



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CARRERA: FINANZAS

**PROYECTO PARA LA CREACIÓN DEL PARQUEO TARIFADO
PARA EL GAD MUNICIPAL DE SAN PEDRO DE PELILEO,
PROVINCIA DE TUNGURAHUA.**

TRABAJO DE TITULACIÓN

TIPO: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

INGENIERA EN FINANZAS

AUTORA: ANDREA GUADALUPE CARRASCO VELASCO

DIRECTOR: JORGE ARIAS MG.CA

Riobamba-Ecuador

2019

2019, ANDREA GUADALUPE CARRASCO VELASCO

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento incluyendo la cita bibliográfica del documento, siempre y cuando se reconozca el Derecho del Autor.

Yo, ANDREA GUADALUPE CARRASCO VELASCO, declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y que los resultados del mismo son auténticos y originales. Los textos constantes en el documento que provienen de otra fuente están debidamente citados y referenciados.


Como autor, asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación.

Riobamba, 19 de Diciembre de 2019

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Andrea Carrasco', is enclosed within a thin blue rectangular border.

Andrea Guadalupe Carrasco Velasco
C.I. 1804974473

Certificamos que el presente trabajo de titulación sobre el tema PROYECTO PARA LA CREACIÓN DEL PARQUEO TARIFADO PARA EL GAD MUNICIPAL DE SAN PEDRO DE PELILEO, PROVINCIA DE TUNGURAHUA., previo a la obtención del título de Ingeniera Finanzas, ha sido desarrollado por la Srta. ANDREA GUADALUPE CARRASCO VELASCO, ha cumplido con las normas de investigación científica y una vez analizado su contenido, se autoriza su presentación.

	FIRMA	FECHA
Ing. Ing. Stalin Efrén Arguello Erazo PRESIDENTE DEL TRIBUNAL		19-12-2019
Ing. Jorge Enrique Arias Esparza Mg.CA DIRECTOR TRIBUNAL		19-12-2019
Ing. William Patricio Cevallos MIEMBRO TRIBUNAL		19-12-2019

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, doy infinitamente gracias Dios por guiarme en el trayecto del camino por darme fuerzas, sabiduría y valor para culminar esta etapa de mi vida, agradezco también a mi familia por la confianza, su amor y apoyo incondicional que me ha brindado durante todo el trayecto de mi vida. Y sé que está orgulloso de la persona en la que me he convertido.

Finalmente, al Ing. Jorge Enrique Arias Esparza Mg.CA y al Ing. William Patricio Cevallos Silva con su colaboración brindada, durante la elaboración de este proyecto, por sus valiosas aportaciones hicieron por la gran calidad humana que me han demostrado con su amistad.

Andrea Guadalupe Carrasco Velasco

DEDICATORIA

Este trabajo de tesis lo dedico principalmente a mi familia por haberme dado la sabiduría suficiente, doy gracias a mi Dios por haberme permitido llegar a este momento tan importante de mi formación profesional. A mi querida madre, por ser el pilar más importante en mi vida y por demostrar siempre su amor su confianza y su apoyo incondicional en todo momento sin importar nuestras diferencias de opiniones. A mí querido padre por apoyarme constantemente durante todo el trayecto por sus consejos que me impulso a seguir mis sueños por su comprensión su amor y su confianza en mí; y a mí porque a pesar de los obstáculos he llegado a salir adelante a pesar de las adversidades.

Andrea Guadalupe Carrasco Velasco

ÍNDICE DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xiii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xiv
ÍNDICE DE ANEXOS	xv
RESUMEN.....	xvi
ABSTRACT	xvii
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	5
1 MARCO TEÓRICO	5
1.1 Antecedentes investigativos.....	5
<i>1.1.1 Antecedentes investigativos</i>	<i>5</i>
1.2 Fundamentación teórica.....	7
<i>1.2.1 Proyecto.....</i>	<i>7</i>
<i>1.2.2 Tipos de proyectos.....</i>	<i>13</i>
<i>1.2.3 Estudio de mercado.....</i>	<i>14</i>
<i>1.2.3.1 Producto</i>	<i>14</i>
<i>1.2.3.2 Cliente.....</i>	<i>15</i>
<i>1.2.3.3 Perfil del consumidor</i>	<i>15</i>
<i>1.2.3.4 Características del perfil del consumidor</i>	<i>16</i>
<i>1.2.4 Demanda</i>	<i>17</i>
<i>1.2.4.1 Análisis de la demanda.....</i>	<i>17</i>
<i>1.2.4.2 Demanda Pasada.....</i>	<i>17</i>
<i>1.2.4.3 Demanda actual.....</i>	<i>17</i>
<i>1.2.4.4 Proyección de la demanda.....</i>	<i>18</i>
<i>1.2.5 Oferta.....</i>	<i>18</i>
<i>1.2.5.1 Oferta pasada</i>	<i>18</i>
<i>1.2.5.2 Oferta actual.....</i>	<i>18</i>
<i>1.2.5.3 Oferta proyectada.....</i>	<i>19</i>
<i>1.2.6 Precio.....</i>	<i>19</i>
<i>1.2.7 Estudio técnico.....</i>	<i>19</i>
<i>1.2.7.1 Tamaño del proyecto</i>	<i>19</i>
<i>1.2.7.2 Localización del proyecto.....</i>	<i>20</i>

1.2.7.3	<i>Ingeniería del proyecto</i>	21
1.2.8	<i>Organización</i>	21
1.2.8.1	<i>Teoría de la organización aplicada</i>	21
1.2.9	<i>Estructura legal</i>	21
1.2.10	<i>Estructura administrativa</i>	22
1.2.10.1	<i>Puestos de trabajo</i>	22
1.2.11	<i>Marco financiero</i>	23
1.2.11.1	<i>Horizonte del Proyecto</i>	23
1.2.11.2	<i>Presupuesto de ingresos y egresos</i>	24
1.2.11.3	<i>Punto de equilibrio</i>	25
1.2.11.4	<i>Estados financieros</i>	26
1.2.11.5	<i>Estado de pérdidas</i>	26
1.2.11.6	<i>Flujo de caja</i>	26
1.2.11.7	<i>Balance general</i>	26
1.2.11.8	<i>Flujo neto</i>	27
1.2.11.9	<i>Financiamiento</i>	27
1.2.11.10	<i>Métodos de evaluación</i>	27
1.2.11.11	<i>Riesgo financiero</i>	28
1.3	<i>Idea a defender</i>	29
1.4	<i>Variables</i>	29
1.4.1	<i>Variable Dependiente</i>	29
1.4.2	<i>Variable Independiente</i>	29
 CAPÍTULO II		 30
2	MARCO METODOLÓGICO	30
2.1	Modalidad	30
2.1.1	<i>Enfoque cualitativo</i>	30
2.1.2	<i>Enfoque cuantitativo</i>	30
2.2	Tipos de investigación	30
2.2.1	<i>Investigación bibliográfica</i>	30
2.2.2	<i>Investigación de campo</i>	31
2.2.3	<i>Investigación descriptiva</i>	31
2.3	Población y muestra	32
2.3.1	<i>Población</i>	32
2.3.2	<i>Muestra</i>	32
2.4	Métodos	33

2.4.1	<i>Inductivo</i>	33
2.4.2	<i>Deductivo</i>	34
2.4.3	<i>Analítico</i>	34
2.5	Técnicas	34
2.5.1	<i>Encuestas</i>	34
2.5.2	<i>Fichas de Observación</i>	35
CAPITULO III:		36
3	MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	36
3.1	Resultados y discusión de resultados	36
3.1.1	<i>Análisis de resultados</i>	36
3.1.2	<i>Resultado de las observaciones</i>	44
3.1.3	<i>Verificación de la idea a defender</i>	46
3.2	Título	46
3.3	Introducción	46
3.4	Análisis de la situación actual	47
3.4.1	<i>Reseña histórica, ubicación geográfica y principales características del cantón Pelileo</i>	47
3.4.2	<i>Análisis F.O.D.A.</i>	49
3.4.3	<i>Oferta del servicio</i>	50
3.4.4	<i>Demanda del servicio</i>	52
3.4.5	<i>Tasa de rotación</i>	55
3.4.6	<i>Demanda Insatisfecha</i>	56
3.5	Estudio técnico para la implementación	57
3.5.1	<i>Localización del Proyecto</i>	57
3.1.1.1	<i>Macro localización</i>	57
3.1.1.2	<i>Micro localización</i>	57
3.5.2	<i>Zona de implementación de plazas para estacionamiento tarifado.</i>	58
3.5.3	<i>Requerimientos para la implementación.</i>	60
3.1.1.3	<i>Diseño de las áreas del servicio de estacionamiento tarifado:</i>	60
3.1.1.4	<i>Señalización horizontal y vertical</i>	61
3.1.1.5	<i>Indumentaria, y elementos de seguridad</i>	62
3.1.1.6	<i>Análisis de la tarifa de estacionamiento</i>	63
3.6	Estudio administrativo	64
3.6.1	<i>Análisis de la misión y visión del Proyecto</i>	64
3.6.2	<i>Organigrama estructural</i>	64

