañía Jerpazsol, dando un total de 396 unidades.

En la ciudad de Ambato de acuerdo a la Agencia Nacional de Tránsito (2016-2018) durante los dos años anteriores hasta la presente fecha se registraron los siguientes siniestros: en el año 2016 un total de 1233 siniestros que provocaron 68 muertes y 981 personas heridas, mientras que en el año 2017, se registró un total de 923 siniestros, que provocaron un total de 58 personas muertas y 609 personas heridas y finalmente en los dos primeros meses del presente año se registró un total de 145 siniestros con un total de 2 muertos y 98 personas lesionadas. Desde el año 2016 para el año 2017 hubo una disminución de siniestros de 25,14%, mientras que un 14,70% de disminución de número de muertos y finalmente un decremento del 10.57% en personas lesionadas. Como se puede apreciar en el anexo 1.

Los lugares donde comúnmente ocurren los accidentes de tránsito provocados por el transporte público urbano (buses) son los sectores con más afluencia de las personas, de acuerdo a la Agencia Nacional de Tránsito

Las causas más comunes para que hayan ocurrido dichos accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato son: exceso de velocidad, transporte inapropiado, negligencia del conductor, entre otros. Cada uno de estos siniestros genera un costo económico a los bomberos, a la policía, a los familiares, a las autoridades en general relacionado con un accidente de tránsito de la ciudad de Ambato. Lo que representa una pérdida del 7,16% del PIB del mercado laboral urbano. (Banco Cenral del Ecuador, 2017)

### 1.3 Árbol de problemas



**Figura 1:** Árbol de Problemas  
**Elaborado:** Mario Agurto

### **1.3.1 Análisis Crítico**

En la actualidad en la ciudad de Ambato es muy frecuente escuchar gran cantidad de accidentes que se producen día a día, que generan costos elevados al usuario a la familia, estado y a la sociedad en general. Producidas por las varias causas, que estas a su vez generan sus propios efectos.

El inadecuado sistema del transporte público urbano (buses) genera un desconocido costo social de accidentes de tránsito, debido a que los transportistas no conocen las normativas que regulen el buen funcionamiento y la planificación de un transporte sostenible también el sistema no dispone de una buena infraestructura para personas de tercera edad, discapacidad, cantidad permitida de pasajeros, etc.

La administración deficiente del transporte público urbano (buses) en cuanto a las rutas, paradas, desplazamiento de las vías, tiempo de demora en llegar a su destino, provocando un congestionamiento de vehículos en la ciudad de Ambato.

El incumplimiento de la Legislación de tránsito provoca sanciones debido al uso de celular a la hora de conducir, rebasar por carriles no permitidos, excesos de velocidad, exceso de pasajeros, el mal uso del cinturón de seguridad, entre otros.

### **1.3.2 Prognosis**

Al no existir una debida concientización de los conductores, usuarios del transporte público urbano (buses) de la ciudad de Ambato, seguirá ocurriendo los accidentes y por ende el impacto social será muy costoso, ya que se tendrá que transportar a los heridos -muertos a los hospitales por medio de las ambulancias, bomberos, la policía tendría que realizar las respectivas indagaciones, se presentarán diferentes costos enmarcando uno de los más relevantes: atención y tratamiento a los heridos, por lo que es necesario controlar dicha problemática.

### **1.3.3 Formulación del problema**

¿De qué manera incide el deficiente sistema de costeo social y económico de los accidentes generados por los buses urbanos?



### **1.3.4 Delimitación de la investigación**

**Campo:** Economía

**Área:** Costos Sociales

**Aspecto:** Accidentes de tránsito

#### **Delimitación Espacial**

La presente investigación se realizará en las cooperativas de transporte público urbano (buses) de la ciudad de Ambato

#### **Delimitación Temporal**

La presente investigación se realizará durante el 2017

#### **Unidades de observación**

Conductores -usuarios

### **1.4 Justificación**

La importancia del presente proyecto de investigación se fundamenta en la identificación de los costos sociales a causa de los accidentes de tránsito, provocados por el transporte público urbano de la ciudad de Ambato (buses).

Este estudio permitirá conocer los gastos que genera un accidente de tránsito ocasionado por el transporte público urbano (buses). Es decir conocer los gastos tangibles e intangibles para las personas involucradas en el accidente, para sus familiares y la sociedad, por medio de esta investigación se tratará de diseñar un sistema eficiente de transporte público urbano (buses) que permita al transportista conocer los costos reales de un accidente y por lo consiguiente concientizaren disminuir el número de accidentes de tránsito.

Los beneficiarios directos del presente proyecto de investigación serán los ciudadanos del cantón Ambato, los transportistas urbanos ya que logran estar libre de sanciones, multas, el GAD de Ambato y la Universidad debido a que utiliza el presente proyecto como una fuente bibliográfica.

Este proyecto será factible debido a que se cuenta con la información bibliográfica requerida, con la predisposición de los transportistas urbanos, así como también con un programa que permita diseñar un sistema de costeo y finalmente con las personas que conocen del tema.

## **1.5 Objetivos**

### **1.5.1 General**

Analizar el costo social de los accidentes generados por el transporte público urbano en la ciudad de Ambato.

### **1.5.2 Objetivo Especifico**

1. Determinar las características del sistema actual de transporte público urbano (buses) de la ciudad de Ambato.
2. Evaluar el impacto social de los accidentes de tránsito urbano (buses) de la ciudad de Ambato.
3. Desarrollar lineamientos que permitan controlar el deficiente costeo social y económico de los accidentes de tránsito generados por los buses urbanos.
4. Integrar los resultados de esta investigación al proyecto “Impacto socio ambiental de las externalidades del servicio de transporte urbano en Ambato. Modelo de Optimización”

## CAPÍTULO II

### 2 Marco Teórico

#### 2.1 Antecedentes Investigativos

Para el desarrollo del presente proyecto de investigación se tomaron en cuenta algunos trabajos investigativos referentes al Costo social de los accidentes generados por el transporte público urbano, los mismos que aportan en el desarrollo metodológico del presente trabajo investigativo y a la discusión de hallazgos que visualizan la realidad actual del costo social de los accidentes generados por el transporte público urbano y las implicaciones teóricas en el comportamiento real de las variables sujetas a estudio.

Trabajo investigativo de Márquez (2010) con el tema denominado “Metodología para valorar los costos externos de la accidentalidad en proyectos de transporte”, donde afirma que: 1) “el costo mundial de la accidentalidad de tránsito se estima en US\$518.000 millones anuales, de los cuales US\$65.000 millones corresponden a los países de ingresos bajos y medianos”; 2) "La accidentalidad de tránsito actualmente ocupa el noveno lugar como causa de muerte en el mundo entero y se espera que llegue al sexto lugar en el año 2020"; además, 3) "como la mayoría de las víctimas son jóvenes, la accidentalidad de tránsito se ha convertido en la segunda causa de reducción de la expectativa de vida en el mundo"; 4) "Entre los componentes determinantes de la accidentalidad de tránsito se encuentran los factores humanos: las condiciones meteorológicas; los factores ambientales; las condiciones de los vehículos; las características geométricas del trazado en planta y en perfil; la iluminación, visibilidad, superficie de rodadura, adherencia y características especiales de la vía respecto a los límites de velocidad; la composición del tránsito, y la congestión".

Además Márquez concluye que: a) “Se presentó y discutió una metodología general que permite mejorar la valoración de los costos externos de la accidentalidad de tránsito en la evaluación económica de proyectos de transporte”; b) “La construcción del marco teórico, en el cual se sustenta la metodología propuesta, precisó una revisión integral de los principales referentes internacionales existentes

sobre el tema. Se encuentra que para aplicar correctamente la metodología propuesta en Colombia se debe mejorar tanto la identificación de causas de la accidentalidad de tránsito como el registro de las estadísticas nacionales, en el sentido de expresar los índices de accidentalidad de tránsito en términos de vehículo-kilómetro, ya que el costo marginal de accidentes está asociado con la presencia de un vehículo-kilómetro adicional”.

Martínez, y otros(2015)es su estudio denominado “Accidentes de tránsito su impacto socioeconómico en la familia” afirman que: “el alcance del accidente de tránsito no solo se limita a los costes sociales en términos económicos y sanitarios, sino que también implica un gran dolor y sufrimiento a los familiares”; “Teniendo en cuenta la calidad de vida de las personas víctimas de los accidentes automovilísticos, las secuelas de mayor gravedad son aquellos traumatismos craneo en fálicos severos, amputaciones, ceguera, lesiones neurológicas, fracturas múltiples y las lesiones medulares ya que siempre ocasionan discapacidad de por vida”; “De acuerdo al Ministerio de Salud, un paciente grave le cuesta al Estado paraguay unos G 70millones en 1 año, en el Centro de Emergencias Médicas, fueron asistidos unos 6.000 pacientes graves por accidentes de tránsito. Entre todos, demandaron una inversión de G.300.000.000, en un lapso de cuatro meses. Un doliente en terapia intensiva cuesta al Estado G. 5.000.000 por día mientras que el promedio de estancia hospitalaria es de 16 días”.

En su estudio concluyen: a) “La estimación del impacto económico que generan los accidentes de tránsito en la economía del Paraguay es de 3% del PIB aproximadamente”; b) “Los años perdidos por muerte prematura es de 39.237 años. Calculando el lucro cesante vemos que las estimaciones llegan a USD 170.000.000 aproximadamente”; c) “La población más expuesta a los AT se encuentra en la franja etaria de 15 a 35 años y del sexo masculino que representa al 80% de los casos de acuerdo a los datos del Hospital del Trauma”.

Ricàrdez & Chias(2000) en su investigación denominada “La propensión a los accidentes de tránsito en municipios urbanos de México en 1990” aseveran que “el escaso conocimiento que se tiene de los accidentes de tránsito que ocurren en las zonas urbanas de México, como fenómeno social de nuestro tiempo, genera y

explica la actitud reactiva (más que preventiva) que tiene la comunidad en general ante estos eventos”; así, “los diversos actores que intervienen en las acciones se orientan a actividades emergentes y de rescate más que al estudio e interpretación conceptual que se requiere para prevenir los siniestros”; recalcan que “la característica del accidente de tránsito visto como error social radica en que todos estamos expuestos a padecerlo y sus resultados negativos se manifiestan no sólo como problema de salud pública (por los heridos y muertos que genera), sino también por las incidencias de carácter económico y social”, y finalmente asevera que “en este sentido y con base en la perspectiva sistémica, la movilidad de nuestros tiempos demanda requerimientos específicos para todo el sistema urbano nacional”.

Trabajo investigativo de Hernández (2006) manifiesta que “el modelo monocéntrico a los subcentrales reconoce la importancia del sistema de transporte en la definición de la estructura interna de las ciudades. Porque el centro se convertía en el nodo exportador que utilizaban las empresas para la salida de sus productos, a través de los medios disponibles lo que se conoce como «Horse-drawn wagons»”. “Los trabajadores se desplazaban de las áreas habitacionales al centro de trabajo, utilizando los tranvías, que tenían un patrón radial ya que confluían en el centro”. “Las economías de aglomeración ofrecían importantes beneficios a las industrias que requerían del contacto cara a cara. Bajo estos principios o supuestos el centro de la ciudad se convertía en el punto principal de toda el área metropolitana. El transporte facilita la separación de usos de suelo y la dispersión de la población”. “Un decremento en los costos de transporte tiene un impacto directo en la función de renta, además que se reducen los costos de traslado, el impacto principal es la descentralización del centro (Mills y Hamilton, 1993)”. “La reducción en los costos de transporte impacta a las ciudades expandiéndolas y fomentando su crecimiento. Los viajes se incrementan, una de las razones es la descentralización de la población y de los empleos, no existe un consenso si el tiempo de viaje en una ciudad concentrada aumenta o si el tiempo de viaje en una ciudad dispersa disminuye”.

Hernández en su estudio concluye: a) “El estudio de los accidentes de tránsito es pertinente desde la perspectiva del desarrollo”; b) “Las implicaciones de los

mismos sus consecuencias sociales y económicas- afectan el bienestar de la población, existe la idea que los costos que se generan por la atención impactan los presupuestos de los gobiernos, la pérdida de horas hombre en los trabajos, y sobre todo el impacto en las familias”; c) “Recordemos que los accidentes de tránsito son una causa de discapacidad temporal o permanente pero en ambos casos afecta la economía familiar, además de representar una causa de orfandad”.

Cesán (2012) en su estudio investigativo titulado “Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el periodo 2000-2004” señala que los accidentes producidos por el tránsito en la provincia de la pampa en los años 2000 – 2004, ocupa el primer lugar de las muertes por causas externas, convirtiéndose en un problema que genera un costo económico alto para el estado, para los involucrados, perjudicando el desarrollo de la provincia en mención. Además concluye: a) “Los accidentes de tránsito son mucho más frecuentes en la zona urbana en cualquier mes del año, pero las personas fallecen con mayor frecuencia en la zona rural”; b) “Los accidentes de tránsito son, en La Pampa, una realidad a la que asistimos cada vez más frecuentemente, se suceden casi como hechos ordinarios, dejando como consecuencia personas lesionadas, discapacitadas y/o muertas, pérdida de años de vida, destrucción de bienes materiales y pérdida de productividad, ruptura de las familias, imposibilidad de desarrollar el propio plan de vida, gran cantidad de fondos públicos y privados utilizados en la atención de las lesiones, de las secuelas emocionales y psicológicas pos trauma y en la rehabilitación de los lesionados”; c) “Por esto considero que esta tesis aporta conocimiento sobre los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa, contribuyendo a posibles tomas de decisiones que incluyan la posibilidad de usar un sistema de información integrado entre los organismos participantes y pensar en prevención (pautas para cada localidad y la provincia) como el conjunto de acciones y medios que tienen como objetivo la promoción, protección y recuperación de la salud individual y colectiva, no sólo por parte del sector salud, sino también por otros sectores e instituciones y por la comunidad”.

Best, Miranda, Huicho, & Paca(2009) en su trabajo investigativo denominado “Impacto Socio Económico de los accidentes de Tránsito” identifico los siguientes

resultados: a) “Los costos directos se encuentran constituidos por los costos de atención de salud, subdivididos según quién asume el gasto. De acuerdo a lo declarado por los entrevistados, se observa que en lo que es atención de salud la parte importante es asumida por el SOAT, seguida de familiares y la propia víctima del accidente de tránsito”; b) “En lo que respecta al gasto de atención de salud por haber estado hospitalizado, el SOAT sigue siendo el principal financiador de este gasto, seguido como en el caso de la atención de emergencia por los familiares del accidentado y la propia víctima del evento”; c) “En términos de la rehabilitación, los propios familiares y víctimas de los accidentes son los que asumen la mayor parte del gasto, siendo la participación del SOAT marginal al respecto. Al igual que otros que corresponde a dueños de los vehículos o quiénes asumen la responsabilidad del accidente”; d) “Durante la fase de rehabilitación, los gastos en los que incurren las personas víctimas son también importantes, conjuntamente con la participación de los familiares, representan al grueso del gasto de bolsillo en medicinas”.

La revista Tráfico y Tránsito (2015) en su análisis recalcan que “en el lado más tráfico de esas cifras, el número de víctimas mortales. Entonces la DGT registró 1.680 fallecidos. Además, se produjeron 89.419 accidentes de tráfico, 10.086 hospitalizados y 114.634 heridos leves”.

Según “se recoge en el informe de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la mayor parte del gasto fue destinado a los hospitalizados. Para ellos fueron casi 4.190 millones de euros. 3.140 millones fueron a parar a los heridos y en torno a 2.310 millones se destinaron a las víctimas mortales. Es interesante anotar que en este resumen de cifras no se incluyen los gastos producidos por los daños materiales a la propiedad privada”.

## **2.2 Fundamentación Filosófica**

La presente investigación se fundamenta en un paradigma Crítico Propositivo, de acuerdo al autor García(2013), crítico por que debate el modelo de cómo realizar la investigación de una forma lógica e instrumental.

Propositivo porque cuantifica el impacto social – económico de los accidentes de tránsito.

### **2.3 Fundamentación Legal**

Este proyecto se sustenta en los siguientes artículos mencionados a continuación.

#### **Constitución de la República del Ecuador 2008**

- ✓ Art. 394. “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”. (Ley Organica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2008)

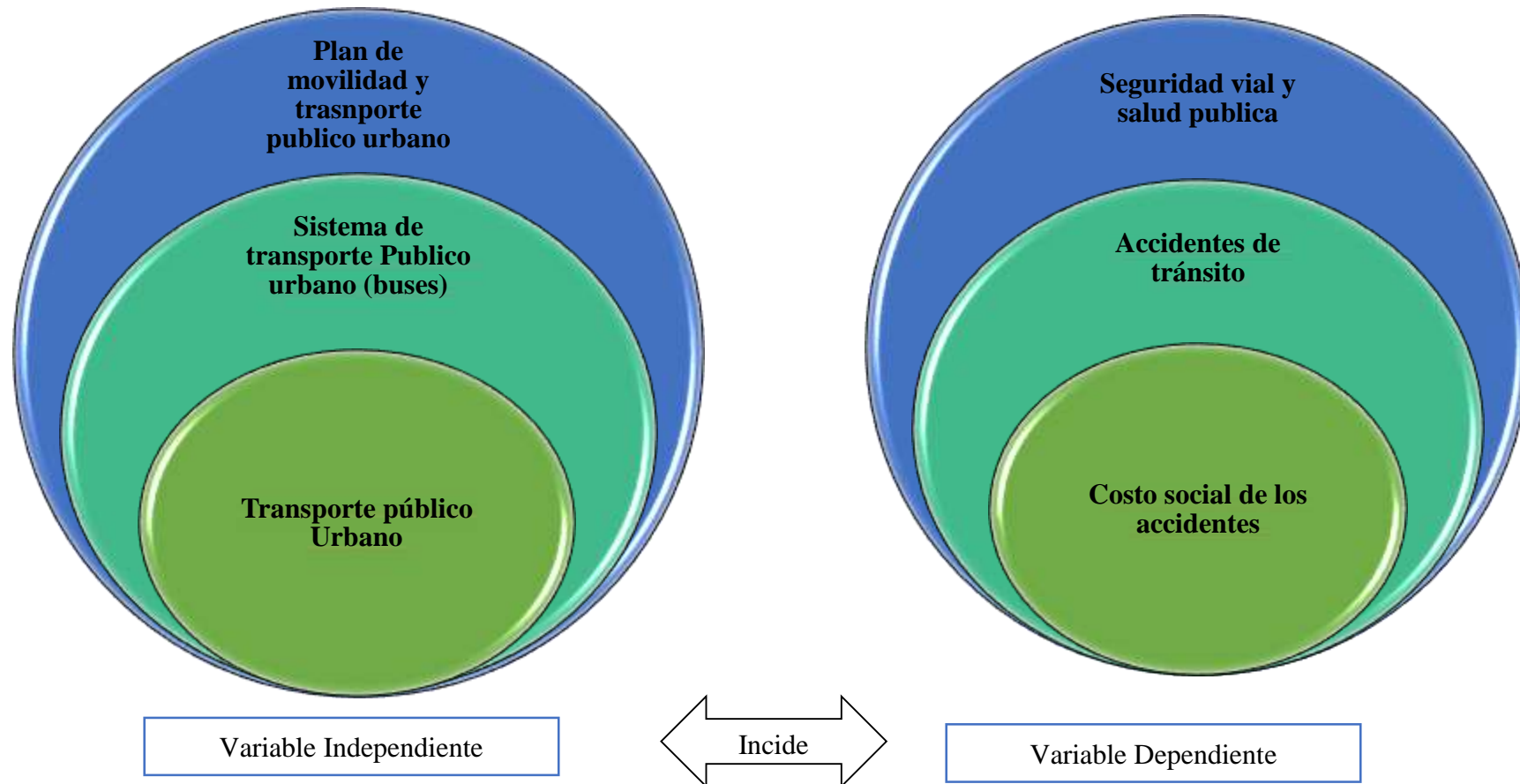
#### **Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

- ✓ Art. 5. “El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social”. (Ley organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2014)
- ✓ Art. 29, apartado 17. “Promover y mantener campañas masivas de educación, concienciación, prevención y capacitación en temas relacionados con la movilidad, tránsito, seguridad vial y medio ambiente y, editar y supervisar las publicaciones oficiales relacionadas con el sector”. (Ley organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2014)
- ✓ Art. 192, “del presente reglamento nos pronuncia sobre los límites máximos de velocidad vehicular permitido en las vías públicas, en este caso nos centraremos dentro del perímetro urbano, en vehículos livianos es de 50 k/h, en Vehículos de transporte público y comercial de pasajeros es de 40 k/h,



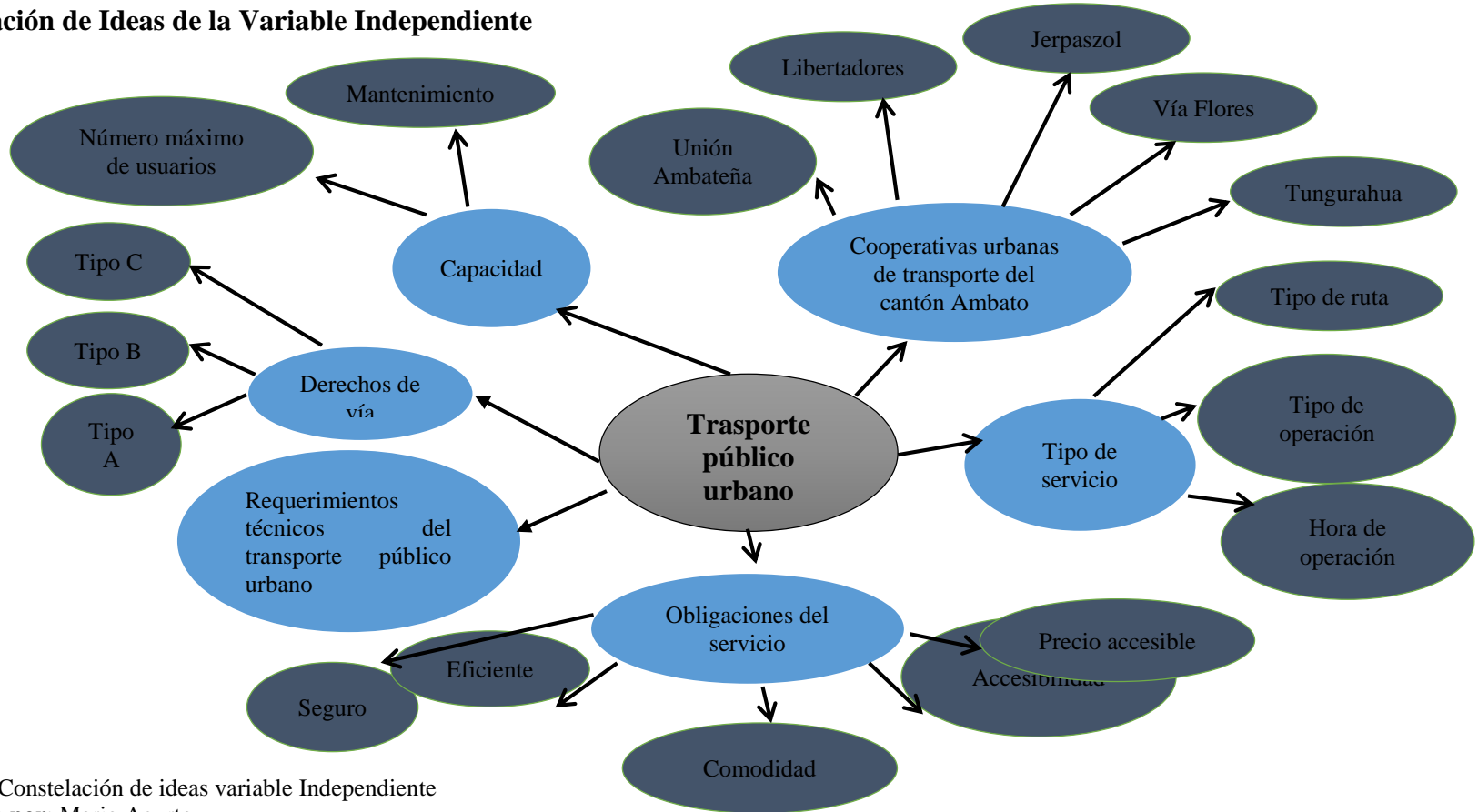
Vehículos de transporte de carga, en carretera es de 50k/h, Motocicletas y similares 20k/h”.

## 2.4 Categoría Fundamentales



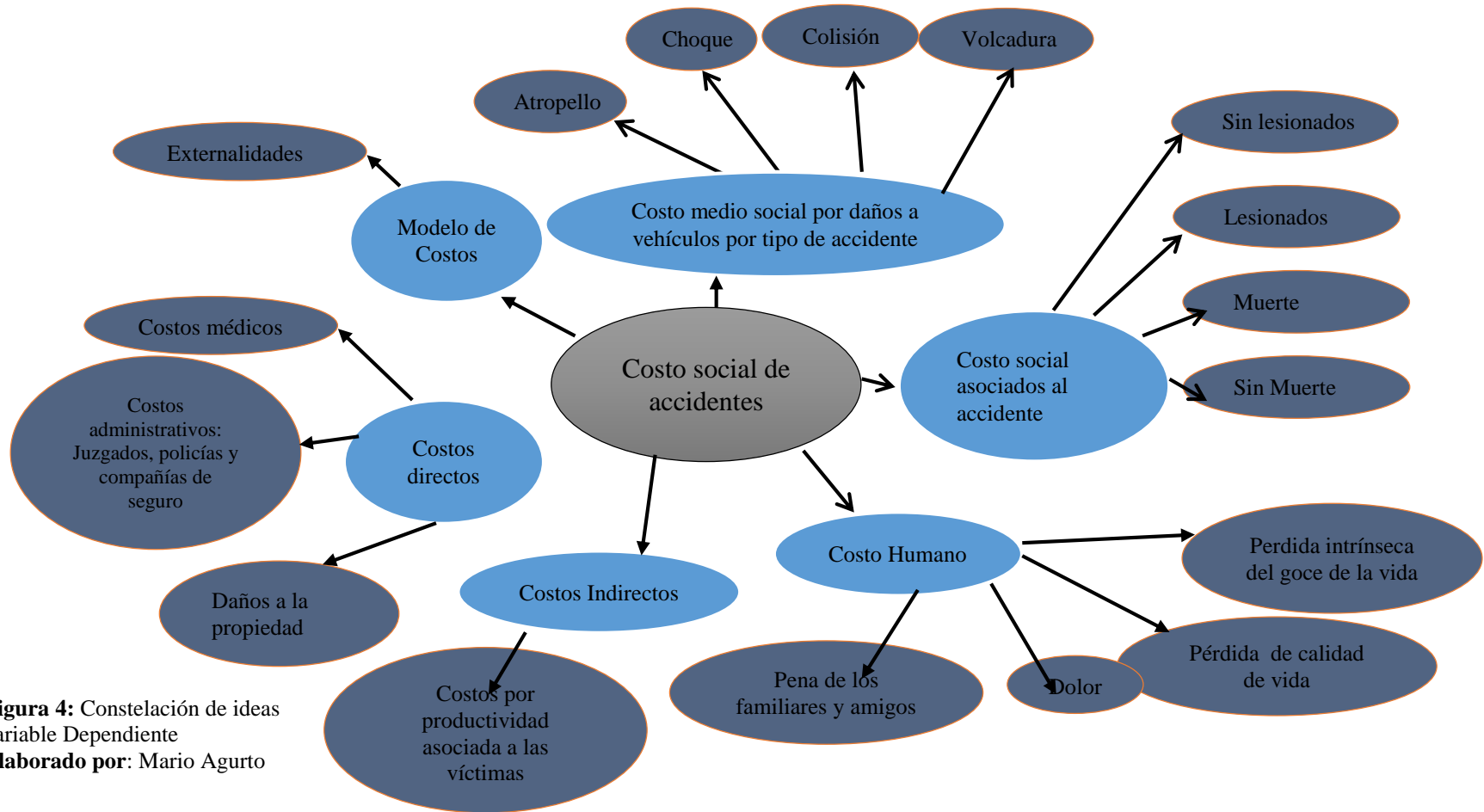
**Figura 2:** Categorías Fundamentales  
Elaborado por: Mario Agurto

**Constelación de Ideas de la Variable Independiente**



**Figura 3:** Constelación de ideas variable Independiente  
**Elaborado por:** Mario Agurto

### Constelación de Ideas de la Variable Dependiente



**Figura 4:** Constelación de ideas variable Dependiente  
**Elaborado por:** Mario Agurto

## **2.4.1 Desarrollo de la fundamentación teórica de la variable Independiente**

### **2.4.1.1 Plan de movilidad y transporte público urbano**

Es un conjunto de actuaciones que se enfoca en la forma apropiada de movilización dentro de una ciudad, es decir la circulación apropiada del transporte que hagan compatibles y que contribuya con el crecimiento económico, defensa del medio ambiente, cohesión social que garantice la mejora de calidad de vida de los ciudadanos.(Calaza, 2016)

Según Requena (2015)define como un enfoque en “mejorar y ampliar la accesibilidad del transporte público urbano para la población, especialmente para las personas mayores o con discapacidad física”, además el plan “promueve un cambio en la ciudad a raves del desarrollo de una red integrada de caminos, senderos para bicicletas y calles exclusivas para peatones que sean seguros, autónomos y cómodos”. Es decir un plan que utiliza estrategias para mejorar la viabilidad de todos sus ocupantes garantizando su seguridad.

### **2.4.1.2 Sistema de Transporte Público**

Son un conjunto de actividades, procedimientos encargadas de regular la circulación del transporte público con rutas y horarios predeterminados, que son utilizados por cualquier tipo de persona natural a cambio de un determinado valor. (Pastor, 2012)

Según Páez define el sistema de transporte público como:

“Un conjunto articulado de los diferentes medios de transporte de pasajeros existentes en una ciudad, barrio, sector, estructurado para prestar un determinado servicio de forma confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permite movilizar a sus usuarios con estándares de calidad, accesibilidad y cobertura en toda la ciudad”.(Paez, 2010)

El sistema de transporte público está conformado por un conjunto de transportes eficientes, confiables, seguros, cómodos, entre otros que contribuyen en la facilidad de movilización de las personas de un punto a otro, en un lapso de tiempo, por cierto valor.

### 2.4.1.3 Transporte público urbano

Los medios de transporte público urbano están conformados por medios de transporte de pasajeros pueden ser definidos de varias formas, siendo éstos interdependientes entre sí. Por ejemplo, un medio de transporte es clasificado de acuerdo a la función de la tecnología empleada, también se tomen en cuenta las características del derecho de vía y su tipo de operación. (Pastor, 2012)

El transporte público urbano de acuerdo con el autor Figueroa (2005) es un medio que permite el desplazamiento de las personas de un lugar a otro, dentro de la ciudad por un determinado valor y tiempo. El transporte público urbano está diseñado para disminuir la contaminación ambiental, debido a que se disminuirán el uso de los automóviles, motos, motonetas, para el traslado de los usuarios.

#### a) Derechos de vía

De acuerdo a la Dirección de Comunicación Social y Atención al Ciudadano (2012). Es la cantidad de la superficie/viabilidad de rodamiento destinada a circulación de las unidades de transporte (bus urbano), incluyendo el peatón. En la figura 5 se puede apreciar un derecho de vía.



Figura 5: Derecho de vía

Fuente: (Dirección de Comunicación Social y Atención al Ciudadano, 2012)

- ✓ **Derecho de vía tipo C:** “La superficie de rodamiento es usada entre varios medios de transporte. Razón por la cual se denomina operación con tránsito mixto. Esta operación incluye tratos preferenciales en toda la vía o en algunas partes de su desarrollo, incluyendo aquellas calles por donde se tienen acciones de preferencia hacia el transporte público urbano de pasajeros”. (Pastor, 2012)
- ✓ **Derecho de vía tipo B:** Existe una separación física longitudinal a través de elementos fijos, tales como barreras o guarniciones. Donde se suscitan los cruces de vehículos con otros vehículos así como con los peatones.
- ✓ **Derecho de vía tipo A:** Es la separación física a nivel longitudinal como vertical del derecho de vía, lo que permite evitar cualquier interferencia entre peatones y vehículos. Los mismos que pueden ser subterráneas, a nivel, elevadas y los casos más representativos son los sistemas de metro, las autopistas urbanas (transporte privado) y finalmente los sistemas de autobuses guiados de algunas ciudades, como de Reino Unido, Australia, Alemania.

#### **b) Obligaciones del servicio**

Los buses del transporte público urbano, es de carácter público por lo que tienen la obligación de prestar servicios a las personas que deseen utilizar, sin limitaciones, ni condiciones, de forma segura, cómoda, eficiente, a un precio accesible, entre otros.(Ley organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

- ✓ **Seguro:**“Derecho a recibir un trato correcto por parte de los transportistas de las cooperativas: Este está obligado a prestar un servicio libre de inseguridades (sin accidentes, sin robos, amenazas, intimidaciones, entre otros), atender las peticiones de ayuda en la entrega de información que sea solicitada por los usuarios, en asuntos relacionados estrictamente con el servicio”.(Consumoteca, 2010)

- ✓ **Eficiente:** Los transportistas tienen la obligación de contar con una apropiada infraestructura del transporte como por ejemplo asientos para personas especiales, embarazadas, información oportuna sobre la capacidad de los usuarios y devolver el valor del viaje en el caso de suspender, además tienen la obligación de respetar las paradas señaladas, el valor del pasaje, llevar bultos pequeños. (Consumoteca, 2010)
- ✓ **Comodidad:** Los usuarios tienen derecho a viajar en vehículos cómodos, higiénicos y seguros. (Ford, 2008)
- ✓ **Accesibilidad:** El transporte debe respetar y circular por las rutas señaladas por la agencia de tránsito. (Ford, 2008)
- ✓ **Precio accesible:** De acuerdo al Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, el precio que miles de ciudadanos deben pagar para viajar es de 0.30ctv. Pero las personas con discapacidad, personas de tercera edad, niños, estudiantes, tan solo deben pagar la mitad. (Cámara Interamericana de Transporte , 2015)

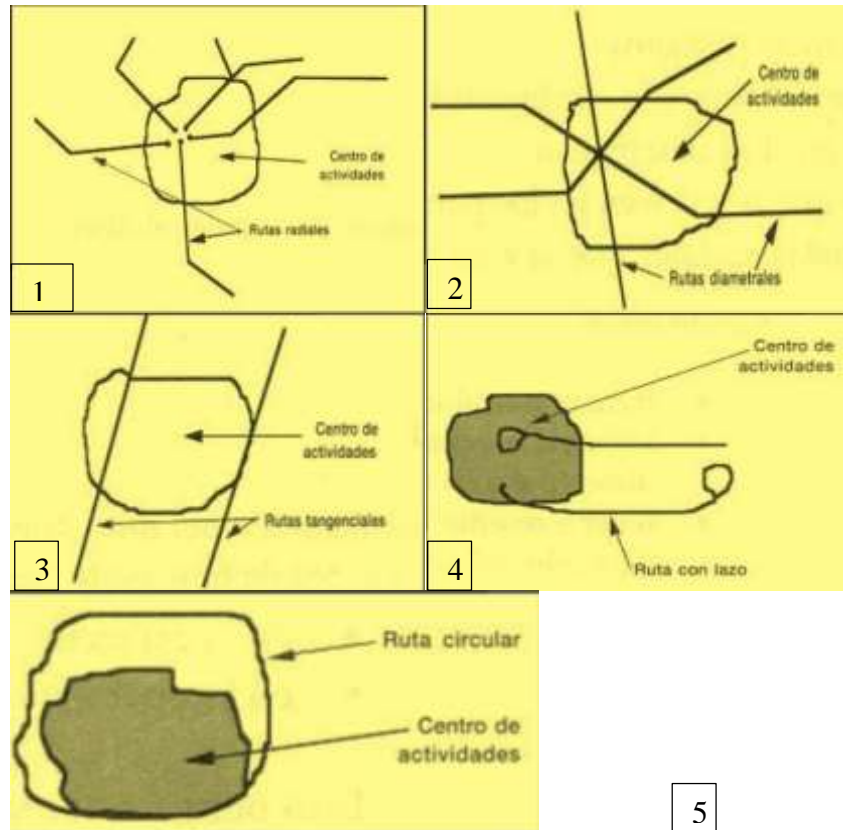
**c) Tipos de servicio**

- ✓ **Tipo de ruta:** existe 5 tipos de ruta:

- 1) Radiales,
- 2) Diametrales,
- 3) Tangencial,
- 4) Rutas con lazo en su externo,
- 5) Circulares.

Los diferentes tipos de ruta se visualizan en la figura 6.





**Figura 6:** Tipos de Rutas  
**Fuente:**(Martinez, Henry, 2015)

- ✓ **Tipo de operación: Servicios de paradas alternadas:** Las paradas a lo largo del trayecto se alternan con la intención de acelerar la prestación misma del servicio de transporte público.(Pastor, 2012)

**Servicio expreso:** Se enfoca en lograr velocidades comerciales altas, a través del espaciamiento de las paradas por a lo alto del promedio del sistema.

**Servicios especiales:** Se da cuando operan en el transcurso de algún evento, en emergencia o simplemente cuando son contratados para un determinado viaje.

**Servicios escolares:** Este tipo de servicio se produce durante el período escolar (horarios fijos, recorridos determinados).

- ✓ **Hora de operación: Horario regular:** La mayoría de las rutas que conforman el sistema de transporte público urbano en la ciudad es de 05:h00

am a 7.30 pm, esto depende de la alta demanda que exista del servicio.(Gutiérrez, 2010)

**Horario punta:** Prestación del servicio de transporte público urbano cada 5 minutos, por la alta demanda de usuarios, por lo general se presenta en fechas festivas de la ciudad o algún acontecimiento importante. (Gutiérrez, 2010)






#### d) Capacidad

- ✓ **Número máximo de usuarios:** Depende de la capacidad del motor y el espacio del chasis, por lo general mínimo 61 pasajeros.
- ✓ **Mantenimiento:** El mantenimiento se desarrolla de acuerdo al kilometraje recorrido por el transporte público, tipo de aceite utilizado.







#### e) Requerimiento técnico de un transporte público urbano

Los requerimientos técnicos en el Ecuador para el transporte público Urbano se visualizan en la tabla 1:

**Tabla 1:** Requerimientos técnicos del transporte Público Urbano

Imagen	Especificación	Descripción
	“Ubicación del motor”.	Posterior o Frontal avanzado.
	“Potencia del Motor”.	No se establece ningún valor.
	“Tipos de frenos”.	Freno de servicio accionamiento Neumático más freno de parqueo de accionamiento neumático independiente más un freno auxiliar.
	“Cantidad, tipo y material de los asientos y espacio requerido entre ellos”.	Depende de la capacidad y espacio del chasis, mínimo 61 pasajeros (20% mínimo de asientos) asientos de material duro, resistente y de fácil limpieza, distancia entre asientos 680m.
	“Tipo, tamaño y material de la carrocería”.	Depende de diseño de fabricante y cumplimiento de NTE INEN 1323.
	“Tamaño, grosor y material de ventanas”.	Tamaño: límites establecidos en RTE INEN 038, espesor mínimo 4mm según NTE INEN 1669, material de ventanas: material de estructura (generalmente de aluminio o acero) y vidrio. Todos los vidrios son usados dentro de una unidad deben con la NTE INEN 1669.

## Continúa

	“Pasamanos para sujetarse”.	Red de asideros internos, verticales y colgantes, además de los ubicados en los accesos y salidas del vehículo.
	“Ubicación y tamaño de salidas de emergencia”.	Según la Norma Inen 1323 debe tener mínimo 8 salidas de emergencia debidamente señaladas, 3 ventanas al lado izquierdo no contiguas y 2 al lado derecho no contiguas, según dimensiones mínimas de la ventana, tener dispositivos de explosión o fragmentación, 3 escotillas ubicadas entre ejes en el techo con área mínima de 500mm x 600 mm.
	Cantidad y Tamaño de puertas	3 puertas de lado derecho, tamaño ancho 1° puerta 900mm; 2° y 3° 1000 mm, alto 2000 mm 3 puertas.
	Alto y ancho de las gradas	Máximo 3 peldaños: 1° grada: profundidad mínima 300mm 2° y 3° grada: profundidad mínima 250mm alto máximo 220 mm.
	Espacio para personas con discapacidad	Si, 1 área destinada con dimensión mínima de 1200 mm de ancho con cinturón de 2 puntos.
	Tipo de llantas, medida del labrado y vida útil	Determinado en proceso de homologación de chasis o bus importado.

Fuente:(El comercio, 2013)

Los requerimientos técnicos del transporte público urbano, se enfoca en la potencia del motor, la capacidad de carga de los pasajeros, tipo de asientos, tipo de carrocerías en caso de una eventualidad no deseada y poder resguardar la integridad física, psicológica de los usuarios.