3.6.3	<i>Manual de funciones</i>	67
3.7	Estudio legal	71
3.8	Estudio ambiental	73
3.9	Estudio financiero	74
3.9.1	<i>Inversiones:</i>	74
3.9.2	<i>Presupuesto de costos</i>	76
3.9.3	<i>Evaluación económica financiera</i>	81
	CONCLUSIONES	84
	RECOMENDACIONES	85
	BIBLIOGRAFÍA	
	ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-1:	Tipos de Proyectos.....	14
Tabla 1-2:	Porcentaje de Vehículos Matriculados 2018 en la EPMTT.....	32
Tabla 1-3:	Posee usted vehículo.....	36
Tabla 2-3:	Lugares de parqueo en Pelileo.....	37
Tabla 3-3:	Seguridad Vehicular.....	38
Tabla 4-3:	Estacionamiento vehicular.....	39
Tabla 5-3:	Parqueo Tarifado para Pelileo.....	40
Tabla 6-3:	Calles para implementación de parqueo tarifado.....	41
Tabla 7-3:	Respetar zonas vulnerables.....	42
Tabla 8-3:	Reservación de su estacionamiento.....	43
Tabla 9-3:	Av. Confraternidad.....	44
Tabla 10-3:	Av. 22 de julio.....	44
Tabla 11-3:	Av. Padre Chacón.....	44
Tabla 12-3:	Av. Confraternidad.....	44
Tabla 13-3:	Av. 22 de julio.....	44
Tabla 14-3:	Av. Padre Jorge Chacón.....	45
Tabla 15-3:	Av. Padre Jorge Chacón.....	45
Tabla 16-3:	Av. 22 de julio.....	45
Tabla 17-3:	Av. 22 de julio.....	45
Tabla 18-3:	Eugenio Espejo.....	45
Tabla 19-3:	FODA.....	49
Tabla 20-3:	Ingreso de viviendas.....	51
Tabla 21-3:	Total de Vehículos.....	53
Tabla 22-3:	Oferta y demanda.....	55
Tabla 23-3:	Tasa de rotación.....	56
Tabla 24-3:	Calculo de la tarifa.....	63
Tabla 25-3:	Sancion.....	63
Tabla 26-3:	Jefe de la Unidad.....	67
Tabla 27-3:	Secretaria.....	68
Tabla 28-3:	Cajera/o.....	69
Tabla 29-3:	Supervisor.....	70
Tabla 30-3:	Controlador.....	71
Tabla 31-3:	Inversiones en activos fijos.....	74
Tabla 32-3:	Inversión en activos diferidos.....	75
Tabla 33-3:	Gastos de Instalación.....	75

Tabla 34-3:	Capital de Trabajo.....	75
Tabla 35-3:	Resumen de las Inversiones.....	76
Tabla 36-3:	Materia prima directa.....	76
Tabla 37-3:	Mano de obra directa	76
Tabla 38-3:	Costos indirectos.....	77
Tabla 39-3:	Gastos de administrativos	77
Tabla 40-3:	Rol de pagos.....	77
Tabla 41-3:	Depreciaciones.....	78
Tabla 42-3:	Ingresos	78
Tabla 43-3:	Ingresos proyectados.....	79
Tabla 44-3:	Estado de Resultados Proyectado	79
Tabla 45-3:	Balance General Proyectado	79
Tabla 46-3:	Flujos de efectivo proyectado	80
Tabla 47-3:	Punto de equilibrio.....	80
Tabla 48-3:	Calculo del VAN.....	81
Tabla 49-3:	Relación beneficio costo	82
Tabla 50-3:	Periodo de recuperación de la inversion	83

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1:	Etapas de un proyecto.....	11
Figura 2-1:	Ventajas y desventajas de los proyectos.....	13
Figura 3-1:	Características del perfil del consumidor	16
Figura 1-3:	Provincia de Tungurahua, División Cantonal	48
Figura 2-3:	Google Map.....	49
Figura 3-3:	Oferta del servicio	50
Figura 4-3:	Ingreso de viviendas.....	51
Figura 5-3:	Estudio de 4 zonas	52
Figura 6-3:	Camionetas y buses	54
Figura 7-3:	Micro localización.....	58
Figura 8-3:	Propuesta para la zona tarifaria	59
Figura 9-3:	Parqueadero	60
Figura 10-3:	Parqueadero detallado	61
Figura 11-3:	Señalización.....	61
Figura 12-3:	Señalización de zona pagada.....	62
Figura 13-3:	Organigrama estructural	65
Figura 14-3:	Organigrama de posición.....	66
Figura 15-3:	Ubicación Organigrama de posición	66

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-3:	Posee usted vehículo	36
Gráfico 2-3:	Lugares de parqueo	37
Gráfico 3-3:	Seguridad Vehicular	38
Gráfico 4-3:	Estacionamiento vehicular	39
Gráfico 5-3:	Parqueo Tarifado para Pelileo	40
Gráfico 6-3:	Calles para implementación de parqueo tarifado	41
Gráfico 7-3:	Respetar zonas vulnerables	42
Gráfico 8-3:	Reservación de su estacionamiento	43
Gráfico 9-3:	Punto de equilibrio	80

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A: Demanda de estación por zona

ANEXO B: Estacionamiento reservados para instituciones y cooperativas de transporte

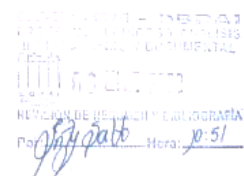
ANEXO A: Formato de encuesta

ANEXO A: Ubicación del proyecto

RESUMEN

El presente trabajo de investigación es el Proyecto para la Creación del Parqueo Tarifado para el GAD Municipal de San Pedro de Pelileo, Provincia de Tungurahua, que tiene como propósito diagnosticar el uso del espacio público otorgado al área de estacionamiento, y tener una fluidez del tránsito vehicular y seguridad peatonal, logrando satisfacer las necesidades de las personas. se desarrolla la propuesta para la implementación del sistema de estacionamiento rotativo y tarifado, establecida de acuerdo a las necesidades de los usuarios del cantón, con las ordenanzas y normas de políticas de estacionamientos publicada por el Instituto de Transporte y Desarrollo, a más de una encuesta realizada a los usuarios del sistema como principal herramienta en este estudio, para así determinar la situación actual y proponer la implementación del proyecto del parqueo tarifado en el cantón San Pedro de Pelileo. Donde los resultados de las encuestas manifiestan que es necesario que exista un parqueo tarifado, Por lo que el 78% de la ciudadanía que se realizó las encuestas respectivas manifiesta una buena iniciativa en generar orden y seguridad vehicular estableciendo que SI se realice el proyecto y el 22% de la ciudadanía no está de acuerdo en realizarse por lo que genera un gasto económico, mejorando el sistema y transformándolo en eficiente para la ciudad, contando con un servicio confiable y acorde a las necesidades de los usuarios, tomando en cuenta los parámetros de la oferta adecuada a la demanda que se tiene. Se recomienda realizar los estudios de mercado, estudio técnico, estudio administrativo, estudio legal y estudio financiero, para evidenciar la viabilidad del proyecto; por lo tanto, se sugiere implementar el proyecto, y seguir los parámetros establecidos en cada una de las etapas, para evitar alteraciones de tipo profesional que limiten la consecución y la correcta marcha del proyecto en la fase de ejecución.

Palabras clave: < CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS> < PARQUEO TARIFADO> < MOVILIDAD > < PLANIFICACIÓN > < FODA> < PELILEO (CANTON)>



ABSTRACT

The present research work is the Project for the Creation of Tariff Parking for the Municipal GAD of San Pedro de Pelileo, Tungurahua Province, which aims to diagnose the use of public space granted to the parking area, and have a smooth flow of traffic vehicular and pedestrian safety, managing to meet the needs of people. The proposal is developed for the implementation of the rotary parking system and pricing, established according to the needs of the users of the canton, with the orders and rules of parking policies published by the Institute of Transportation and Development, more than one survey conducted to the users of the system as the main tool in this study, in order to determine the current situation and propose the implementation of the tariff parking project in the San Pedro de Pelileo canton. Where the results of the surveys show that there is a need for a parking fee, so that 78% of the citizens who conducted the respective surveys show a good initiative in generating order and vehicle safety by establishing that the project is carried out and the 22% of the citizens do not agree on solutions, thus generating an economic expense, improving the system and efficiently transforming it for the city, contacting a reliable service and according to the needs of the users, taking into account the parameters of the supply adequate to the demand that is had. It is recommended to carry out market studies, technical study, administrative study, legal study and financial study, to demonstrate the viability of the project; therefore, the project must be implemented, and follow the parameters established in each of the stages, to avoid alterations of a professional nature that limit the achievement and the correct progress of the project in the execution phase.

Keywords: <ECONOMIC AND ADMINISTRATIVE SCIENCES> <TARGETED PARKING>
<MOVILITY> <PLANNING> <FODA> <PELILEO (CANTON)>



INTRODUCCIÓN

San Pedro de Pelileo es un cantón comercial, productivo y turístico lo que se ha visto afectado por un crecimiento acelerado automotor, sin que haya tenido una respuesta adecuada en el desarrollo de infraestructuras que permitan atender a la demanda.

El presente trabajo de titulación es la creación del parqueo tarifado para el GAD Municipal de San Pedro de Pelileo provincia de Tungurahua, con el propósito de solucionar la congestión vehicular que se ocasiona los fines de semana y feriado, analizando los ingresos que tendrá nuestro proyecto para posteriormente ser destinados y utilizados en obras que mejorará la calidad de vida de los Pelileños.

El estudio técnico se realizará en la zona urbana del cantón Pelileo, donde se encuentre mayor afluencia vehicular, se creará fuentes de trabajo que serán ocupados por personal calificado, este puesto tarifado se ubicará en puntos estratégicos de esta manera brindaremos seguridad a las personas de Pelileo y a los turistas. En la parte legal estará basado en normas y reglamentos de la Agencia Nacional de Tránsito para seguridad vial y peatonal. Se implantará un departamento en el GAD Municipal de San Pedro de Pelileo para controlar y dirigir todo lo que se recaude del proyecto para mayor beneficio de la ciudad.

Se realizará un estudio de mercado para analizar las necesidades de los demandantes, se ubicará en puntos claves la venta de tickets para el parqueo tarifado, se analizará la competencia como son otros parqueaderos y personas no autorizadas que trabajen en el cuidado de los vehículos.

Posteriormente se realizará un estudio económico para ver si nuestro proyecto tiene rentabilidad; y buscaremos apalancamiento para que se gestione el proyecto en futuro por el auspicio del GAD Municipal de San Pedro de Pelileo.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Ecuador dispone de cuatro regiones Costa, Sierra, Oriente y las Islas Galápagos, por lo que hace de este un país con diferentes tipos de climas cálido, invierno, lluvioso y seco; el cual atrae a muchos turistas por su biodiversidad considerándose uno de los mejores destinos de aventura por National Geographic. Un problema muy notorio en nuestro país es la congestión vehicular que provoca caos, lo que ocasiona molestias para los peatones y los conductores; por estas razones en

el Ecuador se han creado paso desniveles, seguridad vehicular que brinda la Policía Nacional y Agentes de Tránsito e implantándose también parqueos tarifados que han permitido mayor fluidez. La mayor congestión vehicular se da en las ciudades más grandes como: la capital Quito, Guayaquil, Cuenca, Ambato. En nuestro país hay un carro por 6,5 habitantes según Unidad Municipal de Tránsito y Transporte de Quito; cada vez existen más vehículos y el tráfico puede volverse infernal también es causa de un mal sistema de semaforización y deficiencia de señalización de transporte público.

La congestión de medios de transporte en la provincia de Tungurahua es uno de los problemas notorios por una mala planificación urbana, a pesar de los grandes esfuerzos que realizan las autoridades y los Agentes de Tránsito exclusivamente en horas pico. Según el parque automotor refleja un 4.9% de crecimiento en los últimos años; se traducen en riesgo para los peatones, falta de espacios para los estacionamientos, falta de espacio en la infraestructura vial y obstáculos en vías y aceras.

San Pedro de Pelileo es una ciudad comercial, turística, agropecuaria, lo que nos implica la utilización de medios de transporte a gran escala, para las personas que necesitan dirigirse a las diferentes partes del cantón, la indefinición del uso de espacios públicos con relación a la movilidad, tiene como consecuencias una serie de relaciones complejas que se inicia con una falta de planificación y gestión de transporte en el área urbana, la falta del respeto al derecho vial, un cuerpo legal desactualizado en relaciones a las competencias de los organismos que tienen que ver con la movilidad, al no tener parqueos en Pelileo no podemos precautelar la seguridad del peatón y del conductor, también se manifiesta la demanda de algunos sectores de la ciudadanía en el sentido de que el estacionamiento, ya que no existe ordenamiento de las aéreas de parqueo en las calles publicas ya que tampoco existe democratización del espacio. La ocupación de parques y mercados del servicio de camionetas dificultan el espacio para parqueo de los vehículos privados de la localidad y sobre todo del turista. No existe ordenanza municipal que regule el estacionamiento en la vía pública.

La ausencia de un parqueo tarifado en el cantón San Pedro de Pelileo hace que nuestro proyecto sea necesario, debido al incremento de carros, como consecuencia tenemos un congestionamiento vehicular los días normales de 500 carros, fines de semana con un aproximado de 1500 automotores y días de feriado nacional con 4000 automotores aproximadamente. El caos vehicular es en el centro de Pelileo y en cuatro zonas del sector urbano de Pelileo, se vuelve una situación molesta tanto para los turistas como los habitantes.

Formulación del Problema

¿De qué manera la creación del parqueo tarifado permitirá regularizar el orden vehicular en la zona urbana del cantón San Pedro de Pelileo provincia de Tungurahua?

Delimitación de Problema

Objetivo de Estudio: Financiero.

Campo de acción: Cantón San Pedro de Pelileo, provincia Tungurahua.

Factor especial: Creación de parqueo tarifado.

Factor temporal: La presente investigación se realizará en el año 2019

JUSTIFICACIÓN

La ejecución del parqueo tarifado en Pelileo permitirá la creación del mismo generando empleos y concientizando tanto a los peatones y a los conductores, contribuyendo a ordenar el espacio público, correspondiente de las calles y aceras en aquellas zonas de mayor actividad comercial y de servicios brindando y planificando soluciones de estacionamiento a futuro según la demanda presente y su proyección como lotes y estacionamientos ; mejorando la fluidez de tránsito vehicular y seguridad peatonal , respetando las áreas adecuadas para la ubicación correcta de su vehículo y la ciudad se mantenga en orden, lo cual los principales beneficiarios serán los turistas, población cantonal, locales comerciales, restaurantes, hoteles por la manera adecuada para descongestionar los vehículos.

Justificación Teórica

Todos los conocimientos adquiridos durante la realización del siguiente proyecto servirán como base, para la formulación de estrategias, debido a que se irá palpando, cuales son las necesidades y como serán combatidas a medida que se va desarrollando la investigación, con el fin de lograr lo propuesto.

Justificación Metodológica

La justificación del marco metodológico utilizaremos los mecanismos necesarios para solucionar nuestra problemática; analizaremos estudio de movilidad; estudio de mercado, encuestas; estrategias necesarias para la creación de nuestro proyecto que son guías que ayudan a cumplir objetivos.

Justificación Académica

La justificación académica del presente trabajo investigativo es aplicar todo los y fichas de observación conocimientos adquiridos durante la formación profesional y realizar el proyecto de creación del parqueo tarifado para el GAD San Pedro de Pelileo; las mimas que servirán para una adecuada planificación y ejecución de recursos, con la finalidad de impulsar el desarrollo y mejorar el bienestar del cantón.

Justificación Práctica

La justificación de la práctica en nuestro proyecto de creación del parqueo tarifado para el GAD de San Pedro de Pelileo es la ejecución del mismo en la zona urbana, y los principales beneficiarios será la ciudadanía manteniendo orden y respeto de las áreas establecidas para la ubicación de vehículos, incrementando disponibilidad de estacionamientos en vía pública, permitiendo mayor flujo de actividad economía en la zona, generando también recursos no presupuestados para el municipio de Pelileo que le permitan realizar otras actividades para el servicio de la comunidad; generando fuentes de empleo; mejorando la circulación en las calles, disminuyendo de forma inmediata la congestión de tráfico vehicular; nuestro proyecto ayuda a la reducción de contaminación ambiental por los gases, ruidos y ocupación de vías.

Objetivo General

- Desarrollar el proyecto para la creación del parqueo tarifado para el GAD Municipal de San Pedro de Pelileo, Provincia de Tungurahua, que permita regularizar el orden vehicular en la zona urbana.

Objetivos Específicos

- Realizar el marco teórico a través de diferentes fuentes de información que respalden la importancia de ejecutar el proyecto para la creación de parqueo tarifado.
- Determinar el marco metodológico mediante utilización del análisis, estudio de mercado, herramientas, técnicas que nos ayuden a la interpretación de nuestro proyecto.
- Desarrollar el proyecto de creación del parqueo tarifado para el GAD Municipal de San Pedro de Pelileo, Provincia de Tungurahua, que permita regularizar el orden vehicular en la zona urbana.

CAPITULO I

1 MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes investigativos

1.1.1 Antecedentes investigativos

Una vez realizado la respectiva indagación, sobre el desarrollo de proyectos similares al planteado, cuyo tema es “Proyecto para la creación del parqueo tarifado para el GAD Municipal de San Pedro de Pelileo, Provincia de Tungurahua”, en la institución antes descrita, se identificó que no hay alguno que represente significancia, por lo tanto para fundamentar la investigación, es necesario el sustento en trabajos como; Tesis, revistas y artículos efectuados por otros autores, A continuación se indican los siguientes:

El trabajo de tesis realizado por Corral (2016), cuyo tema es “Propuesta de un manual de dimensionamiento y ubicación de parqueaderos y estacionamientos para ciudades del Ecuador”, con la finalidad de precisar la necesidad mínima y máxima de espacios para estacionarse y de parqueo, estableciendo dimensiones generales fundamentada en las normativas instituidas por los entes regulatorios del país, a la vez determina que:

Al aplicarse el manual propuesto, no solo valdrá para conocimientos de los dimensionamientos de cada espacio de parqueo, sino que podrá ser utilizado como un indicador con el cual, las autoridades podrán tomar las mejores decisiones, con respecto a la asignación de suelos destinados para el estacionamiento de los diferentes autos. De igual manera facilitaría el control y regulación del tiempo establecido de parqueo y el aumento de la capacidad para dicha función, haciendo uso de este manual de forma sistemática, haciendo referencia la complejidad de una ciudad.

De igual manera se presenta el trabajo realizado por Peñafiel & Simaleza (2017), previo a la obtención del título de ingeniería en finanzas, con el tema “Proyecto de factibilidad para la creación de parqueos tarifados en el Cantón Baños de Agua Santa, Provincia de Tungurahua”, cuyo principal

objetivo es la estructuración de un proyecto que permita analizar la factibilidad de la creación un programa de parqueaderos tarifados, que ayuden a la descongestión vehicular, ya que al ser una ciudad muy transitada debido al turismo constante, y a la vez presenta una alta demanda de vehículos. Por lo tanto, concluye en lo siguiente:

En base al estudio de mercado, se identifica que la demanda vehicular en el Cantón Baños de Agua Santa, tiene una cantidad aproximada de 196.579 automóviles, además para determinar la factibilidad de la creación de este proyecto, se obtuvo una rentabilidad favorable, a través de los indicadores financieros, como el TIR con un porcentaje de 21% y el VAN con 11.326,69, por consiguiente de acuerdo a la factibilidad se considera, él envió del estudio a las autoridades responsables de la Municipalidad del Cantón Baños, quienes dispondrán el dar paso a la ejecución de forma responsable.