### f) Cooperativas urbanas del transporte del cantón Ambato

El cantón Ambato cuenta con 5 tipos de cooperativas que presentan servicios de movilidad, las mismas que se detallan a continuación

- ✓ **Vía Flores:** “Fue fundada el 18 de octubre del año 1961, mediante Acuerdo Ministerial N° 4850, está ubicada en la parroquia de Santa Rosa, cantón Ambato, provincia de Tungurahua, tiene como propósito: la prestación del servicio de transporte en la modalidad de pasajeros con eficiencia y responsabilidad, con la conducción de choferes profesionales, en vehículos de tipo Bus de conformidad con la autorización conferida por la Autoridad de Transporte y Tránsito

competente, a cambio de una contraprestación económica o tarifa que permita el sustento diario de los socios y sus familias en busca de su desarrollo social y económico”. (Estrada, 2015)

- ✓ **Tungurahua:** “Inició en el año de 1948, gracias a un grupo de ambateños que comenzaron a ser realidad el gran ideal de formar una cooperativa de transporte, la actividad principal es el transporte de pasajeros, además internamente a sus socios se les financia parcialmente con créditos para el reemplazo y modernización de sus unidades”. (Estrada, 2015)
- ✓ **Unión Ambateña:** “Fue creada en 1961, ubicada en la calle panamericana sur s/n camino real, es una organización que realiza en forma permanente el servicio Urbano de transporte de pasajeros, en el cantón Ambato, y sus parroquias 5 con unidades motorizadas en perfectas condiciones mecánicas, con confort y seguridad”. (Peñañiel, 2017).
- ✓ **Jerpazsol:** “Se constituyó el 5 de Agosto de 1995, otorgado por la Dirección Nacional de Cooperativas y transporte Terrestre. Se dedica a transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte público urbanos y suburbanos. El transporte se realiza por rutas establecidas siguiendo normalmente un horario fijo y entraña la recogida y deposición de los pasajeros en paradas fijas”. (Quinatoa, 2018)
- ✓ **Cooperativa de transporte los Libertadores:** “Se constituyó mediante acuerdo Ministerial N° 283 con la fecha 17 de Abril de 1986, otorgado por la Dirección Nacional de Cooperativas. De acuerdo al estatuto la finalidad de la Cooperativa es: Alcanzar, por todos los medios lícitos posibles la superación, económica y cultural de todos sus asociados. Proporcionar un esmerado servicio a la colectividad, mediante la transportación de pasajeros dentro de su radio acción establecido y por establecerse en el futuro, el mismo que se lo presentará con eficiencia, respeto y consideración al usuario y en conformidad a las regulaciones y tarifas que se hallen en vigencia”. (Gavilanes, 2012).

## **2.4.2 Desarrollo de la fundamentación teórica de la variable Dependiente**

### **2.4.2.1 Seguridad vial y salud pública**

La seguridad vial se fundamenta en prevenir los accidentes de tránsito minimizando el impacto en la salud de las personas y de la sociedad, provocado por el servicio del transporte que ofrece a la población, cabe mencionar que un transporte inadecuado repercute en la salud pública de acuerdo al número de personas muertas, lesionados por accidentes de tránsito. (Pérez, 2012)

Para Wha (2011) la seguridad vial y la salud pública son disciplinas dedicadas al estudio de la salud de la población que utiliza el transporte para su movilidad, por medio de la prevención de accidentes de tránsito, al otorgar vías pavimentadas, reglamentos de tránsito entre otros.

#### **2.4.2.2 Accidentes de tránsito**

El accidente de tránsito o accidente vial es un suceso involuntario, provocado por al menos un vehículo durante su movimiento, causando daños a personas y bienes que se encuentran involucrados, de igual forma afecta la normalidad de la circulación vehicular que se moviliza en ese sector o vías dentro de la zona de influencia de lo ocurrido. De tal forma que se interpreta un accidente de tránsito como un resultado de un proceso donde intervienen varios factores de una compleja interacción comprendida entre el vehículo, la vía, el entorno y el hombre. (Olivares, 2016)

Según la contraloría define el accidente de tránsito como:

Algo que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros. (Castillo, 2014)

El accidente de tránsito son acontecimientos que ocurren en la vía a causa de varios factores, que provocan muertes, lesiones y costos.

### 2.4.2.3 Costo social de los accidentes

El costo social de los accidentes de tránsito en carretera permiten cuantificar los costos directos (costos médicos, daños a la propiedad, costos administrativos de juzgados, policías y compañías de seguros) e indirectos (costos por pérdida de productividad asociada a las víctimas: valor de bienes/servicios que habrían sido producidos de no suceder el accidente) y los costo humano o valor intrínseco (pérdida de calidad de vida, el dolor, la pena de familiares y amigos de las víctimas, parecida intrínseca del goce de la vida y otros) de acuerdo al tipo y la gravedad de accidentes. (Ugarte, 2011)

El costo social de acuerdo con el autor Godoi

El costo social viene de un análisis de costos involucrados en un accidente de tránsito como; los daños a vehículos motorizados, costo de tratamientos hospitalarios para los lesionados, costos por pérdida de productividad asociada a la ausencia laboral de los lesionados, costos administrativos vinculados al apoyo policial y agentes del poder judicial, y finalmente los costos de capital humano por pérdida de productividad futura en el caso de víctimas fallecidas. Se obtiene el valor del costo social unitario de los accidentes de tránsito y se pondera por la tasa de accidentes actual presente en la ruta. Se propone utilizar una ponderación de acuerdo al historial de la tasa de accidentes anual de los últimos cuatro años en la ruta de evaluación.(Godoi, 2010, pág. 29)

El costo social se enfoca en el análisis de los diferentes costos que se involucran en un accidente de tránsito tales como daños de los vehículos, personas muertas, personas accidentadas entre otros.

#### ✓ **Costos directos**

Los costos directos que se producen en un accidente de tránsito son los costos de los daños a la propiedad y los costos administrativos, a continuación se detallan cada uno de ellos.

- ✓ **Costos médicos:** “Son los costos que generan las atenciones médicas a las personas que sufrieron el accidente de tránsito”.(Gómez, y otros, 2014)

- ✓ **Daños a la propiedad:** “Los vehículos implicados en el accidente deben ser reparados/sustituídos y la reparación de los daños ocasionados en las vías de circulación, la pérdida de las pertenencias o simplemente la destrucción parcial o total de los equipajes generan costos”.(Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automovil, 2008)
- ✓ **Costos administrativos:** “Este tipo de costos se generan por el trabajo que realiza la policía durante el parte policial, los abogados y los jueces. Llenando sus respectivos informes, juicios, formularios. Pero sin embargo los costos administrativos son menores en comparación a la cuantía económica”. (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automovil, 2008)

✓ **Costos indirectos**

Los costos indirectos de acuerdo al autor Peniche (2012) son cada uno de los costos que se relacionan con las multas, los peritos, los medicamentos, las grúas, la hospitalización los gastos funerarios, las secuelas, los juicios y la estimación de la pérdida de vida.

- ✓ **Costos por productividad asociada a las víctimas:** “Se produce en cuanto una persona que está involucrada en el siniestro se muere o se lesiona seriamente, por lo cual pierde su potencial de producción definitivamente o temporalmente, lo que representa como una pérdida social”. (López, 2010)

✓ **Costos humanos**

Según Acevedo (2008) los costos humanos, son costos que relacionan esencialmente al componente persona como parte del sistema de tránsito, se producen por penas de los familiares y amigos, por el dolor, por la pérdida de calidad de vida, por pérdida intrínseca del goce de la vida, los mismos que se detallan a continuación.

- ✓ **Pena de los familiares y amigos:** “Produce un desgaste familiar para manejar la situación, en muchas ocasiones representa que la familia

anule totalmente su vida social y dedique todas sus estrategias vitales a la persona accidentada para que mejore su salud o simplemente porque no la persona accidentada no puede valerse por sí misma”.(Movilidad Segura, 2014)

- ✓ **Dolor:** “Este tipo de costos se genera por causas como: dolor de cabeza, dolor del cuerpo, al comprar analgésicos, para calmar los mismos dolores”.
- ✓ **Pérdida de calidad de vida:** “Este tipo de costos se genera y comprende durante el dolor/sufrimiento de la persona accidentada y la incapacidad de volver a la vida normal que llevada antes de que ocurra el accidente”.(Acevedo, 2008)
- ✓ **Perdida intrínseca del goce de la vida:** “Se enfoca en que la persona no vuelve a sonreír por las secuelas del accidente, por ejemplo por estar en una silla de ruedas, postración permanente en una cama”. (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2017)

#### ✓ **Costos social asociado al accidente**

Los costos sociales asociados al accidente, donde personas pueden tener lesiones y en el peor de los casos hasta la muerte, dependiendo del resultado del accidente variaran los costos. (Hidalgo, Hajar, Muñoz, & Kageyama, 2005) A continuación se describe cada uno de ellos.

- ✓ **Sin lesionados:** “En un accidente de tránsito público urbano, donde no existe personas lesionadas, pero si puede o no haber personas muertes”.(Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2017)
- ✓ **Lesionados:** “Alteración o daño que se produce en alguna parte del cuerpo a causa de un golpe, una enfermedad”.(Hidalgo, Hajar, Muñoz, & Kageyama, 2005)
- ✓ **Muertes:** “El proceso de fallecimiento -aunque está totalmente definido en algunas de sus fases desde un punto de vista neurofisiológico, bioquímico y médico, aún no es del todo comprendido en su conjunto desde el punto de vista termodinámico y neurológico y existen



discrepancias científicas al respecto”.(Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2017)

- ✓ **Sin muertes:** “En un accidente de tránsito urbano donde existe o no personas lesionadas, pero no existen personas muertas”. (Hidalgo, Hajar, Muñoz, & Kageyama, 2005)
- ✓ **Modelo de costos**
  - ✓ **Modelo de costo de contingencia**

El método de valoración contingente (MVC), consiste en “averiguar los cambios en el bienestar de las personas ante cambios hipotéticos (contingente) de un bien /servicio ambiental. Este método, ha sido comúnmente empleado para obtener la valoración económica de áreas naturales que cumplen una función de recreación en la función de unidad familiar”. (Miranda, 2012)

### **El método de valoración contingente (MVC)**

- ✓ **Modelo de costo de externalidades**

Las externalidades se pueden medir monetariamente por medio de dos aproximaciones:

- ✓ “Inferir su valor a partir de la observación de transacciones económicas, por ejemplo costos de salud, daños, pérdidas de cosechas, etc”.
- ✓ “Mediante encuestas, preguntando si se está disponible a pagar por reducir un cierto número de externalidades negativas”.

Una manera de estimar estos costos es como un porcentaje del PIB de los Estados, la herramienta es útil para destacar el tamaño del problema, pero es un valor limitado para poder implementar políticas para tratar con casos individuales. Por esta razón, requieren estimaciones detalladas, distinguiendo modos de transporte, lugares y tiempos, así como los tipos de externalidad. Este tipo de modelo utiliza varios tipos de costos que se calculan por medio de varias fórmulas, como se puede visualizar en la tabla 2.

**Tabla 2: Modelo costo social**

<b>COSTO DE VÍCTIMAS</b>	
<b>Abreviación</b>	<b>Descripción</b>
$CM_i$	Costos de asistencia médica a las víctimas de accidentes del modo de transporte i.
$CU_j$	Costos unitarios de tratamiento médico y hospitalario (dólares / víctima día), según el tipo de asistencia (gravidad de la lesión) j.
$D_j$	Número de días en tratamiento o asistencia médica, según gravedad de la lesión, tipo de asistencia j.
$V_{ij}$	Número de víctimas en cada medio de transporte i, según el tipo de asistencia requerida j.
<i><b>Víctimas no mortales</b></i>	
$CP_{h,i}$	Costos de las pérdidas de producción de los heridos h, del modo de transporte i
$CP(e.h)_{h,i}$	Costos de pérdida de producción durante la estancia hospitalaria de los heridos h, del modo de transporte i.
$CP(c-e.h)_{h,i}$	Costos de pérdida de producción durante la baja laboral posterior a la estancia hospitalaria de los heridos h, del modo de transporte i
$P_{h,i}$	Pérdida de producción diaria (dólares/ día) de un herido de accidente en el modo de transporte i, durante cada día de su estancia hospitalaria.
$D(e.h)_j$	Número de días en tratamiento o asistencia médica hospitalaria, según la gravedad de la lesión o tipo de asistencia j recibida.
$V_{i,j}$	Número de heridos en cada medio de transporte i, según la asistencia médica requerida j.
$D(p-e.h)_j$	Número de días de baja laboral posterior al alta hospitalaria de los heridos no fallecidos durante su estancia hospitalaria en cada modo de transporte, según la gravedad de la lesión o tipo de asistencia j recibida.
$V(n.f)_{i,j}$	Número de heridos en cada medio de transporte i, según la asistencia médica requerida j, que no fallecen durante su estancia hospitalaria y son dados de alta, continuando con baja laboral posteriormente.
<i><b>Perdida de producción futura de las víctimas mortales</b></i>	
$CP_{m,i}$	Costos de las pérdidas de producción de los heridos h, del modo de transporte i.
$PF_{n,s,k}$	Costos de pérdida de producción durante la estancia hospitalaria de los heridos h, del modo de transporte i.
$V_{m,i,n,s,k}$	Víctimas mortales en el accidente en el modo de transporte i, fallecidas a la edad n, para el sexo s, y rama de actividad k.
n	Edad de fallecimiento en período de productividad laboral (puede variar desde n = 16 hasta n = T)
T	Edad máxima del tramo de edades del período de productividad laboral (T = 65 años).
S	Sexo (s = 1, varón; s = 2, mujer).
$P_{n,s,k}$	Productividad media a la edad de fallecimiento n, para el sexo s y rama de actividad k.
C	Aumento anual de la productividad, función de la edad de la persona.
r	Tasa de actualización.
<i><b>Servicios funerarios</b></i>	
$CAF_i$	Costos por adelantado de los funerales en el tiempo, correspondiente a las víctimas mortales en el modo de transporte i
$VM_i$	Costos por adelantado de los funerales en el tiempo, correspondiente a las víctimas mortales en el modo de transporte i
$CF_n$	Costos de los funerales en el año de análisis.
a	Tasa interanual de actualización de los costos de funerales (igual a 2,4%).
r	Tasa de descuento (5%).
E	Esperanza de vida en años
$n_i$	Edad de fallecimiento (años) de las víctimas mortales en accidente en el modo de transporte i.

Continúa

<i><b>Daños morales</b></i>	
DM <sub>m,i</sub>	Daños morales de la víctima y su entorno social relativos a las víctimas mortales m, del modo de transporte i.
VV <sub>n,i</sub>	Valor de la vida humana a la edad de fallecimiento n en accidente en el modo de transporte i.
CP <sub>m,i</sub>	Costos de pérdidas de producción de las víctimas mortales m, del modo de transporte
<i><b>Daños morales en víctimas heridas</b></i>	
DM <sub>h,i</sub>	Daños morales de la víctima y su entorno social relativos a las víctimas mortales m, del modo de transporte i.
CP <sub>h,i</sub>	Costos de pérdidas de producción de las víctimas mortales m, del modo de transporte i.
<b>COSTOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE</b>	
<b>Abreviación</b>	<b>Descripción</b>
CDM <sub>i</sub>	Costo de daños materiales por accidentes en el modo de transporte i.
CU <sub>DMi</sub>	Costo unitario de daños materiales por accidentes en el modo de transporte i.
SI <sub>i</sub>	Siniestralidad en el modo de transporte i.
<b>COSTO ADMINISTRATIVO Y DE GESTIÓN DE SEGUROS</b>	
M	Número de muertos por accidentes de tráfico.
C <sub>m</sub>	Costo unitario de una muerte por accidente de tráfico
H	Número de heridos por accidentes de tráfico.
C <sub>H</sub>	Costo unitario de un herido por accidente de tráfico.
A	Número de accidentes de tráfico.
C <sub>D</sub>	Costo unitario de los daños materiales por accidente de tráfico.

Fuente: (Legalcar, 2010)

Elaborado por: Mario Agurto

- ✓ **Costo medio social por daños a vehículos por tipo de accidente**
  - ✓ **Atropello:** “Los costos por atropello son los derechos de indemnización que tienen que recibir las víctimas de acuerdo al tipo de lesión que sufran”. (Legalcar, 2010)
  - ✓ **Choque:** “Los costos de cada tipo de choque involucran diferentes tipos de variables, unos relacionados directamente con el accidente como los daños causados a los vehículos, y otros que son los costos ocasionados indirectamente, como las congestiones viales, incapacidades”. (López, 2010)
  - ✓ **Colisión:** “Los costos de colisión se producen cuando se encuentran dos o más vehículos violentamente los mismos que se encuentran en movimiento”. (López, 2010)
  - ✓ **Volcadura:** “Los accidentes por volcadura son los accidentes más comunes que ocurren en las carreteras, los mismos que causan costos directos e indirectos, se produce por varias causas como: imprudencia del peatón o del chofer, factores climáticos, fallas mecánicas entre otros”. (Legalcar, 2010)

## 2.5 Hipótesis

El costo social de los accidentes de tránsito es generado por el transporte público urbano (buses), en la ciudad de Ambato

## 2.6 Señalamiento de variables

### 2.6.1 Variable Independiente

Transporte público urbano

### 2.6.2 Variable Dependiente

Costo social de los accidentes de tránsito

## CAPÍTULO III

### 3. Metodología de la Investigación

#### 3.1 Enfoque

En base al paradigma crítico propositivo, manifestado en la fundamentación filosófica se aplicó un enfoque cuali-cuantitativo.

**Cualitativo:** Porque la investigación se realizó en conjunto con los transportistas, y la ciudadanía de los buses urbanos de la ciudad de Ambato.

**Cuantitativo:** Porque se recopiló información numérica por medio de la encuesta acerca del costo social de los accidentes generado por el transporte público urbano (buses) en la ciudad de Ambato.

#### 3.2 Modalidad básica de la investigación

En la presente investigación se aplicó 2 niveles (modalidad básica de la investigación bibliográfica, modalidad básica de la investigación de campo).

**Investigación bibliográfica:** Porque se recopiló la información sobre la problemática en revistas, periódicos, libros, artículos científicos, y sitios web, con la finalidad de tener una mayor consistencia científica, acerca del costo social de los accidentes de tránsito provocados por los buses urbanos de la ciudad de Ambato.

**Investigación de campo:** Porque el investigador acudió al lugar de los hechos para recopilar y palpar la realidad que está atravesando la ciudadanía y los transportistas de los buses urbanos, por los costos generados a causa de los accidentes de tránsito.

#### 3.3 Nivel o tipo de la investigación

##### Nivel de Investigación Exploratoria

Se exploró las condiciones necesarias y suficientes para investigar la problemática en estudio, con diferentes unidades de observación.

## Nivel de Investigación Descriptiva

Se utilizó la estadística descriptiva para el análisis de los datos obtenidos, para describir los resultados obtenidos.

## Investigación Explicativa

Este tipo de investigación se enfocó en encontrar cuales son las necesidades de solucionar la problemáticas y las causas de las mismas.

### 3.4 Población y muestra

#### 3.4.1 Población

La población es el universo total del elemento/persona que se está estudiando en el presente proyecto la misma que está conformada por todos los usuarios y los transportistas de los buses urbanos de la ciudad de Ambato.

**Tabla 3:** Población de los transportistas del transporte público urbano (buses) de la ciudad de Ambato

<b>Detalle</b>	<b>Muestra</b>	<b>Fuente</b>
Socios de las operadoras/cooperativas de transporte público urbano (buses) de la ciudad de Ambato.	396	Dirección de tránsito transporte y movilidad (Dttm,2018)
<b>Total</b>	<b>396</b>	

**Fuente:**(Inec, 2010).

La población de los transportistas está conformada por un total de 396 personas.

**Tabla 4:** Población de los usuarios del transporte público urbano (buses) de la ciudad de Ambato

Operadoras del transporte urbano	# líneas	Rutas	# de unidades	Total promedio pasajeros día 1, por vuelta	Total promedio pasajeros día 2, por vuelta	Total Promedio Pasajeros día 3, por vuelta	Promedio (día1+día 2+día3), por vuelta	Población
Cooperativa Libertadores	1	Techo Propio-Andinglata	19	81	115	69	88	1676
Cooperativa Libertadores	2	La Florida-Cashapamba	14	79	114	68	87	1216
Cooperativa Libertadores	3	La Peninsula-Las Orquidias	11	58	87	50	65	713
Cooperativa Libertadores	4	Seminario Mayor-Ingahurco	10	79	78	55	70	704
Cooperativa Libertadores	5	Tangaiche-Macasto- Pondoá	11	105	69	61	78	861
Cooperativa Tungurahua	6	La Libertad-Miraflores	10	55	93	51	66	662
Cooperativa Tungurahua	7	Mercado Mayorista-Letamendi	10	97	102	69	89	893
Cooperativa Tungurahua	8	Montalvo-El Recreo	22	167	166	117	150	3297
Cooperativa Tungurahua	9	Huachi Progreso- Izamba	37	98	75	60	78	2872
Cooperativa Tungurahua	10	Terminal Terrestre-Martinez	15	241	23	92	119	1779
Cooperativa Tungurahua	11	Cuchibamba-Tiugua	18	159	208	128	165	2969
Cooperativa Tungurahua	12	La libertad- Centro	11	91	87	62	80	881
Cooperativa Tungurahua	14	Ficoa-Terremoto	22	420	382	281	361	7940
Cooperativa Unión Ambateña	14	Ficoa-Terremoto	20	487	423	319	410	8190
Cooperativa Unión Ambateña	15	La Joya-Parque Industrial	25	120	183	106	136	3409
Cooperativa Unión Ambateña	16	Pinllo-Nueva Ambato	16	141	134	96	124	1980
Cooperativa Unión Ambateña	17	Picaihua-Cdla. España	10	98	130	80	102	1024
Cooperativa Unión Ambateña	18	San Juan-Pisque-Barrio Amazonas	15	112	131	85	109	1640
Cooperativa Via Flores	19	San Pablo-Santa Rosa-Plaza Pachano	22	232	189	147	189	4168
Cooperativa Via Flores	20	Juan Benigno Vela-Ex Redondel de Izamba	23	217	183	140	180	4140
Compañía Jerpaszol	21	Huachi Grande-Puerto Arturo	30	495	476	340	437	13109
Compañía Jerpaszol	22	Los Andes-Atocha-Izamba	25	408	357	268	344	8606
TOTAL			396					72727

## **Análisis**

En el presente proyecto, la población de los usuarios se calculó en base al número de unidades, y la cantidad de personas que frecuentemente toman un bus urbano en las diferentes líneas, para movilizarse de un lugar a otro. Cabe recalcar que los datos se recopiló durante 3 días, los días con más afluencia de gente como son lunes, viernes y el día con menos afluencia de gente como es el da miércoles; dando un total de 72727 usuarios del transporte urbano (buses) de la ciudad de Ambato.

### **3.4.2 Muestra**

Ortega (2012) define la muestra como “una parte de un subconjunto de la población que se va estudiar y de donde se sacara conclusiones generalizables a toda la población”. (pág. 22).

El muestreo estratificado de acuerdo con el autor Vivanco

“Se caracteriza por usar información auxiliar que permite agrupar a los elementos que componen la muestra en estratos diferenciados. Los estratos están conformados por elementos que tienen puntuación homogénea en la variable en estudio. Los elementos que componen un estrato son parecidos del estrato y los estratos son agrupaciones distintas entre sí”.(Vivanco, 2005)

En la presente investigación se realizó el muestreo estratificado, debido a que fue necesario que el investigador divida a toda la población en diferentes subgrupos o estratos y recopile la cantidad exacta de la población, para posteriormente calcular la muestra. La muestra es una pequeña porción del universo total. Para lo cual se aplicó la siguiente formula.

$$\frac{Z^2 S^2 N}{Ne^2 + Z^2 S^2}$$

#### **Donde:**

<b>N</b>	Muestra
<b>N</b>	Población total
<b>Z</b>	Valor asignado al nivel de confianza (1.96)
<b>e</b>	Valor asignado al límite de aceptación del error muestral (5%)



- S<sup>2</sup>** Varianza de la distribución ( $S^2 = p.q$ )
- p** Valor asignado de la probabilidad a favor (0.5)
- q** Valor asignado de la probabilidad en contra (0.5)

### Aplicación de la formula

$$n_{\text{Ciudadanos Ambateños}} = \frac{(1.96)^2(0.50*0.50)* 72727}{72727*(0.05)^2 + (1.96)^2 (0.50)^2} = 382 \text{ usuarios}$$

$$n_{\text{Transportistas}} = \frac{(1.96)^2(0.50*0.50)* 396}{396*(0.05)^2 + (1.96)^2 (0.50)^2} = 195 \text{ transportistas}$$

De los 195 transportistas se aplicó la encuesta al número de transportista de acuerdo ala siguiente tabla.

**Tabla 5:**detalle de la muestra de los transportistas

Nombre	Población	Porcentaje	Muestra
Libertadores	65	0,16	32,0075758
Tungurahua	145	0,37	71,4015152
Unión	86	0,22	42,3484848
Vía flores	45	0,11	22,1590909
Jerpazol	55	0,14	27,0833333
<b>Total</b>	<b>396</b>	<b>1</b>	<b>195</b>

**Elaborado:** Mario Agurto

Como se observa en la tabla 5, de las 195 encuestas planteadas, se aplicó 32 encuestas a la cooperativa libertadores, 71 encuestas a la cooperativa Tungurahua, 42 encuestas a la cooperativa unión, 22 encuestas a la cooperativa vía flores, y 27 encuestas a la compañía Jerpazol.

En la tabla 6, se detalla la muestra que se tomó de los usuarios en cada unidad de transporte.

**Tabla 6:** Detalle de la muestra de los usuarios del transporte urbano (buses) de la ciudad de Ambato

Operadoras del transporte urbano	N	Rutas	# de unidades	Muestra	% población	Total muestra
Cooperativa Libertadores	1	Techo Propio-Andinglata	19	382	2	9
Cooperativa Libertadores	2	La Florida-Cashapamba	14	382	2	6
Cooperativa Libertadores	3	La Peninsula-Las Orquidias	11	382	1	4
Cooperativa Libertadores	4	Seminario Mayor-Ingahurco	10	382	1	4
Cooperativa Libertadores	5	Tangaiche-Macasto- Pondoá	11	382	1	5
Cooperativa Tungurahua	6	La Libertad-Miraflores	10	382	1	3
Cooperativa Tungurahua	7	Mercado Mayorista-Letamendi	10	382	1	5
Cooperativa Tungurahua	8	Montalvo-El Recreo	22	382	5	17
Cooperativa Tungurahua	9	Huachi Progreso- Izamba	37	382	4	15
Cooperativa Tungurahua	10	Terminal Terrestre-Martínez	15	382	2	9
Cooperativa Tungurahua	11	Cuchibamba-Tiugua	18	382	4	16
Cooperativa Tungurahua	12	La libertad- Centro	11	382	1	5
Cooperativa Tungurahua	13	Ficoa-Terremoto	22	382	11	42
Cooperativa Unión ambateña	14	Ficoa-Terremoto	20	382	11	43
Cooperativa Unión ambateña	15	La Joya-Parque Industrial	25	382	5	18
Cooperativa Unión ambateña	16	Pinllo-Nueva Ambato	16	382	3	10
Cooperativa Unión ambateña	17	Picaihua-Cdla. España	10	382	1	5
Cooperativa Unión ambateña	18	San Juan-Pisque-Barrio Amazonas	15	382	2	9
Cooperativa Via Flores	19	San Pablo-Santa Rosa-Plaza Pachano	22	382	6	22
Cooperativa Via Flores	20	Juan Benigno Vela-Ex Redondel de Izamba	23	382	6	22
Compañía Jerpazol	21	Huachi Grande-Puerto Arturo	30	382	18	69
Compañía Jerpazol	22	Los Andes-Atocha-Izamba	25	382	12	45
<b>TOTAL</b>			<b>396</b>		<b>100</b>	<b>382</b>

**Elaborado:** Mario Agurto

### 3.5 Operacionalización de Variables

#### 3.5.1 Operacionalización de la variable Independiente: Transporte Urbano (buses)

**Tabla 7:** Variable Independiente: Transporte Urbano(buses)

CONCEPTUALIZACION	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TECNICAS E INSTRUMENTOS
<p><b>Transporte Urbano:</b></p> <p>Es un medio que permite el desplazamiento de las personas de un lugar a otro, dependiendo del tipo de servicio, dentro de la ciudad por un determinado valor y tiempo. El transporte público urbano tiene la obligación de ofrecer un buen servicio y finalmente está diseñado para disminuir la contaminación ambiental, debido a que se disminuirán el uso de los automóviles, motos, motonetas, para el traslado de las personas.</p>	<p>Desplazamiento</p> <p>Frecuencia</p> <p>Obligaciones del servicio</p>	<p>Lugares</p> <p>Uso Accidentes</p> <p>Seguro</p> <p>Revisiones Prevención</p> <p>Aseguradoras</p> <p>Precio</p>	<p>¿Ha observado en la calle algún accidente de tránsito provocado por unidades de transporte público urbano?</p> <p>¿Con qué frecuencia al día toma usted una unidad de transporte público urbano?</p> <p>¿Recomienda utilizar medios de transporte públicos a otros usuarios?</p> <p>¿Ha tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano (buses)?</p> <p>¿Cuántas horas labora diariamente en su unidad de transporte?</p> <p>¿Cree usted que el transporte público urbano respecto a los accidentes de tránsito es?</p> <p>¿Cada que tiempo cree usted que se deben realizar las revisiones vehiculares en buses de servicio público?</p> <p>¿Califique el rango de importancia de las siguientes medidas para prevenir accidentes, considerando?</p> <p>¿Qué nombre de aseguradora de vida tiene usted?</p> <p>¿Cuánto más estaría dispuesto a pagar en el pasaje vigente para que el servicio de transporte público mejore y evitar accidentes de tránsito?</p> <p>¿Estaría usted dispuesto a pagar un impuesto municipal adicional para que el sistema de transporte público mejore y disminuir accidentes?</p>	<p><b>Técnica</b></p> <p>Encuesta: Realizado a los usuarios y a los transportistas del transporte público urbano</p> <p>Empleador</p> <p><b>Instrumentos</b></p> <p>Cuestionarios</p>

**Elaborado por:** Mario Agurto

### 3.5.2 Operacionalización de la variable Dependiente: Costo social de los accidentes de tránsito

**Tabla 8:** Variable Dependiente: Costo social de los accidentes de tránsito

CONCEPTUALIZACION	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TECNICAS E INSTRUMENTOS
<p><b>Costo social de los accidentes de tránsito:</b> se compone del Costo alternativo de los Recursos usados en un accidente de tránsito. En carretera permiten cuantificar los costos directos (costos médicos, daños a la propiedad, costos administrativos de juzgados, policías y compañías de seguros) e indirectos (costos por pérdida de productividad asociada a las víctimas: valor de bienes/servicios que habrían sido producidos de no suceder el accidente) y los costos humanos o valor intrínseco (pérdida de calidad de vida, el dolor, la pena de familiares y amigos de las víctimas, parecida intrínseca del goce de la vida y otros) de acuerdo al tipo y la gravedad de accidentes</p>	Costos Directos	Costos médicos Daños a la propiedad Costos administrativos de juzgados Policías y compañías de seguro	¿En caso de un accidente de tránsito urbano a que casa de salud le gustaría asistir?  ¿Qué nombre de aseguradora de vida tiene usted?  ¿En qué jornadas del día se percibe mayor cantidad de accidentes en el transporte público urbano? ¿Qué nombre de aseguradora de vida tiene usted?	<p><b>Técnica</b> <b>Encuesta:</b> Realizada a los usuarios y alas transportistas del transporte urbano. <b>Modelo de costo</b></p> <p><b>Instrumentos</b> Cuestionarios</p>
	Costos indirectos	Costos por pérdida de productividad	¿Cuánto ha dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano?	
	Costos humanos	Daño moral de pena de los familiares	¿Cuánto ha gastado en daños personales en un accidente de tránsito provocado por el transporte público urbano?	

**Elaborado por:** Mario Agurto

### 3.6 Técnicas e Instrumentos

En el presente trabajo de investigación se utilizó herramientas validadas para recolectar información como son las encuestas a los usuarios y a los transportistas del transporte urbano de la ciudad de Ambato.

#### Técnicas

La técnica que se uso es la encuesta y la aplicación de un modelo de costeo

#### Encuesta

Según Thompson (2010) asevera que la encuesta es “un instrumento de la investigación de mercados enfocado en obtener información de las personas investigadas, a través del uso de cuestionarios diseñados en forma previa para la obtención de información específica”. La encuesta es una herramienta que recaba información indispensable sobre el tema investigado en las personas encuestadas.

#### Cuestionario

El cuestionario está diseñado, estructurado por una serie de preguntas o ítems respecto a una o más variables a medir, las cuales se refieren básicamente a preguntas abiertas y cerradas.

#### Alfa de crombatch

El alfa de crombatch permite estimar la fiabilidad de un instrumento de medida a través de un conjunto de ítems que se espera que midan el mismo constructo o dimensión teórica.

**Tabla 9:** Aceptabilidad de alfa de crombatch

Nombre	Rango	Nominación
Coeficiente alfa	> 9	Excelente
	> 8	Bueno
	> 7	Aceptable
	> 6	Cuestionable
	> 5	Es pobre
	< 5	Es inaceptable

**Elaborado por:** Mario Agurto

### 3.7 Plan de recolección de información

**Tabla 10:** Plan de recolección de información

<b>PREGUNTAS BASICAS</b>	<b>EXPLICACIONES</b>
1.- ¿Para qué?	Para alcanzar los objetivos de este proyecto de investigación.
2.- ¿De qué personas u objetos?	A los usuarios y trasportistas del transporte urbano de la ciudad de Ambato.
3.- ¿Sobre qué aspectos?	El costo social de los accidente de tránsito y el transporte urbano
4.- ¿Quién?	El investigador (Mario Agurto)
5.- ¿Cuándo?	Mayo –Junio 2018
6.- ¿Dónde?	Ciudad de Ambato
7.- ¿Cuántas veces?	2 veces
8.- ¿Qué técnica de recolección?	Encuesta/ modelo de costeo
9.- ¿Con qué?	Cuestionarios
10.- ¿En qué situación?	Jornada diaria

**Elaborado por:** Mario Agurto

#### **Plan de procesamiento de información**

Se verifico que la información entregada por los usuarios y trasportistas sea viables por lo que se procedió a desechar las encuestas no idóneas al estar vacías, con tachones, manchas, con información errónea.

#### **El procesamiento y análisis de la información**

La información recopilada se analizó utilizando la herramienta de SPS, y se representa en forma de tablas y en graficas:

### **Tabulaciones**

Los resultados se tabulo en graficas de pastel.

### **Interpretación de resultados**

Se procedió al análisis y comparaciones entre los datos obtenidos para la obtención de conclusiones que nos ayuden a dar solución al problema investigado.

### **Verificación de hipótesis**

Por medio del análisis y la comprobación de los resultados adquiridos en la presente investigación, se desarrolló la verificación de la hipótesis planteada.

### **Conclusiones y recomendaciones**

Al realizar el análisis de los resultados, se debe proceder a buscar las posibles alternativas para la resolución de la problemática planteada al inicio.

## CAPÍTULO IV

### 4. Análisis de Resultados

Antes de aplicar las encuestas en su totalidad a las dos muestras calculadas anteriormente, se procedió a verificar una prueba piloto a 60 personas, con la finalidad de verificar la fiabilidad (alfa de crombach) de la herramienta que se usó, como se detalla en la tabla 10.

**Tabla 11:** Caso usuarios- Resumen de Procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	60	100,0
	Excluido <sup>a</sup>	0	,0
	Total	60	100,0

**Elaborado por:** Mario Agurto

Como se observa en la tabla 11, el análisis de la fiabilidad se realizó a 60 usuarios del transporte público urbano de la ciudad de Ambato.

**Tabla 12:** Análisis de fiabilidad - Usuarios

Alfa de Cronbach	N de elementos
,963	18

**Elaborado por:** Mario Agurto

En base a los resultados obtenidos, la fiabilidad es aceptable al encontrarse en el rango 9, como se encuentra en la tabla 8, razón por la cual se procedió aplicar la respectiva encuesta.

**Tabla 13:** Caso transportistas – Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	60	100,0
	Excluido <sup>a</sup>	0	,0
	Total	60	100,0

**Elaborado por:** Mario Agurto

Al igual que en el caso anterior, se realizó una prueba piloto a 60 transportistas, para analizar su factibilidad y aplicar las respectivas encuestas.

**Tabla 14:** Análisis de fiabilidad –Transportistas

Alfa de Cronbach	N de elementos
,963	18

**Elaborado por:** Mario Agurto

De acuerdo al resultado anterior, el análisis de factibilidad dio un resultado confiable, es decir dentro del rango, como se visualiza en la tabla 8, razón por la cual se procede aplicar la respectiva encuesta a los transportistas.



## 4.1 Encuestas

### 4.1.1 Encuesta dirigida a los transportistas

#### Género

Tabla 15: Género

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Masculino	180	92,3	92,3	92,3
Femenino	15	7,7	7,7	100,0
Total	195	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto

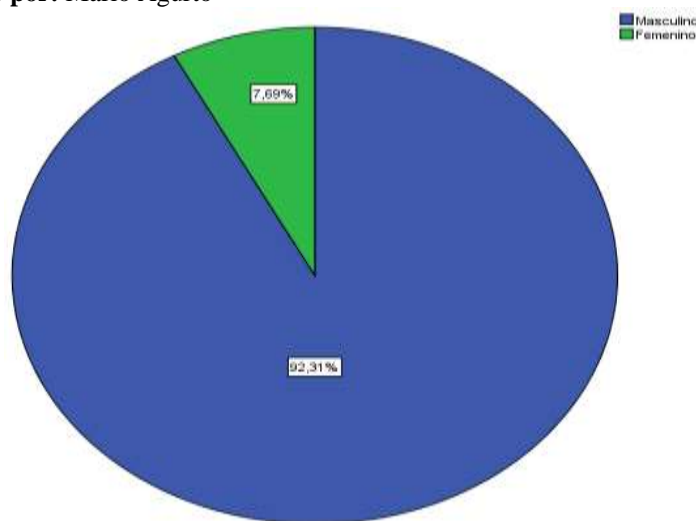


Figura 7: Género  
Elaborado por: Mario Agurto

#### Análisis

Del 100% de los encuestados, el 92,7% afirmaron ser de género Masculino, mientras que el 7,7% señalaron tener un género femenino.

#### Interpretación

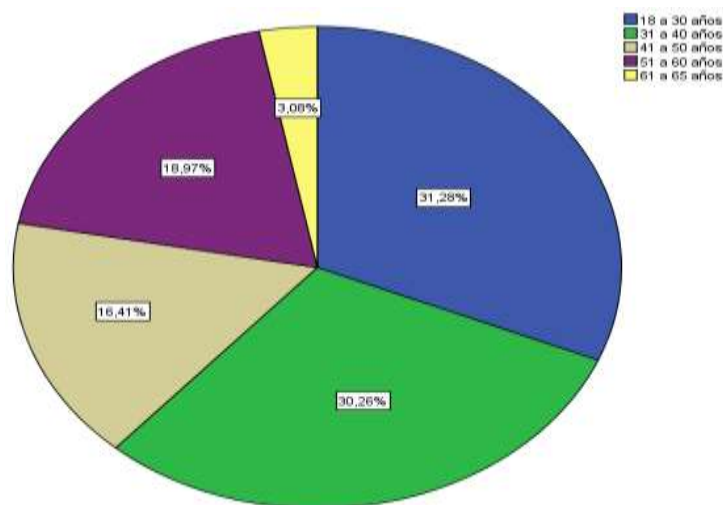
La mayoría de las personas que conducen los transportes urbanos de las diferentes cooperativas son hombres, sin embargo se puede apreciar que también existe la presencia de las mujeres, a pesar de ser considerado un trabajo exclusivo para hombres, debido a que los múltiples peligros que representa la calle como son: asaltos, accidentes, esfuerzo físico y psicológico, discriminación por parte de sus compañeros.

## Edad

**Tabla 16:**Edad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido				
18 a 30 años	61	31,3	31,3	31,3
31 a 40 años	59	30,3	30,3	61,5
41 a 50 años	32	16,4	16,4	77,9
51 a 60 años	37	19,0	19,0	96,9
61 a 65 años	6	3,1	3,1	100,0
Total	195	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 8:**Edad  
Elaborado por: Mario Agurto

## Análisis

El 31,3% de los transportistas encuestados señalaron tener una edad comprendida entre 18 a 30 años, mientras que el 30,3% afirmaron tener entre 31 a 40 años, pero el 19,0% manifestaron tener entre 51 a 60 años, el 16,4% mencionaron tener entre 41 a 50 años, y finalmente el 3,1% aseveraron tener una edad comprendida entre 65 a 65 años.

## Interpretación

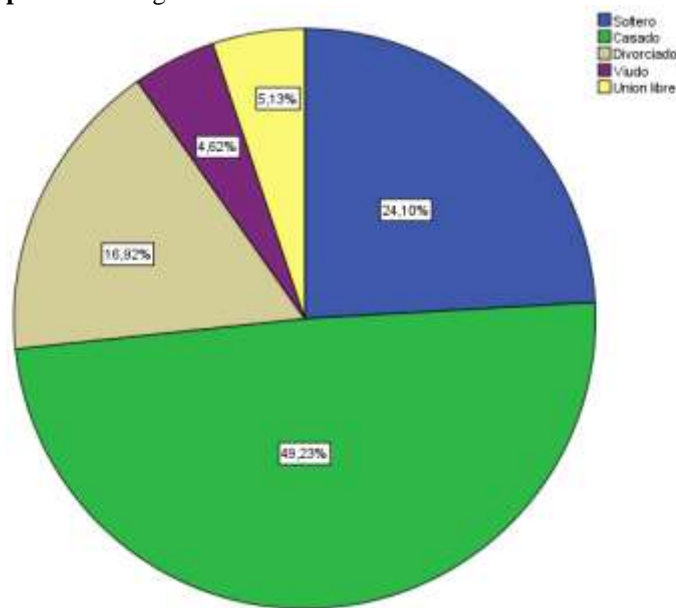
Los conductores que prestan servicios en el transporte público urbano son jóvenes lo que contribuye en los accidentes de tránsito, debido a su inmadurez, negligencia, falta de experiencia e infracción de las leyes de tránsito, en algunos casos hay conductores que no poseen la licencia apropiada para el manejo de este tipo de transporte, o simplemente hay conductores que recién se encuentran en el curso para adquirir la licencia.

## Estado civil

**Tabla 17:** Estado Civil

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Soltero	47	24,1	24,1	24,1
Casado	96	49,2	49,2	73,3
Divorciado	33	16,9	16,9	90,3
Viudo	9	4,6	4,6	94,9
Unión libre	10	5,1	5,1	100,0
Total	195	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 9:** Estado Civil  
Elaborado por: Mario Agurto

## Análisis

El estado civil de los transportistas encuestados afirmaron un 49,2% ser casados, un 24,10% estar solteros, pero sin embargo un 16,9% señalaron estar divorciados, un 5,10% ratificaron estar en unión libre, y finalmente un 4,6% mencionaron estar viudos.

## Interpretación

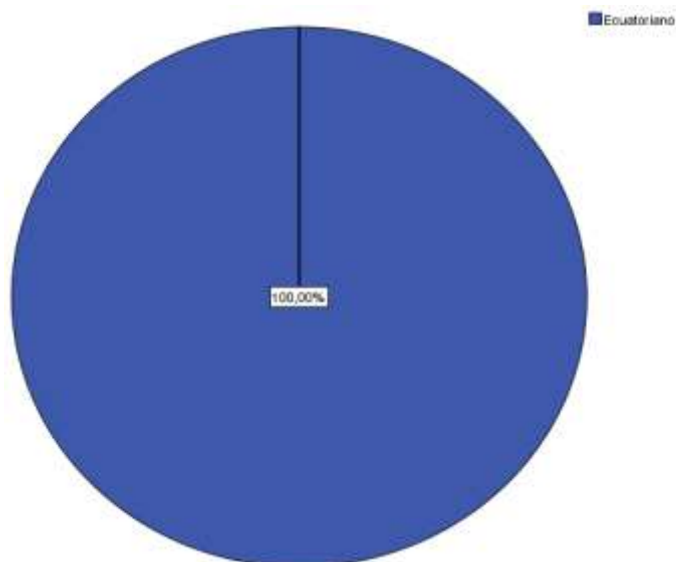
Los conductores del transporte urbano a pesar de ser muy jóvenes en su mayoría tienen conformado su propio hogar, razón por lo cual no pueden concentrarse al 100% a la hora de conducir, pues lo que ganan no alcanza para sustentar su hogar, por lo que tienen que ir a exceso de velocidad para lograr acoger mayor número de pasajeros.

## Nacionalidad

**Tabla 18:**Nacionalidad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Ecuatoriano	195	100,0	100,0	100,0

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 10:**Nacionalidad  
Elaborado por: Mario Agurto

### Análisis

Del 100% de los transportistas encuestados, en su totalidad afirmaron tener la nacionalidad Ecuatoriana.

### Interpretación

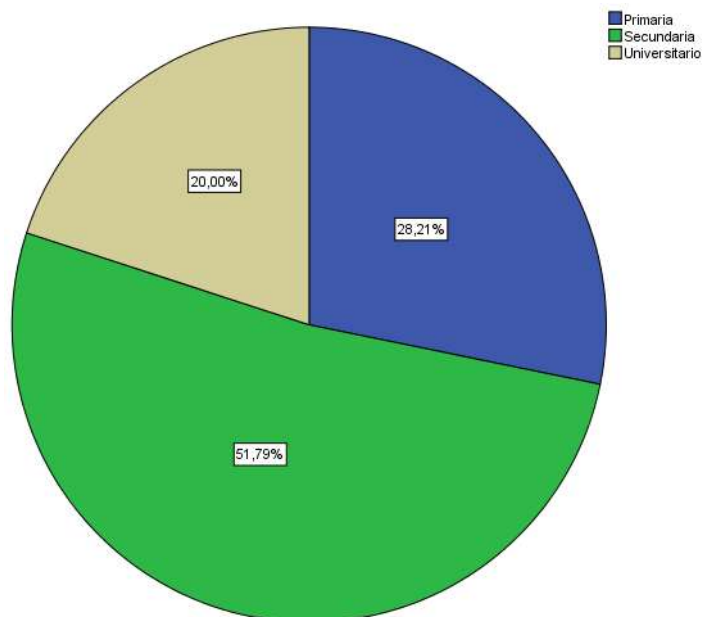
Todos los conductores que prestan servicios en las diferentes cooperativas de transporte urbano, son Ecuatorianos, lo que facilita el acceso y la satisfacción de los diferentes usuarios, puesto que existen 22 líneas que deben cubrir las diferentes unidades.

## Nivel de Instrucción

**Tabla 19:** Nivel de instrucción

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Primaria	55	28,2	28,2	28,2
Secundaria	101	51,8	51,8	80,0
Universitario	39	20,0	20,0	100,0
Total	195	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 11:** Nivel de instrucción

**Elaborado por:** Mario Agurto

### Análisis

Del 100% de los transportistas encuestados un 51,8% manifestaron tener un nivel de instrucción secundaria, mientras que el 28,20% mencionaron tener un nivel de instrucción primaria, y finalmente un 20,0% aseveraron tener un nivel instrucción universitario.

### Interpretación

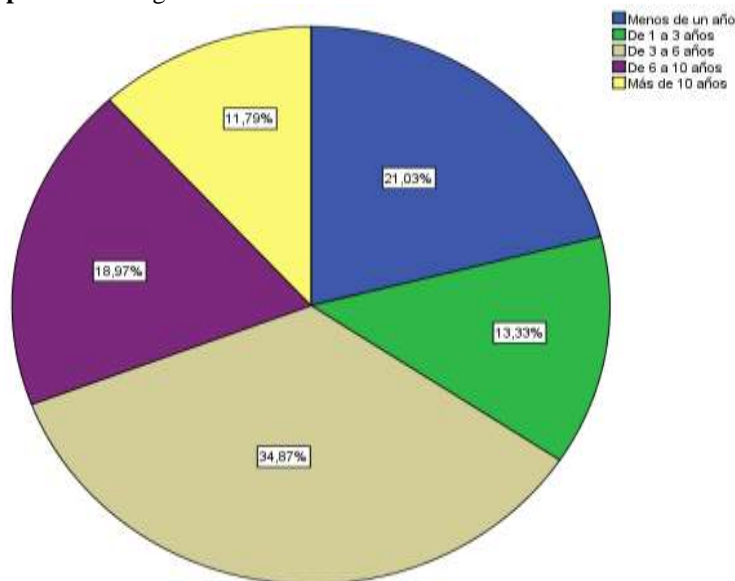
Los transportistas del transporte urbano en su mayoría han logrado culminar el colegio, lo que facilita la adquisición de la licencia profesional, y al mismo tiempo conlleva a la dificultad de interpretar el costo real de los diferentes accidentes de tránsito.

**Pregunta 1. ¿Cuánto tiempo tiene trabajando como chofer profesional de autobuses de transporte público?**

**Tabla 20:** Tiempo de trabajo como chofer

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Menos de un año	41	21,0	21,0	21,0
De 1 a 3 años	26	13,3	13,3	34,4
De 3 a 6 años	68	34,9	34,9	69,2
De 6 a 10 años	37	19,0	19,0	88,2
Más de 10 años	23	11,8	11,8	100,0
Total	195	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 12:** Tiempo de trabajo como chofer  
Elaborado por: Mario Agurto

**Análisis**

El 34,9% ratificaron que llevan de 3 a 6 años trabajando como chofer profesional de autobuses de transporte urbano, mientras que un 21,0% señalaron que llevan menos de 1 año trabajando como chofer profesional, pero sin embargo el 19,0% recalcaron que llevan trabajando entre 6 a 10 como chofer profesional, el 13,3% manifestaron que llevan trabajando de 1 a 3 años, y finalmente el 11,80% afirmaron llevar trabajando como chofer del bus urbano más de 10 años.

**Interpretación**

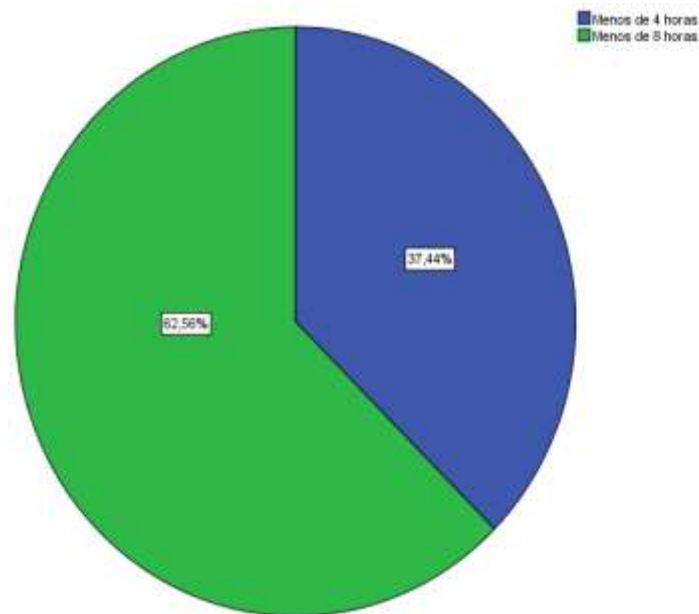
De acuerdo a los resultados anteriores, la mayoría de los transportistas del transporte urbano llevan trabajando un tiempo promedio de 5 años, donde han podido palpar o ser partícipes de algún tipo de accidente de tránsito.

## Pregunta 2. ¿Cuántas horas labora diariamente en su unidad de transporte?

**Tabla 21:** Horas que labora diariamente

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Menos de 4 horas	73	37,4	37,4	37,4
	Menos de 8 horas	122	62,6	62,6	100,0
	Total	195	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 13:** Horas que labora diariamente

**Elaborado por:** Mario Agurto

### Análisis

Del 100% de los transportistas encuestados, un 62,6% señalaron que trabajan menos de 8 horas diariamente en su unidad de transporte, mientras que el 37,4% ratificaron que prestan sus servicios diariamente menos de 4 horas.

### Interpretación

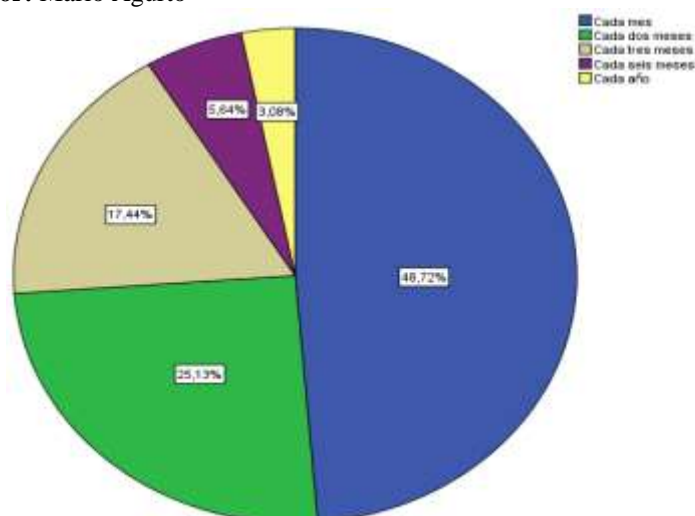
En base a los resultados, la mayoría de los transportistas prestan varias horas de servicios, lo que contribuye en el cansancio físico y mental de los mismos, al lidiar con las múltiples exigencias de los usuarios, con la competencia, con motorizados, con conductores de otros tipos de vehículos, razón por la cual están más propensos a provocar o a sufrir algún tipo de accidente de tránsito.

**Pregunta 3. ¿Cada qué tiempo cree usted que se deben realizar las revisiones vehiculares en buses de servicio público?**

**Tabla 22:** Tiempo de las revisiones vehiculares

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Cada mes	95	48,7	48,7	48,7
Cada dos meses	49	25,1	25,1	73,8
Cada tres meses	34	17,4	17,4	91,3
Cada seis meses	11	5,6	5,6	96,9
Cada año	6	3,1	3,1	100,0
Total	195	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 14:** Tiempo de las revisiones vehiculares

Elaborado por: Mario Agurto

**Análisis**

Un 48,70% de los encuestados manifestaron que se debe realizar cada mes, la revisión vehicular del transporte urbano, mientras que el 25,10% ratificaron que deben realizar cada dos meses, un 17,40% mencionaron que deben realizar cada tres meses, mientras que un 5,6% recalcaron que deben realizar cada seis meses y finalmente un 3,10% afirmaron que cada año se debe realizar una revisión vehicular de su unidad.

**Interpretación**

Los transportistas consideran que se debe realizar constantemente una revisión vehicular de su unidad, con la finalidad de prevenir los accidentes de tránsito, a través de la obligación de adquirir los implementos necesarios a los propietarios de las unidades.

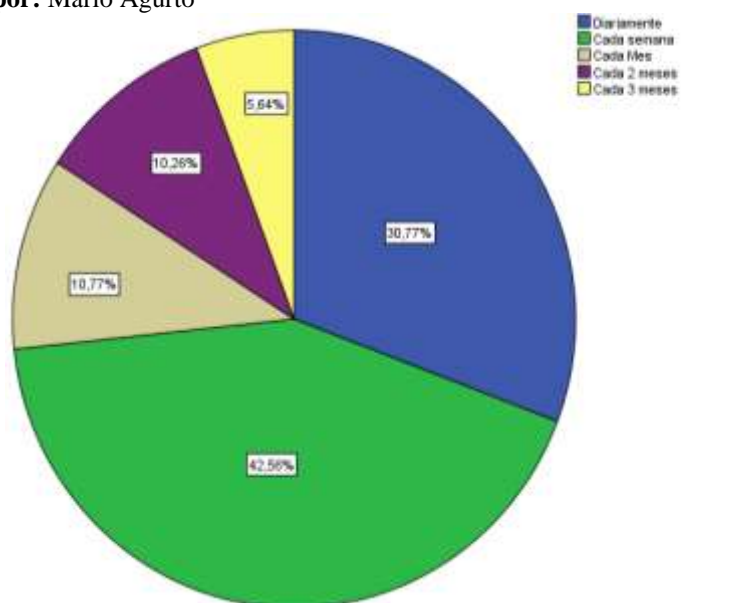


**Pregunta 4. ¿Con qué frecuencia usted percibe accidentes de tránsito entre terceros mientras labora en su unidad de transporte?**

**Tabla 23:** Frecuencia que percibe accidentes de tránsito a terceros

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Diariamente	60	30,8	30,8	30,8
Cada semana	83	42,6	42,6	73,3
Cada Mes	21	10,8	10,8	84,1
Cada 2 meses	20	10,3	10,3	94,4
Cada 3 meses	11	5,6	5,6	100,0
Total	195	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 15:** Frecuencia que percibe accidentes de tránsito a terceros

**Elaborado por:** Mario Agurto

**Análisis**

El 42,60% de transportistas encuestados afirmaron que han percibido cada semana accidentes de tránsito a terceros mientras laboran en su unidad de transporte, un 30,8% ratificaron que diariamente, mientras que un 10,8% señalaron que han percibido cada mes, un 10,3% han percibido cada 2 meses y finalmente el 5,6% afirmaron haber percibido cada 3 meses algún accidente de tránsito, durante su jornada laboral.

**Interpretación**

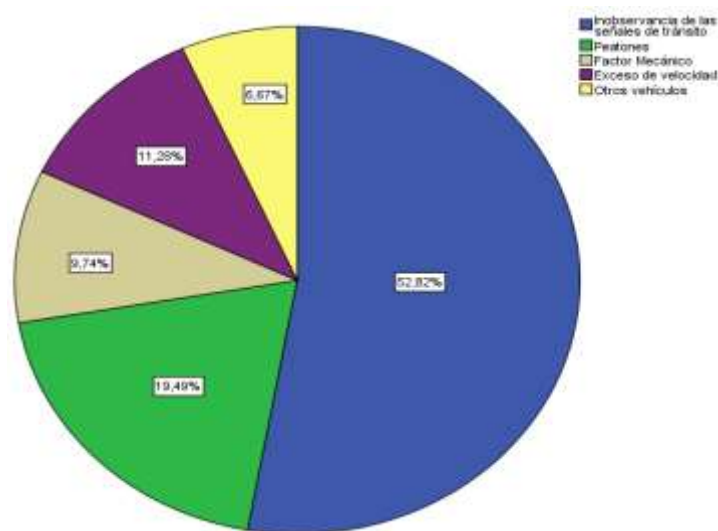
En la ciudad de Ambato, los transportistas del transporte público urbano han observado accidentes de tránsito por lo menos 1 vez durante la semana, mientras prestan sus servicios a la ciudadanía.

**Pregunta 5. ¿En qué nivel considera usted que los siguientes factores inciden en la ocurrencia de accidentes de tránsito?**

**Tabla 24:**Factores que inciden en la ocurrencia de accidentes de tránsito

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Inobservancia de las señales de tránsito	103	52,8	52,8	52,8
Peatones	38	19,5	19,5	72,3
Factor Mecánico	19	9,7	9,7	82,1
Exceso de velocidad	22	11,3	11,3	93,3
Otros vehículos	13	6,7	6,7	100,0
Total	195	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 16:**Factores que inciden en la ocurrencia de accidentes de tránsito

Elaborado por: Mario Agurto

**Análisis**

De acuerdo a los encuestados los factores que inciden en la ocurrencia de accidentes de tránsito son en un 52,80% la inobservancia de las señales de tránsito, un 19,5% los peatones, un 11,3% el exceso de velocidad, el 9,70% el factor mecánico y finalmente un 6,70% otros vehículos.

**Interpretación**

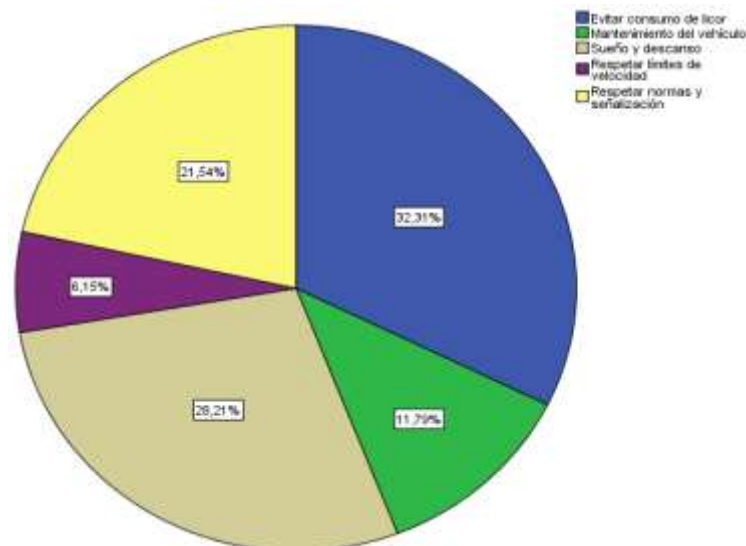
El factor que más incide en los accidentes de tránsito de acuerdo a los transportistas del transporte urbano son: la desobediencia de las señales de tránsito como por ejemplo capacidad máxima, velocidad permitida, no rebasar, piso resbaladizo, derrumbe, preferencia de carril, entre otros.

**Pregunta 6. ¿Califique el rango de importancia de las siguientes medidas para prevenir accidentes, considerando?**

**Tabla 25:**Rango de importancia de las medidas preventivas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Evitar consumo de licor	63	32,3	32,3	32,3
Mantenimiento del vehículo	23	11,8	11,8	44,1
Sueño y descanso	55	28,2	28,2	72,3
Respetar límites de velocidad	12	6,2	6,2	78,5
Respetar normas y señalización	42	21,5	21,5	100,0
Total	195	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 17:**Rango de importancia de las medidas preventivas

**Elaborado por:** Mario Agurto

**Análisis**

El 32,3% de los transportistas encuestados señalaron que las medidas preventivas que deben acatar para evitar los accidentes de tránsito son: un 32,3% evitar consumo de licor, el 28,20% dormir y descansar, el 21,5% respetar las normas y la señalización, un 11,8% dar mantenimiento al vehículo, y finalmente el 6,2% respetar los límites de velocidad.

**Interpretación**

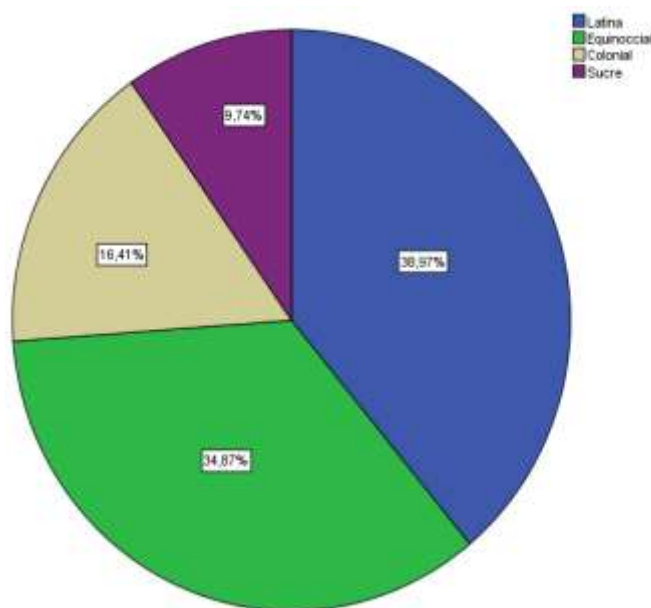
La mayoría de los transportistas consideran que se lograría disminuir y evitar los accidentes de tránsito en cifras significativas, tan solo evitando conducir en estado etílico o con sustancias psicotrópicas.

**Pregunta 7. ¿Qué nombre de aseguradora de vida tiene usted?**

**Tabla 26:** Aseguradora que tiene

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Latina	76	39,0	39,0	39,0
Equinoccial	68	34,9	34,9	73,8
Colonial	32	16,4	16,4	90,3
Sucre	19	9,7	9,7	100,0
Total	195	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 18:** Aseguradora que tiene  
**Elaborado por:** Mario Agurto

**Análisis**

Un 39,0% de los transportistas encuestados afirmaron tener una aseguradora denominada “Latina”, mientras que un 34,9% aseveraron tener una aseguradora llamada “Equinoccial”, un 16,4% manifestaron tener una aseguradora “Colonial” y finalmente un 9,7% ratificaron tener una aseguradora “Sucre”

**Interpretación**

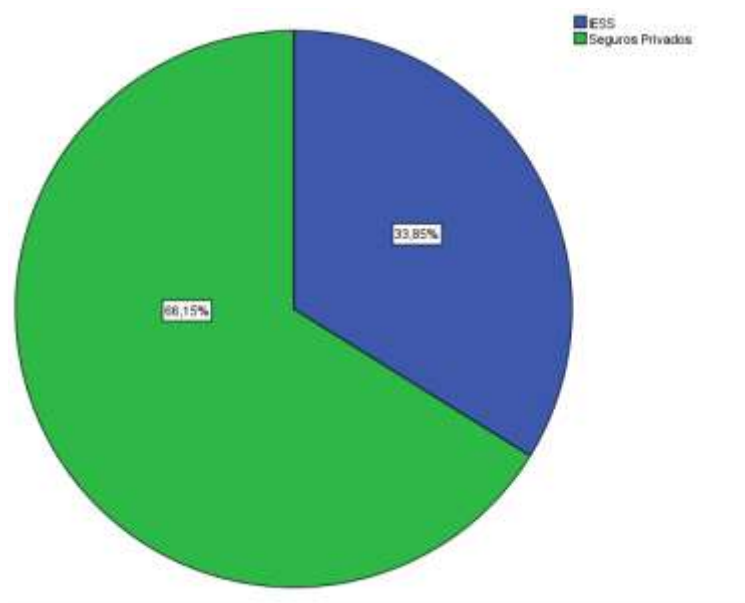
Las aseguradoras más utilizadas por los transportistas del transporte público urbano de la ciudad de Ambato son latina y equinoccial por sus múltiples beneficios: como es el seguro integral de la persona y el vehículo.

**Pregunta 8. ¿En caso de accidentes que requieran atención médica a que aseguradora daría prioridad para su atención?**

**Tabla 27:** Aseguradora con prioridad para su atención

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	IESS	66	33,8	33,8	33,8
	Seguros Privados	129	66,2	66,2	100,0
	Total	195	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 19:** Aseguradora con prioridad para su atención

Elaborado por: Mario Agurto

**Análisis**

Del 100% de los encuestados, el 66,20% señalaron que prefieren ser atendidos por seguros privados, pero sin embargo el 33,80% ratificaron que prefieren ser atendidos por el IESS.

**Interpretación**

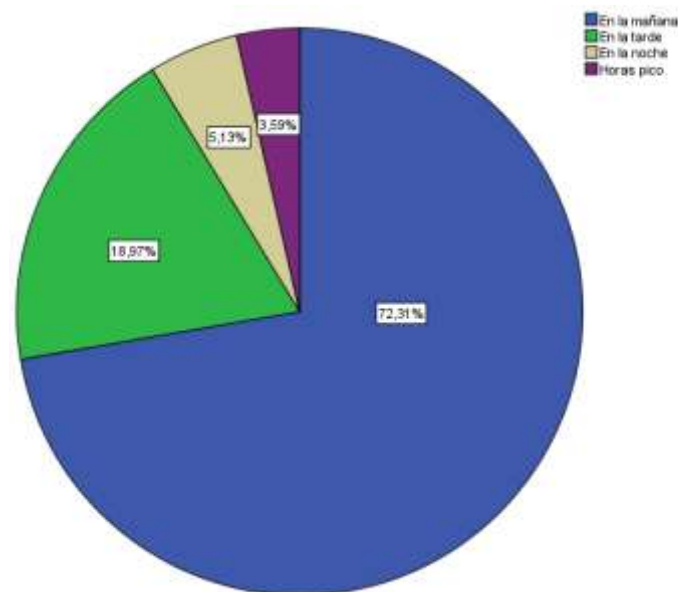
La aseguradora preferida por la mayoría de los transportistas sin duda alguna es la privada, por la oportuna, rápida, eficaz atención, ya que las aseguradoras privadas siempre cuentan con todo tipo de doctores para cualquier emergencia que se pudiera suscitar.

**Pregunta 9. ¿En qué jornadas del día se percibe mayor cantidad de accidentes en el transporte público urbano?**

**Tabla 28:**Jornadas en las que se perciben mayor cantidad de accidentes

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido En la mañana	141	72,3	72,3	72,3
En la tarde	37	19,0	19,0	91,3
En la noche	10	5,1	5,1	96,4
Horas pico	7	3,6	3,6	100,0
Total	195	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 20:**Jornadas en las que se perciben mayor cantidad de accidentes

**Elaborado por:** Mario Agurto

**Análisis**

El 72,30% de los encuestados afirmaron que en la mañana en la jornada en las que más se perciben los accidentes de tránsito, el 19,0% aseveraron que en la tarde, pero sin embargo el 5,10% manifestaron que en la noche es cuando más ocurre los accidentes de tránsito y finalmente el 3,6% aseguraron que son las horas pico donde más ocurren los accidentes.

**Interpretación**

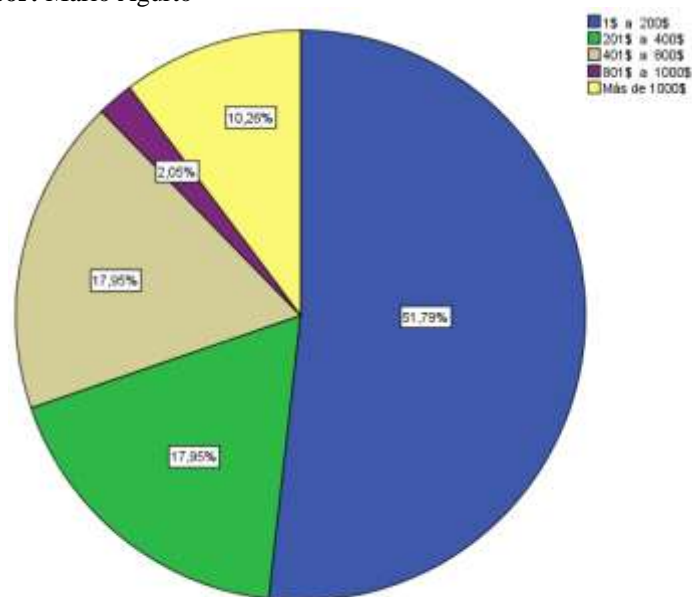
Los accidentes de tránsito se presentan en la mañana, la razón se debe a la congestión de las personas que deben llegar a su lugar de trabajo, la cantidad de personas que deben llegar a clases, cantidad de personas que deben llegar al banco, a los supermercados entre otros.

**Pregunta 10. ¿Cuánto ha gastado en daños personales en un accidente de tránsito provocado por el transporte público urbano?**

**Tabla 29:** Gastos en daños personales en un accidente de tránsito

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido 1\$ a 200\$	101	51,8	51,8	51,8
201\$ a 400\$	35	17,9	17,9	69,7
401\$ a 800\$	35	17,9	17,9	87,7
801\$ a 1000\$	4	2,1	2,1	89,7
Más de 1000\$	20	10,3	10,3	100,0
Total	195	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 21:** Gastos en daños personales en un accidente de tránsito  
Elaborado por: Mario Agurto

**Análisis**

El 51,8% de los transportistas encuestados, afirmaron que han gastado entre 1\$ a 200\$ en daños personales por accidentes de tránsito, mientras que un 17,9% señalaron que han gastado entre 201\$ a 400\$ y 401\$ a 800\$, un 10,30% aseguraron que han gastado más de 1000\$, y finalmente un 2,10% mencionaron que han gastado entre 801\$ a 1000\$ en daños personales en un accidente de tránsito.

**Interpretación**

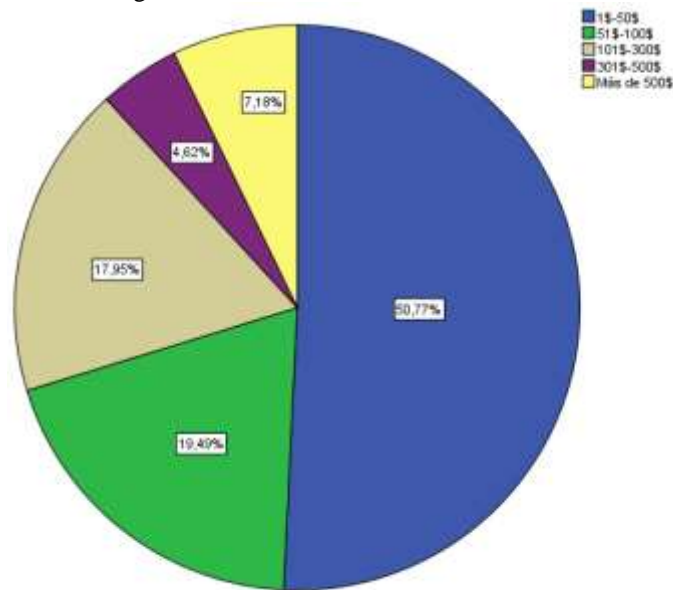
En su mayoría los transportistas han gastado un promedio de 101\$ en daños personales, ya que los accidentes de tránsito no pasaron a mayor trascendencia.

**Pregunta 11. ¿Cuánto ha dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano?**

**Tabla 30:** Cuanto dejo de percibir en sus ingresos económicos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido 1\$-50\$	99	50,8	50,8	50,8
51\$-100\$	38	19,5	19,5	70,3
101\$-300\$	35	17,9	17,9	88,2
301\$-500\$	9	4,6	4,6	92,8
Más de 500\$	14	7,2	7,2	100,0
Total	195	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 22:** Cuanto dejo de percibir en sus ingresos económicos

**Elaborado por:** Mario Agurto

**Análisis**

Del 100% de los transportistas encuestados, un 50,8% aseguraron que dejaron de percibir un ingreso económico entre 1\$ -50\$, pero sin embargo un 19,5% dejaron de percibir entre 51\$ - 100\$, un 17,9% dejaron de percibir entre 101\$ - 300\$, un 7,2% dejaron de percibir un ingreso más de 500\$, finalmente el 4,6% aseguraron que por un accidente de tránsito dejaron de percibir entre 301\$ - 500\$.

**Interpretación**

En su mayoría los transportistas, han dejado de percibir un ingreso económico promedio de 25\$, la razón se debe a que los accidentes de tránsito no fueron de gravedad.



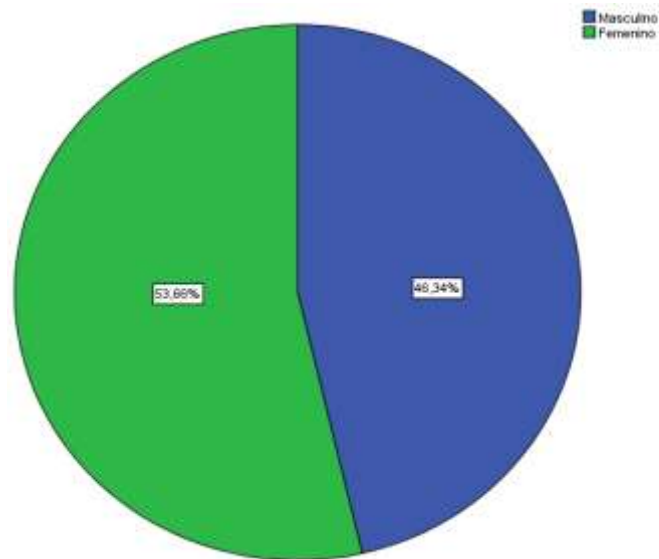
#### 4.1.2 Encuesta dirigida a los Usuarios del transporte urbano (buses) de la ciudad de Ambato.

##### Género

**Tabla 31:**Genero

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Masculino	177	46,3	46,3	46,3
Femenino	205	53,7	53,7	100,0
Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 23:**Genero  
**Elaborado por:** Mario Agurto

##### Análisis

Del 100% de los usuarios encuestados, el 53,7% afirmaron tener un género femenino, mientras que el 46,3% mencionaron ser del género masculino.

##### Interpretación

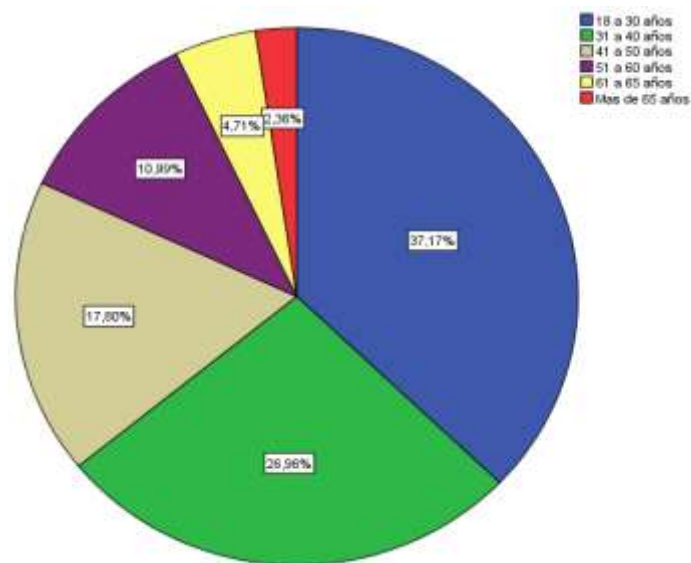
Las mujeres son las personas que usan los transportes públicos urbanos (buses) con mayor frecuencia.

## Edad

**Tabla 32:**Edad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido 18 a 30 años	142	37,2	37,2	37,2
31 a 40 años	103	27,0	27,0	64,1
41 a 50 años	68	17,8	17,8	81,9
51 a 60 años	42	11,0	11,0	92,9
61 a 65 años	18	4,7	4,7	97,6
Más de 65 años	9	2,4	2,4	100,0
Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 24:**Edad

**Elaborado por:** Mario Agurto

## Análisis

El 37,2% de los usuarios encuestados afirmaron tener una edad comprendida entre 18 a 30 años, un 27% ratificaron tener entre 31 a 40 años, un 17,8% mencionaron tener entre 41 a 50 años, mientras que el 11% dijeron tener entre 51 a 60 años, pero el 4,7% manifestaron tener entre 61 a 65 años, finalmente el 2,4% aseveraron tener más de 65 años.

## Interpretación

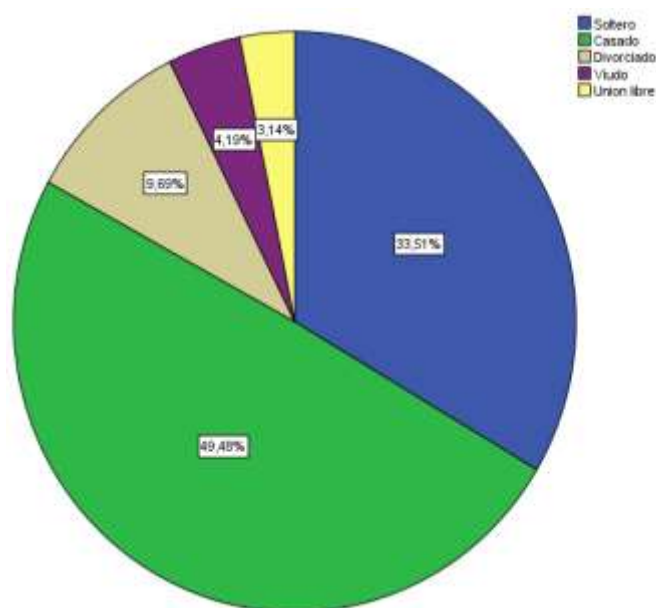
La edad promedio de la mayoría de los encuestados es de 24 años, una edad donde ya pueden expresar las experiencias que han tenido en el transporte público urbano (buses), o simplemente pueden expresar las necesidades que requieren de dicho servicio público.

## Estado civil

**Tabla 33:** Estado civil

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Soltero	128	33,5	33,5	33,5
Casado	189	49,5	49,5	83,0
Divorciado	37	9,7	9,7	92,7
Viudo	16	4,2	4,2	96,9
Unión libre	12	3,1	3,1	100,0
Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 25:** Estado civil  
**Elaborado por:** Mario Agurto

## Análisis

Del 100% de los encuestados, un 49,5% afirmaron estar casados, el 33,5% dijeron ser solteros, mientras que el 9,7% ratificaron estar divorciados, un 4,2% manifestaron ser viudos, finalmente el 3,10% recalcaron estar en unión libre.

## Interpretación

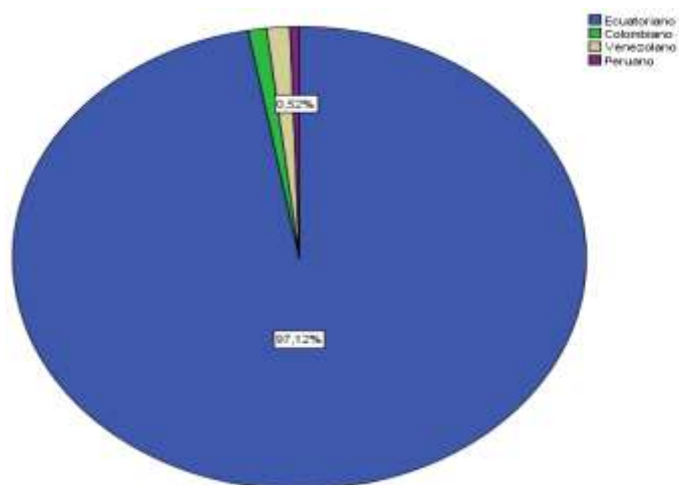
Los usuarios que utilizan los transportes públicos urbanos (buses), son generalmente las personas casadas, es decir la mayoría de estas personas cuentan con varios integrantes que se deben trasladar diariamente a diversos lugares, lo cual representa un costo elevado, mientras que al usar el transporte urbano, disminuyen sus gastos considerablemente, permitiendo solventar otros gastos necesarios/básicos.

## Nacionalidad

**Tabla 34:**Nacionalidad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Ecuatoriano	371	97,1	97,1	97,1
	Colombiano	4	1,0	1,0	98,2
	Venezolano	5	1,3	1,3	99,5
	Peruano	2	,5	,5	100,0
	Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 26:**Nacionalidad  
**Elaborado por:** Mario Agurto

### Análisis

El 97,10% de los usuarios encuestados afirmaron ser Ecuatoriano, mientras que el 1,3% señalaron ser Venezolanos, el 1,0% ratificaron ser Colombianos, y finalmente un 0,5% aseveraron ser Peruanos.