Perugachi (2014), en su trabajo de tesis, realizada previo a la obtención del título de Ingeniero Civil, con el tema “Estudio y funcionalidad de las zonas de parqueadero tarifado la mariscal sucre, del distrito metropolitano de quito, en la provincia de pichincha”, el objetivo es realizar la investigación de campo, que permita el establecimiento de beneficios, falencias de funcionamiento y presentar una alternativa que permita reordenar los espacios destinados a estacionamientos tarifados. Por lo tanto, el autor presenta los siguientes resultados:

Varios automóviles se detienen en calles y en aceras, donde está indebido el estacionamiento, por la inexistencia misma, de estos espacios, destinados para el estacionamiento vehicular o porque estas áreas se encuentran muy distantes, lo cual el usuario decide dejar su carro en cualquier lugar.

La constitución del tráfico vehicular cotidiano, se da a través de un cordón cegado y la solicitud de aparcamientos por parte de la población, enuncia que un 12.56% se sitúan en la Zona azul es decir 1498 automóviles de un total que ingresan al área de investigación de 11931vehículos. Las horas de máxima demanda del estacionamiento sistema “Zona Azul” en el sector de estudio, se producen entre las 10:00 a 13:00 horas donde se estacionan un total diario de 620 vehículos, del total de 1498 vehículos estacionados en nuestra muestra diaria.

Las horas de menor demanda son los intervalos de tiempo de 8:00 a 9:00 y de 16:00 a 17:00 cada uno con un total de 113 vehículos respectivamente, que representa el 7.54% en ambos casos del total de plazas de estacionamiento en nuestro sector de estudio.

Finalmente se presenta al trabajo realizado por Guaman (2015), previo a la obtención del título de ingeniero en sistemas computacionales, cuyo tema versa “Sistema de control del parqueo tarifado

(Simert), para el gobierno autónomo descentralizado de la ciudad de Ibarra”, con el objetivo de desarrollar los espacios físicos y en relación al cuidado medioambiental del municipio, de manera que facilite la elevación de la calidad de vida poblacional, consolidando y efectuando dicho espacio destinado para el estacionamiento vehicular, en sentido equitativo y con el fin de dar mejoramiento a la imagen urbana de la ciudad de Ibarra. Por lo presenta los siguientes resultados investigativos:

Es importante la implementación de un sistema de parqueo tarifado, para mejorar el control y orden de los vehículos que acostumbran a estacionarse en lugares inapropiados, dificultando el libre tránsito de otros, el 78% de la población respalda la investigación, manifestando estar de acuerdo con el desarrollo de este proyecto.

1.2 Fundamentación teórica

1.2.1 Proyecto

Un proyecto en una estructura de planes e ideas proyectada, a cumplirse en un determinado tiempo, por cuanto es necesario la aplicación de métodos y la utilización de diferentes recursos, que faciliten el cumplimiento de cada objetivo, previamente planteado, con el propósito de obtener la mayor confiabilidad y factibilidad en desarrollo y ejecución.

Según Olmos (2016) “Un proyecto es un conjunto de acciones y actividades que puedan desarrollarse por las personas o una población determinada, con la finalidad de alcanzar una meta u objetivo, tales dinanismos se debe cumplir de forma coordinada a la vez que son conexas”, por consiguiente un proyecto es un compendio de actividades, diligencias y acciones, que deben cumplirse de forma secuencial y coordinada, apuntando al cumplimiento de un fin en común.

Según Olivares, (2017) expone

Proyecto, palabra que tiene su origen del latín proiectus, cuyo significado es la consistencia de una aglomeración estructurada de acciones, actividades, la cuales tienen alguna conexión, con la finalidad de cumplirse obligatoriamente, para alcanzar resultados eficaces y eficientes, determinadas al logro de metas y objetivos, para lo cual es necesario la disposición de los recursos suficientes, tanto humanos como económicos, de manera que todo esto sea plenamente establecido considerando sus contratiempos en el alcance y finalización de un trabajo (pp. 68-94).

De acuerdo a lo expuesto por el autor antes citado, se comprende al proyecto como un programa específicamente definido, al cumplimiento de determinados objetivos, ya sea organizacionales o simplemente metas personales, no obstante, el proyecto facilita el alcance de otras perspectivas, de acuerdo a la necesidad de la persona u organización que desea desarrollar y llevar a cabo la ejecución dentro de un tiempo preestablecido.

Un proyecto es una instrumento o material que facilita la indagación y recopilación de información específica de un lugar u espacio a estudiar, creando, analizando de manera sistematizada, la información obtenida, con la finalidad de lograr las deducciones esperadas, por lo tanto, es una herramienta de gran relevancia en la organizaciones, permitiendo la distribución de tareas de forma planificada, conforme al entorno de trabajo que se desarrolle (León, 2017).

Importancia del proyecto

La importancia de un proyecto, radica en la utilidad que se le dará al mismo, en la aplicación y ejecución de todas las actividades por las que este se constituye, de igual manera por los logros que se pueden alcanzar, en beneficio de los intereses de una organización o persona natural, de forma consecuente se puede interpretar como importante a un proyecto por la factibilidad en la ejecución, en tiempo, objetivos, y recursos.

Para la toma de decisiones importantes, en una organización, es necesario con un plan de actividades o alternativas, que respalde tales acciones, que serán ejecutoriadas conforme a la necesidad que se presente una determinada situación, por cuanto la realización de los denominados proyectos, facilitan ciertas operaciones administrativas, caracterizados en criterios analíticos, basados en las realidades económicas y sociales del lugar al que pertenece la organización o campo en el que se va aplicar el proyecto (Álvarez, 2016, p. 127)

Según Limanillo (2017) “Los proyectos facilitan encontrar alternativas, que conceden la resolución pertinente de determinados problemas que son previamente identificados en una organización o empresa, de alguna manera orientan al mejoramiento de la calidad en la que se efectúan los diferentes procesos administrativos...” (p. 81). De acuerdo con esta mención es claro que los proyectos tienen gran importancia dentro de un grupo social, empresa o institución pública y privada, es necesario la realización previa de proyectos y sus respectivos lineamientos, establecido alcanzar y cumplir los objetivos organizacionales, dentro de un determinado lapso de tiempo.

Jaramillo (2018) expone

Los proyectos consienten el acceso a diversas fuentes de financiación las cuales basan sus decisiones en diseño de estrategias y flujo de recursos que concluidos de la forma correcta van a permitir obtener resultados que nos llevan a la recuperación del capital, en cuanto a gestión, los proyectos nos permiten tener una adecuada forma de gestionar y organizar los recursos invertidos en base a los resultados esperados, todo esto estableciendo una lógica de ejecución (p. 56).

Dentro del área financiera los proyectos juegan un papel muy importante, porque permite la concepción de un estudio detallado de las condiciones reales, de un sector o empresa que se pretende realizar cambios y adecuaciones, tales como de infraestructura producción y productividad.

Características de un proyecto

Todo proyecto es adecuadamente estructurado, en base a criterios técnicos y analíticos, relacionados al seguimiento y control de un determinado producto o negocio. De forma generalizada los proyectos son creados por alguna necesidad orientada a la obtención de resultados en un tiempo establecido.

Según Rodríguez (2016) explica “Un proyecto se constituye de características únicas para cada situación, lo cual se diferencia de otros, hace usos de métodos científicos como herramientas de acceso a datos, en busca de una respuesta a cada hecho”, conforme a lo indicado por el autor, las características son distintas, dependiendo del producto, o sector a estudiar, por lo tanto de acuerdo a Rodríguez, la mayoría de proyectos tienen las siguientes características:

- Contienen una intención
- Ser objetivos y definir metas
- Se ajustan a un tiempo limitado de cumplimiento
- Se enfocan en el alcance de resultados
- Se afectan por determinadas incertidumbres
- Se conforman por al menos una etapa de planificación, otra de práctica y la de entrega
- Se interrelacionan con personas, organizaciones, actuadas por diferentes roles y responsabilidades
- Se sujetan a monitoreo y controles que garanticen la obtención del resultado deseado
- Cada proyecto es diferente, aunque algunos tengan similitud en ciertas características.

Los elementos característicos de los proyectos, conducen a un mismo concepto, la obtención de resultados de forma eficaz y eficiente, en base a objetivos planteados por las organizaciones y sociedades, de acuerdo a la existencia de los respectivos recursos y requisitos establecidos para el cumplimiento en un plazo de tiempo definido.

Al respecto Ordoñez (2015) menciona, “Los proyectos tienen características que pueden compartirse con otros, basados en los principios de cooperación (Trabajo en equipo), Tiempos determinados, y requisitos diferentes”. Por lo tanto, cada proyecto tiene sus propias características y sus propios objetivos, fundamentados en principios que diferencian a un proyecto de otro, sin embargo, existen características comunes.

Etapas de un proyecto

La gestión de proyectos también puede considerarse como una competencia estratégica para las organizaciones, ya que les permite vincular los resultados del proyecto a los objetivos de negocio y, por lo tanto, competir mejor y afianzar una posición de mercado más sólida (Gallegos, 2014, p. 43).

Los proyectos son documentos debidamente estructurados, con el propósito de satisfacer las necesidades internas y externas de un negocio, empresa e institución financiera, por cuanto todos los proyectos consisten en la organización de fases y etapas que se deberán cumplir para la obtención del resultado final, sea este producto o servicio, destinando a la comercialización en una misma sociedad o fuera de ella.