### Interpretación

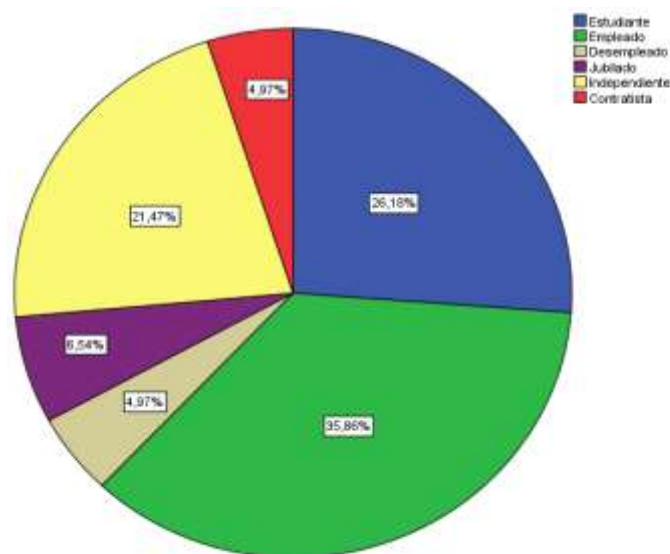
La mayoría de las personas que utilizan el transporte público urbano (buses) son de nacionalidad Ecuatoriana, lo que facilita calificar la calidad de servicio brindada por las diferentes unidades, como por ejemplo el cumplimiento de las rutas, la velocidad máxima establecida en la zona urbana de la ciudad por la agencia de tránsito, el precio del pasaje, el respeto de la señalética, capacidad de los pasajeros, entre otros.

## Ocupación

**Tabla 35:** Ocupación

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Estudiante	100	26,2	26,2	26,2
	Empleado	137	35,9	35,9	62,0
	Desempleado	19	5,0	5,0	67,0
	Jubilado	25	6,5	6,5	73,6
	Independiente	82	21,5	21,5	95,0
	Contratista	19	5,0	5,0	100,0
	Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 27:** Ocupación  
**Elaborado por:** Mario Agurto

### Análisis

El 35,9% de los usuarios encuestados aseveraron ser empleados, el 26,2% mencionaron ser estudiantes, el 21,5% señalaron ser personas independientes, mientras que el 6,5% ratificaron estar jubilados, finalmente el 5,0% recalcaron estar desempleados, pero el otro 5,0% afirmaron ser contratistas.

### Interpretación

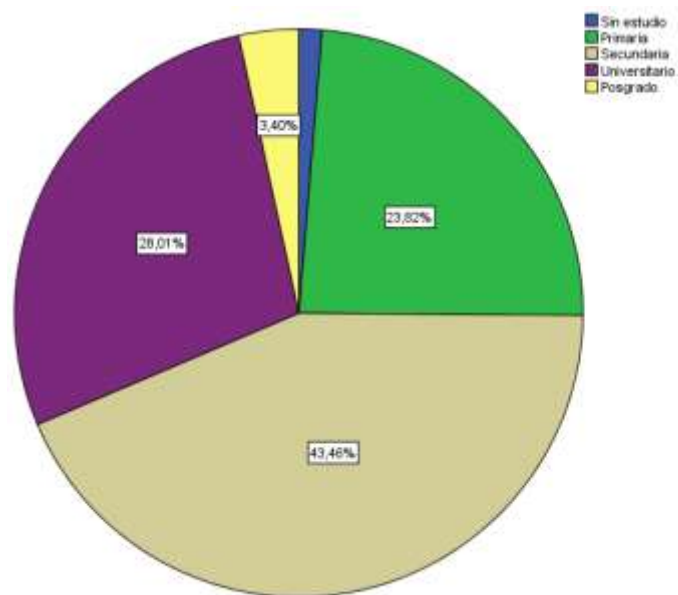
Las personas que laboran en las diferentes empresas, instituciones, ya sean públicas o privadas, son los que más hacen uso del transporte público urbano, en horarios comprendidos entre 7 a 8 am, y, 4 a 6 pm.

## Educación

**Tabla 36:** Educación

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Sin estudio	5	1,3	1,3	1,3
Primaria	91	23,8	23,8	25,1
Secundaria	166	43,5	43,5	68,6
Universitario	107	28,0	28,0	96,6
Posgrado	13	3,4	3,4	100,0
Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 28:** Educación  
**Elaborado por:** Mario Agurto

## Análisis

El 43,5% afirmaron tener un nivel de instrucción de tipo secundaria, un 28,0% señalaron que su nivel de educación es de tipo universitario, un 23,8% ratificaron tener una instrucción de tipo primaria, mientras que un 3,4% mencionaron tener un posgrado, finalmente un 1,3% dijeron no tener ningún estudio.

## Interpretación

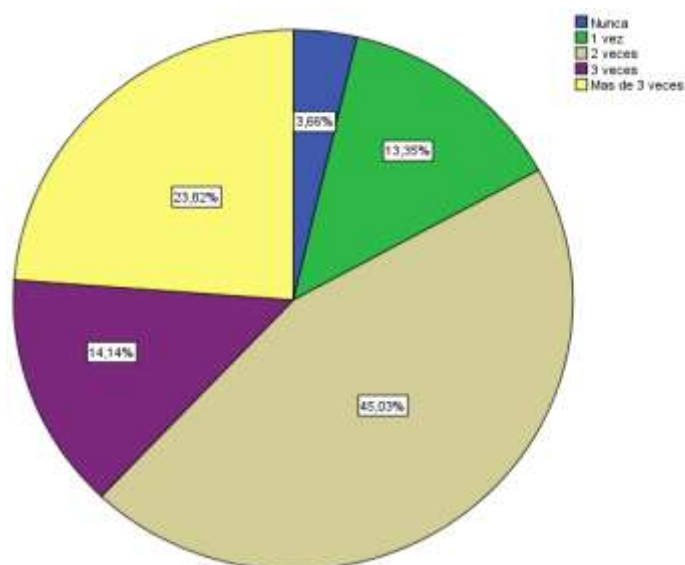
Los usuarios del transporte público, que prestan sus servicios e las diferentes entidades, en su mayoría apenas han logrado culminar su bachiller, lo que dificulta entender realmente los costos que genera un accidente de tránsito a la persona y a la sociedad en general.

## 1. ¿Con qué frecuencia al día toma usted una unidad de transporte público urbano?

**Tabla 37:** Frecuencia de uso

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	14	3,7	3,7	3,7
1 vez	51	13,4	13,4	17,0
2 veces	172	45,0	45,0	62,0
3 veces	54	14,1	14,1	76,2
Más de 3 veces	91	23,8	23,8	100,0
Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 29:** Frecuencia de uso  
**Elaborado por:** Mario Agurto

### Análisis

Un 45,0% de los usuarios encuestados, afirmaron que frecuentemente usan 2 veces en el día, el transporte público urbano (buses), el 23,8% señalaron que usan frecuentemente más de 3 veces en el día, el transporte público urbano (buses), mientras que el 14,10% aseveraron que usan 3 veces en el día, el 13,4% dijeron que usan 1 vez en el día, pero el 3,7% manifestaron que nunca utilizan en el día, el transporte público urbano (buses)

### Interpretación

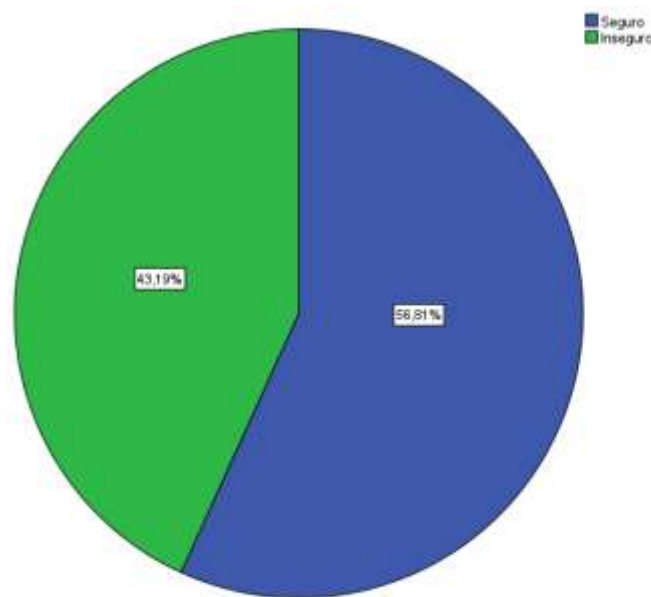
La mayoría de los usuarios del transporte público urbano, utilizan 2 veces en el día, es decir a primera vez para acudir al lugar de su trabajo, y la segunda para retornar del lugar de su trabajo a su hogar,

## 2. ¿Cree usted que el transporte público urbano respecto a los accidentes de tránsito es?

**Tabla 38:** Transporte urbano seguro/inseguro

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Seguro	217	56,8	56,8	56,8
	Inseguro	165	43,2	43,2	100,0
	Total	382	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 30:** Transporte urbano seguro/inseguro  
Elaborado por: Mario Agurto

### Análisis

Del 100% de los usuarios encuestados, el 56,8% creen que el transporte público urbano es seguro frente a los accidentes de tránsito, mientras que el 43,20% de los usuarios creen que es inseguro frente a los accidentes de tránsito.

### Interpretación

De acuerdo a los resultados obtenidos la mayoría de los usuarios, consideran que el transporte público urbano es seguro, libre de accidentes debido a su límite máximo de velocidad, que puede ser controlado frente alguna anomalía.

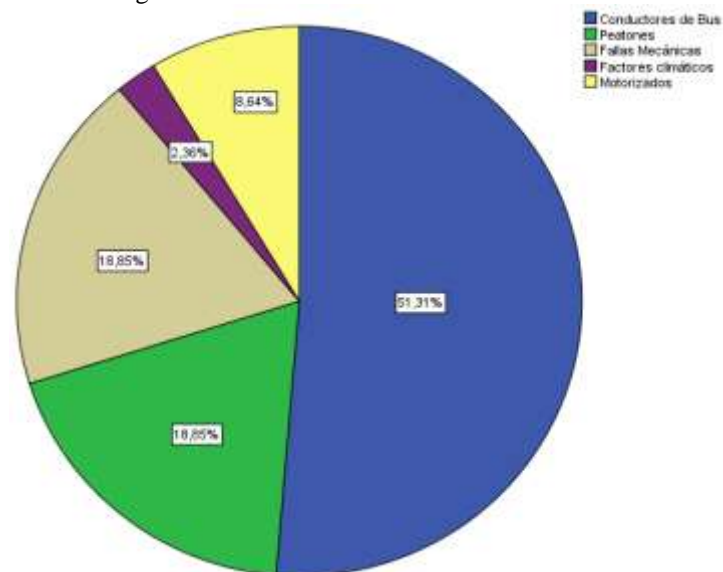


### 3. ¿Quién cree usted que es el principal causante de los accidentes de tránsito en la ciudad?

**Tabla 39:**Principal causante de los accidentes

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Conductores de Bus	196	51,3	51,3	51,3
Peatones	72	18,8	18,8	70,2
Fallas Mecánicas	72	18,8	18,8	89,0
Factores climáticos	9	2,4	2,4	91,4
Motorizados	33	8,6	8,6	100,0
Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 31:**Principal causante de los accidentes

**Elaborado por:** Mario Agurto

#### **Análisis**

El 51,3% de los usuarios encuestados, aseveraron que el principal causante de los accidentes de tránsito son los conductores del bus, mientras que el 18,8% ratificaron que son los peatones, y el otro 18,8% dijeron que son las fallas mecánicas, pero el 8,6% mencionaron que son los motorizados, finalmente el 2,4% manifestaron que son los factores climáticos el principal causante de los accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.

#### **Interpretación**

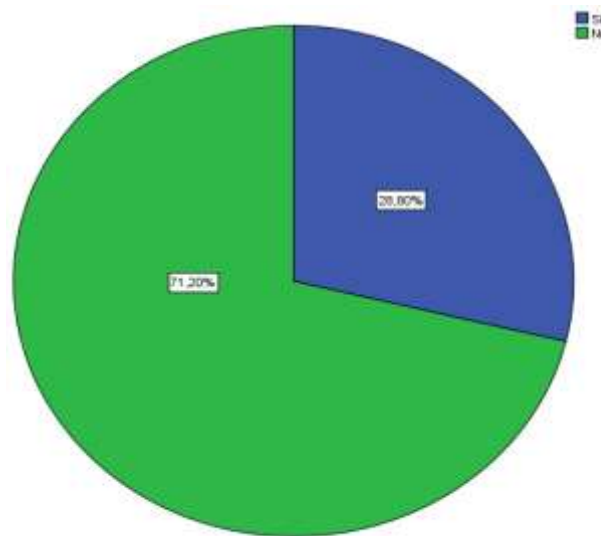
En la ciudad de Ambato, los usuarios del transporte público urbano (buses), consideran como el principal causante de un accidente de tránsito a los conductores, la razón se debe al uso de los celulares a la hora de conducir, pasar en luz roja, uso promiscuo de las señales informativas.

#### 4. ¿Ha tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano (buses)?

**Tabla 40:** Ha tenido algún accidente provocado por el transporte urbano (buses)

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Si	110	28,8	28,8	28,8
No	272	71,2	71,2	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 32:** Ha tenido algún accidente provocado por el transporte urbano (buses)

Elaborado por: Mario Agurto

#### Análisis

Del 100% de los usuarios encuestados, un 71,20% aseveraron que no han tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano (buses), pero sin embargo el 28,8% afirmaron que si han tenido algún accidente a causa de los buses urbanos.

#### Interpretación

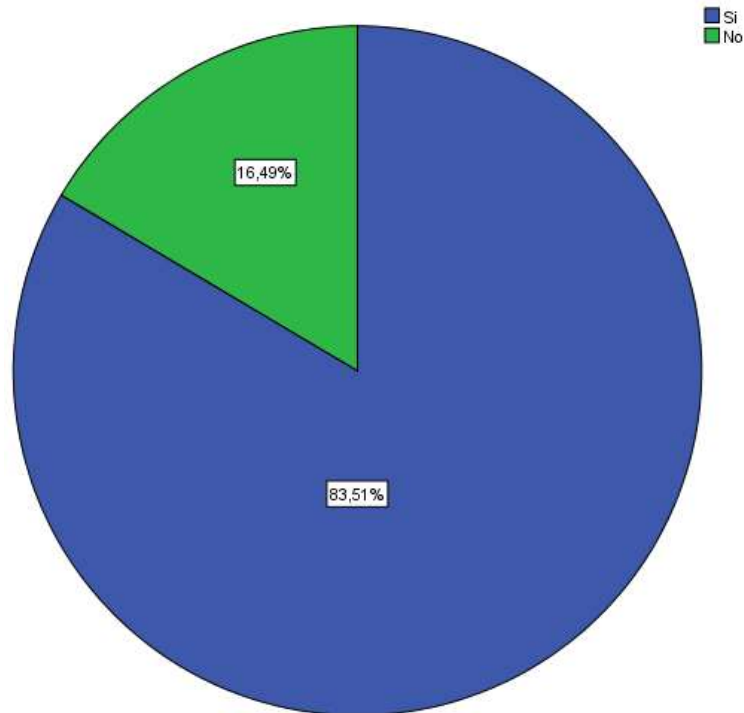
La mayoría de los encuestados no han sido víctimas de algún accidente de tránsito, provocado por los transportes públicos urbanos (buses).

## 5. ¿Recomienda utilizar medios de transporte públicos a otros usuarios?

**Tabla 41:**Recomienda utilizar el transporte urbano (buses)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	319	83,5	83,5	83,5
	No	63	16,5	16,5	100,0
	Total	382	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 33:**Recomienda utilizar el transporte urbano (buses)

Elaborado por: Mario Agurto

### Análisis

Del 100% de los usuarios encuestados, el 83,5% manifestaron que si recomiendan utilizar los medios de transporte público a otros usuarios, pero sin embargo el 16,5% ratificaron que no recomiendan el uso de este medio de transporte.

### Interpretación

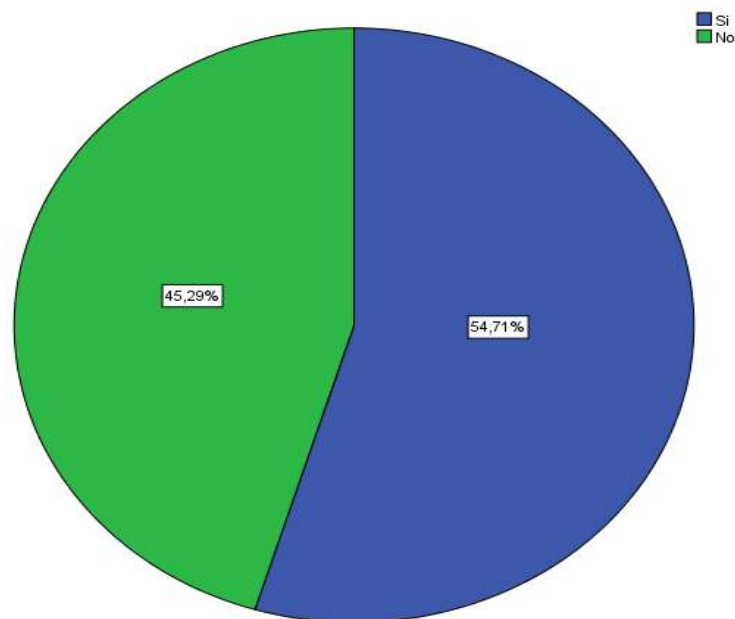
Los usuarios que utilizan el transporte público urbano, recomiendan el uso de este medio de transporte, por su fácil acceso, por la variedad de rutas, y por el valor del pasaje.

**6. ¿Ha observado en la calle algún accidente de tránsito provocado por unidades de transporte público urbano?**

**Tabla 42:** Ha sido testigo de un accidente provocado por los buses urbanos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	209	54,7	54,7	54,7
	No	173	45,3	45,3	100,0
	Total	382	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 34:** Ha sido testigo de un accidente provocado por los buses urbanos

Elaborado por: Mario Agurto

**Análisis**

Del 100% de los usuarios encuestados, un 54,7% afirmaron que si han observado en la calle algún accidente provocado por las unidades del transporte público urbano, mientras que el 45,3% manifestaron que no han observado ningún accidente, provocado por el transporte público urbano (buses)

**Interpretación**

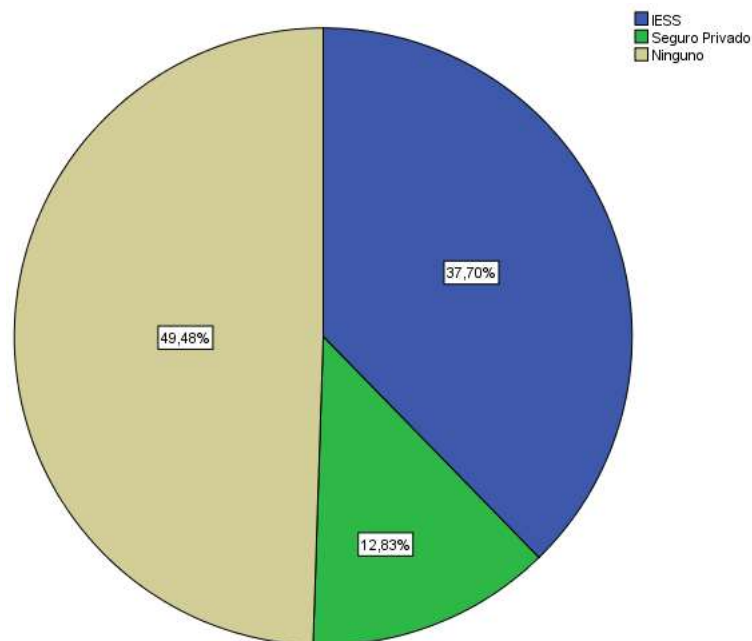
Los usuarios del transporte público urbano (buses), en su mayoría han sido testigos algunas vez, de un accidente de tránsito provocado por las impericias, negligencia de los transportistas de los buses urbanos.

## 7.¿Qué nombre de aseguradora de vida tiene usted?

**Tabla 43:**Nombre de la aseguradora

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido IESS	144	37,7	37,7	37,7
Seguro Privado	49	12,8	12,8	50,5
Ninguno	189	49,5	49,5	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 35:**Nombre de la aseguradora

Elaborado por: Mario Agurto

### Análisis

El 49,5% de los usuarios encuestados, aseveraron que no tienen ninguna aseguradora de vida, mientras que el 37,7% afirmaron que esta asegurados en el IESS, y finalmente el 12,8% manifestaron que tienen seguro privado.

### Interpretación

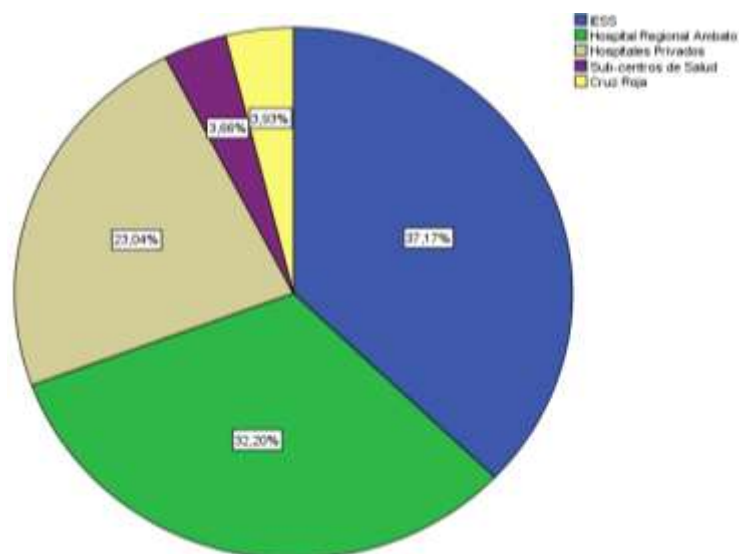
Los ciudadanos Ambateños, usuarios del transporte público urbano (buses), no cuentan con ningún tipo de seguro de vida, razón por la cual se dificultaría la situación de los usuarios, en caso de sufrir algún accidente de tránsito.

## 8. ¿En caso de un accidente de tránsito urbano a que casa de salud le gustaría asistir?

**Tabla 44:** Casa de salud que le gustaría asistir

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido IESS	142	37,2	37,2	37,2
Hospital Regional Ambato	123	32,2	32,2	69,4
Hospitales Privados	88	23,0	23,0	92,4
Sub-centros de Salud	14	3,7	3,7	96,1
Cruz Roja	15	3,9	3,9	100,0
Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 36:** Casa de salud que le gustaría asistir

**Elaborado por:** Mario Agurto

### Análisis

El 37,20% señalaron que le gustaría acudir al IESS, en caso de sufrir algún accidente de tránsito, mientras que el 32,20% manifestaron que les gustaría acudir al hospital regional Ambato, el 23,0% aseveraron que les gustaría acudir a los hospitales privados, el 3,9% afirmaron que desean acudir a la cruz roja, finalmente el 3,7% ratificaron que quieren acudir a los Sub- centros de salud.

### Interpretación

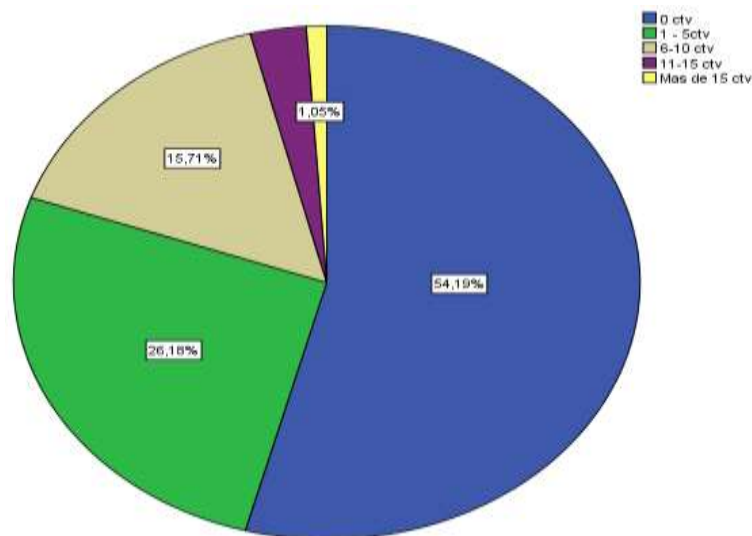
Los usuarios en su mayoría, en caso de sufrir algún accidente de tránsito desean acudir al IESS, debido a su condición económica.

**9. ¿Cuánto más estaría dispuesto a pagar en el pasaje vigente para que el servicio de transporte público mejore y evitar accidentes de tránsito?**

**Tabla 45:** Cuanto estaría dispuesto a pagar por un buen servicio

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido 0 ctv	207	54,2	54,2	54,2
1 - 5ctv	100	26,2	26,2	80,4
6-10 ctv	60	15,7	15,7	96,1
11-15 ctv	11	2,9	2,9	99,0
Más de 15 ctv	4	1,0	1,0	100,0
Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 37:** Cuanto estaría dispuesto a pagar por un buen servicio

**Elaborado por:** Mario Agurto

**Análisis**

El 54,20% de los encuestados afirmaron que no están dispuestos a pagar ni un centavo adicional para que el transporte público urbano (buses) mejore sus servicios; mientras que el 26,20% afirmaron estar dispuestos a pagar entre 1 – 5 ctv, el 15,7% ratificaron que quieren pagar entre 6 – 10 ctv, mientras que el 2,9% señalaron que están dispuestos a pagar entre 11 – 15 ctv, finalmente el 1,0% aseveraron que quieren pagar más de 15 ctv, para que mejoren el servicio del transporte urbano.

**Interpretación**

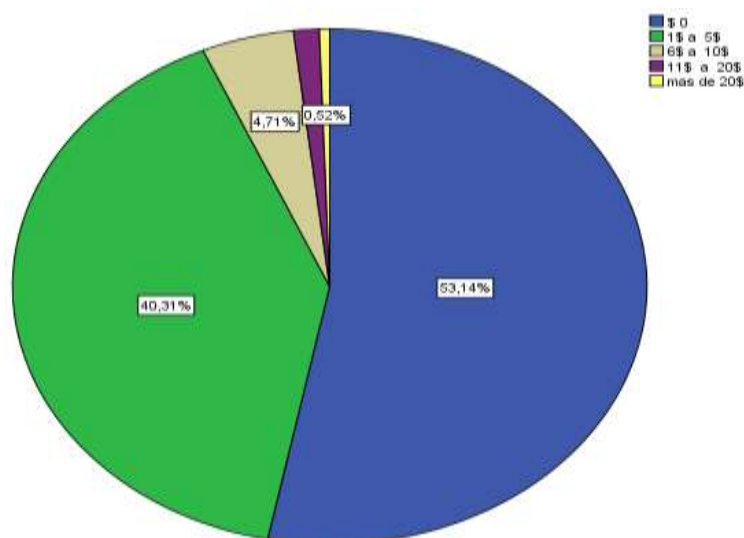
La mayoría de los usuarios del transporte público urbano, no están dispuestos a pagar nada más en su pasaje, para mejorar los servicios, la razón se debe al financiamiento que el estado realiza a este sector para ofertar un buen servicio.

**10. ¿Estaría usted dispuesto a pagar un impuesto municipal adicional para que el sistema de transporte público mejore y disminuir accidentes?**

**Tabla 46:** Impuesto municipal

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido \$ 0	203	53,1	53,1	53,1
1\$ a 5\$	154	40,3	40,3	93,5
6\$ a 10\$	18	4,7	4,7	98,2
11\$ a 20\$	5	1,3	1,3	99,5
Más de 20\$	2	,5	,5	100,0
Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 38:** Impuesto municipal  
**Elaborado por:** Mario Agurto

**Análisis**

El 53,1% de los usuarios encuestados están dispuestos a pagar \$0 de impuesto municipal para mejorar el sistema de transporte público y lograr disminuir los accidentes, el 40,30% aseguraron estar dispuestos a pagar entre \$1 a \$5; mientras que el 4,7% aseveraron estar dispuestos a pagar entre \$6 a \$10, el 1,3% afirmaron querer pagar entre \$11 a \$20, finalmente el 0,50% mencionaron querer pagar más de \$20, para mejorar el sistema y disminuir los accidentes de tránsito.

**Interpretación**

La mayoría de los encuestados no están dispuestos a pagar ningún impuesto municipal adicional para mejorar sus servicios y disminuir los accidentes, la razón se debe a que no es netamente competencia del municipio, es competencia del transporte.

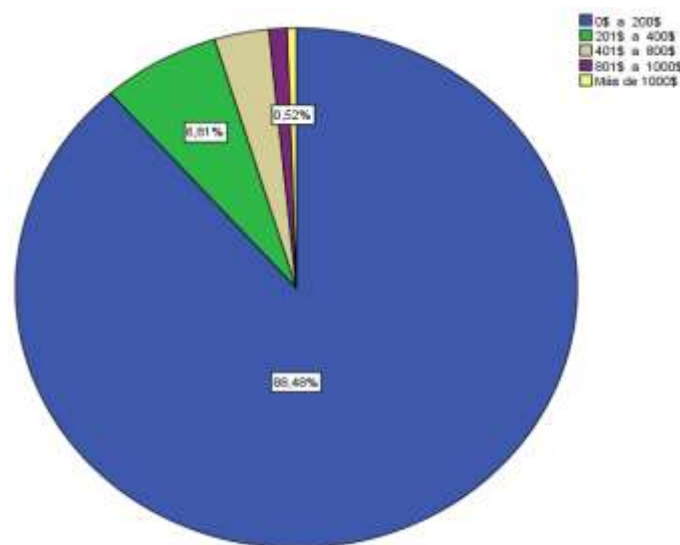


## 11. ¿Cuánto ha gastado en daños personales en un accidente de tránsito provocado por el transporte público urbano?

**Tabla 47:**Gastos en daños personales

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido 0\$ a 200\$	338	88,5	88,5	88,5
201\$ a 400\$	26	6,8	6,8	95,3
401\$ a 800\$	12	3,1	3,1	98,4
801\$ a 1000\$	4	1,0	1,0	99,5
Más de 1000\$	2	,5	,5	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Elaborado por: Mario Agurto



**Figura 39:**Gastos en daños personales

Elaborado por: Mario Agurto

### Análisis

Un 88,5% de los usuarios encuestados ratificaron que han gastado entre \$0 a \$ 200, en daños personales un accidente de tránsito provocado por el transporte público urbano, mientras que un 6,8% señalaron que gastado entre \$201 a \$400, pero el 3,1% aseveraron haber gastado entre \$401 a \$ 800, un 1,0% afirmaron haber gastado entre \$801 a \$1000, finalmente el 0,50% manifestaron haber gastado más de 1000\$ en daños personales a causa de un accidente.

### Interpretación

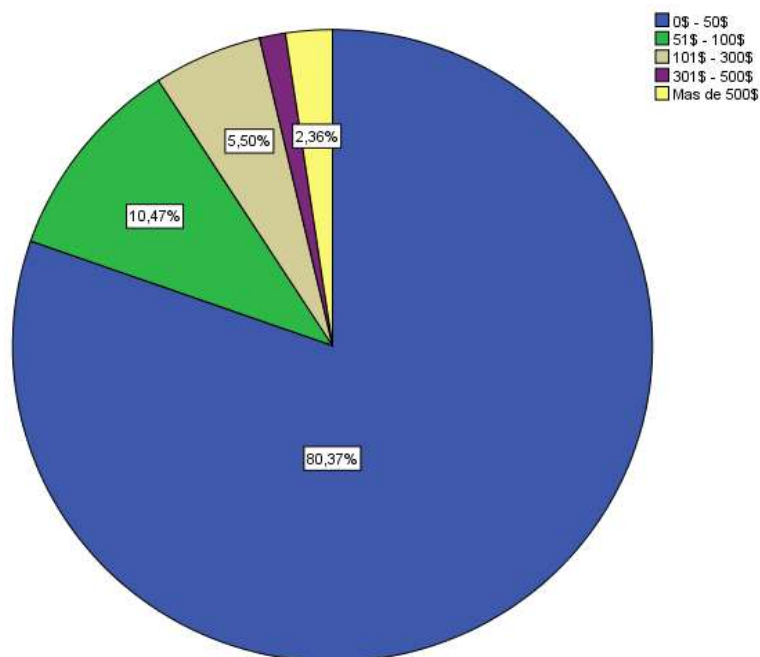
La mayoría de los usuarios han gastado en daños personales a causa de un accidente de tránsito provocado por el transporte público urbano, en un total promedio de \$100.

## 12. ¿Cuánto ha dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano?

**Tabla 48:**Dejo de percibir en sus ingresos económicos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido 0\$ - 50\$	307	80,4	80,4	80,4
51\$ - 100\$	40	10,5	10,5	90,8
101\$ - 300\$	21	5,5	5,5	96,3
301\$ - 500\$	5	1,3	1,3	97,6
Más de 500\$	9	2,4	2,4	100,0
Total	382	100,0	100,0	

**Elaborado por:** Mario Agurto



**Figura 40:**Dejo de percibir en sus ingresos económicos

**Elaborado por:** Mario Agurto

### Análisis

El 80,4% de los encuestados afirmaron que han dejado de percibir entre 0\$ - 50\$, por causa de un accidente de transporte público urbano (buses), mientras que el 10,5% mencionaron que dejaron de percibir entre 51\$ - 100\$, un 5,5% ratificaron dejar de percibir entre 101\$ - 300\$, el 2,4% señalaron haber dejado de percibir entre 301\$ - 500\$, finalmente el 1,3% dejaron de percibir más de 500\$.

### Interpretación

En su mayoría los usuarios del transporte público urbano (buses) han dejado de percibir un ingreso económico promedio de \$25.

## 4.2 Aplicación de los modelos de costos sociales

Los costos sociales de los accidentes de tránsito, generados por el transporte público urbano de la ciudad de Ambato, se determina a través de las siguientes variables descritas a continuación.

**Tabla 49:**Elementos del costo social de los accidentes de transporte

Costos	Descripción	
Víctimas	Costos médicos o rehabilitación	
	Pérdida de capacidad productiva	Actual (durante el periodo de baja laboral)
		Futura (víctimas mortales)
	Otros costos económicos de la víctima: funerales	
	Costos humanos físicos y morales	
Sistema de transporte	Daños materiales al vehículo	
Entorno	Daños físicos y morales al entorno social	
Administrativos y de gestión	Costos administrativos y de gestión de seguros	
	Costos de los poderes públicos	Costos de policía
		Costos del sistema público judicial
		Costos de seguridad social (adelanto en el tiempo de pensiones)

Fuente: (Díaz, 2012)

### 4.2.1 análisis mediante el modelo de valoración de contingencia (MVC)

El modelo de valoración contingente surgió a finales del siglo XX, conocido como método de encuesta, estimación hipotética, estimación de preferencias, entre otros. Este tipo de método a través del cuestionario encuentra el comportamiento de las variables en estudio.

**Tabla 50:** Modelo de Valoración Contingente

Variable	Transportistas	Variable	Usuarios	Conclusión
Genero	92,30% (Masculino)	Genero	53,70% (Femenino)	La mayoría de los transportistas son Hombre, mientras que los usuarios en su mayoría son mujeres.
Edad	31,3% (18 a 30 años)	Edad	37,20% (18 a 30 años)	Los transportistas y los usuarios tienen que utilizan el transporte público urbano son jóvenes.
Estado Civil	49,20% (Casado)	Estado Civil	49,50% (Casado)	Los encuestados en su mayoría son casados.
Nacionalidad	100% (Ecuatoriana)	Nacionalidad	97,10% (Ecuatoriana)	Los transportistas y los usuarios, son Ecuatorianos.
Ocupación	54,40% (Empleado)	Ocupación	35,90% (Empleado)	Los encuestados afirmaron ser empleados
Nivel de instrucción	51,80 (Secundaria)	Nivel de instrucción	43,50% (Secundaria)	Los transportistas y los usuarios, tienen un estudio de secundaria.
Tiempo de trabajo como chofer	34,90% (3 a 6 años)	Frecuencia de uso	45,0% (2 veces)	El tiempo que llevan laborando como transportistas es 5 años, los mismos que ofrecen 2 veces por día su servicio de transporte urbano.
Horas que labora diariamente	62,60% (< 8 horas)	Transporte urbano seguro/inseguro	56,80% (Seguro)	En su mayoría los transportistas laboran 8 diarias, y ofertan un servicio seguro de acuerdo a los usuarios.
Tiempo de las revisiones vehiculares	48,70% (Mes)	Principal causante de los accidentes	51,30% (Conductores de Bus)	Mensualmente se realiza 1 sola vez la revisión del transporte urbano, donde se verifica que los conductores no cuentan con los implementos necesarios para brindar un buen servicio, razón por la cual se convierten en los principales causantes de los accidentes.
Frecuencia que percibe accidentes de tránsito a terceros	42,60% (Semana)	Ha tenido algún accidente provocado por el transporte urbano (buses)	71,20% (no)	Durante su jornada laboral los transportistas aseveraron que semanalmente apreciaron accidentes de tránsito, pero los usuarios aseveraron que el transporte urbano no han sido los causantes.
Factores que inciden en la ocurrencia de accidentes de tránsito	52,80% (Inobservancia de las señales de tránsito)	Recomienda utilizar el transporte urbano (buses)	83,50% (Si)	La inobservancia de las señales de tránsito, es el principal factor en los accidentes ocurridos, pero sin embargo los usuarios recomiendan el uso del transporte urbano ya que la mayoría de los accidentes no han sido ocasionados por ellos.
Rango de importancia de las medidas preventivas	32,30% (Evitar consumo de licor)	Ha sido testigo de un accidente provocado por los buses urbanos	54,70% (Si)	Para disminuir la cantidad de accidentes de tránsito, es recomendable dejar de consumir el alcohol, con la finalidad de ya no ser testigos de los accidentes.
Aseguradora que tiene	39,0% (Latina)	Aseguradora que tiene	49,50% (Ninguno)	Los transportistas generalmente utilizan aseguradora Latina y los usuarios normalmente no cuentan con ningún tipo de aseguradora.
Aseguradora con prioridad para su atención	66,20% (Seguros Privados)	Casa de salud que le gustaría asistir	37,20% (IESS)	Los transportistas en su totalidad prefieren acudir en caso de un accidente, a una casa hospitalaria privada; mientras que los usuarios prefieren acudir al IESS.
Jornadas en las que se perciben mayor cantidad de accidentes	72,30% (mañana)	Cuanto estaría dispuesto a pagar por un buen servicio	54,20% (0 Ctv)	Los usuarios no están dispuestos a pagar ningún centavo, para disminuir los accidentes de tránsito ocurridos en las mañanas donde hay mayor afluencia de gente.
Gastos en daños personales en un accidente de tránsito	51,80% (1\$ a 200\$)	Impuesto municipal	53,10% ( \$0)	Los transportistas en un accidente de tránsito en daños personales gastan un promedio de \$101. Los usuarios no están dispuestos a pagar ningún impuesto municipal para implementar algún sistema que ayude a mitigar los accidentes de tránsito.
Cuanto dejo de percibir en sus ingresos económicos	50,80% (1\$ - 50\$)	Gastos en daños personales	88,50% (0\$ a 200\$)	Los transportistas a causa de un accidente de tránsito dejaron de percibir en sus ingresos económicos un promedio de 26%. Al igual que los usuarios.
		Dejo de percibir en sus ingresos económicos	80,40% (0\$ - 50\$)	

**Elaborado por:** Mario Agurto

### **Interpretación crítica**

De acuerdo a los datos obtenidos en la tabla anterior, la mayoría de los transportistas que prestan servicios en los buses urbanos de la ciudad de Ambato por un periodo de 8 horas diarias, son hombres que tienen una edad promedio de 24 años, con un nivel de instrucción primaria, que afirmaron haber sido causantes de un accidente de tránsito en las horas picos, debido a múltiples factores como: la imprudencia del conductor por llegar a tiempo y quitar pasajeros, la imprudencia del peatón o de las mismas usuarias, entre otros. Generado un costo social alto que repercute directamente en el crecimiento de la ciudad de Ambato.

La razón es muy sencilla, existe un alto número de personas que han sido víctimas de accidente de tránsito, provocando que dejen de percibir ingresos económicos durante el accidente, la hospitalización, y los días de recuperación y generando costos a la sociedad ambateña. Cabe recalcar que ninguna persona está dispuesto a pagar ningún tipo de impuesto para mejorar el sistema de transporte, para lograr disminuir los costos elevados de los accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato, simplemente la ciudadanía afirma que el servicio que ofertan no es acorde a la satisfacción del cliente.

#### **4.2.2 Cálculo de costos sociales mediante el modelo Costo de Externalidades**

A continuación los costos sociales se calculan a través del modelo de Costo de externalidades. Para lo cual se tomó en cuenta la cantidad de personas accidentadas registradas en el IESS en el año 2017, como se puede observar en el anexo 2, además se registró 3 muertos entre los cuales estaban 2 personas adultos mayores y una niña menor de edad.

El costo social involucra diferentes tipos de costos descritos a continuación.

- a) Costo de víctimas
- b) Costo de víctimas no mortales
- c) Costo de pérdida de producción futura de las víctimas mortales
- d) Costos de los servicios funerarios
- e) Costos de los daños morales

- f) Costos de daños morales en víctimas heridas
- g) Costo del sistema de transporte
- h) Costo administrativo y de gestión de seguros

**a) Costo de víctimas**

Los costos de víctimas de acuerdo con el autor Monzón (2014) se producen por los tratamientos de los médicos realizados en los accidentes en cada medio de transporte hacia las víctimas, para obtener su valor se aplica la ecuación 1.

$$CM_i = CU_j * D_j * V_{ij} \quad (1)$$

En tabla 51, se describe el cálculo de costo de víctimas.

**Tabla 51:**Costo de víctimas

<i>Costo de víctimas</i>			
Abreviación	Descripción	Valor (\$)	Aplicación de la ecuación
CM <sub>i</sub>	Costos de asistencia médica a las víctimas de accidentes del modo de transporte i.		$CM_i = 19250 * 2 * 18$
CU <sub>j</sub>	Costos unitarios de tratamiento médico y hospitalario (dólares / víctima día), según el tipo de asistencia (gravedad de la lesión) j.(IESS, 2017) (Anexo 3)	19250	
D <sub>j</sub>	Número de días en tratamiento o asistencia médica, según gravedad de la lesión, tipo de asistencia j. Ver anexo 3	2 días	
V <sub>ij</sub>	Número de víctimas en cada medio de transporte i, según el tipo de asistencia requerida j. (Anexo 3)	18	
<b>Costo Total de víctimas</b>			<b>693.000,00</b>

**Elaborado por:** Costo Social

El costo de las víctimas de 814 personas internadas en el IESS, a causa del accidente de tránsito, ocasionado por el transporte público urbano es de 693.000,00USD

**b) Costo de Víctimas no mortales**

Un accidente de tránsito público urbano asocia la pérdida de la productividad de los implicados, es decir la persona accidentada se ve en la necesidad de interrumpir sus actividades laborales, razón por la cual se identificó que las personas involucradas son en mayor medida individuos jóvenes (18-32 años), por lo tanto representa la mayor productividad laboral actual y futura. En base a la información obtenida en

la encuesta y a la base de datos la mayoría gana un sueldo básico. El costo de víctimas no mortales se calcula por medio de la ecuación 2.

$$CP_{h,i} = CP(e.h)_{h,i} + CP(p - e.h)_{h,i}$$

$$CP(e.h)_{h,i} = P_{h,i} * D(e.h)_j * V_{i,j}$$

$$CP(p - e.h)_{h,i} = P_{h,i} * D(p - e.h)_j * V(n.f)_{i,j} \quad (2)$$

En tabla 52, se describe el cálculo de costo de víctimas no mortales.

**Tabla 52:** Costo de víctimas no mortales

<i>Víctimas no mortales</i>			
Abreviación	Descripción	Valor (\$)	Aplicación de la ecuación
CP <sub>h,i</sub>	Costos de las pérdidas de producción de los heridos h, del modo de transporte i	i	= 17,04 * 16,5 * 18
CP (e.h) <sub>h,i</sub>	Costos de pérdida de producción durante la estancia hospitalaria de los heridos h, del modo de transporte i. (Anexo 3)	27750	
CP (c-e.h) <sub>h,i</sub>	Costos de pérdida de producción durante la baja laboral posterior a la estancia hospitalaria de los heridos h, del modo de transporte i. (Anexo 3)	41625	
P <sub>h,i</sub>	Pérdida de producción diaria (dólares/ día) de un herido de accidente en el modo de transporte i, durante cada día de su estancia hospitalaria.(Ministerio del Trabajo , 2018)	17,04	
D(e.h) <sub>j</sub>	Número de días en tratamiento o asistencia médica hospitalaria, según la gravedad de la lesión o tipo de asistencia j recibida. Anexo 3	2	
V <sub>i,j</sub>	Número de heridos en cada medio de transporte i, según la asistencia médica requerida j. Anexo 4	18	
D(p-e.h) <sub>j</sub>	Número de días de baja laboral posterior al alta hospitalaria de los heridos no fallecidos durante su estancia hospitalaria en cada modo de transporte, según la gravedad de la lesión o tipo de asistencia j recibida.(Instituciones, 2017)	3 y 30 días	
V(n.f) <sub>i,j</sub>	Número de heridos en cada medio de transporte i, según la asistencia médica requerida j, que no fallecen durante su estancia hospitalaria y son dados de alta, continuando con baja laboral posteriormente.	18	
<b>Costo Total de víctimas no mortales</b>			5060,88

Elaborado por:Mario Agurto

El costo de las víctimas no mortales de las 814 personas involucradas en los accidentes de tránsito es de 5060,88USD.

### c) Costo de Pérdida de producción futura de las víctimas mortales

Los accidentes provocados por el transporte urbano, en la ciudad de Ambato dejo 3 muertos, conformados por dos adultos mayores (mayor de 65 años) y una menor (menor a 16 años).

El costo de pérdida de producción futura de las víctimas mortales, se calculó a través de la ecuación 3.

$$CP_{m,i} = \sum_k \sum_s PF_{n,s,k} * V_{m,i,n,s,k}$$

$$PF_{n,s,k} = \sum_{x=n}^{x=T} P_{n,s,k} \frac{(1+c)^{x-n}}{(1+r)^{x-n}} \quad (3)$$

En tabla 53, se describe el cálculo de costo de pérdida de producción futura de las víctimas mortales

**Tabla 53:** Pérdida de producción futura de las víctimas mortales

<i>Pérdida de producción futura de las víctimas mortales</i>			
Abreviación	Descripción	Valor (\$)	Aplicación de la ecuación
CP <sub>m,i</sub>	Costos de las pérdidas de producción de los heridos h, del modo de transporte i.	i	$= \sum_{x=16}^{x=65} 40 \frac{(1+0.033)^{65-16}}{(1+0.019)^{65-16}}$ $= \sum_{x=16}^{x=65} 40 \frac{(1.033)^{49}}{(1.019)^{49}}$ $= 78,08$
PF <sub>n,s,k</sub>	Costos de pérdida de producción durante la estancia hospitalaria de los heridos h, del modo de transporte i.	27750	
V <sub>m,i,n,s,k</sub>	Víctimas mortales en el accidente en el modo de transporte i, fallecidas a la edad n, para el sexo s, y rama de actividad k. (El Comercio, 2017)	3	
n	Edad de fallecimiento en período de productividad laboral (puede variar desde n = 16 hasta n = T).	n < 16, n > 65	
T	Edad máxima del tramo de edades del período de productividad laboral (T = 65 años). (Expansion en Alianza con CNN, 2009)	t > 65M, t < 16	
S	Sexo (s = 1, varón; s = 2, mujer).	s = 1; s = 2(2)	
P <sub>n,s,k</sub>	Productividad media a la edad de fallecimiento n, para el sexo s y rama de actividad k. Expansion en Alianza con CNN, 2009)	40	
C	Aumento anual de la productividad, función de la edad de la persona. (Pagès, 2010)	3,3%	
r	Tasa de actualización.	1,9%	
<b>Costo Total Pérdida de producción futura de las víctimas mortales</b>			

**Elaborado por:** Mario Agurto

El costo de la pérdida de producción futura de las 3 víctimas mortales registradas en el IESS a causa de los accidentes de tránsito, ocasionado por el transporte público urbano es de 78,08 USD



**d) Costos de los servicios funerarios**

Los costos funerarios se calculan para los tres muertos registrados en el IEES a causa de los accidentes de tránsito ocasionado por el transporte público Urbano de la ciudad de Ambato.

El costo de los servicios funerarios, se calculó a través de la ecuación 4.

$$CAF_i = VM_i * CF_n * \left( 1 - \frac{(1 + a)^{(E-n_i)}}{(1 + r)^{(E-n_i)}} \right) \quad (4)$$

En tabla 54, se describe el cálculo de costo de los servicios funerarios.

**Tabla 54:** Costo de los servicios funerarios

<i>costo de los servicios funerarios</i>			
<b>Abreviación</b>	<b>Descripción</b>	<b>Valor (\$)</b>	<b>Aplicación de la ecuación</b>
CAF <sub>i</sub>	Costos por adelanto de los funerales en el tiempo, correspondiente a las víctimas mortales en el modo de transporte i		$= 1354 * 1354 * \left( 1 - \frac{(1 + 0.024)^{(76,10-50)}}{(1 + 0.05)^{(76,10-50)}} \right)$ $= 880.463,90$
VM <sub>i</sub>	Costos por adelanto de los funerales en el tiempo, correspondiente a las víctimas mortales en el modo de transporte i. (IESS , 2017)	1354	
CF <sub>n</sub>	Costos de los funerales en el año de análisis.(IESS , 2017)	1354	
a	Tasa interanual de actualización de los costos de funerales (igual a 2,4%).(Diaz, upcommons, 2005)	2,40%	
r	Tasa de descuento (5%).(Diaz, upcommons, 2005)	0.05	
E	Esperanza de vida en años. (Expansión , 2015)	76,10 Años	
n <sub>i</sub>	Edad de fallecimiento (años) de las víctimas mortales en accidente en el modo de transporte i.	70;70;10	
<b>Costo Total de los servicios funerarios</b>			

**Elaborado por:** Mario Agurto

El costo de los servicios funerarios de las tres personas muertas en el año 2017, que se realiza la investigación es de 880.463,90USD.

**e) Costo de Daños morales**

Los daños morales se calcularon en base a la cantidad de personas muertas, por el servicio que presta el psicólogo, a los familiares de las personas fallecidas.

El costo de Daños morales, se calculó a través de la ecuación 5.

$$DM_{m,i} = VV_{n,i} - CP_{m,i} \tag{5}$$

En tabla 55, se describe el cálculo de costo de daños morales.

**Tabla 55:** Costo de daños morales de víctimas mortales

<i>Costo de daños morales de las víctimas mortales</i>			
<b>Abreviación</b>	<b>Descripción</b>	<b>Valor (\$)</b>	<b>Aplicación de la ecuación</b>
DM <sub>m,i</sub>	Daños morales de la víctima y su entorno social relativos a las víctimas mortales m, del modo de transporte i.	0	0
VV <sub>n,i</sub>	Valor de la vida humana a la edad de fallecimiento n en accidente en el modo de transporte i.	45	
CP <sub>m,i</sub>	Costos de pérdidas de producción de las víctimas mortales m, del modo de transporte	0	
<b>Costo Total Daños morales</b>			<b>0</b>

**Elaborado por:** Mario Agurto

El costo de daños morales en víctimas mortales, es de 0USD, pues de las personas heridas registradas en el IESS, ninguna persona falleció después de estar interna en dicha institución.

**f) Costo en daños morales en víctimas heridas**

El costo moral de las personas que hospitalizadas en el IESS es cero debido a que ninguna persona falleció después del accidente de tránsito de acuerdo a los registros entregados por el IESS.

El costo en daños morales en víctimas heridas, se calculó a través de la ecuación 6.

$$DM_{h,i} = 1,5 * CP_{h,i} \tag{6}$$

En tabla 56, se describe el cálculo de costo en daños morales en víctimas heridas.

**Tabla 56:** Costo en daños morales en víctimas heridas

<i>Costo en daños morales en víctimas heridas</i>			
Abreviación	Descripción	Valor (\$)	Aplicación de la ecuación
DM <sub>h,i</sub>	Daños morales de la víctima y su entorno social relativos a las víctimas mortales m, del modo de transporte i.	1,5 * 20931,80	
CP <sub>h,i</sub>	Costos de pérdidas de producción de las víctimas mortales m, del modo de transporte i.	20931,81	
<i>Costo Total en daños morales en víctimas heridas</i>			<b>31397,72</b>

**Elaborado por:** Mario Agurto

El costo en daños morales en víctimas heridas, es de 31397,72USD, puesto que el costo del psicólogo ya viene considerado en el costo en general.

### g) Costo del sistema de transporte

Los costos del sistema de transporte según el autor Monzón (2014) son todos los costos causados a los daños físicos de los materiales/objetos tales como vehículos, equipamientos, edificios y superficie.

El costo del sistema de transporte, se calculó a través de la ecuación 7.

$$CDM_i = CU_{DMi} * SI_i \quad (7)$$

En tabla 57, se describe el cálculo de costo del sistema de transporte.

**Tabla 57:** Costo del sistema de transporte

<i>Costo del sistema de transporte</i>			
Abreviación	Descripción	Valor (\$)	Aplicación de la ecuación
CDM <sub>i</sub>	Costo de daños materiales por accidentes en el modo de transporte i.	1309,09	= 1309,09 * 46 = 60218,14
CU <sub>Dmi</sub>	Costo unitario de daños materiales por accidentes en el modo de transporte i. (Evdemon, 2011)	1309,09	
SI <sub>i</sub>	Siniestralidad en el modo de transporte i. (Anexo 4)	46	
<i>Costo del sistema de transporte</i>			<b>60218,14</b>

**Elaborado por:** Mario Agurto

El costo del sistema de transporte público urbano de la ciudad de Ambato, es de 60218,14 USD.

## h) Costo Administrativo y de gestión de seguros

Para Monzón (2014) incluyen los costos de los poderes públicos (bomberos, policía, sistema público judicial). Los costos de seguridad social se producen por dos tipos de gastos tales como:

1. Gastos de gestión interna (cosos destinados a la administración general: personal, suministros, tramitaciones jurídicas, abogados, material).
2. Gastos de gestión externa (costos del ejercicio destinado a la producción o a la mejora de las imágenes: Publicidad, tramitaciones jurídicas).

El costo Administrativo y de gestión de seguros, se calculó a través de la ecuación 8.

$$C_{accidente} = M * C_m + H * C_H + A * C_D \quad (8)$$

En tabla 58, se describe el cálculo de costo del sistema de transporte.

**Tabla 58:** Costo Administrativo y de gestión de seguros

<i>Costo Administrativo y de gestión de seguros</i>			
Abreviación	Descripción	Valor (\$)	Aplicación de la ecuación
M	Número de muertos por accidentes de tránsito	3	= 3 * 3.20 * 18 * 1,60 * 1 * 1309,09
C <sub>m</sub>	Costo unitario de una muerte por accidente de tránsito	20	
H	Número de heridos por accidentes de tránsito.	18	
C <sub>H</sub>	Costo unitario de un herido por accidente de tránsito.	1	
A	Número de accidentes de tránsito.	1	
C <sub>D</sub>	Costo unitario de los daños materiales por accidente de tránsito.	1309,09	
<i>Costo Administrativo y de gestión de seguros</i>			<b>361937,20</b>

**Elaborado por:** Mario Agurto

El costo Administrativo y de gestión de seguros aplicados a los transportes públicos urbanos de la ciudad de Ambato es de 361937,20USD.

Una vez obtenido los valores de los diferentes costos, se procede a calcular el costo social total, como se visualiza en la tabla 59

**Tabla 59:** Costo Social Total

<i>Costo Social</i>	
<b>Tipo de costos</b>	<b>Valor</b>
Costo Total de víctimas	693.000,00
Costo Total de víctimas no mortales	5060,88
Costo Total Perdida de producción futura de las víctimas mortales	78,08
Costo Total de los servicios funerarios	880.463,90
Costo Total Daños morales	0
Costo Total en daños morales en víctimas heridas	31397,72
Costo del sistema de transporte	60218,14
Costo Administrativo y de gestión de seguros	361937,20
<b><i>Costo Social Total</i></b>	<b>2.032155,92</b>

**Elaborado por:** Mario Agurto

El costo social que representa los accidentes de tránsito público urbano provocados por 46 unidades, ocurridos en el año 2017 es de 2.032155,92USD. Mismo que representa un costo realmente alto, repercutiendo en el desarrollo de la ciudad de Ambato.

### **4.3 Verificación de la Hipótesis**

La verificación de la hipótesis se desarrolló en varios pasos:

✓ **Planteo de las hipótesis estadísticas**

#### **Hipótesis Nula H0**

El costo social de los accidentes de tránsito no es generado por el transporte público urbano (buses), en la ciudad de Ambato

#### **Hipótesis Alternativa H1**

El costo social de los accidentes de tránsito si es generado por el transporte público urbano (buses) en la ciudad de Ambato

✓ **Nivel de significancia**

Se trabaja con un nivel de significancia del 5%,  $\alpha=0,05$ .

✓ **Prueba de Normalidad**

**Tabla 60:**Prueba de Normalidad

**Pruebas de normalidad<sup>b,c,d,e</sup>**

	12. ¿Cuánto a dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano??	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
4. ¿Ha tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano?	0\$ - 50\$	,414	307	,000	,607	307	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

b. 4. ¿Ha tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano? es constante cuando 12. ¿Cuánto a dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano?? = 51\$ - 100\$. Se ha omitido.

c. 4. ¿Ha tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano? es constante cuando 12. ¿Cuánto a dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano?? = 101\$ - 300\$. Se ha omitido.

d. 4. ¿Ha tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano? es constante cuando 12. ¿Cuánto a dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano?? = 301\$ - 500\$. Se ha omitido.

e. 4. ¿Ha tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano? es constante cuando 12. ¿Cuánto a dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano?? = Mas de 500\$. Se ha omitido.

Como el nivel de significancia es 0 y es menor a 0,1, entonces se concluye que los datos tienen una distribución normal.

✓ **Regla de decisión**

Se acepta la hipótesis nula ( $H_0$ ) cuando  $p_{valor} > \alpha$

Se acepta la hipótesis alterna ( $H_1$ ) cuando  $p_{valor} < \alpha$

✓ **Selección del método estadístico**

Tomando en cuenta que el método de recolección de información de las variables arroja, datos con escala nominal, es decir que no están ajustadas a una distribución normal, se procedió aplicar el método del test Chi Cuadrado.

✓ **Cálculo**

En la tabla 61, se visualiza los respectivos cálculos de las frecuencias esperadas, en base a las frecuencias observadas.

**Tabla 61:** Costo Social Total

4. ¿Ha tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano? *12. ¿Cuánto a dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano?? tabulación cruzada								
			12. ¿Cuánto a dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano?					
			0\$ - 50\$	51\$ - 100\$	101\$ - 300\$	301\$ - 500\$	Más de 500\$	
4. ¿Ha tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano?	Si	Recuento	110	0	0	0	0	110
		Recuento esperado	88,4	11,5	6,0	1,4	2,6	110,0
	No	Recuento	197	40	21	5	9	272
		Recuento esperado	218,6	28,5	15,0	3,6	6,4	272,0
Total		Recuento	307	40	21	5	9	382
		Recuento esperado	307,0	40,0	21,0	5,0	9,0	382,0

**Elaborado por:** Mario Agurto

La tabla 62, visualiza el resultado del Chi cuadrado

**Tabla 62:** Chi cuadrado

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	37,741 <sup>a</sup>	4	,000
Razón de verosimilitud	58,043	4	,000
Asociación lineal por lineal	26,753	1	,000
N de casos válidos	382		

- 3 casillas (30,0%) han esperado un recuento menor que 5.
- El recuento mínimo esperado es 1,44.



**Figura 41:** Representación Chi-Cuadrado  
Elaborado por: Mario Agurto

✓ **Resultado**

$X^2$  calculado = 37,44

$X^2$  crítico = 1,44

**Regla de decisión**

Se rechaza  $H_0$  si  $x^2$  calculado  $\geq x^2$  crítico.

Se rechaza  $H_0$  si  $x^2$  calculado  $x^2 \geq$  crítico. Como  $37,74 > 1,44$ , entonces se rechaza la hipótesis nula, aceptándose la hipótesis alternativa, concluyendo que El costo social de los accidentes de tránsito si es generado por el transporte público urbano (buses) e la ciudad de Ambato.



## CAPÍTULO V

### 5. Conclusiones y Recomendaciones

#### 5.1 Conclusiones

Las características del sistema actual del transporte urbano de la ciudad de Ambato son: 1) Alta demanda pues 72727 usuarios utilizan este medio para trasladarse de un lugar a otro, las mismas que son cubiertas por 396 buses urbanos pertenecientes a las cooperativas urbanas de transporte del cantón Ambato (Unión Ambateña, Libertadores, Jerpazol, Vía Flores, Tungurahua); 2) Cuentan con un nivel de instrucción de tipo “Bachillerato”; 3) Los transportistas son imprudentes, tan solo una vez realizan la revisión vehicular, además, son imprudentes por siempre desobedecer las leyes de tránsito, utilizar contantemente el celular a la hora de conducir, dando como resultado un alto índice de accidentes de tránsito.

El impacto social de los accidentes de tránsito urbano (buses) en la ciudad de Ambato es de 60218, 14 USD, en el año 2017.

En la ciudad de Ambato se produjeron 56 accidentes de tránsito ocasionados directamente por el transporte urbano, dando como resultado un total de 814 personas involucradas, de las cuales 3 personas murieron al instante, pero sin embargo 200 personas fueron ingresadas al IESS por concepto de emergencia; mientras que 614 personas ingresaron a la misma entidad por concepto de lesiones leves, generando, un impacto social 2.037.152,73. Resultado obtenido tras la aplicación del modelo costo de externalidades.

Tras la aplicación del modelo de optimización, se determinó que el impacto socioambiental de las externalidades del servicio de transporte urbano en la ciudad de Ambato es alto.

## **5.2 Recomendaciones**

Se recomienda al Ministerio de Transporte y a las entidades pertinentes tomar en cuenta las características actuales del sistema de transporte identificadas anteriormente, para mitigar el costo social a causa de los accidentes generados por el transporte urbano de la ciudad de Ambato.

El impacto social económico es alto, el mismo que repercute directamente en el PIB, afectando el crecimiento y desarrollo de la ciudad de Ambato, razón por la cual se debe concientizar a todas las personas involucradas el transporte público urbano (peatones, transportistas, Autoridades) a través de videos, charlas, talleres, que mitiguen el número de accidentes de tránsito.

Se recomienda disminuir el alto costo social económico identificado en e l 2017, desarrollando capacitaciones de concientización a las 5 cooperativas que presentan el servicio de transporte público en la ciudad de Ambato.

Analizar los costos sociales, económicos y ambientales, en conjunto con las respectivas autoridades para que tomen una alternativa de solución, y lograr contrarrestar dichos valores de costeos que afectan el desarrollo de la ciudad en estudio.

## Bibliografía

- Acevedo, C. (2008). Los costos económicos de la violencia en el Salvador. Redalyc. Obtenido de <http://www.redalyc.org/html/308/30810929005/>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2018). Dirección de estudios y proyectos. Quito: Ant.
- Banco Cenral del Ecuador. (2017). Obtenido de [http://sipa.agricultura.gob.ec/phocadownloadpap/boletines\\_banco\\_central/mayo2017.pdf](http://sipa.agricultura.gob.ec/phocadownloadpap/boletines_banco_central/mayo2017.pdf)
- Best, P., Miranda, J., Huicho, L., & Paca, A. (2009). Impacto Socio Económico de los accidentes de Tránsito. Lima: Salud Sin Límites Perú.
- Calaza, P. (2016). Infraestructura Verde - Sistema Natural de salud Pública. España: Mundi - Prensa.
- Cámara Interamericana de Transporte . (2015). citamericas. Obtenido de <http://www.citamericas.org/archivos/af71f55a0c777cf83cef5ba8e30eb397.pdf>
- Castillo, J. (2014). Perfil epidemiologico de los accidentes de tránsito y sus secuelas en los usuarios que ingresan en los subprocesos de clinica y cirugia del hospital regional verdi cevallos balda de enero a junio 2014. Portoviejo - Manabi: Universidad Tecnica de Manabi.
- Cesàn, V. (2012). Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el periodo 2000-2004. Lanus: Universidad Nacional de Lanùs.
- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. (2017). Costos social de los siniesros de tránsito. Santiago de Chile: Conaset - Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
- Consumoteca. (2010). consumoteca. Obtenido de <https://www.consumoteca.com/transporte/autobuses-urbanos/derechos-y-obligaciones-de-los-usuarios-viajeros-en-autobuses-urbanos-municipales/>

- Díaz, C. (2005). upcommons. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/3401/41176-7.pdf?sequence=7&isAllowed=y>
- Díaz, C. (2012). Metodología de Cálculo. Colombia: Universitat Politècnica de Catalunya Barcelonatech.
- Dirección de Comunicación Social y Atención al Ciudadano . (2012). obraspublicas. Obtenido de [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Especial\\_LEY\\_DE\\_CAMINOS\\_.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Especial_LEY_DE_CAMINOS_.pdf)
- El Comercio . (2017). Actualidad . Tres personas murieron al impactarse una camioneta con un bus urbano, pág. 3.
- El comercio. (2013). especiales. Obtenido de <https://especiales.elcomercio.com/2014/09/buses-especificaciones/>
- Estrada, M. (2015). La capacitación laboral y su incidencia en la calidad de servicio en los conductores de las unidades de Transporte Urbano e Interparroquial Vía Flores de la ciudad de Ambato. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Evdemon, A. (2011). alexisevdemon. Obtenido de <https://alexisevdemon.wordpress.com/2011/09/29/los-costos-sociales-de-los-siniestros-viales/>
- Expansión . (2015). datosmacro. Obtenido de <https://datosmacro.expansion.com/demografia/esperanza-vida/ecuador>
- Expansion en Alianza con CNN. (2009). Carrera . Diversidad de edad eleva productividad, pág. 2.
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. Scielo. Obtenido de [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612005009400003&script=sci\\_arttext&tlng=en](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612005009400003&script=sci_arttext&tlng=en)
- Ford, R. (2008). Manual para viajeros por España y lectores en casa. Madrid: Biblioteca Turner.
- Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil. (2008). El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para

- invertir más en su pprevención. Seguridad vial. Obtenido de [https://stopaccidentes.org/uploads/file/Costes\\_accidentes.pdf](https://stopaccidentes.org/uploads/file/Costes_accidentes.pdf)
- Fundación Mapfre. (2014). seguridadvial. Obtenido de <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/accidente-de-tránsito-coste-humano-y-economico.jsp>
- García, D. (2013). Estado y Políticas Públicas: Hacia un nuevo paradigma. Estado y políticas. Obtenido de <http://67.192.84.248:8080/bitstream/10469/8523/1/RFLACSO-EPP1-01-Garcia-Delgado.pdf>
- Gavilanes, G. (2012). la administración por objetivos y su impacto en La gestión financiera de la cooperativa de transporte urbano los “Libertadores” en el año 2010”. Ambato: Universidad Tecnica de Ambato.
- Godoi, E. (2010). Análisis de criterios de decisión para la inversión en obras de seguridad vial, en proyectos de mejoramiento y rehabilitación de rutas Interurbanas. Santiago de Chile : Universidad de Chile - Facultad de Ciencias físicas y matemáticas Departamento de Ingeniería Civil.
- Gómez, C., Quitian, H., Maldonado, P., Naranjo, S., Rondón, M., Acosta, A., . . . Saavedra, M. (2014). Costos directos de atención médica de accidentes de tránsito en Bogotá D.C. Salud publica. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/revsaludpublica/article/download/44080/52603>
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, Transporte y Acceso: Una Renovación aplicada al ordenamiento Territorial. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Obtenido de [https://www.researchgate.net/profile/Andrea\\_Gutierrez31/publication/47614082\\_Movilidad\\_transporte\\_y\\_acceso\\_una\\_renovacion\\_aplicada\\_al\\_ordenamiento\\_territorial/links/595fae5daca2728c1184d287/Movilidad-transporte-y-acceso-una-renovacion-aplicada-al-ordenami](https://www.researchgate.net/profile/Andrea_Gutierrez31/publication/47614082_Movilidad_transporte_y_acceso_una_renovacion_aplicada_al_ordenamiento_territorial/links/595fae5daca2728c1184d287/Movilidad-transporte-y-acceso-una-renovacion-aplicada-al-ordenami)
- Hernández, V. (2006). La influencia de la estructura urbana en la ncidencia de accidentes de tránsito en Tijuana B.C (2003-2004). Tijuana: Colegio de la frontera Norte.

- Hidalgo, E., Hajar, M., Muñoz, J., & Kageyama, M. (2005). Factores asociados con la gravedad de lesiones ocurridas en la vía pública en Cuernavaca, Morelos, Mexico. Scielo. Obtenido de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0036-36342005000100006&script=sci\\_arttext&tlng=pt](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0036-36342005000100006&script=sci_arttext&tlng=pt)
- Hubenthal, A. (2010). Evaluación del sector transporte en Ecuador con miras a plantear medidas de mitigación al cambio climático. Ecuador: Programas de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- IESS. (2017). [.iess.gob.ec](https://www.iess.gob.ec). Obtenido de <https://www.iess.gob.ec/es/web/guest/auxilio-para-funerales3>
- IESS. (2017). Liquidación de Gastos Médicos. Ambato: IESS.
- Inec. (2010). [app.sni.gob.ec](http://app.sni.gob.ec). Obtenido de [http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/Portal%20SNI%202014/FICHAS%20F/1801\\_AMBATO\\_TUNGURAHUA.pdf](http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/Portal%20SNI%202014/FICHAS%20F/1801_AMBATO_TUNGURAHUA.pdf)
- Instituciones. (2017). [webcache.googleusercontent.com](http://webcache.googleusercontent.com). Obtenido de <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:j2FKEohkVikJ:instituciones.msp.gob.ec/somosalud/images/guia/documentos/dnth/Licenciasconremuneraci%25C3%25B3n.docx+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=ec>
- Legalcar. (2010). legalcar. Obtenido de <https://www.legalcar.com/calcular-indemnizacion-por-atropello/>
- Ley orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (2014). Ley orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Ley orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. (2008). Transporte. Quito: Constitución de la República del Ecuador. Obtenido de [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- López, D. (2010). [transito.worldtrainingcolombia.com](http://transito.worldtrainingcolombia.com). Obtenido de <http://transito.worldtrainingcolombia.com/pdf/COSTOS%20DE%20ACCIDENTES.pdf>

- Maino, M., & Muñoz, A. (2010). Modelo de subsidio óptimo aal transporte Público . Santiago de Chile: Universidad de Chile.
- Màrquez, L. (2010). Metodología para valorar los costos externos de la accidentalidad en proyectos de transporte. Scielo. Obtenido de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0123-21262010000100008](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-21262010000100008)
- Martínez, C., Giménez, E., Peralta, N., Martínez, N., Flores, L., & Britez, D. (2015). Accidentes de tránsito su impacto socioeconómico en la familia. Prociencia. Obtenido de <http://desarrollo.org.py/admin/app/webroot/pdf/publications/22-03-2017-09-38-45-405514701.pdf>
- Martinez, Henry. (2015). slideshare. Obtenido de <https://es.slideshare.net/hmartinezbarbosa/redes-y-rutas-del-transporte-publico>
- Ministerio del Trabajo . (2018). trabajo.gob.ec. Obtenido de <http://www.trabajo.gob.ec/ministerio-del-trabajo-establece-salario-basico-unificado-2018/>
- Miranda, L. (2012). es.slideshare.net. Obtenido de <https://es.slideshare.net/liliamiranda.a/metodo-de-valoracion-contingente-13444980>
- Monzón, A. (2014). ETERNALIDADES DEL TRANSPORTE Y FERROCARRILES URBANOS. Madrid: Universidad Politecnica de Madrid.
- Movilidad Segura. (2014). Obtenido de [www.dgt.es/Galerias/la-dgt/empleo-publico/oposiciones/doc/2014/TEMA-1.5.doc](http://www.dgt.es/Galerias/la-dgt/empleo-publico/oposiciones/doc/2014/TEMA-1.5.doc)
- Olivares, C. (2016). Mortalidad por accidentes de tránsito. salud pública. Obtenido de <http://saludpublica.mx/index.php/spm/article/view/627>
- Ortega, D. (2012). Estadística Elemental. Mexico: Nuevo León Unido.
- Paez, F. (2010). movilidadamable. Obtenido de <http://www.movilidadamable.org/sistema-integrado-de-transporte>
- Pagès, C. (2010). La era de la productividad como transformar las economías desde sus cimientos. España: BID (Desarrollo de las Américas).
- Pastor, G. (2012). Transporte. Uncuyo.

- Peniche, R. (2012). Obtenido de [http://www.wikivia.org/wikivia/images/d/d1/1.COSTO\\_DE\\_ACCIDENTESnetworkfire.pdf](http://www.wikivia.org/wikivia/images/d/d1/1.COSTO_DE_ACCIDENTESnetworkfire.pdf)
- Peñañiel, M. d. (2017). Auditoría de Gestión como herramienta en la toma de decisiones de la Cooperativa de Transporte Urbano Unión Ambateña de la ciudad de Ambato. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Pérez, G. (2012). Seguridad vial y Salud pública: Costos de atención y rehabilitación de heridos en Chile, Colombia y Perú. Chile: [cepal.org/transporte](http://cepal.org/transporte).
- Quinatoa, J. (2018). Las nuevas normativas vigentes en el transporte urbano y la rentabilidad de la Compañía Transportes Jerpazsol S.A. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Requena, C. (2015). Ciudad MX 360 Modelo de ciudad inteligente. México (Pamela Castillo): LID.
- Ricárdez, C., & Chias, L. (2000). La propensión a los accidentes de tránsito en municipios urbanos de México en 1990. Scielo. Obtenido de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-46112000000100009](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112000000100009)
- Thompson, I. (2010). construyecuador. Obtenido de [construyecuador.com](http://construyecuador.com)
- Tráfico y Tránsito. (2015). ¿Cuánto cuesta un accidente de tráfico? ¿Son sostenibles las cifras que acompañan al drama? Tyt. Obtenido de <http://www.traficoytransito.com/2015/10/25/cuanto-cuesta-un-accidente-de-trafico-son-sostenibles-las-cifras-que-acompanan-al-drama/>
- Ugarte, P. (2011). Análisis y Definición de una Metodología para la evaluación Social de Impactos de proyectos sobre la Seguridad Vial en Rutas Interurbanas. Chile : Ministerio de Planificación .
- Vargas, D. (2012). sura. Obtenido de <https://www.sura.com/blogs/autos/accidentes-transito-pandemia.aspx>
- Vivanco, M. (2005). Muestreo Estadístico Diseño y Aplicaciones. Santiago de Chile: Universitaria.
- Who. (2011). Bitstream. Obtenido de [http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/21847/A57\\_R10-](http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/21847/A57_R10-)



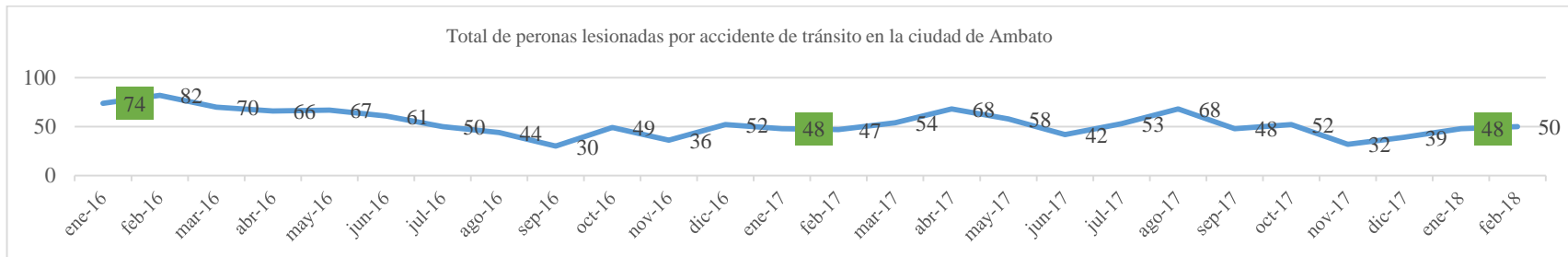
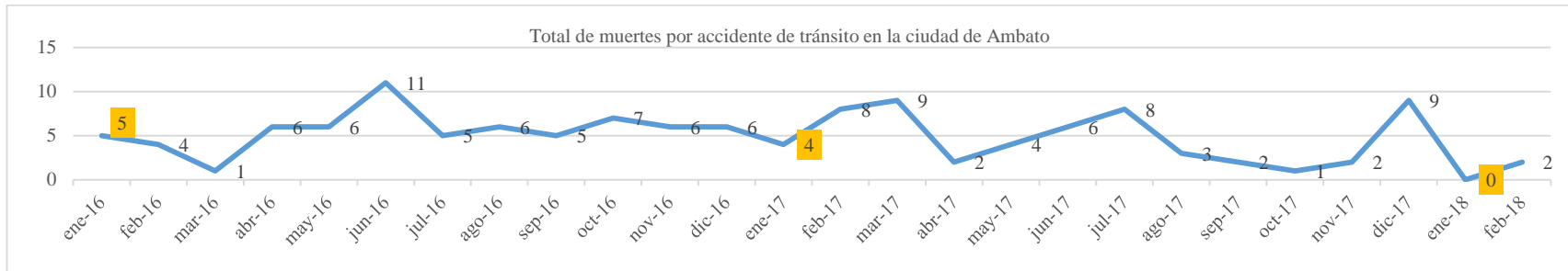
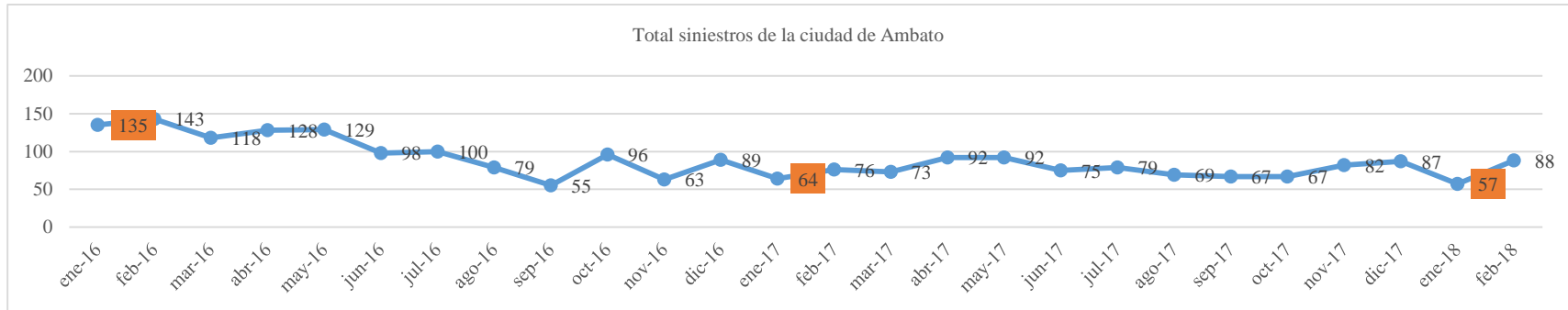
sp.pdf;jsessionid=FD355B7D0786E6BB31B57A471305A942?sequence=1

Who. (2015). who. Obtenido de  
[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/state\\_of\\_road\\_safety\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/state_of_road_safety_es.pdf)


Zuñiga, I. (2010). publimetro.com. Obtenido de  
<https://www.publimetro.com.mx/mx/ciudad/2016/06/23/factor-humano-principal-causa-accidentes-transporte-publico.html>

**Anexos**

**Anexo 1: Disminución de siniestros, muertes, lesiones desde el año 2016-2018**



**Anexo 2: Encuestas**

		<b>EXTERNALIDADES NEGATIVAS DEL TRANSPORTE URBANO EN AMBATO (Accidentes de tránsito) Dirigida a usuarios</b>	
<p><i>Encuesta aplicada a los usuarios del transporte público urbano de la ciudad de Ambato, el presente instrumento tiene por finalidad recoger información directa, en relación a los expectativas accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.</i></p>			
<b>1. Genero:</b>	Masculino <input type="checkbox"/> Femenino <input type="checkbox"/>		
<b>2. Edad:</b>	18*30 <input type="checkbox"/> 31*40 <input type="checkbox"/> 41*50 <input type="checkbox"/> 51*60 <input type="checkbox"/> 61*65 <input type="checkbox"/> más 6 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
<b>3. Estado civil:</b>	Soltero <input type="checkbox"/> Casado <input type="checkbox"/> Divorciado <input type="checkbox"/> Viudo <input type="checkbox"/> Unión Libre <input type="checkbox"/>		
<b>4. Nacionalidad:</b>	_____		
<b>5. Ocupación:</b>	Estudiante <input type="checkbox"/> Empleado <input type="checkbox"/> Desempleado <input type="checkbox"/> Jubilado <input type="checkbox"/> Independiente <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>		
<b>6. Educación</b>	Primaria <input type="checkbox"/> Secundaria <input type="checkbox"/> Universitario <input type="checkbox"/> Postgrado <input type="checkbox"/> Sin estudio <input type="checkbox"/>		
<b>Aspecto Social</b>			
<b>Las siguientes preguntas se responden marcando la respuesta con una X</b>			
<b>1 ¿Con qué frecuencia al día toma usted una unidad de transporte público urbano?</b>		<b>2. ¿Cree usted que el transporte público urbano respecto a los accidentes de tránsito es?</b>	
<b>Variable</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Variable</b>	<b>Nivel de Seguridad</b>
Nunca		Seguro	
1 vez		Inseguro	
2 veces			
3 veces			
Más de 3 veces			
<b>3. ¿Quién cree usted que es el principal causante de los accidentes de tránsito en la ciudad?</b>		<b>4. ¿Ha tenido algún accidente de tránsito a causa de las unidades de transporte público urbano?</b>	
<b>Variable</b>	<b>Factores</b>	<b>Variable</b>	<b>Respuesta</b>
Conductores de Bus		SI	
Peatones		NO	
Fallas Mecánicas			
Factores climáticos			
Otros medios de transporte			

<b>5. ¿Recomienda utilizar medios de transporte públicos a otros usuarios?</b>		<b>6. ¿Ha observado en la calle algún accidente de tránsito provocado por unidades de transporte público urbano?</b>	
<b>Variable</b>	<b>Respuesta</b>	<b>Variable</b>	<b>Respuesta</b>
SI		SI	
NO		NO	

**Aspecto Salud**

<b>7. ¿Qué nombre de aseguradora de vida tiene usted?</b>		<b>8. ¿En caso de un accidente de tránsito urbano a que casa de salud le gustaría asistir?</b>	
<b>Variable</b>	<b>Aseguradora</b>	<b>Variable</b>	<b>Casa de salud</b>
IESS		IESS	
Seguro Privado		Hospital Regional Ambato	
Ninguno		Hospitales Privados	
		Sub-centros de Salud	
		Cruz Roja	

**Aspecto Económico**

<b>9. ¿Cuánto más estaría dispuesto a pagar en el pasaje vigente para que el servicio de transporte público mejore y evitar accidentes de tránsito?</b>		<b>10. ¿Estaría usted dispuesto a pagar un impuesto municipal adicional para que el sistema de transporte público mejore y disminuir accidentes?</b>	
<b>Variable</b>	<b>Dinero</b>	<b>Variable</b>	<b>Dinero</b>
0 ctvs		0\$	
0-05ctvs		1\$ a 5\$	
06-10ctvs		6\$ a 10\$	
11-15ctvs		11\$ a 20\$	
más de 15 ctvs		más de 20\$	

<b>11. ¿Cuánto ha gastado en daños personales en un accidente de tránsito provocado por el transporte público urbano?</b>		<b>12. ¿Cuánto a dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano??</b>	
<b>Variable(\$)</b>	<b>Prioridad</b>	<b>Variable (\$)</b>	<b>Prioridad</b>
0\$ a 200\$		0\$ - 50\$	
201\$ a 400\$		51\$ - 100\$	
401\$ a 800\$		101\$ - 300\$	
801\$ a 1000\$		301\$ - 500\$	
Más de 1000\$		más de 500\$	



**EXTERNALIDADES NEGATIVAS DEL TRANSPORTE URBANO EN AMBATO (Accidentes de tránsito) Dirigida a transportistas**

La presente encuesta está dirigida a la obtención de información que permita apoyar el trabajo investigativo que está realizando el grupo de investigación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la UTA. Los datos que usted suministre en la misma serán utilizados únicamente con fines académicos. En la encuesta no se solicita ninguna información permita identificar a la persona.