De acuerdo con Garcia (2015) Todo proyecto debe tener una secuencia de pasos a seguir, para la obtención de resultados positivos, por tanto, deben tener establecidos un principio y un fin, la estructura de un proyecto consta de las siguientes fases de desarrollo, los cuales se indican en el siguiente gráfico:

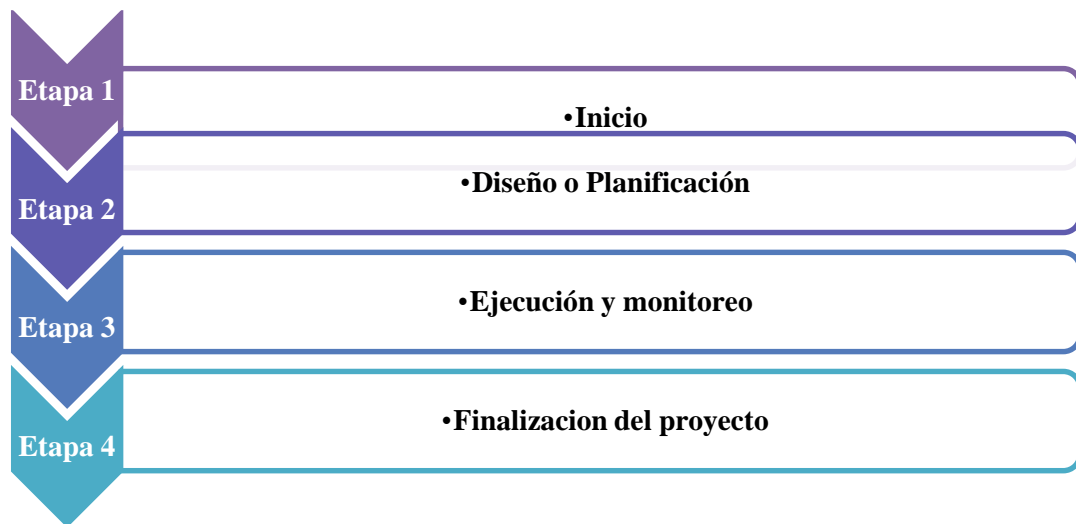


Figura 1-1: Etapas de un proyecto

Fuente: (Garcia, 2015)

Etapa de inicio

Es la base de un proyecto. Los principios que lo sostengan. En esta fase se define el alcance y la representación del objetivo que se pretende lograr para transferir de forma factible y concreta la documentación necesaria a todo el equipo de trabajo, para poder empezar a construir el proyecto (Martinez, 2016).

Etapa de diseño o planificación

Se realiza el planteamiento del principal objetivo del proyecto, su alcance y el equipo de trabajo con el que se trabajará al largo del desarrollo. Se define las actividades o acciones con las que se puede llegar a efectuar. En esta fase se establecen los recursos que se utilizaran y se tiene disponibles, así como los tiempos de ejecución de cada proceso (Garcia, 2015, p. 92).

Etapa de ejecución y monitoreo

En esta etapa, se da inicio al desarrollo de sub-tareas y acciones, efectuando así con los diferentes objetivos dentro del proyecto. Por tanto, es necesario nombrar a un encargado del desarrollo del proyecto, debiendo cumplir las siguientes obligaciones:

- Controlar el desempeño de la planificación en forma real
- Evaluar y realizar un rastreo estricto de la utilización de cada recurso, tanto financieros, humanos como fechas y plazos, sustentados en equipos técnico y tecnológicos, como programas de control y monitoreo para facilitar la gestión de dirección

- Realizar los ajustes correspondientes y recalcular un itinerario ideal de trabajo, almacenando simulaciones de programaciones para advertir adversidades inesperadas (Montenegro, 2015, p. 73).

Etapa de finalización del proyecto

Esta etapa, también conocida como etapa de entrega, es la misma que ya concluye con todas las operaciones de desarrollo dentro del tiempo establecido. Esta fase es también muy importante no sólo por representar la culminación de la operación sino por las dificultades que suele presentar en la práctica, alargándose excesivamente y provocando retrasos y costos imprevistos (Villena, 2016).

Ventajas y desventajas de un proyecto

Un proyecto es la búsqueda de una solución inteligente al planteamiento de un problema, tendiente a resolver una necesidad humana. La principal ventaja de un proyecto es, la facilidad que presta en la resolución o mitigación de un problema a mediano, corto y largo plazo, y la desventaja más evidente es; el incumplimiento de la mayoría de objetivos establecidos, debido a múltiples factores que impiden dicho alcance, lo cual resulta muy adverso la conceptualización con la concepción de los resultados finales (González, 2017).

Sin embargo (Beltrán, 2016) expone “Por diferentes circunstancias se plantea que, los proyectos no siempre entregan los resultados esperados, pero la mayor parte de estudios si permiten la entrega de información que ayuda a la toma de decisiones, con respecto a una problemática”. Por lo tanto, este autor de forma gráfica da a conocer las siguientes ventajas y desventajas:

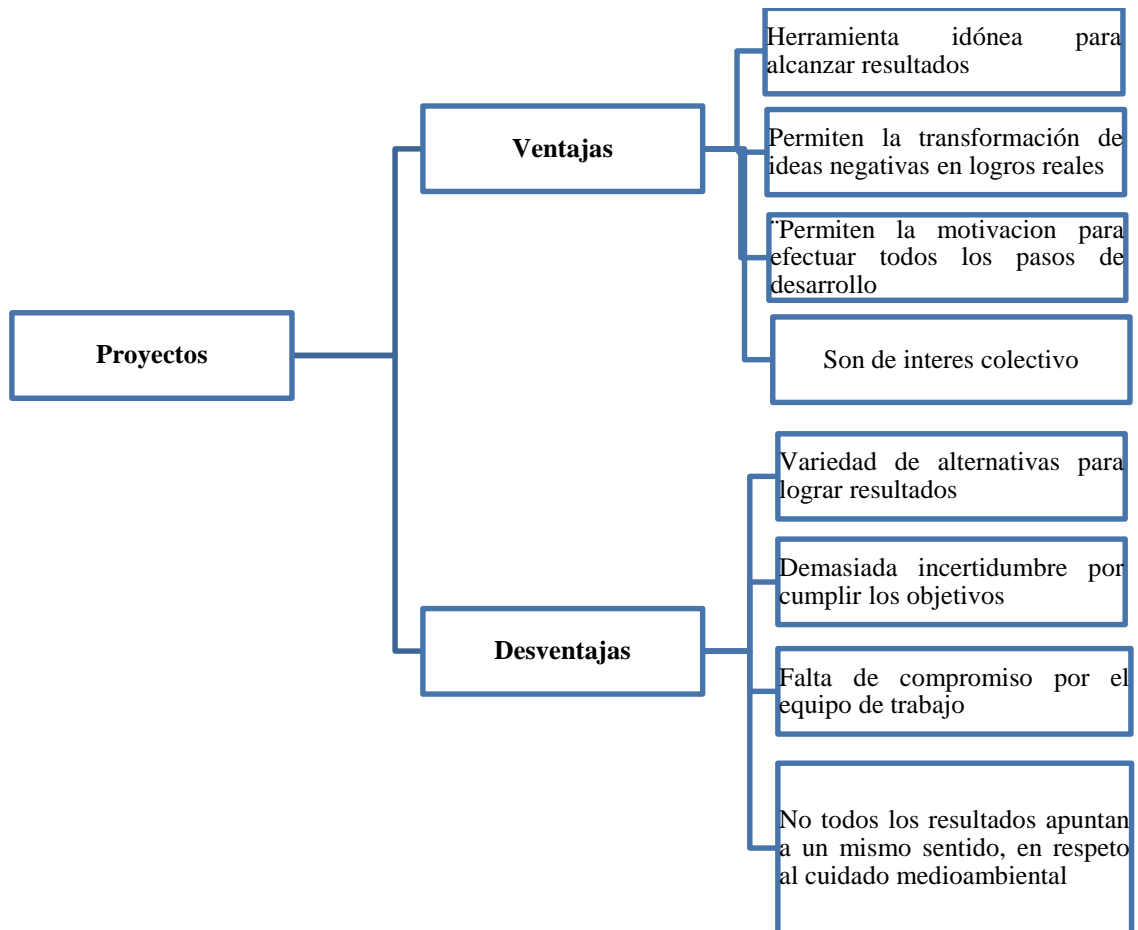


Figura 2-1: Ventajas y desventajas de los proyectos

Fuente: (Beltrán, 2016)

De acuerdo a las ventajas y desventajas expuestas por el autor, se comprende que no todos los resultados salen de acuerdo a lo establecido en la etapa de planificación, lo cual pone en conocimiento que no todo se puede cumplir, por diferentes factores, externos e internos a la realidad que pretende dar solución el proyecto.

1.2.2 Tipos de proyectos

Todo proyecto es un conjunto específico de operaciones diseñadas para lograr una meta singular, por ello es habitual que un equipo de proyecto a menudo incluya a personas que normalmente no trabajan juntas, por proceder de organizaciones distintas o por provenir de ubicaciones geográficas diferentes, según Ramirez (2016). Por lo tanto, en la siguiente tabla se indican los principales tipos:

Tabla 1-1: Tipos de Proyectos

TIPOS DE PROYECTOS	
TIPO	DESCRIPCIÓN
Proyectos sociales	Su único fin es mejorar la calidad de vida de una comunidad en sus necesidades básicas como salud, educación, empleo y vivienda.
Proyectos de investigación	Tiene relaciones con un tema y a su vez con el mundo empírico, de esta forma se planea lo que se pretende investigar.
Proyectos de inversión	Tienen relación con el aspecto comercial de las empresas, y los tipos de inversión son: <ul style="list-style-type: none">• Inversión privada: Consiste en la creación de un plan para generar rentabilidad a partir de un capital invertido.• Inversión pública: Se refiere a la inversión del estado, para dar estabilidad de vida a una comunidad.• Inversión social: Se refiere a la inversión de bienes, para la evolución social sin esperar remuneraciones económicas.
Proyectos de infraestructura	Se refiere a la inversión de obras civiles, que constituyan beneficios económicos y sociales.
Proyectos de desarrollo sostenible	Es un proyecto social y económico de una comunidad que incluye ecología o del medio ambiente como un elemento importante tanto para mejorar la economía como para ser protegido durante un largo periodo.

Fuente: (Ramirez, 2016)

1.2.3 Estudio de mercado

1.2.3.1 Producto

Un producto es un servicio o bien que contiene varias aspectos característicos y propiedades palpables (forma, tamaño, color...) e inmateriales (marca, imagen de empresa, servicio...) que el consumidor consiente, al comienzo, como algo que va a brindar la satisfacción de las diferentes sus necesidades y requerimientos (Llanos, 2016). Un producto, conforma lo expresado por el autor, se entiende a un producto como un servicio u objeto que se pone a disposición de una futura demanda, la misma que hará uso o consumo del mismo, dando el valor correspondiente, respecto a sus características y las condiciones económicas y políticas en las que se dé a conocer.

1.2.3.2 *Cliente*

De acuerdo con Keller (2016) menciona “Un clientes aquel individuo que por su pago, recibe productos o servicios de otra persona o alguien determinado en estos servicios, proviene del latín “”Cliens”, que significa hombre con necesidad, la misma que era satisfecha por otros” (p. 56). En términos generales se puede comprender al cliente como una persona organización que requiere de servicios o productos, de uno varios proveedores, por tanto, estos por cada servicio recibido esta en la responsabilidad e remunerar dicho costo. De igual manera es todo cliente es aquel que cancela o remunera con otro acuerdo que no sea dinero, por su servicio adquirido, de forma inmediata o en un tiempo de plazo extendido, los cuales por la calidad de atención son fieles o momentáneos.

1.2.3.3 *Perfil del consumidor*

El perfil del consumidor, constituye una variedad de características, que están enfocadas al análisis de mercado, se detalla un potencial cliente como objetivo empresarial, por ende Cepeda (2015) expresa el siguiente ejemplo:

El comprador de teléfonos móviles inteligentes de alta gama en *Pelotillehue* es de sexo masculino, soltero, sin hijos, tiene una edad media de 26 años, cuenta con una educación universitaria promedio de 3 años, altos ingresos económicos, su carrera profesional es su prioridad, practica ejercicio al menos 3 veces por semana, está conectado de forma permanente con sus amigos y familiares en redes sociales, percibe su teléfono como una herramienta que le da estatus y lo emplea como una forma de expresar que es una persona moderna, conectada con la tecnología y que está a la vanguardia de los movimientos sociales actuales.

Por lo tanto, el perfil de un consumidor, da una estructura de requerimientos necesarios para adquirir un producto o servicio, dando la garantía suficiente al proveedor que es responsable del servicio adquirido, revelando que tiene la capacidad de edad, estabilidad y económica de dar el pago correspondiente. Sin embargo, hay características que van en contra de una definición exacta para un cliente o consumidor ideal para una determinada empresa, la cual pretenda alcanzar para poner a disposición su servicio o producto.

1.2.3.4 Características del perfil del consumidor

Como se mencionó anteriormente, el perfil de un consumidor debe o debería cumplir con ciertas características que denote confiabilidad para una empresa, por consiguiente de acuerdo con Rivera (2012) en el siguiente gráfico se observa las siguientes características:

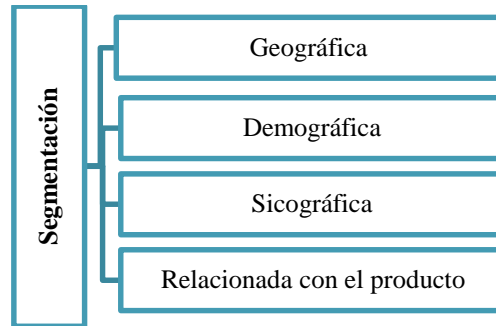


Figura 3-1: Características del perfil del consumidor

Fuente: (Rivera, 2012)

Como se observa en el gráfico anterior, las características de un perfil del consumidor, se centran en la ubicación, edades, sexo y aspectos psicológicos, demostrando en las siguientes segmentaciones: Geográfica, demográfica, psicográfica, relacionada con el producto, de tal manera que en el aspecto demográfico se refiere a; la edad, ya sean (niños adolescentes, adultos y en edad de adulto mayor), el sexo de forma indiferente, el ciclo de vida de la familia (soltero, adolescentes con hijos, adultos, padre y madre solteros, divorciados, y parejas de edad media sin responsabilidades paternas) y la distribución del ingreso.

En el aspecto psicográfico se refiere a la fuerza sociológica en los ámbitos de: (Cultura, clase social, amistades de referencia, experiencia de aprendizaje) y la fuerza psicológica referido a (Personalidad, actitudes y creencias).

Al respecto del perfil del consumidor según Díaz, (2014) expresa las siguientes ventajas para una empresa:

- Extenderse a nuevos clientes y ofertar productos de mucha demanda.
- Desarrollo de planes estratégicos para incrementar las ventas.
- Instauración de un canal definido, para comunicarse con los clientes.
- Identificación efectiva de la posible competencia.

1.2.4 Demanda

Se define a la demanda, como la demostración de necesidades de los consumidores, dependiendo de los recursos con lo que se cuenta y las inducciones del marketing (Rubio, 2017), De acuerdo a esta mención, el monto vendido en dinero o artículos en un espacio y tiempo determinado, limitada por condiciones del entorno. De igual manera se define como una aproximación de datos cuantitativos en ventas de bienes o servicio dentro de un determinado tiempo y para consumidores determinados (Lopez, 2016).

1.2.4.1 Análisis de la demanda

Analizando la demanda, se refiere a la cantidad de productos o servicio ofertados y consumidos por un determinado cliente, el mismo que dentro } de sus características ha solicitado a uno o varios proveedores ya sea del mismo servicio o de diferente denominación. Por lo tanto, el análisis se realiza en base a las siguientes categorías:

1.2.4.2 Demanda Pasada

Consiste en el hallazgo de cantidades entregadas, de manera que, para obtener estos valores, es necesario realizar indagaciones de producción del último año, en relación al producto o servicio que se pretende producir. Para lo cual la investigación se basa en fuentes secundarias de información, tales como libros. Folletos, revistas, trabajos de tesis e informes financieros etc. (Lopez, 2016).

1.2.4.3 Demanda actual

Es la demanda real que el mercado realiza de ese producto o servicio o línea de producto en este año o en el último año. Suelen existir datos del sector a nivel nacional o regional o provincial. También puede indicarse en unidades o toneladas, kilogramos, litros, etc. dependiendo del producto. Si no se tienen datos estadísticos habrá que realizar estimaciones por otros métodos, pero es necesario saber el total del mercado para conocer su relevancia e importancia (Arteaga, 2015).

Esta demanda se refiere a todos los servicios y productos, que en tiempo presente cubren las necesidades de varios usuarios, que requieren la utilidad existente de dicho producto servicio.

1.2.4.4 Proyección de la demanda

La demanda proyectada, se refiera a servicios y productos que se pretenden captar, a través de diversos métodos, de manera generalizada, es la suposición evolutiva de la demanda existente, establecidos para las próximas entregas, estimando un porcentaje de aumento o disminución de la demanda actual, por cuanto pueden producirse en unidades o en medidas de peso como; kilos, quintales y toneladas, las respectivas estimaciones se lo hace para un periodo proyectado a 5 años (Astudillo, 2014).

1.2.5 Oferta

Desde el punto de vista del consumidor, la oferta es el conjunto de productos y servicios a los que se les da propiedades físicas o psicológicas (Maqueda, 2017).

Mientras que (Rosales, 2015) menciona “la oferta es la cantidad de bienes o servicios disponibles en el mercado a un precio establecido”. En relación a lo expresado por los autores se considera como un efecto relacionado a la demanda, es el número de productos ofertados a los consumidores para satisfacer sus necesidades que incluye un valor monetario y ciclos de tiempo.

1.2.5.1 Oferta pasada

Es el conjunto de datos históricos, basado en estudios realizados por otros autores, que de alguna manera sirvieron como respaldo para la satisfacción de una posible demanda, lo cuales permiten la evolución y desarrollo de un mercado potencial (Maqueda, 2017).

1.2.5.2 Oferta actual

Para definir la oferta actual, se determina los factores cualitativos y cuantitativos, influyentes en la oferta que se pretende poner a disposición de la población o mercado, específicamente se realiza el mismo procedimiento que la indagación de la demanda, lo cual significa que se debe respaldar en fuentes primaria y secundarias (Corona, 2014). Por lo tanto, para obtener un mejor cálculo de la oferta se deben considerar los siguientes datos:

- Capacidad instalada y utilizada.
- Calidad y precio de los productos.
- Inversión fija y número de trabajadores.

1.2.5.3 Oferta proyectada

De acuerdo con Corona (2014) menciona que se debe considerar datos históricos de información existente de otros estudios, por cuanto servirá como punto de partida para encontrar los valores de la oferta proyectada de los bienes y servicios a ofertar a un determinado mercado.