1. Genero:	Masculino <input type="checkbox"/> Femenino <input type="checkbox"/>
2. Edad:	18ª30 <input type="checkbox"/> 1ª40 <input type="checkbox"/> 51ª60 <input type="checkbox"/> 1ª65 <input type="checkbox"/> más 65 <input type="checkbox"/>
3. Estado civil:	Soltero <input type="checkbox"/> Casado <input type="checkbox"/> Divorciado <input type="checkbox"/> Viudo <input type="checkbox"/> Unión Libre <input type="checkbox"/>
4. Nacionalidad:	_____
5. Ocupación:	Estudiante <input type="checkbox"/> Empleado <input type="checkbox"/> Desempleado <input type="checkbox"/> Jubilado <input type="checkbox"/> Independiente <input type="checkbox"/>
6. Educación	Primaria <input type="checkbox"/> Secundaria <input type="checkbox"/> Universitario <input type="checkbox"/> Postgrado <input type="checkbox"/> Sin estudio <input type="checkbox"/>

**Aspecto Social**

Las siguientes preguntas se responden marcando la respuesta con una X

**1. ¿Cuánto tiempo tiene trabajando como chofer profesional de autobuses de transporte público?**      **2. ¿Qué nivel de educación ha concluido?**

Variable	Tiempo	Variable	Nivel de Educación
Menos de un año		Ninguno	
De 1 a 3 años		Primaria	
De 3 a 6 años		Secundaria	
De 6 a 10 años		Universidad	
Más de 10 años		Cuarto Nivel( Maestría)	

**3. ¿Cuántas horas labora diariamente en su unidad de transporte?**      **4. ¿Cada que tiempo cree usted que se deben realizar las revisiones vehiculares en buses de servicio público?**

Variable	Horas laborables	Variable	Tiempo
Menos de 4 horas		Cada mes	
Menos de 8 horas		Cada dos meses	
8 horas		Cada tres meses	
De 8 a 12 horas		Cada seis meses	
Más de 12 horas		Cada año	

**5. ¿Con qué frecuencia usted percibe accidentes de tránsito entre terceros mientras labora en su unidad de transporte**      **6. En qué nivel considera usted que los siguientes factores inciden en la ocurrencia de accidentes de tránsito? 1 muy bajo, 2 bajo, 3 normal, 4 medio, 5 alto**

Variable	Tiempo	Variable	1	2	3	4	5
Diariamente		Inobservancia de las señales de tránsito					
Cada semana		Peatones					
Cada Mes		Factor Mecánico					
Cada 2 meses		Exceso de velocidad					
Cada 3 meses		Otros vehículos					

**Aspecto Salud**

**7. Califique el rango de importancia de las siguientes medidas para prevenir accidentes, considerando.**      **8. ¿Qué nombre de aseguradora de vida tiene usted?**

Variable	Prioridad (1 menos importante, 5 más importante)	Variable	Seguro
Evitar consumo de licor		IESS	
Mantenimiento del vehículo		Equinoccia 1	
Sueño y descanso		Colonial	
Respetar límites de velocidad		Sucre	
Respetar normas y señalización		Otros ¿cuál?	

**Aspecto Económico**

<b>9.- En caso de accidentes que requieran atención médica a que aseguradora daría prioridad para su atención. ¿</b>		<b>10. En que jornadas del día se percibe mayor cantidad de accidentes en el transporte público urbano. ¿</b>	
<b>Variable</b>	<b>Prioridad</b>	<b>Variable</b>	<b>Prioridad</b>
IESS		En la mañana	
Seguros Privados		En la tarde	
		En la noche	
		Horas pico	
		No a percibido accidentes	

<b>11. ¿Cuánto ha gastado en daños personales en un accidente de tránsito provocado por el transporte público urbano?</b>		<b>12. ¿Cuánto a dejado de percibir en sus ingresos económicos a causa de un accidente de transporte público urbano?</b>	
<b>Variable(\$)</b>	<b>Prioridad</b>	<b>Variable (\$)</b>	<b>Prioridad</b>
1\$ a 200\$		1\$-50\$	
201\$ a 400\$		51\$-100\$	
401\$ a 800\$		101\$-300\$	
801\$ a 1000\$		301\$-500\$	
Más de 1000\$		Más de 500\$	

**¡MUCHAS GRACIAS!**

**Anexo 3:** Personas ingresadas al IESS por ser víctimas de accidente de tránsito provocado por el transporte urbano de la ciudad de Ambato.

Mes	Número de Pacientes	Personas involucradas en el accidente de tránsito	Fecha de Ingreso	Fecha de Salida	Costo	Sexo	Edad	Días internos	Tipo de Lesión	
									Leve	Grave
Enero	1	AGUAGUIÑA LOPEZ LEONARDO	DEL 09/01/2017	AL 26/01/2017	2999,92	Hombre	18	17	1	
	2	ALTAMIRANO SANTIANA EDISON DANIEL	DEL 06/01/2017	AL 08/01/2017	3000,00	Hombre	19	2	1	
	3	APUNTE ESPINOZA ERICK MARCOS	DEL 26/01/2017	AL 27/01/2017	161,17	Hombre	19	1	1	
	4	ARIAS DAMIAN FRANKLIN RODRIGO	31/01/2017	06/02/2017	2172,80	Hombre	19	6	1	
	5	CAMPOVERDE ANGRADE KEVIN ANDRES	DEL 02/01/2017	AL 05/01/2017	524,04	Hombre	20	3	1	
	6	CHACHA NAULA JEISON	DEL 01/01/2017	AL 05/01/2017	1248,58	Hombre	21	4	1	
	7	CHERREZ PUCA DARWIN GIOVANNI	DEL 01/01/2017	AL 06/01/2017	775,42	Hombre	21	5	1	
	8	CHITO YUGSI DIEGO ISRAEL	DEL 20/01/2017	AL 26/01/2017	1066,83	Hombre	22	6	1	
	9	COLLAY PUNÑA SERGIO CECILIO	DEL 20/01/2017	AL 23/01/2017	521,31	Hombre	22	3	1	
	10	CORDOVA MIÑO CARLOS ALBERTO	DEL 03/01/2017	AL 07/01/2017	1004,04	Hombre	23	4	1	
	11	FLORES REYES RAUL ANDRES	DEL 03/01/2017	AL 06/01/2017	718,50	Hombre	23	3	1	
	12	GUANGASHI TENELEMA SEGUNDO MANUEL	DEL 20/01/2017	AL 25/01/2017	1759,44	Hombre	24	5	1	
	13	GUERRERO LANDA GABRIEL SEBASTIAN	DEL 23/01/2017	AL 24/01/2017	496,55	Hombre	24	1	1	
	14	LALALEO LUNA HOLGER ALFREDO	DEL 12/01/2017	AL 14/01/2017	294,61	Hombre	25	2	1	
	15	MACHA PUJOTA FRANKLIN OMAR	DEL 23/01/2017	AL 27/01/2017	1750,74	Hombre	25	4	1	
	16	MASABANDA REDROBAN NOLBERTO MARCELO	DEL 08/01/2017	AL 09/01/2017	387,31	Hombre	25	1	1	
	17	MORALES SANCHEZ MARIO RODRIGO	DEL 28/01/2017	AL 28/01/2017	302,33	Hombre	25	1	1	
	18	NUÑEZ TORRES WILFRIDO ALEJANDRO	28/01/2017	04/02/2017	2009,77	Hombre	26	6		1
	19	PALATE SAILEMA LUIS ALFONSO	28/01/2017	13/04/2017	2986,28	Hombre	26	75		1
	20	PEREZ PILATAXI ANTHONY MICHAEL	26/01/2017	01/02/2017	943,89	Hombre	26	5		1
	21	RAMOS GRANIZO HOLGUER BLADIMIR	DEL 01/01/2017	AL 12/01/2017	2990,27	Hombre	26	11		1
	22	RODRIGUEZ SANCHEZ PATRICIO	DEL 23/01/2017	AL 26/01/2017	2051,41	Hombre	27	3		1
	23	SAQUI GUACHAMBOZA PEDRO EFRAIN	DEL 01/01/2017	AL 04/01/2017	515,40	Hombre	27	3		1
	24	SIGCHO RODRIGUEZ JOSE HUMBERTO	DEL 02/01/2017	AL 10/01/2017	2998,46	Hombre	27	8		1
	25	SILLAGANA LOPEZ BAIRON ESTUARDO	26/01/2017	01/02/2017	2925,02	Hombre	27	5		1
	26	TUNAY SHIGUANGO JHONNY SILVANO	DEL 12/01/2017	AL 15/01/2017	1826,10	Hombre	28	3		1
	27	VIDAL SOLIS ELIO	DEL 15/01/2017	AL 21/01/2017	1286,92	Hombre	28	6		1
	28	ZAMBRANO VALENCIA LUIS ARMANDO	DEL 27/01/2017	AL 30/01/2017	483,35	Hombre	28	3		1
	29	ANZULES BOHORQUEZ LORENA ISABEL	24/01/2017	05/02/2017	2863,01	Mujer	18	11	1	
	30	CAYAMBE GAGLE MARIA ZOILA	DEL 22/01/2017	AL 23/01/2017	1131,13	Mujer	18	1	1	
	31	CHICAIZA SAONA SILVIA GABRIELA	DEL 13/01/2017	AL 17/01/2017	734,73	Mujer	19	4	1	
	32	MALQUI MAZABANDA DORA MARIANELA	28/01/2017	02/02/2017	1673,44	Mujer	19	4	1	
	33	NARANJO SILVA ELSA ANA CECILIA	DEL 08/01/2017	AL 10/01/2017	2998,35	Mujer	20	2		1
	34	PAREDES VACA ASHLEY RENATA	DEL 06/01/2017	AL 08/01/2017	465,04	Mujer	22	2		1
	35	ROJAS TOAPANTA MEDELIN	DEL 10/01/2017	AL 17/01/2017	2999,93	Mujer	23	7		1
<b>Total Enero</b>					<b>53066,09</b>					

*Continúa*

Mes	Número de Pacientes	Personas involucradas en el accidente de tránsito	Fecha de Ingreso	Fecha de Salida	Costo	Sexo	Edad	Días internos	Tipo de lesión	
									Leve	Grave
Febrero	36	AZOGUE MARTINEZ HECTOR ERNAN	01/02/2017	02/02/2017	480,96	Hombre	20	1	1	
	37	BETANCOURT VILLALVA HERNAN ANTONIO	13/02/2017	21/02/2017	1108,72	Hombre	22	8	1	
	38	CASTRO MOLINA LUIS GABRIEL	11/02/2017	24/02/2017	2995,95	Hombre	24	13	1	
	39	CONDE PICO JEFFERSON ISMAEL	03/02/2017	05/02/2017	343,00	Hombre	25	2	1	
	40	MANOBANDA GUZNIAY OMAR ANTONIO	01/02/2017	01/02/2017	666,51	Hombre	26	1	1	
	41	MANZABA CAMPAZ JOSE ANTONIO	13/02/2017	20/02/2017	2212,32	Hombre	26	7	1	
	42	MARCATOMA GALARZA MANUEL	08/02/2017	11/02/2017	335,53	Hombre	27	3	1	
	43	MAYORGA CHAVEZ MARIA JOSE	01/02/2017	02/02/2017	671,02	Hombre	27	1	1	
	44	MAYORGA ORTEGA JUAN CARLOS	01/02/2017	13/02/2017	2222,27	Hombre	28	12	1	
	45	MOLINA RODRIGUEZ NELSON MARCELO	02/02/2017	13/02/2017	2999,99	Hombre	28	11	1	
	46	PALLO SILVA WALBERTO JAVIER	18/02/2017	22/02/2017	511,2	Hombre	30	4	1	
	47	PINTAG SANGA LUIS ALBERTO	01/02/2017	08/02/2017	2999,94	Hombre	32	7	1	
	48	PROAÑO BARRIONUEVO LUIS CHRISTIAN	02/02/2017	04/02/2017	333,93	Hombre	32	2	1	
	49	QUEVEDO RUIZ JORGE EDUARDO	10/02/2017	24/02/2017	3000,00	Hombre	34	14	1	
	50	RAMIREZ GAVILANES SEGUNDO RICARDO	08/02/2017	17/02/2017	2890,15	Hombre	34	9	1	
	51	SAILEMA PILLA KLEVER EDISSON	07/02/2017	09/02/2017	570,95	Hombre	34	2	1	
	52	SILVA GUTIERREZ FREDDY MAURICIO	22/02/2017	23/03/2017	3000,00	Hombre	35	31	1	
53	VILLEGAS BAYAS GUILLERMO NEPTALI	14/02/2017	19/02/2017	1230,41	Hombre	35	5	1		
54	PAREDES PONCE MARGARITA BEATRIZ	01/02/2017	10/02/2017	2999,65	Mujer	20	9	1		
55	VASCONEZ HIDALGO MARIA PAULA	06/02/2017	13/02/2017	1990,27	Mujer	22	7	1		
<b>Total Hospitalización Febrero</b>					<b>33562,77</b>					

*Continúa*

Mes	Número de Pacientes	Personas involucradas en el accidente de tránsito	Fecha de Ingreso	Fecha de Salida	Costo	Sexo	Edad	Días internos	Tipo de lesión	
									Leve	Grave
Febrero	56	ACOSTA WALTER	11/02/2017	11/02/2017	89,64	Hombre	18	1		1
	57	ALDAZ NICOLAS	23/02/2017	23/02/2017	12,02	Hombre	22	1		1
	58	CAIZA MASABANDA EDISON XAVIER	21/02/2017	21/02/2017	127,40	Hombre	24	1		1
	59	CARMONA OSPINA JOSE ALEX	11/02/2017	11/02/2017	16,91	Hombre	24	1		1
	60	CHUQUITARCO GUANO LUIS RAMIRO	10/02/2017	10/02/2017	69,53	Hombre	24	1		1
	61	ESCOBAR MANTUANO FERNANDO SEBASTIAN	21/02/2017	21/02/2017	9,16	Hombre	24	1		1
	62	ESPARZA SILVA FABIAN ENRIQUE	23/02/2017	23/02/2017	17,32	Hombre	24	1		1
	63	FREIRE CORDOVA WALTER VINICIO	18/02/2017	18/02/2017	16,94	Hombre	24	1		1
	64	GALARZA CAISA BYRON RICARDO	12/02/2017	12/02/2017	62,89	Hombre	24	1		1
	65	GRANDA HECTOR PATRICIO	10/02/2017	11/02/2017	736,22	Hombre	24	2		1
	66	GUANOLUISA ULPO WALTER VINICIO	03/02/2017	03/02/2017	101,19	Hombre	24	1		1
	67	LLAMUCA CARRERA LUIS HOMERO	01/02/2017	01/02/2017	14,68	Hombre	25	1		1
	68	LOPEZ CHAGLLA FREDY ISIDRO	15/02/2017	15/02/2017	74,85	Hombre	25	1		1



Febrero	69	MEDINA MEDINA ALEX MAURICIO	28/02/2017	28/02/2017	56,96	Hombre	25	1		1
	70	MEDINA PUNINA LUIS ALFREDO	28/02/2017	28/02/2017	29,81	Hombre	25	1		1
	71	MIRANDA LLERENA LUIS ANIBAL	15/02/2017	15/02/2017	13,93	Hombre	26	1		1
	72	MORA GOMEZ FROILAN MESIAS	28/02/2017	28/02/2017	153,57	Hombre	26	1		1
	73	MORALES SANCHEZ ERICK DAVID	02/02/2017	02/02/2017	127,33	Hombre	26	1		1
	74	MORENO CUNIN MATHIAS PATRICIO	02/02/2017	02/02/2017	13,72	Hombre	26	1		1
	75	MURCIA MONROY PABLO EMILIO	01/02/2017	01/02/2017	15,28	Hombre	26	1		1
	76	NAVAS CARLOS ALONSO	14/02/2017	14/02/2017	52,75	Hombre	26	1		1
	77	OCAÑA OCAÑA LUIS WASHINGTON	04/02/2017	04/02/2017	43,52	Hombre	26	1		1
	78	PACA LLANGARI SERGIO VICTOR	11/02/2017	11/02/2017	162,85	Hombre	27	1		1
	79	PALANGO GUANO EDISON DAVID	10/02/2017	10/02/2017	68,64	Hombre	27	1		1
	80	PALLO OBANDO BELISARIO GABRIEL	12/02/2017	12/02/2017	15,65	Hombre	27	1		1
	81	PAREDES PIMBO JOSEPH ANDRES	26/02/17	26/02/17	85,41	Hombre	27	1		1
	82	QUINTEROS SANDOVAL BRYAN STEVE	18/02/2017	18/02/2017	53,68	Hombre	28	1		1
	83	RIVERA CHIMBO DANILO PATRICIO	26/02/2017	26/02/2017	212,50	Hombre	28	1		1
	84	ROMAN VARGAS WILSON MARCELO	21/02/2017	21/02/2017	72,82	Hombre	29	1		1
	85	RONQUILLO MANOBANDA HECTOR RAMIRO	10/02/2017	11/02/2017	35,51	Hombre	30	2		1
	86	SALAZAR HIDALGO CHRISTIAN NEPTALY	11/02/2017	11/02/2017	9,02	Hombre	30	1		1
	87	SALCEDO GUACHAMIN JUAN ROBERTO	27/02/2018	28/02/2017	106,65	Hombre	31	2		1
	88	SALTOS CAÑIZARES ENRIQUE AUGUSTO	09/02/17	09/02/17	52,74	Hombre	31	1		1
	89	SANCHEZ YUGUAY GIOVANNI JAVIER	03/02/2017	03/02/2017	13,10	Hombre	32	1		1
	90	SANCHEZ ZAMBRANO OSWALDO WILSON	2017/02/28	2017/02/28	17,14	Hombre	32	1		1
	91	SISA QUINATOJA JOSE FRANCISCO	21/02/2017	21/02/2017	39,41	Hombre	33	1		1
	92	TOALOMBO CUJI KLEBER SANTIAGO	17/02/2017	17/02/2017	39,58	Hombre	34	1		1
	93	TUQUERES AZOGUE CESAR PATRICIO	20/02/2017	20/02/2017	17,15	Hombre	34	1		1
	94	VALLEJO GARCIA PAUL DARIO	09/02/2017	09/02/2017	91,45	Hombre	35	1		1
	95	ZEA ZEA GUILLERMO EDUARDO	28/02/2017	28/02/2017	16,33	Hombre	35	1		1
	96	BENITEZ ARELLANO LAURA MARINA	05/02/2017	05/02/2017	13,93	Mujer	20	1		1
	97	BONILLA PULLUTAXI DIANA CAROLINA	15/02/2017	15/02/2017	70,33	Mujer	22	1		1
	98	CALLE CALLE SILVIA JASSMINA	2017/02/08	2017/02/08	16,75	Mujer	23	1		1
	99	CHIRIBOGA AREVALO YOLANDA MARGARITA	05/02/2017	05/02/2017	66,73	Mujer	24	1		1
100	CORONEL PILOZO MERCEDES FILOMENA	28/02/2017	28/02/2017	19,54	Mujer	25	1		1	
101	ESPINOZA CORONEL ANA VERONICA	28/02/2017	28/02/2017	73,91	Mujer	26	1		1	
102	ESPINOZA CORONEL MERCEDES AURORA	28/02/2017	28/02/2017	57,27	Mujer	27	1		1	
103	FIALLOS OÑATE SYLVIA MAGDALENA	22/02/2017	22/02/2017	10,56	Mujer	28	1		1	
104	GALLEGOS CHIRIBOGA DOMENICA MARGARI	05/02/2017	05/02/2017	40,79	Mujer	29	1		1	
105	GAVILANES OCHOA GABRIELA ISABEL	15/02/2017	15/02/2017	61,65	Mujer	30	1		1	
106	GUAMAN TAYO MARIA OLGA ELEVACION	20/02/2017	20/02/2017	16,80	Mujer	31	1		1	
107	GUZMAN BARRAGAN ANITA ISABEL	2017/02/06	2017/02/06	13,93	Mujer	32	1		1	
108	LARA ALDAZ BIANCA MICAELA	28/02/2017	28/02/2017	8,88	Mujer	33	1		1	

*Continua*

Febrero	109	MINA RODRIGUEZ FLORA MARIA	18/02/2017	18/02/2017	108,22	Mujer	34	1	1
	110	MORENO CUNIN EVELYN NOEMI	02/02/2017	02/02/2017	8,63	Mujer	35	1	1
	111	OROSCO RAMOS MARIA CRISTINA	22/02/17	22/02/17	82,56	Mujer	36	1	1
	112	RIVERA PONLUISA MICHELLE MONSERRATH	26/02/2017	26/02/2017	64,79	Mujer	36	1	1
	113	SAMANIEGO GUERRERO MARIA ELEVACION	19/02/2017	19/02/2017	16,33	Mujer	37	1	1
	114	SANCAN SALAZAR JENNY JUDITH	01/02/2017	01/02/2017	91,49	Mujer	37	1	1
	115	SEGURA VASCONEZ JOSELYN VALERIA	05/02/2017	05/02/2017	9,16	Mujer	38	1	1
	116	SHAMBI MOYOLEMA CARMEN DE LOURDES	16/02/2017	16/02/2017	46,72	Mujer	38	1	1
	117	TENELEMA YANCHATUÑA BRIGITTE ESTEFANIA	28/02/2017	28/02/2017	8,63	Mujer	38	1	1
	118	USCA LASCANO URSULA YAHAIRA	2017/02/28	2017/02/28	17,14	Mujer	39	1	1
<b>Total Emergencia Febrero</b>					<b>3889,99</b>				

*Continua*

Mes	Número de Pacientes	Personas involucradas en el accidente de tránsito	Fecha de Ingreso	Fecha de Salida	Costo	Sexo	Edad	Días internos	Leve	Grave
Marzo	119	ACURIO USIÑA JUAN GABRIEL	28/03/2017	30/03/2017	442,59	Hombre	20	2	1	
	120	CHIRIBOGA GARCES MATHIAS IVAN	19/03/2017	21/03/2017	446,01	Hombre	25	2	1	
	121	CIFUENTES MARTINEZ WILSON ALFONSO	01/03/2017	11/03/2017	2277,08	Hombre	26	10	1	
	122	CRIOLLO CRIOLLO ADRIAN SAUL	04/03/2017	13/03/2017	2999,93	Hombre	27	8	1	
	123	MEDINA MORALES EDGAR GONZALO	14/03/2017	16/03/2017	345,64	Hombre	28	2	1	
	124	ORTIZ ANDRADE CHRISTIAN XAVIER	22/03/2017	27/03/2017	831,33	Hombre	30	5	1	
	125	ROBALINO MARTINEZ JUAN ISRAEL	05/03/2017	07/03/2017	541,16	Hombre	32	2	1	
	126	SALAZAR BASTIDAS NERI ROMULO	26/03/2017	27/03/2017	2999,99	Hombre	34	1	1	
	127	VILLACRES BAUTISTA LUIS GIOVANY	19/03/2017	27/03/2017	2999,31	Hombre	36	8	1	
	128	VILLARUEL CHAUCA CHRISTHOFER ISMAEL	02/03/2017	03/03/2017	418,19	Hombre	38	1	1	
	129	ARGOTI FIALLOS CARMEN NARCISA	03/03/2017	07/03/2017	749,24	Mujer	20	4	1	
	130	CAPELO BAYAS MERCEDES CELINA	03/03/2017	15/03/2017	2175,39	Mujer	24	12	1	
	131	CHILUISA PARCO KERLY ANAHI	26/03/2017	31/03/2017	2968,58	Mujer	24	5	1	
	132	CHIMBORAZO CRIOLLO HEIDY SOFIA	04/03/2017	08/03/2017	774,00	Mujer	25	4	1	
	133	DE LA A SUAREZ MARIA VICTORIA	10/03/2017	19/03/2017	2997,95	Mujer	27	9	1	
	134	MALDONADO ECHEVERRIA CRISTINA ALEXANDRA	03/02/2017	04/03/2017	130,69	Mujer	28	1	1	
	135	ORNA PAZOS ISABELLA ANALIA	25/03/2017	27/03/2017	457,92	Mujer	30	2	1	
	136	PACA RIVADENEIRA JOHANNA VANESSA	03/03/2017	10/03/2017	1297,59	Mujer	32	7	1	
	137	PONLUISA JIMENEZ ROCIO DE LAS MERCEDES	26/03/2017	29/03/2017	2999,97	Mujer	34	3	1	
	138	RIVERA PONLUISA SHIRLEY PRISCILA	26/03/2017	26/02/2017	664,51	Mujer	36	1	1	
	139	SANCHEZ GOYES MARIA TERESA	02/03/2017	06/03/2017	507,54	Mujer	38	4	1	
140	VIERA TIRADO CARMEN ADELA	21/03/2017	26/03/2017	692,70	Mujer	40	5	1		
141	YANCHATUÑA NATA ROSA ELENA	02/02/2017	02/03/2017	352,70	Mujer	42	1	1		
Total Hospitalización Marzo					31070,01					

*Continua*

Mes	Número de Pacientes	Personas involucradas en el accidente de tránsito	Fecha de Ingreso	Fecha de Salida	Costo	Sexo	Edad	Días internos	Leve	Grave
Marzo	142	ARELLANO CHAVEZ WILLAM MAURICIO	03/03/2017	03/03/2017	15,80	Hombre	22	1		1
	143	ARIAS OLMEDO ANDERSON DANIEL	05/03/2017	05/03/2017	8,95	Hombre	23	1		1
	144	ARMENDARIZ PROAÑO JOAQUIN ERNESTO	10/03/2017	10/03/2017	33,14	Hombre	25	1		1
	145	BOADA CANALES CRISTOPHER JOEL	18/03/2017	18/03/2017	58,97	Hombre	27	1		1
	146	CAIZA CUNALATA WILLAN PATRICIO	04/03/2017	04/03/2017	285,29	Hombre	28	1		1
	147	CASA CHUNCHA CESAR GEOVANNY	25/03/2017	25/03/2017	18,81	Hombre	30	1		1
	148	CHANGO TENORIO CHRISTIAN DARIO	22/03/2017	22/03/2017	59,31	Hombre	32	1		1
	149	CHICAIZA GAVILANEZ CHRISTIAN OMAR	29/03/2017	29/03/2017	108,73	Hombre	32	1		1
	150	CRESPO ASITIMBAY LUIS ANTONIO	21/03/2017	21/03/2017	9,27	Hombre	33	1		1
	151	FLORES CHAVEZ HENRY ALFREDO	31/03/2017	31/03/2017	22,15	Hombre	34	1		1
	152	FLORES SALAZAR MARTIN RAFAEL	13/03/2017	13/03/2017	13,72	Hombre	35	1		1
	153	FREIRE OYAZA WENDY DAYANA	30/03/2017	30/03/2017	9,16	Hombre	35	1		1
	154	GOMEZ NACHIMBA EDUARDO FABIAN	13/03/2017	14/03/2017	30,26	Hombre	36	2		1
	155	GUANIPATIN CALUÑA RAUL CLEMENTE	16/03/2017	25/03/2017	308,87	Hombre	36	9		1
	156	HIDALGO ALLAICA WELINGTON ANDRES	18/03/2017	19/03/2017	27,62	Hombre	37	1		1
	157	JEREZ MASAQUIZA OSCAR FABIAN	18/03/2017	18/03/2017	23,68	Hombre	38	1		1
	158	LANDA CAIZA CESAR ROBERTO	07/03/2017	07/03/2017	64,25	Hombre	39	1		1
	159	LARA ARMIJOS CRISTIAN EDUARDO	12/03/2017	13/03/2017	91,85	Hombre	40	2		1
	160	LASCANO ACOSTA SERGIO GUSTAVO	02/03/2017	02/03/2017	12,57	Hombre	41	1		1
	161	LOZADA CASTILLO JUAN CARLOS	21/03/2017	21/03/2017	54,60	Hombre	42	1		1
	162	MATIAG LISINTUÑA EDISON PAUL	23/03/2017	23/03/2017	8,56	Hombre	43	1		1
	163	MONAR VILLACIS GUIDO RICARDO	18/03/2017	18/03/2017	11,86	Hombre	44	1		1
	164	MONTALVAN MENDOZA DIEGO ARMANDO	09/03/2017	09/03/2017	61,80	Hombre	45	1		1
	165	MONTERO ACURIO BYRON RAUL	15/03/2017	15/03/2017	26,06	Hombre	46	1		1
	166	MOREJON JIMENEZ DANIEL ALEXANDER	11/03/2017	11/03/2017	9,23	Hombre	47	1		1
167	MOREJON SANCHEZ RUBEN ADRIAN	11/03/2017	11/03/2017	21,08	Hombre	48	1		1	
168	MORENO RUIZ JUAN CARLOS	12/03/2017	12/03/2017	171,44	Hombre	49	1		1	
169	MOYOLEMA PALATE WASHINGTON BOLIVAR	14/03/2017	15/03/2017	202,74	Hombre	50	1		1	
170	NARANJO NARANJO FREDDY ISRAEL	11/03/2017	11/03/2017	16,57	Hombre	51	1		1	
171	OROZCO QUINGA ADOLFO MISAEAL	12/03/2017	12/03/2017	92,55	Hombre	51	1		1	
172	PANCHA JEREZ MARIO JUAN	24/03/2017	24/03/2017	8,84	Hombre	52	1		1	
173	PAZMIÑO ORTIZ ANDRES LEANDRO	19/03/2017	20/03/2017	81,58	Hombre	53	2		1	
174	PAZMIÑO TRUJILLO DIEGO ANDRES	19/03/2017	20/03/2017	89,29	Hombre	54	2		1	
175	POAQUIZA CAJAHUISHCA SANTIAGO ROBERTO	27/03/2017	27/03/2017	22,59	Hombre	55	1		1	

176	RAMIREZ LOPEZ DIEGO IVAN	09/03/2017	09/03/2017	14,90	Hombre	56	1		1
177	SANCHEZ FIALLOS SERGIO ISMAEL	25/03/2017	25/03/2017	58,96	Hombre	57	1		1
178	SEGOVIA ALMEIDA JUAN ALFREDO	27/03/2017	27/03/2017	71,65	Hombre	57	1		1
179	SILLAGANA PILAPANTA NESTOR FABIAN	16/03/2017	16/03/2017	27,60	Hombre	58	1		1
180	VARGAS NAVAS VICTOR HUGO	03/07/2017	03/07/2017	86,35	Hombre	59	1		1
181	VELASCO CHAVEZ LENIN ISRAEL	30/03/2017	30/03/2017	90,19	Hombre	60	1		1
182	VELASTEGUI TRUJILLO CRISTHIAN XAVIER	19/03/2017	20/03/2017	121,34	Hombre	62	2		1
183	VELEZ IBARRA SIMON BOLIVAR	23/03/2017	23/03/2017	10,39	Hombre	64	1		1
184	VILLANUEVA SANCHEZ RODRIGO GERMAN	24/03/2017	24/03/2017	8,46	Hombre	66	1		1
185	ZAMORA SANCHEZ DIEGO OSWALDO	04/03/2017	04/03/2017	20,94	Hombre	68	1		1
186	ZURITA PALACIOS JORGE GEOVANNY	25/03/2017	25/03/2017	17,83	Hombre	70	1		1
187	AGUILERA SUAREZ SOPHI AMELIA	10/03/2017	10/03/2017	13,40	Mujer	22	1		1
188	AREVALO GAVILANES MAYRA DANIELA	31/03/2017	31/03/2017	90,44	Mujer	26	1		1
189	BAEZ GUZMAN ANA PAULA	2017/03/07	2017/03/07	196,13	Mujer	28	1		1
190	BARRIONUEVO BELLO KARLA STEFANIA	29/03/2017	29/03/2017	108,97	Mujer	30	1		1
191	BRITO NUÑEZ SILVANA KARINA	18/03/2017	18/03/2017	92,78	Mujer	32	1		1
192	CHIMBORAZO CRIOLLO GENESIS ODALIS	2017/03/04	2017/03/04	8,31	Mujer	34	1		1
193	CUASAPAZ REYES GLORIA MERCEDES	07/03/2017	07/03/2017	70,36	Mujer	36	1		1
194	CUJI SANCHEZ GABRIELA ISABEL	02/03/2017	02/03/2017	12,02	Mujer	38	1		1
195	DEL POZO PEREZ VALERIA ESTEFANIA	17/03/2017	17/03/2017	108,01	Mujer	40	1		1
196	GALARZA PUJOS ROSARIO DEL PILAR	29/03/2017	29/03/2017	66,38	Mujer	43	1		1
197	GAVILANES LOOR GEMA ESTEFANIA	21/03/2017	21/03/2017	49,23	Mujer	44	1		1
198	IÑIGUEZ JIMENEZ MARIA FERNANDA	31/03/2017	31/03/2017	52,34	Mujer	45	1		1
199	LALAMA MELENDEZ ANDREA ELIZABETH	19/03/2017	20/03/2017	108,06	Mujer	46	2		1
200	LOZADA SANTANA LORENA ALEXANDRA	09/03/2017	09/03/2017	88,20	Mujer	47	1		1
201	MELENDEZ IBARRA MARTHA BEATRIZ	19/03/2017	20/03/2017	64,45	Mujer	48	2		1
202	MONTERO MEDINA CRISTINA	16/03/2017	16/03/2017	10,34	Mujer	51	1		1
203	OLIVO FREIRE NORMA JEANET	22/03/2017	22/03/2017	49,43	Mujer	53	1		1
204	ORTIZ ORTIZ MARCELA GUADALUPE	19/03/2017	20/03/2017	69,13	Mujer	55	2		1
205	PANIMBOZA MALIZA LUCIA EULALIA	28/03/2017	28/03/2017	55,23	Mujer	57	1		1
206	RAZA SALAZAR PAULINA ELIZABETH	03/06/2017	06/03/2017	52,13	Mujer	57	3		1
207	SALAZAR DIAS ROSA ELVIRA	13/03/2017	13/03/2017	61,69	Mujer	58	1		1
208	SALAZAR TIGLLA MARIA CIELO	21/03/2017	21/03/2017	96,92	Mujer	60	1		1
209	SOLIS TORRES DOMENICA MONSERRATH	20/03/2017	20/03/2017	35,63	Mujer	63	1		1
210	SUAREZ VILLACIS MONICA DEL PILAR	02/03/2017	02/03/2017	74,80	Mujer	65	1		1
211	TAMAYO ARELLANO PAOLA JANETH	17/03/2017	17/03/2017	14,00	Mujer	66	1		1
Total Emergencia Marzo				4258,18					

*Continua*

Mes	Número de Pacientes	Personas involucradas en el accidente de tránsito	Fecha de Ingreso	Fecha de Salida	Costo	Sexo	Edad	Días internos	Leve	Grave
Abril	212	ASAS PUNINA CESAR ARTURO	15/04/2017	15/04/2017	72,86	Hombre	22	1		1
	213	BUCAY LASLUISA JAIRO VINICIO	04/04/2017	04/04/2017	27,07	Hombre	23	1		1
	214	CAIZA GREFA JOHN EDWIN	07/04/2017	07/04/2017	26,60	Hombre	25	1		1
	215	CARDENAS CASTILLO LENIN ERICK	15/04/2017	15/04/2017	61,08	Hombre	27	1		1
	216	CASTILLO VARGAS CARLOS ALBERTO	23/04/2017	23/04/2017	8,31	Hombre	28	1		1
	217	CHANGO ANDAGANA LUIS HERNAN	07/04/2017	08/04/2017	92,07	Hombre	30	2		1
	218	CHANGO MORETA MARCO RODOLFO	19/04/2017	19/04/2017	62,81	Hombre	32	1		1
	219	CONALUIZA CHISAG LUIS FREDDY	29/04/2017	29/04/2017	8,84	Hombre	32	1		1
	220	CONDOR URGILES HOLGER FABIAN	04/04/2017	04/04/2017	27,07	Hombre	33	1		1
	221	CORDOVA LIZINTUÑA EDGAR MEDARDO	03/04/2017	03/04/2017	9,16	Hombre	34	1		1
	222	DELGADO GUEVARA JHONNATAN ADRIAN	29/04/2017	29/04/2017	93,96	Hombre	35	1		1
	223	FREIRE FALCON EDGAR IBAN	18/04/2017	18/04/2017	61,96	Hombre	35	1		1
	224	FREIRE TIMBELA JUAN SEGUNDO	05/04/2017	05/04/2017	9,88	Hombre	36	1		1
	225	GAVILANES ANDRADE EDGAR GUSTAVO	19/04/2017	19/04/2017	17,35	Hombre	36	1		1
	226	GUALLI VAYAS JUAN ELIAS	04/04/2017	04/04/2017	17,35	Hombre	37	1		1
	227	GUERRERO MEDRANO ANDRES LEONARDO	23/04/2017	23/04/2017	96,28	Hombre	38	1		1
	228	GUEVARA CABAL MARCOS ANTONIO	18/04/2017	18/04/2017	18,78	Hombre	39	1		1
	229	GUEVARA ZAPATA MARCELO IVAN	27/04/2017	27/04/2017	87,27	Hombre	40	1		1
	230	IBARRA ACURIO HUGO ALBERTO	03/04/2017	03/04/2017	18,30	Hombre	41	1		1
	231	INGA NARANJO SEGUNDO JUAN DE DIOS	23/04/2017	23/04/2017	137,24	Hombre	42	1		1
	232	JARRIN GUAITA JOSE RICARDO	20/04/2017	21/04/2017	23,97	Hombre	43	2		1
	233	LLERENA COLON LUIS XAVIER	15/04/2017	15/04/2017	14,25	Hombre	44	1		1
	234	LOOR DELGADO DIOCLES AGUSTIN	16/04/2017	17/04/2017	62,34	Hombre	45	2		1
	235	LOPEZ AREVALO JUAN FERNANDO	26/04/2017	26/04/2017	138,94	Hombre	46	1		1
	236	LOPEZ SUAREZ MARCO VINICIO	18/04/2017	18/04/2017	16,57	Hombre	47	1		1
	237	MASQUIZA CAISABANDA LUIS ALFREDO	17/04/2017	17/04/2017	84,96	Hombre	48	1		1
	238	MILLINGALLI VEGA DANIEL	01/04/2017	01/04/2017	15,11	Hombre	49	1		1
	239	NUÑEZ ESCORZA DANILO RICARDO	13/04/2017	13/04/2017	18,08	Hombre	50	1		1
240	ORTIZ ABRIL ANGEL ALFREDO	16/04/2017	16/04/2017	18,00	Hombre	51	1		1	
241	ORTIZ YUCCHA CARLOS EDUARDO	29/04/2017	29/04/2017	198,21	Hombre	51	1		1	
242	PANDASHINA TICHE SEGUNDO CARLOS	18/04/2017	18/04/2017	54,69	Hombre	52	1		1	
243	PARRA BARRERA EDISSON RAUL	27/04/2017	28/04/2017	68,94	Hombre	53	2		1	
244	PINTO TALAGUA VINICIO ALEJANDRO	30/04/2017	30/04/2017	40,07	Hombre	54	1		1	
245	QUIROGA VASCONEZ FERNANDO RAFAEL	30/04/2017	30/04/2017	12,75	Hombre	55	1		1	
246	QUISINGO SINALIN WILLAN WILFRIDO	05/04/2017	05/04/2017	99,38	Hombre	56	1		1	
247	RAMOS ALTAMIRANO WASHINGTON EDUARDO	03/04/2017	03/04/2017	36,52	Hombre	57	1		1	
248	REAL REINOSO JOSE LUIS	04/04/2017	04/04/2017	25,23	Hombre	57	1		1	