1.2.6 Precio

Según Galindo (Galindo, 2014) El precio, es una cantidad de dinero establecido como el valor o costo económico que se entrega por la adquisición o disposición de un producto o servicio. Es así como la empresa considera que es un valor fijado para realizar transacciones en el mercado, mientras que para los consumidores es el dinero que entrega por obtener un bien para satisfacer sus necesidades. (Rivera, 2014). Cabe recalcar que el precio es variable, por cuanto para calcular el precio unitario de un producto se realiza mediante la determinación de los siguientes datos:

1.2.7 Estudio técnico

La importancia se deriva de la posibilidad de efectuarse una valorización económica de las variables técnicas del proyecto, que permitan una apreciación exacta o aproximada de los recursos necesarios para el proyecto.

El estudio técnico conforma la segunda etapa de los proyectos de inversión se contemplan los aspectos técnicos operativos necesarios en el uso eficiente de los recursos disponibles para la producción de un bien o servicio deseado, analizando el valor del tamaño óptimo del lugar de producción, localización, instalaciones y organización requeridos (Gómez, 2016). Un estudio técnico permite proponer y analizar las diferentes opciones tecnológicas para producir los bienes o servicios que se requieren, lo que además admite verificar la factibilidad técnica de cada una de ellas. Este análisis identifica los equipos, la maquinaria, las materias primas y las instalaciones necesarias para el proyecto y, por tanto, los costos de inversión y de operación requeridos, así como el capital de trabajo que se necesita.

1.2.7.1 Tamaño del proyecto

El tamaño del proyecto, enuncia la cuantía de utilidad o prestación, por unidad de tiempo, por esto se puede precisar en función de su desplazamiento de elaboración de capitales o asistencia de servicios, en un ciclo de tiempo establecido. El tamaño de un proyecto se lo puede considerar

en base a las siguientes variables; Extensión del mercado, cabida financiera, tecnología empleada, disposición de insumos, y la distribución geográfica del mismo (Prieto, 2014).

1.2.7.2 Localización del proyecto

En el estudio de localización del proyecto, se toma en consideración dos expectativas a nivel macro y micro localización, pero a su vez se deben examinar otros elementos, citados como fuerzas locacionales, que de cualquier forma influya en la transformación de un definitivo proyecto (Miranda, 2016). Por ende, a continuación, se analiza los dos puntos de vista de la localización del proyecto:

Macro – localización: Se basa en la evaluación de un lugar que oferta las adecuadas condiciones, para la localización de un emprendimiento, en una región o espacio urbano y rural de algún sector o región. Para lo cual de acuerdo con Miranda (2016) se indica las siguientes características:

- Lugar de los clientes o beneficiarios
- Situación de la Materia Prima y demás insumos.
- Vías de comunicación y medios de transporte
- Infraestructura de servicios públicos
- Políticas, planes o programas de desarrollo
- Normas y Regulaciones Específicas
- Tendencias de desarrollo de la región
- Condiciones climáticas, ambientales, suelos
- Interés de fuerzas sociales y comunitarias.

Micro localización: Se determina el espacio exacto en el cual se va a construir la organización al interior de una localidad, y a la vez la infraestructura será adecuadamente distribuida (Miranda, 2016).

- Disponibilidad y costos de Recursos: Mano de Obra, materias primas, servicios de comunicaciones.
- Otros factores: Ubicación de la competencia, limitaciones tecnológicas y consideraciones ecológicas.
- Costo de transporte de insumos y de productos.

1.2.7.3 Ingeniería del proyecto

Ingeniería es semejante de iniciativa. Pero esa iniciativa, esa invención y ese esquema solicitan de un asunto de organización sin el cual ningún proyecto pasaría de ser un reconocimiento de buenos propósitos plasmados en un documento (Ruales, 2017). La ingeniería de proyectos es la fase, que consiste en definición de los insumos correspondientes para la puesta en marcha la planificación de las actividades, tales como instrumentos y equipamiento, espacio a ser implementado, actividades para la aportación de insumos, recursos humanos, obras para complementar, dispositivos de protección ambiental entre otras.

1.2.8 Organización

1.2.8.1 Teoría de la organización aplicada

Las organizaciones se crean con el propósito realizar algún servicio o producto, puesto a disposición de la población. De tal manera que se fusionan las fuerzas humanas y las fuerzas de otros recursos, para la transformación de materias primas en un servicio o producto.

De acuerdo con Tova (2016) “Las organizaciones están compuestas por muchos elementos y detalles, de los cuales se pudieran enumerar varios de ellos, ahora bien, visto en su contexto más amplio considero que es importante expresar determinados elementos” por consiguiente que sin estos no se podría lograr ni la nominación organizacional, siendo estas personas, tecnologías y procesos, con incremento y decrementos de los mismos, pero siempre debiendo estar presentes en cualquier desarrollo de algún producto o servicio.

Las teorías organizacionales estudian y analizan, la estructura por la que debe estar conformada una empresa y su respectivo diseño. Por lo tanto, está comprendida del análisis comparativo entre otras teorías clásicas, de la educación estructural, con un enfoque sistemático y contingente.

1.2.9 Estructura legal

En el momento de estructurar un proyecto de inversión productivo se debe determinar antes de cualquier cosa, si desde el punto de vista legal, la actividad a la cual se destina el proyecto es permitida. Esta significa, que podría existir un proyecto rentable desde el punto de vista financiero, pero inviable desde el punto de vista legal (Pacheco, N, 2015).

En todos los países existen diferentes maneras de constituir compañías, en algunos existen mayores trámites que en otros, mayores o menores exigencias, pero en general, las sociedades se clasifican de acuerdo con el número y calidad de los socios, su responsabilidad frente a terceros y sus alcances en el ejercicio mercantil.

1.2.10 Estructura administrativa

Es una esquematización formalizada, que consiste en una cadena de actividades con sus debidos responsables, para que sea efectivo su desempeño, la planificación, control, inspección y demás áreas, son parte de una estructura administrativa, las cuales hace que una organización camine en sentido positivo, hacia el logro de sus objetivos y metas establecidas para un tiempo determinado.

Según Chávez (2015) explica

La estructura administrativa es el sistema de relaciones formales que se establecen en el interior de una organización/empresa para que este alcance sus objetivos de conservación, productivos y económicos. Esta estructura le permite a la empresa lograr una determinada disposición de sus recursos, facilitando la realización de las actividades y la coordinación de su funcionamiento. Y es así como puede realizar el esfuerzo coordinado que la lleve a la realización de sus objetivos, definiendo relaciones y aspectos estables.

Toda estructura administrativa facilita al toda empresa uy organización, el logro de la productividad establecida como meta para un tiempo establecido, haciendo uso responsable de los recursos disponibles, mediante la coordinación de esfuerzos materiales y humanos.

1.2.10.1 Puestos de trabajo.

Es la unidad mínima de la estructura administrativa. Es una unidad específica impersonal constituida por un conjunto de actividades que deben realizarse en ciertas condiciones y tener ciertas aptitudes y actitudes para cada puesto.

Amplitud: número de tareas que comprende un puesto.

Profundidad: grado de dominio y control que debe tener el encargado del puesto sobre las tareas y actividades.

Unidades: en las que se divide una organización pública y que se compone de atribuciones. Diferenciación entre las unidades que prestan servicios sectoriales frente a las unidades que prestan servicios comunes.

1.2.11 Marco financiero

1.2.11.1 Horizonte del Proyecto

Inversión fija

Son todos aquellos valores que son destinado para la compra y gastos por recursos e insumos materiales y humanos, al respecto Andrade (2014) afirma “Son inversiones se realizan en bienes y servicio intangibles que son indispensables del proyecto o empresa, pero no intervienen directamente en la producción” (p. 56). La inversión fija es un gasto asignado al costeo de un recurso real, siendo rubros agrupados en tangibles e intangibles.

Inversión diferida

Las inversiones diferidas son aquellas que se realizan sobre la compra de servicios o derechos que son necesarios para la puesta en marcha del proyecto; tales como: los estudios técnicos, económicos y jurídicos; los gastos de organización; los gastos de montaje, ensayos y puesta en marcha; el pago por el uso de marcas y patentes; los gastos por capacitación y entrenamiento de personal (Andrade, 2014).

Capital de trabajo inicial

Se refiere a todo dinero asignado para iniciar las actividades comerciales, mediante a una debida planificación, por lo tanto Bautista (2015) expresa “El capital de trabajo inicial es fundamentalmente los recursos financieros que una organización requiere para empezar el funcionamiento y realización sus actividades” (p. 89). Entonces se comprende como capital inicial de trabajo, a un indicio económico que toda organización debe asignar, para costear n los diferentes gastos de funcionalidad y operatividad productiva de servicios o productos.

Inversión total

El capital final se refiere a rubros económicos para sustentar todo gasto para adquirir un producto o servicio, a través de varios recursos. De acurdo con Urbe (2016) manifiesta “La inversión total

son todos los gastos que se efectúan para la adquisición de determinados factores o medios productivos” (p.148), por lo tanto se puede comprender que la inversión total es la cantidad neta de dinero para cubrir todos los gastos, ya sea de administración, funcionamiento y productividad.

1.2.11.2 Presupuesto de ingresos y egresos

Presupuesto de ingresos

Se basa en las ventas logradas en el pasado y en las expectativas respecto a próximas actividades comerciales. Mientras que los primeros datos son concretos, las previsiones deben estimarse con realismo y teniendo en cuenta diversos factores que incidirán sobre los potenciales ingresos, como la situación económica del país o los países en los cuales se desea operar, el estado de la demanda y la fortaleza de la competencia (Rubio, 2017). Se refiere a todo recurso económico que ingresa a una empresa u organización, por motivos de ventas de productos o servicios.

Un presupuesto de ingresos, corresponde a toda entrada lograda por concepto de ventas, de bienes, servicios y productos, los cuales constituyen un patrimonio para la organización. Un ingreso de igual manera puede referirse a ganancias por negocios realizados, por emprendimientos de personas naturales y pequeñas empresas.