249	REYES RECALDE RAUL ROBERTO	07/04/2017	08/04/2017	100,58	Hombre	58	2		1
250	SAILEMA CHANGO VICTOR LEONARDO	30/04/2017	30/04/2017	56,62	Hombre	59	1		1
251	SANCHEZ MIRANDA MEDARDO VICTORIANO	24/04/2017	24/04/2017	77,32	Hombre	60	1		1
252	SANTOLAYA GARCIA HUIDROBO JUAN ANTONIO	13/04/2017	13/04/2017	82,43	Hombre	62	1		1
253	TICHE CHANGO ADOLFO ALCIDES	05/04/2017	05/04/2017	17,89	Hombre	64	1		1
254	TIXILEMA MARIÑO ALEX XAVIER	23/04/2017	23/04/2017	74,15	Hombre	66	1		1
255	TUSTON PEREZ EFRAIN POLIVIO	02/04/2017	02/04/2017	55,08	Hombre	68	1		1
256	URRUTIA GOYES PAUL FERNANDO	21/04/2017	21/04/2017	36,02	Hombre	70	1		1
257	VACA SANCHEZ CARLOS ALBERTO	17/04/2017	17/04/2017	22,40	Hombre	72	1		1
258	VARGAS VILLACIS FRANK ALEXIS	01/04/2017	01/04/2017	16,11	Hombre	75	1		1
259	VITERI COBO JAZIEL VINICIO	06/04/2017	07/04/2017	27,12	Hombre	76	2		1
260	YELA LITUMA EDISSON JAVIER	19/04/2017	19/04/2017	17,35	Hombre	77	1		1
261	AGUILERA AMUGIMBA MARJANA UBIDIA	23/04/2017	23/04/2017	144,09	Mujer	18	1		1
262	AGUILAR RIVERA JANETH DEL ROCIO	08/04/2017	09/04/2017	30,91	Mujer	23	2		1
263	AMANCHA PROAÑO LUZ MARICELA	11/04/2017	11/04/2017	96,69	Mujer	27	1		1
264	CEVALLOS TORRES ALICIA CAROLINA	23/04/2017	23/04/2017	13,21	Mujer	30	1		1
265	CHISAG MEDINA DINA FABIOLA	18/04/2017	18/04/2017	8,89	Mujer	32	1		1
266	CHOTO ORTEGA ANA MARIA	19/04/2017	19/04/2017	59,24	Mujer	34	1		1
267	COBO POVEDA MARIA CRISTINA	06/04/2017	06/04/2017	67,43	Mujer	36	1		1
268	ESCOBAR CHAVEZ BLANCA	20/04/2017	20/04/2017	97,11	Mujer	38	1		1
269	GOMEZJURADO CASTRO JENIFER SILOE	21/04/2017	21/04/2017	44,20	Mujer	40	1		1
270	GUARNIZO VARELA ZAIDA JHOMARA	22/04/2017	22/04/2017	13,27	Mujer	43	1		1
271	GUERRERO INGA MARIA PAZ	23/04/2017	23/04/2017	10,17	Mujer	44	1		1
272	GUILLA TITE DIANA CAROLINA	26/04/2017	26/04/2017	99,48	Mujer	45	1		1
273	LEMA CHICAIZA JENNIFER GISSEL	01/04/2017	01/04/2017	158,71	Mujer	46	1		1
274	LLERENA NARANJO BETZABETH JAMILETH	15/04/2017	15/04/2017	13,72	Mujer	47	1		1
275	MARTINEZ BONILLA JOHANA NATALI	10/04/2017	11/04/2017	61,79	Mujer	48	2		1
276	NARANJO ARROYO BELEN CAROLINA	15/04/2017	15/04/2017	9,08	Mujer	51	1		1
277	NUÑEZ SANTOS PAULINA DEL PILAR	30/04/2017	30/04/2017	11,8	Mujer	53	1		1
278	OLIVAREZ CAIZA DAYANA BRIGITTE	05/04/2017	05/04/2017	13,61	Mujer	55	1		1
279	ORBEA MARCIAL VERONICA MAGDALENA	12/04/2017	12/04/2017	61,83	Mujer	57	1		1
280	ROJANO TARCO VILMA MARICELA	07/04/2017	07/04/2017	59,13	Mujer	57	1		1
281	ROSETO ECHEVERRIA LEICY ELIZABETH	15/04/2017	15/04/2017	123,79	Mujer	58	1		1
282	SILVA NARANJO GEORJA BEATRIZ	30/04/2017	30/04/2017	11,80	Mujer	60	1		1
283	SUAREZ CASTILLO GABRIELA MONSERRATH	18/04/2017	18/04/2017	117,13	Mujer	63	1		1
284	TISALEMA CAIZA MARIA BELEN	12/04/2017	12/04/2017	58,77	Mujer	65	1		1
285	VACA SANCHEZ ROCIO MARISOL	17/04/2017	17/04/2017	9,59	Mujer	66	1		1
286	YANZAPANTA PILAMUNGA MYRIAM PATRICIA	25/04/2017	25/04/2017	88,64	Mujer	68	1		1
287	ZHINGRI VIZHÑAY MARIA AUXILIO	27/04/2017	27/04/2017	97,66	Mujer	70	1		1
Total Emergencia Abril				4047,06					

*Continua*

Mes	Número de Pacientes	Personas involucradas en el accidente de tránsito	Fecha de Ingreso	Fecha de Salida	Costo	Sexo	Edad	Días internos	Leve	Grave
Abril	288	ASHQUI PARREÑO GERMAN ISAIAS	08/04/2017	11/04/2017	502,21	Hombre	22	4	1	
	289	CHANGO SANGOQUIZA DIEGO DANIEL	10/04/2017	17/04/2017	1008,49	Hombre	28	7	1	
	290	CHICAIZA MAIQUIZA ALFREDO	02/04/2017	05/04/2017	569,49	Hombre	30	3	1	
	291	GOMEZ TORRES JOHNNY PAUL	03/04/2017	07/04/2017	439,32	Hombre	33	4	1	
	292	MORALES MEDINA CESAR ROLANDO	17/04/2017	20/04/2017	436,64	Hombre	35	3	1	
	293	MORALES SILVA ARIEL FRANCISCO	11/04/2017	14/04/2017	602,09	Hombre	38	3	1	
	294	MUZO ALTAMIRANO FERNANDO JOSE	20/04/2017	22/04/2017	329,93	Hombre	40	2	1	
	295	PILLAPA FREIRE LUIS MIGUEL	06/04/2017	07/04/2017	722,00	Hombre	44	2	1	
	296	RAZO BERMEO MARIO HECTOR	20/04/2017	21/04/2017	526,11	Hombre	46	2	1	
	297	SHIGUANGO HUATATOCA GALO LEONARDO	15/04/2017	28/04/2017	2999,94	Hombre	48	13	1	
	298	SOLIS SOLIS JUAN FRANCISCO	08/04/2017	11/04/2017	436,77	Hombre	53	3	1	
	299	TIPAN CAPUZ JUAN CARLOS	09/04/2017	02/05/2017	3000,00	Hombre	55	23	1	
	300	VALENCIA VALLEJO JUAN ISAURO	06/04/2017	10/04/2017	2311,68	Hombre	64	4	1	
	301	ALTAMIRANO CASTILLO VIVIANA ELIZABETH	20/04/2017	21/04/2017	259,66	Mujer	36	2	1	
	302	COVEÑA VELEZ MARIA ISABEL	07/04/2017	10/04/2017	897,34	Mujer	37	3	1	
	303	LUCERO MIRANDA ANABEL PATRICIA	15/04/2017	20/04/2017	990,34	Mujer	38	5	1	
	304	MAYORGA SILVA MIREYA ELIZABETH	20/04/2017	28/04/2017	2999,96	Mujer	39	8	1	
	305	MEJIA AGREDA ROSA MARIA	01/04/2017	05/04/2017	771,93	Mujer	40	4	1	
	306	MUZO ALTAMIRANO LESLIE ANAHI	20/04/2017	22/04/2017	448,52	Mujer	41	2	1	
	307	QUINGALUISA TACO ZIOLA LUCRECIA	03/04/2017	08/04/2017	2050,64	Mujer	42	5	1	
308	RAZO MAYORGA JOSELYN BRIGITTE	20/04/2017	26/04/2017	1183,10	Mujer	43	6	1		
309	RAZO MAYORGA MADELEINE MONSERRATH	19/04/2017	21/04/2017	2138,74	Mujer	44	2	1		
310	SAILEMA CURIPALLO ANGELICA ANABEL	01/04/2017	04/04/2017	497,68	Mujer	45	3	1		
Total Hospitalización Abril					26122,58					



*Continua*

Mes	Número de Pacientes	Personas involucradas en el accidente de tránsito	Fecha de Ingreso	Fecha de Salida	Costo	Sexo	Edad	Días internos	Leve	Grave
Mayo	311	ACOSTA JINEZ ALEX RAFAEL	12/05/2017	12/05/2017	64,65	Hombre	18	1		1
	312	ANALUISA MUSO WILMER ROMARIO	09/05/2017	09/05/2017	11,85	Hombre	18	1		1
	313	ANGO RAMOS DIEGO FERNANDO	13/05/2017	13/05/2017	68,28	Hombre	20	1		1
	314	AYME AYME DARWIN GEOVANNY	01/05/2017	01/05/2017	183,46	Hombre	22	1		1
	315	AYORA CHULCO SAUL ALEJANDRO	10/05/2017	10/05/2017	71,69	Hombre	23	1		1
	316	BORJA SANTILLAN ROMULO MARCELO	13/05/2017	13/05/2017	28,34	Hombre	23	1		1
	317	BUSTOS CHULCO ANGEL ROBERTO	08/05/2017	09/05/2017	155,62	Hombre	24	2		1
	318	CANCINO MADRIGAL ELEAZAR	10/05/2017	10/05/2017	8,60	Hombre	24	1		1
	319	CARREÑO DAVILA IVAN VINICIO	12/05/2017	13/05/2017	20,65	Hombre	25	2		1
	320	CAYAMBE CAIZA VINICIO HERNAN	14/05/2017	14/05/2017	60,25	Hombre	25	1		1
	321	CEVALLOS MOSQUERA ARTIN ALEJANDRO	19/05/2017	19/05/2017	94,85	Hombre	26	1		1
	322	CHAVEZ VARGAS SEGUNDO RAFAEL	21/05/2017	21/05/2017	8,31	Hombre	28	1		1
	323	CHUGCHILAN SIGCHA OSCAR ALCIVAR	08/05/2017	08/05/2017	15,65	Hombre	30	1		1
	324	CHUQUI PILCO CARLOS ANDRES	04/05/2017	04/05/2017	8,31	Hombre	32	1		1
	325	CONDEMAITA ANALUISA MILTON RENE	05/05/2017	05/05/2017	50,70	Hombre	34	1		1
	326	DURAN LOPEZ RICARDO JAVIER	10/05/2017	10/05/2017	17,04	Hombre	36	1		1
	327	ESPINOZA ARMENDARIZ RICHARD MICHAEL	28/05/2017	28/05/2017	59,34	Hombre	37	1		1
	328	FIALLOS SILVA LUIS ALBERTO	19/05/2017	19/05/2017	97,77	Hombre	40	1		1
	329	GIRALDO PINO MANUEL ANTONIO	10/05/2017	10/05/2017	11,80	Hombre	41	1		1
	330	GOMEZ QUISPE KERLY PILAR	03/05/2017	03/05/2017	34,36	Hombre	42	1		1
	331	GUAITARA ARCOS LUIS ALFREDO	31/05/2017	31/05/2017	21,33	Hombre	42	1		1
	332	GUANGATAL HIDALGO JUAN JOSE	13/05/2017	13/05/2017	11,40	Hombre	43	1		1
	333	GUANO OCAÑA ROBINSON BLADIMIR	16/05/2017	16/05/2017	88,32	Hombre	46	1		1
	334	GUERRERO AGUILAR JUAN DARIO	31/05/2017	31/05/2017	32,19	Hombre	47	1		1
	335	GUERRERO OROSCO MENTOR WUILIAN	05/05/2017	06/05/2017	13,50	Hombre	48	2		1
	336	JACHO CRESPO PAUL ISMAEL	18/05/2017	18/05/2017	81,40	Hombre	51	1		1
	337	JARA MOYA DIEGO RAUL	13/05/2017	13/05/2017	70,91	Hombre	53	1		1
	338	JIMENEZ COBO ISRAEL PATRICIO	24/05/2017	24/05/2017	16,33	Hombre	55	1		1
	339	JURADO MENA GERARDO GABRIEL	15/05/2017	15/05/2017	22,64	Hombre	57	1		1
	340	LAGUA AGUALONGO LUIS ALBERTO	13/05/2017	13/05/2017	13,40	Hombre	57	1		1
	341	LIMACHE AGUALONGO JUAN ELIAS	24/05/2017	24/05/2017	18,7	Hombre	58	1		1
	342	MARTINEZ MORALES JOSE MANUEL	29/05/2017	29/05/2017	58,03	Hombre	60	1		1
	343	MASAQUIZA SAILEMA DAVID SEBASTIAN	21/05/2017	21/05/2017	75,56	Hombre	63	1		1
	344	MORALES ORTIZ CRISTIAN DANIEL	25/05/2017	25/05/2017	15,07	Hombre	65	1		1
345	MOSCOSO SOLIS DAVID ISRAEL	14/05/2017	14/05/2017	47,29	Hombre	65	1		1	
346	MOYA ALCOCER ANIBAL ANDRES	01/05/2017	02/05/2017	287,14	Hombre	66	2		1	
347	NARANJO SANTAMARIA JOSELITO RICARDO	13/05/2017	13/05/2017	217,72	Hombre	67	1		1	
348	NAVARRETE GUTIERREZ EDISON ROLANDO	04/05/2017	04/05/2017	23,68	Hombre	67	1		1	

349	NAVEDA PEREZ LILIAN NOENA	10/05/2017	10/05/2017	65,58	Hombre	67	1		1
350	OLMEDO SALAZAR WILSON JAVIER	23/05/2017	23/05/2017	81,31	Hombre	68	1		1
351	PAEZ SANTAMARIA WILSON HERMOGENES	27/05/2017	27/05/2017	57,91	Hombre	68	1		1
352	PURUNCAJAS CHICAIZA ARTURO ROGELIO	11/05/2017	11/05/2017	58,43	Hombre	68	1		1
353	QUERIDO QUERIDO ESTEBAN XAVIER	24/05/2017	24/05/2017	17,61	Hombre	69	1		1
354	QUISHPE YANCHALIUIN BYRON DARIO	27/05/2017	27/05/2017	9,10	Hombre	69	1		1
355	SALAZAR CARRERA EDISON JAVIER	22/05/2017	22/05/2017	103,40	Hombre	70	1		1
356	SANCHEZ GAVILANES JULIO ALFREDO	28/05/2017	28/05/2017	14,68	Hombre	72	1		1
357	SOLIS VILLAGOMEZ CHRISTIAN ROLANDO	26/05/2017	26/05/2017	263,81	Hombre	74	1		1
358	TOALOMBO GONZALES MATHIAS SANTIAGO	16/05/2017	16/05/2017	169,03	Hombre	76	1		1
359	TOALOMBO YANCHA JONATHAN IVAN	16/05/2017	16/05/2017	71,70	Hombre	78	1		1
360	TUBON QUINATO MANUEL MATIAS	29/05/2017	29/05/2017	8,79	Hombre	80	1		1
361	ALTAMIRANO FREIRE MARIANA DEL CONSUELO	26/05/2017	26/05/2017	18,89	Mujer	18	1		1
362	ALVAREZ YANZA KAREN ABIGAIL	09/05/2017	09/05/2017	8,60	Mujer	20	1		1
363	BARRENO NELLY MARCOLFA	05/05/2017	06/05/2017	129,59	Mujer	22	2		1
364	BONILLA SILVA LORENA PAOLA	06/05/2017	06/05/2017	106,83	Mujer	23	1		1
365	CANDO MEDINA GIOVANNA ALEJANDRA	30/05/2017	31/05/2017	17,47	Mujer	23	2		1
366	CHIPANTIZA GUACHAMBOZA DELIA MARIA	27/05/2017	27/05/2017	91,87	Mujer	24	1		1
367	CORDOVA CARRILLO VALERIA SALOME	08/05/2017	08/05/2017	22,36	Mujer	24	1		1
368	CRUZ TOAPANTA ROSA ESPIRITU	24/05/2017	24/05/2017	18,37	Mujer	25	1		1
369	GALARZA CAIZABANDA SANDRA PAULINA	31/05/2017	31/05/2017	83,12	Mujer	25	1		1
370	GIRALDO MARIÑO MELANIE ANAHI	10/05/2017	10/05/2017	23,65	Mujer	26	1		1
371	GUATO GUAMAN LIDIA VIVIANA	20/05/2017	20/05/2017	65,91	Mujer	28	1		1
372	HERRERA PLAZA MANUELA ANTONIETA	16/05/2017	16/05/2017	22,96	Mujer	30	1		1
373	JARA MOYA ANA ISABEL	13/05/2017	13/05/2017	52,99	Mujer	32	1		1
374	JARAMILLO MAYORGA MARTHA YOLANDA	28/05/2017	28/05/2017	14,57	Mujer	34	1		1
375	LARA VILLAFUERTE NARCISA MARGOTH	25/05/2017	25/05/2017	60,87	Mujer	36	1		1
376	LOOR ROMERO ANGELA MICHELLE	24/05/2017	24/05/2017	16,33	Mujer	37	1		1
377	LOOR ROMERO DANIELA ALEXANDRA	24/05/2017	24/05/2017	20,82	Mujer	40	1		1
378	LOPEZ CARVAJAL CAMILA SARAHI	28/05/2017	28/05/2017	9,16	Mujer	41	1		1

379	MAFLA BOLANOS ROSA CRISTINA	27/05/2017	28/05/2017	20,35	Mujer	42	2		1
380	MAYORGA GAVILANES LORENA DEL PILAR	31/05/2017	31/05/2017	22,37	Mujer	42	1		1
381	MILLINGALLI FALCON ELITA LLANET	22/05/2017	22/05/2017	17,86	Mujer	43	1		1
382	MORALES NUÑEZ SILVIA GABRIELA	03/05/2017	03/05/2017	78,65	Mujer	46	1		1
383	MORETA LOPEZ NADIA MABEL	10/05/2017	10/05/2017	42,26	Mujer	47	1		1
384	MUYULEMA SANCHEZ MARIA DE LOS ANGELES	21/05/2017	21/05/2017	24,62	Mujer	48	1		1
385	NARANJO JARA ANA PAZ	13/05/2017	13/05/2017	13,64	Mujer	51	1		1
386	NARANJO JARA EMILY ANALIA	13/05/2017	13/05/2017	8,31	Mujer	53	1		1
387	NARANJO NARANJO FANY FABIOLA	22/05/2017	22/05/2017	8,31	Mujer	55	1		1
388	NUÑEZ GUERRERO WILLIAN SNAIDER	05/05/2017	06/05/2017	28,66	Mujer	57	2		1
389	ORTIZ TENEDA IBED LORENA	13/05/2017	13/05/2017	113,20	Mujer	57	1		1
390	ORTIZ TENEDA MARIELA JOHANNA	13/05/2017	13/05/2017	13,40	Mujer	58	1		1
391	PAREDES ANDRADE MARIANA ELIZABETH	31/05/2017	31/05/2017	21,33	Mujer	60	1		1
392	PEÑA JARAMILLO MAYRA JANETH	24/05/2017	24/05/2017	14,11	Mujer	63	1		1
393	PEREZ CRIOLLO CAMILA ANAHI	15/05/2017	15/05/2017	11,39	Mujer	65	1		1
394	PEREZ CRIOLLO DANIELA ABIGAIL	15/05/2017	15/05/2017	50,69	Mujer	65	1		1
395	REA ESCOBAR PAOLA JULIETH	20/05/2017	20/05/2017	136,93	Mujer	66	1		1
396	SALAZAR RUIZ IRMA CLEOPATRA	18/05/2017	18/05/2017	69,68	Mujer	67	1		1
397	SANCHEZ MARTINEZ MARIBEL SUSANA	13/05/2017	13/05/2017	128,76	Mujer	67	1		1
398	SOLIS LOPEZ MAYRA ALEJANDRA	18/05/2017	18/05/2017	36,48	Mujer	67	1		1
399	TOAZA REDROBAN DOMENICA SALOME	09/05/2017	10/05/2017	150,37	Mujer	68	2		1
400	TORRES ALTAMIRANO DIANA CAROLINA	12/05/2017	12/05/2017	99,99	Mujer	68	1		1
401	TORRES MINANGO PAMELA ABIGAIL	12/05/2017	12/05/2017	63,39	Mujer	68	1		1
402	TURUSHINA PIMBOMAZA MARCIA YOLANDA	10/05/2017	10/05/2017	44,29	Mujer	69	1		1
403	VELA ROSALES PATRICIA VERONICA	23/05/2017	23/05/2017	55,71	Mujer	69	1		1
404	VILLACIS AGUIRRE JENNIFER	28/05/2017	28/05/2017	9,85	Mujer	70	1		1
405	VILLACIS BASANTES CARMITA LUCIA	21/05/2017	21/05/2017	8,31	Mujer	72	1		1
406	VILLACIS NARVAES VIVIANA MARIBEL	17/05/2017	18/05/2017	72,20	Mujer	74	2		1
<b>Total Emergencia Mayo</b>				<b>5256,95</b>					

Mes	Número de Pacientes	Personas involucradas en el accidente de tránsito	Fecha de Ingreso	Fecha de Salida	Costo	Sexo	Edad	Días internos	Leve	Grave
Mayo	407	CASA JARRIN ALEX ISAIAS	06/05/2017	18/05/2017	1841,86	Hombre	18	12	1	
	408	CASTILLO PEÑAFIEL MARTIN ALEJANDRO	16/05/2017	22/05/2017	2006,42	Hombre	22	6	1	
	409	GRANJA VIZUETE SEGUNDO HUMBERTO	06/05/2017	11/05/2017	778,90	Hombre	26	5	1	
	410	GUAMINGA YUQUILEMA JOSE	21/05/2017	23/05/2017	430,86	Hombre	30	2	1	
	411	GUERRERO GREFA LUCIO ANTONIO	02/05/2017	02/05/2017	2369,51	Hombre	32	1	1	
	412	MASAQUIZA CHANGO ANDRES	14/05/2017	25/05/2017	2627,68	Hombre	33	11	1	
	413	MOREIRA QUIROZ JULBERTO JEOVANNY	04/05/2017	05/05/2017	1451,79	Hombre	35	1	1	
	414	PIÑA NUÑEZ CHRISTIAN FABIAN	25/05/2017	27/05/2017	410,85	Hombre	36	2	1	
	415	RAMIREZ ALDAS LUIS GERMAN	11/05/2017	16/05/2017	910,29	Hombre	40	5	1	
	416	TARCO TAGUA MANUEL	20/05/2017	09/07/2017	2999,94	Hombre	45	49	1	
	417	VARGAS LOPEZ SANTIAGO DAVID	17/05/2017	29/05/2017	2946,02	Hombre	50	12	1	
	418	VEGA MIRANDA MARCO VINICIO	03/05/2017	06/05/2017	1182,09	Hombre	60	3	1	
	419	CORREA QUISPE HORTENCIA	21/05/2017	24/05/2017	1078,31	Mujer	25	3	1	
	420	GONZALEZ YUGSI SHIRLEY DANIELA	16/05/2017	17/05/2017	304,50	Mujer	30	2	1	
	421	PERALTA VILLACIS KATHERINE MONSERRATH	17/05/2017	21/05/2017	535,30	Mujer	35	4	1	
	422	TORRES RAMIREZ MARIA SOLEDAD	11/05/2017	14/05/2017	515,24	Mujer	42	3	1	
	423	VAYAS SORIA LAURA GEORGINA	01/05/2017	03/05/2017	502,49	Mujer	48	3	1	
424	VELASTEGUI GALLEGOS ROSA ERLINDA	01/05/2017	02/05/2017	1964,91	Mujer	53	2	1		
425	VILLACIS AGUIRRE MELANIE GISSEL	28/05/2017	30/05/2017	389,69	Mujer	65	2	1		
<b>Total Hospitalización Mayo</b>					<b>25246,65</b>					
Mes	Número de Pacientes	Personas involucradas en el accidente de tránsito	Fecha de Ingreso	Fecha de Salida	Costo	Sexo	Edad	Días internos	Leve	Grave
Junio	426	ANCHALUIZA BALLADARES DAVID FABRICIO	01/06/2017	06/06/2017	1217,88	Hombre	20	5	1	
	427	BALLADARES BARONA WILSON FERNANDO	01/06/2017	06/06/2017	2134,31	Hombre	24	5	1	
	428	CAIZA CHIMBORAZO PEDRO SEGUNDO	04/06/2017	08/06/2017	607,44	Hombre	27	4	1	
	429	CAPUZ CAPUZ SEGUNDO ALFREDO	01/06/2017	08/06/2017	858,55	Hombre	30	7	1	
	430	CASTAÑEDA LOPEZ JOSE FERNANDO	11/06/2017	30/06/2017	2912,20	Hombre	33	19	1	

431	CEDEÑO PILOZO STEVEN JOSE	08/06/2017	19/06/2017	2614,52	Hombre	36	11	1		
432	DIAZ TANDAZO DIOMEDES NICOLAS	06/05/2017	12/06/2017	2999,76	Hombre	38	6	1		
433	GONZALEZ ARTEAGA LUIS ALBERTO	01/06/2017	12/06/2017	2999,87	Hombre	42	11	1		
434	MORA VARGAS EDISON PATRICIO	23/06/2017	29/06/2017	1568,09	Hombre	44	6	1		
435	NUÑEZ VILLACRES WELLINGTON MISAEL	18/06/2017	20/06/2017	435,70	Hombre	47	2	1		
436	ORTIZ CHIMBOLEMA WASHINGTON ISRAEL	16/06/2017	20/06/2017	598,83	Hombre	51	4	1		
437	PERALTA VARGAS MATIAS FABIAN	20/06/2017	21/06/2017	157,46	Hombre	53	2	1		
438	PILAMUNGA CAISA ANGEL GIOVANNI	28/06/2017	29/06/2017	322,53	Hombre	60	2	1		
439	ANDALUZ CACERES JOSELYN TATIANA	10/06/2017	14/06/2017	641,27	Mujer	22	4	1		
440	ANDALUZ CACERES YAJAIRA LISSETTE	10/06/2017	19/06/2017	1940,71	Mujer	26	9	1		
441	BARONA ANDRADE LUZ AMERICA	22/06/2017	26/06/2017	410,49	Mujer	30	4	1		
442	ESPIN SALGADO ROSA MATILDE	15/06/2017	19/06/2017	600,23	Mujer	35	4	1		
443	GRANJA ARIAS ARGENTINA LOURDES	06/06/2017	08/06/2017	2334,82	Mujer	47	2	1		
444	MORETA VINUEZA ANA LORENA	11/06/2017	16/06/2017	993,57	Mujer	51	5	1		
445	PEREZ CASCO MARIA EMPERATRIZ	01/06/2017	14/06/2017	1300,81	Mujer	57	13	1		
446	SOLIS ARAUJO BELEN CAROLINA	09/06/2017	13/06/2017	546,27	Mujer	63	4	1		
<b>Total Hospitalización Junio</b>				<b>28195,31</b>						
<b>Mes</b>	<b>Número de Pacientes</b>	<b>Personas involucradas en el accidente de tránsito</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Fecha de Salida</b>	<b>Costo</b>	<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Días internos</b>	<b>Leve</b>	<b>Grave</b>
<b>Junio</b>	447	ACOSTA ACOSTA JORGE EDUARDO	06/06/2017	07/06/2017	71,37	Hombre	18	1		1
	448	ACHACHI TORRES EDISSON ALEXANDER	09/06/2017	10/06/2017	73,94	Hombre	18	2		1
	449	AGUILAR ABRIL EDISSON EDUARDO	09/06/2017	09/06/2017	10,42	Hombre	20	1		1
	450	ALVAREZ GOMEZ PEDRO ANTONIO	09/06/2017	09/06/2017	8,95	Hombre	22	1		1
	451	ARCOS SANCHEZ NICOLAS MARTIN	01/06/2017	01/06/2017	75,24	Hombre	23	1		1
	452	ARELLANO PROAÑO JOSE EMILIO	02/06/2017	02/06/2017	37,77	Hombre	23	1		1
	453	ARTIAGA ABAD CRISTIAN DAMIAN	29/06/2017	29/06/2017	56	Hombre	24	1		1
	454	AZOGUE CHIMBORAZO ALEX ROLANDO	05/06/2017	05/06/2017	40,1	Hombre	24	1		1
	455	BARAHONA CAGUANA FRANKLIN OMAR	12/06/2017	12/06/2017	13,4	Hombre	25	1		1

456	CARPIO LEMA JORGE ANIBAL	02/06/2017	02/06/2017	73,9	Hombre	25	1		1
457	CASTAÑEDA MORETA DANIEL SEBASTIAN	11/06/2017	11/06/2017	108,86	Hombre	26	1		1
458	CASTAÑEDA MORETA DIEGO FERNANDO	11/06/2017	11/06/2017	122,65	Hombre	26	1		1
459	CASTAÑEDA MORETA GUILIANA SARAHI	11/06/2017	11/06/2017	80,18	Hombre	27	1		1
460	CEVALLOS SANCHEZ JOSE ANTONIO	09/06/2017	09/06/2017	22,75	Hombre	28	1		1
461	CORDOVA ARCOS MARCO ANDRES	02/06/2017	03/06/2017	14,71	Hombre	30	2		1
462	CORDOVA CORDOVA DAVID SANTIAGO	06/06/2017	06/06/2017	11,11	Hombre	32	1		1
463	CHANGO MORETA WALTER DARIO	26/06/2017	26/06/2017	128,41	Hombre	34	1		1
464	CHANGO PEREZ HECTOR HUMBERTO	19/06/2017	19/06/2017	9,24	Hombre	36	1		1
465	FLORES GUAMAN JOSAFAT ANDRES	01/06/2017	01/06/2017	106,72	Hombre	37	1		1
466	FONSECA MAJI JOSE DANIEL	06/06/2017	06/06/2017	122	Hombre	40	1		1
467	FREIRE SANCHEZ DIEGO VINICIO	05/06/2017	05/06/2017	105,16	Hombre	41	1		1
468	GALARZA ALTAMIRANO CESAR GERMAN	15/06/2017	15/06/2017	53,66	Hombre	42	1		1
469	GOMEZ BOSSANO CARLOS ALBERTO	02/06/2017	02/06/2017	89,63	Hombre	42	1		1
470	GUERRERO CUJI NELSON EFRAIN	06/06/2017	06/06/2017	41,78	Hombre	43	1		1
471	LONDO YANCE JUAN DAMIAN	06/06/2017	07/06/2017	620,21	Hombre	46	2		1
472	LUISA CHATO MILTON GUSTAVO	05/06/2017	05/06/2017	14,04	Hombre	47	1		1
473	MANOBANDA BONILLA CARLOS ANDRES	06/06/2017	06/06/2017	13,97	Hombre	48	1		1
474	MARTINEZ JARRIN ROBERT EDINZON	26/06/2017	26/06/2017	187,64	Hombre	51	1		1
475	MAYORGA SALAS CRISTHIAN ALEJANDRO	05/06/2017	05/06/2017	27,11	Hombre	53	1		1
476	MEDINA SANCHEZ VICTOR MANUEL	21/06/2017	21/06/2017	78,84	Hombre	55	1		1
477	MOPOSITA CHANGO MAURO FROILAN	14/06/2017	14/06/2017	96,17	Hombre	57	1		1
478	MORALES ORTEGA ROBERTO CARLOS	06/06/2017	06/06/2017	119,61	Hombre	57	1		1
479	MOREIRA MOREIRA SANTO CASTRO	01/06/2017	01/06/2017	59,87	Hombre	58	1		1
480	PARRA SAA DAVID ANDRES	10/06/2017	10/06/2017	14,18	Hombre	60	1		1
481	PEREZ ACOSTA OSCAR DANILO	09/06/2017	09/06/2017	8,95	Hombre	63	1		1
482	PILOZO CHAVEZ LUIS ANTONIO	18/06/2017	19/06/2017	74,74	Hombre	65	2		1
483	PULLAS TAPIA PAUL SANTIAGO	03/06/2017	03/06/2017	114,79	Hombre	65	1		1
484	QUILLIGANA CHIFLA LUIS WILLIAN	05/06/2017	05/06/2017	115,63	Hombre	66	1		1
485	QUINTIGUIÑA MOPOSITA BRYAN RAMIRO	23/06/2017	23/06/2017	109,44	Hombre	67	1		1

486	RAMIREZ SAQUINGA FLAVIO VLADIMIR	11/06/2017	12/06/2017	75,07	Hombre	67	2		1
487	SALAZAR GUAMANQUISHPE MIGUEL ANGEL	24/06/2017	24/06/2017	147,25	Hombre	67	1		1
488	SALTOS BOSQUEZ DAVID FRANCISCO	29/06/2017	29/06/2017	14,89	Hombre	68	1		1
489	SANDOVAL VILLALVA JUAN FRANCISCO	23/06/2017	23/06/2017	47,21	Hombre	68	1		1
490	SARANGO QUEVEDO JOSE ABRAHAN	19/06/2017	19/06/2017	39,87	Hombre	68	1		1
491	SILVA VACA DOMINICK FABIAN	26/06/2017	26/06/2017	104,2	Hombre	69	1		1
492	TIBAN CHATO LUIS ADOLFO	17/06/2017	17/06/2017	13,4	Hombre	69	1		1
493	TENISACA YUGCHA CESAR ROLANDO	20/06/2017	20/06/2017	59,16	Hombre	70	1		1
494	URGILEZ CARRION RAMIRO ELIAS	07/06/2017	07/06/2017	8,46	Hombre	72	1		1
495	VACA MAYORGA JOSE ANTONIO	08/06/2017	08/06/2017	58,02	Hombre	74	1		1
496	VARGAS RAMIREZ ANDRES ALEJANDRO	14/06/2017	14/06/2017	164,63	Hombre	76	1		1
497	VILLACORTE LOPEZ DAVID SEBASTIAN	10/06/2017	10/06/2017	97,14	Hombre	78	1		1
498	ZUMBA TIXE GERMAN FEDERICO	20/06/2017	20/06/2017	52	Hombre	80	1		1
499	BRAVO SEGURA LUPE ROSARIO	25/06/2017	25/06/2017	13,4	Mujer	22	1		1
500	CAZA CRUZ LUZ CLARA	17/06/2017	17/06/2017	13,4	Mujer	23	1		1
501	CISNEROS CHINGA INGRID MAYA	09/06/2017	09/06/2017	15,11	Mujer	23	1		1
502	COBO VAYAS ELIZABETH CRISTINA	22/06/2017	22/06/2017	22,97	Mujer	24	1		1
503	CURIPALLO CURIPALLO MARIA DE LOURDES	12/06/2017	12/06/2017	51,84	Mujer	24	1		1
504	CHANGO SAILEMA ZULEMA ANABEL	19/06/2017	19/06/2017	127,97	Mujer	25	1		1
505	CHATO HEREDIA MICAELA CAROLINA	28/06/2017	28/06/2017	65,28	Mujer	25	1		1
506	CHICAIZA TOAPANTA MAYKEL JARETH	26/06/2017	26/06/2017	13,6	Mujer	26	1		1
507	CHICO NUÑEZ IRMA AMPARO	27/06/2017	27/06/2017	46,75	Mujer	28	1		1
508	DEFAZ CASHABAMBA ELSA ADRIANA	10/06/2017	10/06/2017	73,54	Mujer	30	1		1
509	DE LOS RIOS AREVALO SONIA YOLANDA	09/06/2017	09/06/2017	45,86	Mujer	32	1		1
510	FERNANDEZ LOOR JESSICA NARCISA	02/06/2017	02/06/2017	380,3	Mujer	34	1		1
511	FREIRE GAVILANES YOLANDA ELIZABETH	04/06/2017	04/06/2017	8,31	Mujer	36	1		1
512	GARCIA CHICAIZA MARCIA LUCRECIA	14/06/2017	14/06/2017	39,82	Mujer	37	1		1

513	LALALEO ACHACHI LOURDES EUGENIA	23/06/2017	23/06/2017	114,93	Mujer	40	1		1	
514	LEDESMA ZAMORA LORENA ELIZABETH	09/06/2017	09/06/2017	55,71	Mujer	41	1		1	
515	MORETA MARIA DOLORES	13/06/2017	13/06/2017	124,2	Mujer	42	1		1	
516	NOLIVOS SARMIENTO TATIANA ALEXANDRA	28/06/2017	28/06/2017	24,19	Mujer	42	1		1	
517	NORIEGA JIMENEZ MAYRA ALEJANDRA	20/06/2017	20/06/2017	152,24	Mujer	43	1		1	
518	OLOVACHA TOROSHINA MAGALI ISRAEL	30/06/2017	30/06/2017	62,52	Mujer	46	1		1	
519	ORTEGA POVEDA DOMENICA ISABEL	25/06/2017	25/06/2017	45,64	Mujer	47	1		1	
520	ORTEGA POVEDA MACARENA SALOME	25/06/2017	25/06/2017	8,88	Mujer	48	1		1	
521	RAMIREZ REINOSO KIMBERLY DYANELA	09/06/2017	09/06/2017	68,74	Mujer	51	1		1	
522	REYES ANDAGANA VANESSA ELIZABETH	13/06/2017	14/06/2017	72,53	Mujer	53	2		1	
523	ROBAYO CHICO MARCELA ALEJANDRA	27/06/2017	27/06/2017	68,93	Mujer	55	1		1	
524	ROCHINA CISNEROS VALENTINA ADAMARIS	09/06/2017	10/06/2017	37,76	Mujer	57	2		1	
525	SARANGO GONZALEZ ELSA DEL ROCIO	03/06/2017	03/06/2017	58,01	Mujer	57	1		1	
526	SOLIS ULLOA MARIA LOREN	26/06/2017	26/06/2017	115,77	Mujer	58	1		1	
527	TIXILEMA TUALOMBO MARIA JUANA	20/06/2017	21/06/2017	189,56	Mujer	60	2		1	
528	VILLACRES ANDALUZ JHOANA YADIRA	23/06/2017	23/06/2017	106,9	Mujer	63	1		1	
529	ZUMBA BARRETO FATIMA ROCIO	20/06/2017	20/06/2017	10,02	Mujer	65	1		1	
<b>Total Emergencia Junio</b>				<b>6139,68</b>						
<b>Mes</b>	<b>Número de Pacientes</b>	<b>Personas involucradas en el accidente de tránsito</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Fecha de Salida</b>	<b>Costo</b>	<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Días internos</b>	<b>Leve</b>	<b>Grave</b>
<b>Julio</b>	530	CAMPAÑA HOYOS OSCAR STALIN	01/07/2017	03/07/2017	2956,85	Hombre	18	2	1	
	531	CISNEROS GUEVARA ROMMEL DANILO	16/07/2017	20/07/2017	1033,28	Hombre	18	4	1	
	532	CRIOLLO OÑATE CARLOS PAUL	01/07/2017	04/07/2017	1254,80	Hombre	19	3	1	
	533	DIAZ CAPILLA ROBERTO CARLOS	01/07/2017	03/07/2017	2912,23	Hombre	20	2	1	
	534	FLORES MOPOCITA JUSTIN JOSUE	12/07/2017	23/07/2017	2235,31	Hombre	22	11	1	
	535	GUAMAN CRESPO DAVID SANTIAGO	24/07/2017	31/07/2017	1803,11	Hombre	24	7	1	
	536	GUZMAN BASANTES FREDDY EDUARDO	17/07/2017	23/07/2017	421,80	Hombre	25	6	1	
	537	MONTENEGRO LUIS ALFREDO	11/07/2017	15/07/2017	528,03	Hombre	26	4	1	



538	MUZO PANTOJA DAVID RAFAEL	07/07/2017	10/07/2017	449,22	Hombre	28	3	1		
539	PALOMINO YANCHAPANTA DIEGO DARIO	03/07/2017	14/07/2017	2999,95	Hombre	30	11	1		
540	RAMIREZ CORDONES MARIO DANILO	04/07/2017	12/07/2017	2641,46	Hombre	32	8	1		
541	RODRIGUEZ MORALES OSCAR FABIAN	09/07/2017	20/07/2017	2106,52	Hombre	34	11	1		
542	SANCHEZ TIGASIG DIEGO LEONEL	22/07/2017	24/07/2017	628,37	Hombre	36	2	1		
543	SANCHEZ VIRACOCCHA ANGEL ARTURO	22/07/2017	24/07/2017	239,43	Hombre	38	2	1		
544	SIGCHA TIBANLOMBO NELSON OSWALDO	16/07/2017	25/07/2017	2965,44	Hombre	40	9	1		
545	TOANGA OJICHIMBA CARLOS ALEXANDER	16/07/2017	23/07/2017	2124,81	Hombre	43	7	1		
546	TOALOMBO AZAS WILSON PATRICIO	16/07/2017	20/07/2017	512,82	Hombre	46	4	1		
547	TOALOMBO AZAS WILSON PATRICIO	25/07/2017	27/07/2017	2487,14	Hombre	50	2	1		
548	TOALOMBO TOALOMBO ALEJANDRO	18/07/2017	31/07/2017	2652,66	Hombre	52	13	1		
549	TORRES FLORES JUAN CARLOS	14/07/2017	17/07/2017	2999,98	Hombre	52	3	1		
550	MILLAN VILLACIS LINA PAMELA	11/07/2017	15/07/2017	1638,60	Mujer	20	4	1		
551	TIGASIG CAJIA MARIA VICTORIA	22/07/2017	23/07/2017	292,56	Mujer	25	1	1		
552	VILLALBA POZO MAGALY MIGUELINA	10/07/2017	12/07/2017	526,23	Mujer	30	2	1		
<b>Total Hospitalización Julio</b>				<b>38410,60</b>						
<b>Mes</b>	<b>Número de Pacientes</b>	<b>Personas involucradas en el accidente de tránsito</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Fecha de Salida</b>	<b>Costo</b>	<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Días internos</b>	<b>Leve</b>	<b>Grave</b>
<b>Julio</b>	553	AGUAGALLO CALDERON HECTOR GONZALO	09/07/2017	09/07/2017	9,76	Hombre	18	1		1
	554	ALVARADO MAYORGA KEVIN STIVE	09/07/2017	09/07/2017	49,31	Hombre	18	1		1
	555	AYME AYME NELIDO ARTURO	23/7/2017	23/7/2017	8,97	Hombre	20	1		1
	556	AZOGUE SALAZAR LUIS FROILAN	30/7/2017	30/7/2017	9,56	Hombre	22	1		1
	557	CAICEDO CASTILLO JOSE MEDARDO	28/7/2017	28/7/2017	51,62	Hombre	23	1		1
	558	CALVACHE MIRANDA MARCELO JAVIER	17/7/2017	17/7/2017	14,24	Hombre	23	1		1
	559	CORDERO PAREDES LUIS XAVIER	15/7/2017	15/7/2017	9,94	Hombre	24	1		1
	560	CORDERO VIDAL LUIS JAVIER	15/7/2017	15/7/2017	8,59	Hombre	24	1		1
	561	CUJI RAMOS BRAULIO ROBERTO	06/07/2017	06/07/2017	56,46	Hombre	25	1		1

562	CHERREZ AYALA ERMID ERMOGENES	08/07/2017	08/07/2017	35,2	Hombre	25	1		1
563	ENRIQUEZ ORTIZ JOHN WILLIAM	08/07/2017	08/07/2017	15,81	Hombre	26	1		1
564	FLORES VITE LUIS MIGUEL	28/7/2017	28/7/2017	9,74	Hombre	26	1		1
565	FLORES GAVILANES LUIS AMABLE	30/7/2017	30/7/2017	95,76	Hombre	27	1		1
566	FONSECA LAPO CARLOS ANGEL	22/7/2017	22/7/2017	40,37	Hombre	28	1		1
567	GONZALEZ OVIEDO MARCOS JOEL	17/7/2017	17/7/2017	39,97	Hombre	30	1		1
568	GUERRERO BENITEZ JAEL STEFANYA	14/7/2017	14/7/2017	57,09	Hombre	32	1		1
569	HARO USIÑA ROBERTO CARLOS	07/07/2017	07/07/2017	13,97	Hombre	34	1		1
570	JACOME SANTANA BRYAN ORLEY	18/7/2017	18/7/2017	75,71	Hombre	36	1		1
571	JAMI CONDOR ALEX PAUL	02/07/2017	02/07/2017	14,64	Hombre	37	1		1
572	MASABANDA MOYOLEMA JOSE ISRAEL	17/7/2017	17/7/2017	68,77	Hombre	40	1		1
573	MASAQUIZA CALUCHO CARLOS MARCELO	18/7/2017	18/7/2017	96,86	Hombre	41	1		1
574	MIRANDA LOPEZ KLEVER JAVIER	27/7/2017	27/7/2017	83,33	Hombre	42	1		1
575	MIRANDA SALINAS JOSE ANTONIO	04/07/2017	04/07/2017	9,17	Hombre	42	1		1
576	MONTERO AGUIRRE JAIME EDUARDO	09/07/2017	09/07/2017	52,76	Hombre	43	1		1
577	MORALES PAREDES CARLOS AUGUSTO	14/7/2017	14/7/2017	40,37	Hombre	46	1		1
578	MUYULEMA MOYOLEMA LUIS HUMBERTO	26/7/2017	26/7/2017	96,85	Hombre	47	1		1
579	OCAMPO LEMA FAUSTO ROLANDO	20/7/2017	20/7/2017	9,24	Hombre	48	1		1
580	OÑATE PILATASIG JHONNY GERMAN	29/7/2017	29/7/2017	130,92	Hombre	51	1		1
581	PALATE MORALES FRANKLIN LEONARDO	15/7/2017	15/7/2017	8,95	Hombre	53	1		1
582	PATAJALO CUJI HUGO RAMIRO	17/7/2017	17/7/2017	84,29	Hombre	55	1		1
583	PAREDES ACOSTA MARIO PAUL	12/07/2017	12/07/2017	77,83	Hombre	57	1		1
584	PAZOS LARA CHRISTIAN ANDRES	25/7/2017	25/7/2017	29,75	Hombre	57	1		1
585	PEREZ PINOS GIOVANNI PAUL	26/7/2017	26/7/2017	58,63	Hombre	58	1		1
586	PICO HECTOR OLMEDO	08/07/2017	08/07/2017	14,21	Hombre	60	1		1
587	PUNINA CAIZAGUANO OLGUER EFRAIN	29/7/2017	29/7/2017	9,2	Hombre	63	1		1
588	RAMOS ANALUISA DENNIS ALEXANDER	03/07/2017	03/07/2017	81,9	Hombre	65	1		1

589	ROSERO VILLACRES HENRY MAURICIO	16/7/2017	16/7/2017	8,95	Hombre	65	1		1
590	SANCHEZ ALMEIDA PEDRO ALEJANDRO	14/7/2017	14/7/2017	8,9	Hombre	66	1		1
591	SANCHEZ MARFETAN CARLOS IVAN	31/7/2017	31/7/2017	13,88	Hombre	67	1		1
592	SANTAMARIA BUSTOS WILMER RODOLFO	17/7/2017	17/7/2017	22,96	Hombre	67	1		1
593	SUZUKI ORTIZ THOMAS TAQUISHI	10/07/2017	10/07/2017	91,37	Hombre	67	1		1
594	TOALOMBO POAQUIZA WILLIAM PATRICIO	16/7/2017	16/7/2017	108,95	Hombre	68	1		1
595	VASQUEZ LOPEZ ADOLFO ESTEBAN	22/7/2017	22/7/2017	148,16	Hombre	68	1		1
596	VILLACRES MOSQUERA MARCO ANTONIO	17/7/2017	17/7/2017	14,46	Hombre	68	1		1
597	VILLEGAS PACHA JULIO RAMON	15/7/2017	15/7/2017	79,25	Hombre	69	1		1
598	VILLAMARIN ESCOBAR JEFFERSON BLADIMIR	24/7/2017	24/7/2017	109,46	Hombre	69	1		1
599	VIVANCO SOPA JUAN	31/7/2017	31/7/2017	34,17	Hombre	70	1		1
600	ZAPATA ALMEIDA CESAR FERNANDO	06/07/2017	06/07/2017	14,11	Hombre	72	1		1
601	ADRIAN TENELEMA MARIA TERESA	02/07/2017	02/07/2017	76,46	Mujer	18	1		1
602	ALVARADO SEVILLA EMILIA FERNANDA	29/7/2017	29/7/2017	55,53	Mujer	23	1		1
603	ANALUISA TOROSHINA HERMINDA JEANETT	12/07/2017	12/07/2017	23,5	Mujer	25	1		1
604	ANCHUNDIA POSLIGUA JOSSELYN PATRICIA	15/7/2017	15/7/2017	142,88	Mujer	29	1		1
605	ANDRADE CONSTANTE ANA ELIZABETH	06/07/2017	06/07/2017	14,11	Mujer	30	1		1
606	BARRES CAVERO GLORIA DOLORES	17/7/2017	17/7/2017	139,01	Mujer	30	1		1
607	CABEZA COX LIA KATALEYA	15/7/2017	15/7/2017	9,85	Mujer	31	1		1
608	CERON CORDOVA MARIA DE LOURDES	31/7/2017	31/7/2017	25,8	Mujer	31	1		1
609	CHICAIZA CUNUHAY ROCIO MARISOL	12/07/2017	12/07/2017	13,4	Mujer	32	1		1
610	CHICAIZA GUAMAN GLADYS ALEXANDRA	26/7/2017	26/7/2017	84,16	Mujer	32	1		1
611	CHICAIZA GUAMAN NANCY LORENA	26/7/2017	26/7/2017	62,59	Mujer	33	1		1
612	FLORES COBA JOHANA ELIZABETH	30/7/2017	30/7/2017	9,47	Mujer	34	1		1
613	HERNANDEZ MORENO MIREYA MIROSLAVA	29/7/2017	29/7/2017	10,91	Mujer	36	1		1
614	LARA RUIZ CARMEN MERCEDES	02/07/2017	03/07/2017	55,43	Mujer	37	2		1
615	LLAMBO FUEREZ JEANNETTE DEL ROCIO	03/07/2017	03/07/2017	8,95	Mujer	40	1		1
616	LLERENA MORALES KARLA LIZETH	12/07/2017	12/07/2017	14,04	Mujer	41	1		1
617	MALQUI CHICAIZA ERIKA GABRIELA	29/7/2017	29/7/2017	45,78	Mujer	42	1		1
618	RIVADENEIRA AVILA SHARYRA ELIZABETH	12/07/2017	07/12/2017	72,14	Mujer	42	1		1
619	ROJAS SANCHEZ CRISTINA GABRIELA	26/7/2017	26/7/2017	23,35	Mujer	43	1		1

	620	RUMIPAMBA MASABANDA ELSA ROCIO	10/07/2017	10/07/2017	23,14	Mujer	44	1		1
	621	SANCHEZ SANCHEZ EMERITA MARLENE	20/7/2017	20/7/2017	9,09	Mujer	50	1		1
	622	VIDAL CORDERO MARIA DEL CARMEN	15/7/2017	15/7/2017	9,4	Mujer	54	1		1
<b>Total Emergencia Julio</b>					<b>3153,35</b>					
<b>Mes</b>	<b>Número de Pacientes</b>	<b>Personas involucradas en el accidente de tránsito</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Fecha de Salida</b>	<b>Costo</b>	<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Días internos</b>	<b>Leve</b>	<b>Grave</b>
Agosto	623	AVILES MERINO ESTEBAN ALBERTO	07/08/2017	07/08/2017	9,45	Hombre	18	1		1
	624	AZOGUE YUMBULEMA ANGEL ARNULFO	11/08/2017	11/08/2017	51,94	Hombre	18	1		1
	625	AZOGUE YUMBULEMA SEGUNDO RAUL	11/08/2017	11/08/2017	156,33	Hombre	20	1		1
	626	BERMEO CASTAÑEDA CESAR ROLANDO	18/08/2017	18/08/2017	9,98	Hombre	22	1		1
	627	CALDERON BAYAS DAMIAN FERNANDO	20/08/2017	20/08/2017	40,71	Hombre	23	1		1
	628	CAMINO RODRIGUEZ MAURICIO SANTIAGO	11/08/2017	11/08/2017	34,28	Hombre	23	1		1
	629	CHICAIZA TISALEMA FREDDY ROLANDO	02/08/2017	02/08/2017	55,16	Hombre	24	1		1
	630	CHUQUIANA MUZO EDISSON ROBERTO	27/08/2017	27/08/2017	27,2	Hombre	24	1		1
	631	FERNANDEZ PINTO DIEGO FRANCISCO	11/08/2017	11/08/2017	8,94	Hombre	25	1		1
	632	GARCIA ALCIVAR FENIX RAQUEL	13/08/2017	13/08/2017	49,63	Hombre	25	1		1
	633	GARCIA VASCO RAMON HUMBERTO	03/08/2017	03/08/2017	9,09	Hombre	26	1		1
	634	GAVILANES ALTAMIRANO BOLIVAR IVAN	08/08/2017	08/08/2017	15,06	Hombre	26	1		1
	635	GUASHPA CASTRO LUIS HOLGUER	22/08/2017	22/08/2017	74,66	Hombre	27	1		1
	636	GUAMAN SUPE LUIS FERNANDO	21/08/2017	21/08/2017	8,55	Hombre	28	1		1
	637	JINDE SISA EDUARDO JAVIER	20/08/2017	20/08/2017	55,35	Hombre	30	1		1
	638	LLANGANATE CAYAMBE EDISON ALEXANDER	25/08/2017	25/08/2017	13,97	Hombre	32	1		1
	639	LOPEZ ESPINOZA CARLOS VINICIO	03/08/2017	03/08/2017	9,97	Hombre	34	1		1
	640	LOPEZ TUBON JUSTIN GABRIEL	26/08/2017	26/08/2017	17,15	Hombre	36	1		1
	641	MANOTOA YUGCHA LUIS PATRICIO	22/08/2017	22/08/2017	13,88	Hombre	37	1		1
	642	MARTINEZ LOPEZ JORGE ISAAC	03/08/2017	03/08/2017	14,28	Hombre	40	1		1
643	MARTINEZ LOPEZ JUAN PABLO	03/08/2017	03/08/2017	23,14	Hombre	41	1		1	

644	MONTAGUANO DEFAZ LUIS GUILLERMO	06/08/2017	06/08/2017	13335,21	Hombre	42	1		1
645	MUÑOZ CUJILEMA ANGEL ELIAS	05/08/2017	05/08/2017	9,42	Hombre	42	1		1
646	NARANJO FLORES DENNIS ALESSANDRO	29/08/2017	29/08/2017	14,94	Hombre	43	1		1
647	NARANJO FLORES CHRISTOPHER JOSEPH	29/08/2017	29/08/2017	13,83	Hombre	46	1		1
648	NUÑEZ PADILLA LUIS HUMBERTO	27/08/2017	27/08/2017	13,72	Hombre	47	1		1
649	PAUCAR MEJIA HUGO RAFAEL	21/08/2017	21/08/2017	34,17	Hombre	48	1		1
650	ROMERO PILATAXI ANTHONY DANIEL	04/08/2017	04/08/2017	81,13	Hombre	51	1		1
651	RUIZ LUNA FELIPE ANDRES	11/08/2017	11/08/2017	9,2	Hombre	53	1		1
652	SALAZAR FREIRE CHRISTIAN GABRIEL	26/08/2017	26/08/2017	80,33	Hombre	55	1		1
653	SHAMBI GUAMAN BRAYAN RENE	28/08/2017	30/08/2017	110,38	Hombre	57	2		1
654	SEGURA RAMIREZ ALEX MAURICIO	19/08/2017	19/08/2017	14,13	Hombre	57	1		1
655	SILVA ALDAS ANGEL NICOLAS	27/08/2017	27/08/2017	30,11	Hombre	58	1		1
656	SILVA BEMOS OSCAR VINICIO	02/08/2017	02/08/2017	238,76	Hombre	60	1		1
657	SILVA GUERRERO ANGEL ERNESTO	27/08/2017	27/08/2017	13,47	Hombre	63	1		1
658	SUBERO RODRIGUEZ ASENCION DEL JESUS	16/08/2017	17/08/2017	92,08	Hombre	65	2		1
659	SUPE LABRE JUAN CARLOS	28/08/2017	28/08/2017	79,84	Hombre	65	1		1
660	TIBAN SALTOS MARCO ENRIQUE	05/08/2017	05/08/2017	11,2	Hombre	66	1		1
661	TIMBILA GRANJA JORGE GABRIEL	12/08/2017	12/08/2017	157,93	Hombre	67	1		1
662	VANEGAS GALARZA HUGO VICENTE	15/08/2017	15/08/2017	13,4	Hombre	67	1		1
663	VELASTEGUI MORENO RUBEN DARIO	2017/08/31	2017/08/31	74,6	Hombre	67	1		1
664	VILEMA PEREZ ANDRES PAUL	20/08/2017	20/08/2017	56,09	Hombre	68	1		1
665	ALDAZ NUÑEZ YOLANDA CLEMENCIA	27/08/2017	27/08/2017	161,43	Mujer	18	1		1
666	ALDAS SANCHEZ VERONICA ROCIO	20/08/2017	20/08/2017	85,42	Mujer	23	1		1
667	ALLO SOLORZANO ELIANA JOHANNA	18/08/2017	18/08/2017	100,01	Mujer	25	1		1
668	BAYAS MAITA MARIA FERNANDA	20/08/2017	20/08/2017	69,82	Mujer	29	1		1
669	CAIZA LLANGANATE MARIA ERMINIA	25/08/2017	25/08/2017	81,03	Mujer	30	1		1
670	CASTILLO HERNANDEZ BLANCA MARIELA	08/08/2017	08/08/2017	61,54	Mujer	30	1		1

671	CHATE CAPOTE BIKY CARIME	21/08/2017	21/08/2017	58,48	Mujer	31	1		1	
672	GALEAS GARCIA MERCY JUDITH	14/08/2017	14/08/2017	128,31	Mujer	31	1		1	
673	GUERRON PESANTEZ SOFIA JACQUELINE	10/08/2017	10/08/2017	55,21	Mujer	32	1		1	
674	IDROVO PORTILLA JOHANNA ESTEFANIA	11/08/2017	11/08/2017	51,73	Mujer	32	1		1	
675	IBARRA ANDRADE MAYRA ISABEL	04/08/2017	04/08/2017	83,07	Mujer	33	1		1	
676	JARAMILLO BAYAS MARIA PAULA	20/08/2017	20/08/2017	67,86	Mujer	34	1		1	
677	MASABANDA BARRIONUEVO EVELYN ARACELLY	24/08/2017	24/08/2017	188,06	Mujer	36	1		1	
678	MONTACHANA ORTIZ MISHHELL JENIFER	25/08/2017	25/08/2017	182,51	Mujer	37	1		1	
679	MORETA TACURI MARTHA MARIA	27/08/2017	27/08/2017	39,6	Mujer	40	1		1	
680	NUÑEZ CHICAIZA MAYBE JOHANA	22/08/2017	22/08/2017	27,77	Mujer	41	1		1	
681	OJEDA MANOBANDA ALEJANDRA SALOME	12/08/2017	12/08/2017	14,55	Mujer	42	1		1	
682	PAEZ VASCONEZ LUCIA FERNANDA	24/08/2017	24/08/2017	92,69	Mujer	42	1		1	
683	PEREZ VILLARROEL VERONICA FERNANDA	03/08/2017	03/08/2017	102,71	Mujer	43	1		1	
684	REMACHE CRUZ MARIA ISABEL	03/08/2017	03/08/2017	9,56	Mujer	44	1		1	
685	RIVADENEIRA AGUAYO MARIANA DE JESUS	26/08/2017	26/08/2017	9,79	Mujer	50	1		1	
686	ROGEL CAJAS JESSICA PILAR	11/08/2017	11/08/2017	13,72	Mujer	52	1		1	
687	SUPE CHAGLLA ALEXANDRA MARICELA	21/08/2017	21/08/2017	14,74	Mujer	54	1		1	
688	VARGAS CHERRES DIANA CAROLINA	16/08/2017	16/08/2017	20,9	Mujer	56	1		1	
689	VARGAS PAZMIÑO MARIA SOLEDAD	13/08/2017	13/08/2017	54,94	Mujer	58	1		1	
690	ZAMBRANO ALTAMIRANO LEIDY CAROLINA	01/08/2017	01/08/2017	62,79	Mujer	60	1		1	
691	ZAMBRANO LOPEZ MONICA ALEXANDRA	13/08/2017	13/08/2017	72,75	Mujer	65	1		1	
<b>Total Emergencia Agosto</b>				<b>17093,65</b>						
<b>Mes</b>	<b>Número de Pacientes</b>	<b>Personas involucradas en el accidente de tránsito</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Fecha de Salida</b>	<b>Costo</b>	<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Días internos</b>	<b>Leve</b>	<b>Grave</b>
<b>Agosto</b>	692	BARRERA MUÑOZ JOSE ADAN	10/08/2017	28/08/2017	3000,00	Hombre	18	18	1	
	693	DAVALOS CORRAL OSWALDO ANDRES	01/08/2017	03/08/2017	1835,58	Hombre	20	2	1	
	694	ESPINOZA GUERRERO ANGEL ROBERTO	04/08/2017	11/08/2017	2694,50	Hombre	22	7	1	

695	GARCIA DELGADO HERNAN ATILIO	03/08/2017	04/08/2017	159,42	Hombre	24	1	1		
696	GAVILANEZ SEGUNDO BOLIVAR	02/08/2017	07/08/2017	616,52	Hombre	25	5	1		
697	GUEVARA JIMENEZ JHONNY MAURICIO	16/08/2017	25/08/2017	2841,89	Hombre	27	9	1		
698	HIDALGO ALAVA DEYLER MATEO	01/08/2017	01/08/2017	365,20	Hombre	29	1	1		
699	JARAMILLO BAYAS THOMAS ALEJANDRO	20/08/2017	29/08/2017	2661,15	Hombre	31	9	1		
700	LARA COELLO RONNY SANTIAGO	06/08/2017	07/08/2017	555,03	Hombre	33	1	1		
701	MASQUI CAIZA CECILIO	01/08/2017	03/08/2017	2726,57	Hombre	37	2	1		
702	PAGUAY BARRIONUEVO JORGE LUIS	06/08/2017	14/08/2017	3000,00	Hombre	40	8	1		
703	PAZMIÑO ARAUJO MANUEL PATRICIO	05/08/2017	28/08/2017	2975,39	Hombre	43	23	1		
704	REINOSO VILLAGRAN STALIN JAVIER	24/08/2017	30/08/2017	645,22	Hombre	45	6	1		
705	RIVERA HERRERA JUAN EDUARDO	05/08/2017	07/08/2017	688,52	Hombre	48	2	1		
706	TAPUY ANDI RONALD ANDRES	17/08/2017	31/08/2017	2999,97	Hombre	52	14	1		
707	TIMBILA LEMA FRANKLIN FERNANDO	12/08/2017	15/08/2017	488,34	Hombre	55	3	1		
708	VERA MOREIRA JOSE PEDRO	04/08/2017	06/08/2017	331,55	Hombre	59	2	1		
709	VILLACORTE BOMBON DIEGO LUCIANO	01/08/2017	03/08/2017	2425,86	Hombre	65	2	1		
710	CEPEDA CARDENAS SILVIA DEL ROSARIO	11/08/2017	15/08/2017	599,00	Mujer	20	4	1		
711	ESPINOZA DORA GRACIELA	01/08/2017	01/08/2017	605,97	Mujer	25	1	1		
712	LOPEZ GUEVARA INDIRA PAMELA	18/08/2017	22/08/2017	560,12	Mujer	33	4	1		
713	OCAÑA PERPETUA FELISITA MARIANA	05/08/2017	07/08/2017	240,66	Mujer	38	2	1		
714	RAMON TORRES DIANA KAROLINA	16/08/2017	28/08/2017	2999,96	Mujer	42	12	1		
715	RIVERA FERNANDEZ VIVIANA ESTHELA	16/08/2017	18/08/2017	224,73	Mujer	46	2	1		
716	VERDEZOTO GALEAS IVON CRISTINA	14/08/2017	17/08/2017	487,73	Mujer	52	3	1		
<b>Total Hospitalización Agosto</b>				<b>36728,88</b>						
<b>Mes</b>	<b>Número de Pacientes</b>	<b>Personas involucradas en el accidente de tránsito</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Fecha de Salida</b>	<b>Costo</b>	<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Días internos</b>	<b>Leve</b>	<b>Grave</b>
<b>Septiembre</b>	717	ACOSTA TUCTA JUAN MANUEL	2017/09/17	2017/09/18	78,3	Hombre	18	2		1
	718	ALBAN MOYA EDISSON DARWIN	2017/09/07	2017/09/07	106,29	Hombre	20	1		1

719	ALTAMIRANO HIDALGO JAIME MARCELO	2017/09/24	2017/09/24	9,45	Hombre	22	1		1
720	AGUILAR TENE CHRISTIAN DANIEL	2017/09/16	2017/09/16	69,09	Hombre	23	1		1
721	AMAYA ARIAS MIGUEL ANGEL	2017/09/11	2017/09/11	78,94	Hombre	23	1		1
722	CARRION MORENO ALEX GUILLERMO	2017/09/27	2017/09/27	24,89	Hombre	24	1		1
723	CUÑES CEBLA IRENE MARCIA - (ZA)	2017/09/23	2017/09/24	135,83	Hombre	24	2		1
724	CHERREZ CHAVEZ KLEVER ARMANDO	2017/09/30	2017/09/30	8,96	Hombre	25	1		1
725	CHIMBO MANOBANDA ADAN MOISES	2017/09/20	2017/09/20	42,55	Hombre	25	1		1
726	CHUQUI PILCO CARLOS ANDRES	2017/09/15	2017/09/15	15,21	Hombre	26	1		1
727	DURAN TIXE JONATHAN OMAR	2017/09/24	2017/09/24	8,63	Hombre	26	1		1
728	ESPINOZA GUILLEN JORGE EDUARDO	2017/09/26	2017/09/26	14,18	Hombre	27	1		1
729	FERNANDEZ PONCE RICARDO MANUEL	2017/09/27	2017/09/27	9,77	Hombre	28	1		1
730	FLORES ZUÑIGA SEGUNDO LUIS	2017-09-26	2017-09-27	63,05	Hombre	30	2		1
731	FRANCO TORRES CARLOS LEONARDO	2017/09/23	2017/09/23	9,34	Hombre	32	1		1
732	GARCIA DELGADO ERIK ALEXANDER	2017/09/17	2017/09/17	14,09	Hombre	34	1		1
733	GARCIA PAZOS RODRIGO ERNESTO	2017/09/19	2017/09/19	8,95	Hombre	36	1		1
734	GARCIA VERA LEONARDO PATRICIO	2017/09/30	2017/09/30	23,74	Hombre	37	1		1
735	HUATATOCA GREFA EDWIN ORLANDO	2017/09/24	2017/09/24	87,84	Hombre	40	1		1
736	JUMBO CAIZA CHRISTOPER SEBASTIAN - (NA)	2017/09/13	2017/09/13	200,44	Hombre	41	1		1
737	MAZABANDA GAVILANEZ ALEX LIZANDRO - (NA)	2017/09/17	2017/09/17	60,58	Hombre	42	1		1
738	MOREIRA ARTEAGA JHONNY ELOY	2017/09/24	2017/09/24	11,59	Hombre	42	1		1
739	MOSQUERA GARCIA ROBERTO DAVID	2017/09/27	2017/09/27	48,31	Hombre	43	1		1
740	PEÑAFIEL MARTINEZ JOHAN VALENTIN	2017/09/17	2017/09/17	92,41	Hombre	46	1		1
741	PULLUPAXI JARAMA FRANKLIN RODOLFO	2017/09/24	2017/09/25	160,56	Hombre	47	2		1
742	PUNINA AYME LUIS ALFREDO	2017/09/14	2017/09/14	8,88	Hombre	48	1		1
743	QUISHPI REINO LUIS IGNACIO	2017/09/27	2017/09/28	106,65	Hombre	51	2		1
744	RODRIGUEZ CASTRO LENIN DANILO	2017/09/14	2017/09/14	89,44	Hombre	53	1		1
745	RODRIGUEZ ORTIZ JULIO CESAR	2017/09/14	2017/09/14	71,5	Hombre	55	1		1



746	SALAN BARRENO JAIRO LEVI	2017/09/15	2017/09/15	42,33	Hombre	57	1		1
747	TIBAN VILLAFUERTE EDISSON PAUL	2017/09/10	2017/09/10	14,27	Hombre	57	1		1
748	TISALEMA YANZAPANTA SEGUNDO FRANCISCO	2017/09/19	2017/09/19	49,55	Hombre	58	1		1
749	TOALOMBO MEDINA JUAN MANUEL	2017/09/22	2017/09/23	38,02	Hombre	60	2		1
750	TOAZA CHERREZ FAUSTO ABSALON	2017/09/09	2017/09/10	101,67	Hombre	63	2		1
751	TUAPANTA TUAPANTA LUIS ERNESTO	2017/09/27	2017/09/27	36,42	Hombre	65	1		1
752	VAZQUEZ PAIDA WILSON GIOVANNI	2017/09/07	2017/09/07	13,98	Hombre	65	1		1
753	VILLA CUÑES JOSSELYN LIZETH - (ZA)	2017/09/23	2017/09/24	48,57	Hombre	66	2		1
754	VILLACRES MORENO JOSE HUMBERTO - (YA)	2017/09/02	2017/09/02	46,27	Hombre	68	1		1
755	VILLOTA CARRILLO JEANNETTE PILAR	2017/09/25	2017/09/26	112,22	Hombre	70	2		1
756	YUCAILLA YUCAILLA NEICER JOEL	08/09/2017	08/09/2017	30,9	Hombre	75	1		1
757	ZURITA NARANJO ANGEL EDUARDO	2017/09/24	2017/09/24	96,58	Hombre	78	1		1
758	ALTAMIRANO JIMENEZ ADRIANA VANESSA	2017/09/21	2017/09/21	14,81	Mujer	18	1		1
759	ARROYO LASCANO EVELYN SAMANTHA	2017/09/30	2017/09/30	9,85	Mujer	20	1		1
760	CARRION HERRERA CARMEN ROSA	2017/09/01	2017/09/02	43,42	Mujer	22	2		1
761	CASTRO CATUTA FERNANDA LORENA - (XA)	2017/09/10	2017/09/10	45,53	Mujer	23	1		1
762	CORTEZ LOPEZ BOLIVAR SANTIAGO	2017/09/11	2017/09/11	28,35	Mujer	23	1		1
763	CHANGO CALUÑA ROBINSON XAVIER	2017/09/23	2017/09/24	150,36	Mujer	24	2		1
764	CHILIQINGA VILLACRES CYNTHIA LADY	2017/09/03	2017/09/03	26,15	Mujer	24	1		1
765	FLORES OÑATE LAURA MARINA	2017/09/26	2017/09/27	17,67	Mujer	25	2		1
766	FONSECA GARCIA CLAUDIA NATALI	2017/09/21	2017/09/21	15,44	Mujer	25	1		1
767	JARAMILLO GAVILANES SANDRA GUADALUPE	2017/09/02	2017/09/02	29,32	Mujer	26	1		1
768	JIMENEZ SANTAMARIA ALEJANDRA CATALINA	2017/09/21	2017/09/21	14,74	Mujer	26	1		1
769	LASCANO CONSTANTE JISELA MARGARITA	2017/09/30	2017/09/30	9,08	Mujer	27	1		1
770	LEMA MOROCHO ELSA CRISTINA	2017/09/18	2017/09/18	9,95	Mujer	28	1		1
771	MANOTOA ALBAN PRISSILA DEL PILAR	2017/09/03	2017/09/03	64,91	Mujer	30	1		1
772	MEDINA BONILLA SORAYA ELIZABETH	2017/09/30	2017/09/30	9,2	Mujer	32	1		1

773	MERA HILAÑO PAULINA ELIZABETH	2017/09/16	2017/09/16	61,19	Mujer	34	1		1	
774	MOPOSITA PILATAXI JANETH ALEXANDRA	2017/09/09	2017/09/09	67,31	Mujer	36	1		1	
775	NAVARRETE VILLOTA MARIA JOSE	2017/09/25	2017/09/25	17,29	Mujer	37	1		1	
776	OJEDA SIERRA DIANA ESTEFANIA	2017/09/30	2017/09/30	9,15	Mujer	40	1		1	
777	PADILLA YUQUILEMA JENNIFER MARIBEL	2017/09/06	2017/09/06	100,19	Mujer	41	1		1	
778	SALAZAR ZAMORA HEIDI NICOLE	2017/09/23	2017/09/23	10,05	Mujer	42	1		1	
779	SANCHEZ ARELIS	2017/09/12	2017/09/12	22,61	Mujer	42	1		1	
780	SANTILLAN REA CELIA NARCISA	2017/09/27	2017/09/27	17,29	Mujer	43	1		1	
781	TOALOMBO FLORES LIGIA SOLEDAD - (NA)	2017/09/14	2017/09/15	124,39	Mujer	46	2		1	
782	TUASA CHANO MARIA MANUELA - (NA)	2017/09/14	2017/09/14	41,26	Mujer	47	1		1	
783	VELOZ BALSECA CARMEN MAGDALENA	2017/09/03	2017/09/03	59,64	Mujer	48	1		1	
784	VITERI SANTANA EMILY SOFIA	2017/09/16	2017/09/16	8,95	Mujer	51	2		1	
785	YAGCHIREMA LEMA LESLIE SALOME	2017/09/18	2017/09/18	8,88	Mujer	53	1		1	
786	YAGCHIREMA LEMA DOMENICA ABIGAIL - (NA)	2017/09/18	2017/09/18	8,88	Mujer	55	1		1	
787	YUGCHA YUGCHA MONICA CAROLINA	2017/09/01	2017/09/01	76,57	Mujer	57	1		1	
788	YUQUILEMA CHONGA MARIA FABIOLA	2017/09/06	2017/09/06	144,02	Mujer	57	1		1	
789	ZURITA MORETA JENNIFER ESTEFANIA	2017/09/17	2017/09/18	88,1	Mujer	58	1		1	
<b>Total Emergencia Septiembre</b>				<b>3644,79</b>						
<b>Mes</b>	<b>Número de Pacientes</b>	<b>Personas involucradas en el accidente de tránsito</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Fecha de Salida</b>	<b>Costo</b>	<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Días internos</b>	<b>Leve</b>	<b>Grave</b>
Septiembre	790	ARMENDARIZ MEDINA MANUEL EDUARDO	2017/09/03	2017/09/04	\$197,53	Hombre	20	2	1	
	791	GUAMAN CHIPANTIZA JONATHAN HENRRY	2017/08/28	2017/09/01	\$811,89	Hombre	24	2	1	
	792	PEÑA ALDAS LUIS ERNESTO	2017/09,7	2017/09/13	\$2.871,87	Hombre	27	6	1	
	793	POZO OJEDA JHONATAN DAVID	2017/09/08	2017/09/14	\$892,56	Hombre	32	6	1	
	794	SANCHEZ JOSE RODOLFO	2017/09/11	2017/09/14	\$396,80	Hombre	36	3	1	
	795	BERMUDEZ MONTES ELOY FERNANDO	2017/09/17	2017/09/26	\$1.406,76	Hombre	40	9	1	
	796	PEREZ MARTINEZ JOHN OSWALDO	2017/09/23	2017/09/27	\$498,73	Hombre	42	4	1	

	797	VERDEZOTO VERDEZOTO NEISER XAVIER	2017/09/17	2017/09/18	\$267,26	Hombre	46	2	1	
	798	MORALES JOSE SALOMON	2017/09/17	2017/09/25	\$2.997,39	Hombre	50	8	1	
	799	ORTIZ ARIAS LUIS ROLANDO	01/09/2017	2017/09/06	\$896,18	Hombre	63	5	1	
	800	GUTAMA MISACANGO MAYRA BEATRIZ	2017/09/13	2017/09/20	\$1.253,74	Mujer	18	7	1	
	801	QUIÑONEZ FREIRE ELIANA MARIA	04/09/2017	2017/09/07	\$1.773,90	Mujer	18	3	1	
	802	CANDO ORTIZ ANAHIS ABIGAIL	2017/09/02	2017/09/05	\$502,61	Mujer	20	3	1	
	803	MORENO VILLEGAS EMILY VALENTINA	2017/09/18	2017/09/22	\$770,67	Mujer	20	4	1	
<b>Total Hospitalización Septiembre</b>					<b>\$15.537,89</b>					
<b>Mes</b>	<b>Número de Pacientes</b>	<b>Personas involucradas en el accidente de tránsito</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Fecha de Salida</b>	<b>Costo</b>	<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Días internos</b>	<b>Leve</b>	<b>Grave</b>
<b>Octubre</b>	804	CHANGO MIRANDA SEGUNDO LEONARDO	05/10/2017	09/10/2017	562,84	Hombre	20	4	1	
	805	SALAZAR MIRANDA CARLOS DANIEL	03/10/2017	10/10/2017	2992,45	Hombre	30	7	1	
	806	GAONA CORREA JHONATAN CARLOS	10/10/2017	13/10/2017	921,38	Mujer	20	3	1	
<b>Total Hospitalización Octubre</b>					<b>4476,67</b>					
<b>Mes</b>	<b>Número de Pacientes</b>	<b>Personas involucradas en el accidente de tránsito</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Fecha de Salida</b>	<b>Costo</b>	<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Días internos</b>	<b>Leve</b>	<b>Grave</b>
<b>Noviembre</b>	807	AGUIRRE ESPIN ALVARO FABRICIO	13/11/2017	21/11/2017	906,38	Hombre	20	7	1	
	808	LOGROÑO ORTEGA MARCELO ISRAEL	17/11/2017	24/11/2017	1176,89	Hombre	25	7	1	
	809	MASABANDA PUNINA CARLOS ENRIQUE	14/11/2017	16/11/2017	447,71	Hombre	35	2	1	
	810	SILVA HERRERA EDISON LEONARDO	01/10/2017	07/11/2017	813,23	Hombre	45	6	1	
	811	ZAMORA LOPEZ WILMER GONZALO	18/11/2017	20/11/2017	334,11	Hombre	55	2	1	
	812	GAIBOR AVALOS ADRIANA CATHERINE	17/11/2017	29/11/2017	2426,61	Mujer	20	12	1	
	813	SEGURA LEMA ANDREA KATHERINE	17/11/2017	23/11/2017	1674,99	Mujer	35	6	1	
<b>Total Hospitalización Noviembre</b>					<b>7779,92</b>					
<b>Mes</b>	<b>Número de Pacientes</b>	<b>Personas involucradas en el accidente de tránsito</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Fecha de Salida</b>	<b>Costo</b>	<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Días internos</b>	<b>Leve</b>	<b>Grave</b>
<b>Diciembre</b>	814	GUAMAN PILATAXI DELIA MARIA	08/12/2017	13/12/2017	2988,74	Mujer	20	5	1	
<b>Total Hospitalización Diciembre</b>					<b>2988,74</b>					
<b>Total Anual</b>					<b>\$ 350.669,75</b>			<b>1898</b>	<b>200</b>	<b>614</b>

**Anexo 4:** Numero de transporte público urbano involucrados en el accidente de tránsito en la ciudad de Ambato.

  
REPÚBLICA DEL ECUADOR  
GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO

**DIRECCIÓN DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD**

Ambato, 15 de mayo de 2018  
Oficio DTTM-18-1109  
FW: .....

Señor  
Mario Agurto  
Presente.-

De mi consideración:

En atención a la solicitud S/N de fecha 03 de mayo de 2018; mediante la cual solicita: "(...) se me permita acceder a información general respecto a los accidente provocado por transporte público urbano (...)"; hay lo siguiente:

Adjunto al presente sírvase encontrar copia del oficio N° MOV-EST-DTTM-18-025 de fecha 11 de mayo de 2018, suscrito por el Econ. Francisco Alqui – Funcionario Público de ésta Dirección; mediante el cual da formal atención a su requerimiento.

Particular que comunico a Usted, para los fines pertinentes.

Atentamente,

  
Tnte. (SP) Ing. Paco Urrutia Santillán  
**DIRECCIÓN DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD**  
**GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO**  
Elaborado por: Sofia Núñez  
15/05/2018

Dirección: Bolívar y 5 de Junio  
Telfax: (03) 2425588 – Telf:(03)2 2423440  
www.ambato.gob.ec

  
**GAD**  
MUNICIPALIDAD  
DE AMBATO \*\*



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO

**DIRECCIÓN DE TRÁNSITO TRANSPORTE Y MOVILIDAD**

Ambato, 11 de Mayo de 2018  
MOV-EST-DTTM-18-025

Tnte. (SP). Paco Urrutia Santillán  
**DIRECTOR DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD**  
**GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO**  
Presente.-

*Secretaría de  
petición*

De mi consideración:

Reciba un atento saludo, por medio del presente me permito dar atención a sumilla inserta por su autoridad en el oficio S/N de fecha 3 de Mayo de 2018 suscrito por la estudiante Mario Agurto, en el cual solicita en su parte pertinente: "Acceder a información general respecto de los accidentes provocados por transporte público (Jerpazsol, Tungurahua, Unión Ambateña, Los Libertadores, Via Flores) del año 2017, esta información será utilizada para la realización del proyecto de investigación (tesis)".

*14/05/2018*

Al respecto me permito informar que una vez revisados los archivos digitales de la Dirección de Tránsito, se presenta el siguiente detalle según la información solicitada:

- Durante el año 2017 se registran 46 vehículos pertenecientes a operadoras transporte público (Jerpazsol, Tungurahua, Unión Ambateña, Los Libertadores, Via Flores) involucrados en accidentes de tránsito, aclarando, en torno a su solicitud que no se puede aseverar si fueron estos vehículos los cuáles provocaron el accidente.

Particular que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,

**Leon Francisco Alqui**  
**Técnico-Estadístico**

GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO  
GADTE  
14/05/2018  
*P. Alqui* 9:20

Dirección, Bolívar y 5 de Junio.  
Telfs: (03) 2997800  
8735 / Ext 8746  
www.ambato.gob.ec