Presupuesto de egresos

El presupuesto de egresos de una empresa es uno de los primordiales, dado que no es posible sostener un negocio sin hacer gastos y, en ámbito corporativo, éstos existen en una gran variedad. Es importante señalar que ciertos cargos que no se perciben en dinero en efectivo, como ser la depreciación (una disminución del valor de un producto o servicio que puede darse por su antigüedad, por presentar un defecto de fábrica o como parte de una promoción para atraer nuevos clientes), no se consideran parte del presupuesto de egresos (Galindo, 2017).

El presupuesto de egreso comprende todo gasto, necesario para la funcionalidad de una empresa, ya que resulta imposible la realización de todas las actividades sin registrar salidas de dinero, todas las salidas son registradas en documentos específicos para facilitar el control de los mismos.

Políticas financieras

La discusión sobre las políticas financieras nacionales más adecuadas para promover el crecimiento y el desarrollo de los micros y pequeñas empresas ha despertado gran interés en todo el mundo. Un número creciente de economías se están adaptando a mercados que, conforme avanza la competencia internacional, son cada vez más libres (García, 2015).

Los puntos de vista que aquí se expresan son una contribución para que se estructuren medidas financieras más eficaces en apoyo de los micros y pequeñas empresas. Las políticas financieras son todas las reglamentaciones que son establecidas, con la finalidad de facilitar el crecimiento de las grandes, pequeñas y micro empresas, despertando una importancia en todo el mundo empresarial.

Presentación de los presupuestos

El presupuesto es, además, la carta de presentación de todo profesional y constituye, en muchas ocasiones, la primera toma de contacto con un cliente, por lo que es una herramienta que hay que utilizar con cuidado, ya que un uso incorrecto puede ser determinante para hacernos perder un posible comprador o usuario (García, 2015).

Si bien es cierto que el precio es muchas veces un factor determinante en la decisión de compra del usuario, un presupuesto puede aportar un valor añadido a nuestro producto o servicio, ya que permite mostrar nuestro experto o implementar diferentes técnicas de marketing para hacer nuestra oferta más atractiva al cliente.

1.2.11.3 Punto de equilibrio

El punto de equilibrio ayuda al análisis de ingresos, costos y gastos para conocer si existe utilidad o no y a qué nivel desaparecen las pérdidas para la generación de utilidades (Frutos, 2015). De igual manera el autor indica que se puede obtener los diferentes tipos de equilibrio, por lo tanto, se indican a continuación:

- **Punto de equilibrio en unidades**

Costo fijo / precio ponderado - costo variable unitario ponderado

- **Punto de equilibrio en dólares**

$(\text{Costo fijo} / 1 - (\text{costo variable unitario ponderado} / \text{precio ponderado}))$

- **Punto de equilibrio en porcentaje**

$(\text{Punto de equilibrio en dólares} / \text{Ingresos totales}) * 100$

1.2.11.4 Estados financieros

Los estados financieros han de reflejar una imagen fiel de la compañía. Son los documentos de mayor importancia que recopilan información sobre la salud económica de la empresa, cuyo objetivo es dar una visión general de la misma. Se incluyen dentro de los estados financieros: el balance de situación, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de flujos de efectivo o la memoria (Estupiñan, 2014).

1.2.11.5 Estado de pérdidas

El análisis de los estados financieros es una actividad vital que toda organización debe realizar debido a que proporcionan información financiera útil para los inversores y acreedores, los estados financieros ayudan a evaluar el desempeño financiero de una empresa. Uno de los estados financieros es el Estado de Pérdidas y Ganancias también conocido como Estado de Resultados (Pellegrino, 2016).

1.2.11.6 Flujo de caja

El Flujo de Caja es un informe financiero que presenta un detalle de los flujos de ingresos y egresos de dinero que tiene una empresa en un período dado. Algunos ejemplos de ingresos son los ingresos por venta, el cobro de deudas, alquileres, el cobro de préstamos, intereses, etc (Pellegrino, 2016). La importancia del Flujo de Caja es que nos permite conocer en forma rápida la liquidez de la empresa, entregándonos una información clave que nos ayuda a tomar decisiones

1.2.11.7 Balance general

El balance general es el estado financiero de una empresa en un momento determinado. Para poder reflejar dicho estado, el balance muestra contablemente los activos (lo que organización posee), los pasivos (sus deudas) y la diferencia entre estos (el patrimonio neto) (Coello, 2016).

El balance general, por lo tanto, es una especie de fotografía que retrata la situación contable de la empresa en una cierta fecha. Gracias a este documento, el empresario accede a información vital sobre su negocio, como la disponibilidad de dinero y el estado de sus deudas.

1.2.11.8 Flujo neto

Es la diferencia entre los Ingresos netos y los desembolsos netos, descontados a la fecha de aprobación de un proyecto de Inversión con la técnica de "Valor Presente". Al tratar el Flujo Neto Efectivo significa considerar en cuenta el Valor del Dinero en Función del Tiempo, al retrotraer mediante la tasa de Interés (tasa de intercambio intertemporal del Dinero) los flujos netos de Dinero a la fecha de inicio del proyecto (Coello, 2016).

1.2.11.9 Financiamiento

La financiación consiste en la obtención de recursos financieros necesarios para que una empresa pueda llevar a cabo su actividad o determinados proyectos a largo plazo. En el ámbito económico, el término financiamiento sirve para referirse a un conjunto de medios monetarios o de crédito, destinados por lo general para la apertura de un negocio o para el cumplimiento de algún proyecto, ya sea a nivel personal u organizacional (Argudo, 2016).

1.2.11.10 Métodos de evaluación

Todo proyecto resulta factible, dependiendo del alcance productivo y la oferta que cubra la potencial demanda, por cuanto depende del establecimiento de valores por producción, por costos y por ingresos, transcurridos un determinado periodo de tiempo. Por lo tanto, el planeamiento realizado en un proyecto en lo que se refiere a la estimación de tarifas es preliminar, las mismas que permitirían recuperar el valor total de los costos, considerando el periodo de vida útil del proyecto. La evaluación económica del proyecto contempla un análisis que permite la recuperación de los costos basados en el cálculo de los respectivos indicadores financieros TIR, VAN, Costo Beneficio, Oferta proyectada, Precio, punto de equilibrio etc. (Estupiñan, 2016).

TIR (Tasa de Retorno)

Es la tasa de descuento que igualara el valor presente de las entradas de efectivo con la inversión inicial de un proyecto. La tasa obtenida significa el rendimiento de la inversión, tomando en consideración que el dinero tiene un costo a través del tiempo (Valenzuela, 2016). Por consiguiente,

un proyecto se debe aceptar cuando la tasa interna de retorno sea mayor o igual a la tasa de descuento. La fórmula de cálculo de la tasa interna de retorno es:

VAN (Valor Actual Neto)

Consiste en traer todos los flujos positivos de efectivo a valor presente a una tasa de interés dada (costo capital) y compararlos con el monto de la inversión. Este método considera el valor del dinero en el tiempo (Valenzuela, 2016). Su fórmula de cálculo es la siguiente:

$$VAN_{(i)} = -II + \sum_{T=1}^n \frac{Ft}{(1+i)^n}$$

Beneficio-costo

Este indicador económico, se refiere prácticamente a los beneficios que la empresa obtendrá, de acuerdo a las inversiones realizadas, para llevarse a cabo las actividades económicas (Gutierrez, 2014), este valor se encuentra a través de la división de los ingresos y los costos que la empresa obtendrá dentro de un periodo determinado.

Es importante señalar lo siguiente:

B/C > 1 = Se acepta el proyecto

B/C = 0 = El proyecto se pospone

B/C < 0 = No se acepta el proyecto

Tasa Beneficio-Costo = \sum Ingresos Brutos / \sum Costos Totales del Proyecto

1.2.11.11 Riesgo financiero

El Riesgo financiero es la probabilidad de un evento adverso y sus consecuencias. El riesgo financiero se refiere a la probabilidad de ocurrencia de un evento que tenga consecuencias financieras negativas para una organización (Flórez, 2017).

El riesgo financiero hace referencia a la incertidumbre producida en el rendimiento de una inversión, debida a los cambios producidos en el sector en el que se opera, a la imposibilidad de devolución del capital por una de las partes y a la inestabilidad de los mercados financieros.

1.3 Idea a defender

La implementación del proyecto para la creación del parqueo tarifado para el GAD Municipal de San Pedro de Pelileo, Provincia de Tungurahua, permitirá regularizar el orden vehicular en la zona urbana.

1.4 Variables

1.4.1 Variable Dependiente

Creación del Proyecto

1.4.2 Variable Independiente

Parqueo tarifado

CAPÍTULO II

2 MARCO METODOLÓGICO

2.1 Modalidad

En el presente trabajo de investigación es de tipo cualitativo y cuantitativo, porque se orienta en la creación de parqueo tarifado así mismo la aplicación de encuestas como fuentes primarias, libros, revistas se logrará recolectar toda la información necesaria de forma positiva, ya que tenemos información lógica y fundamentada.

2.1.1 Enfoque cualitativo

Consiste en la recopilación de datos importantes para dar solución a un determinado problema, que necesita ser investigado y a su vez definido su situación, para el efecto se hace uso de varios instrumentos metodológicos de recopilación de datos tales como; Entrevistas, encuestas, fichas de observación, historias de vida según el caso de estudio, etc (Solano, 2016)

2.1.2 Enfoque cuantitativo

Se refiere a investigación de todos los aspectos que se pueden cuantificar o contar, como su palabra lo indica, este enfoque se direcciona específicamente a características que se pueden medir, ya sea en cantidad de personas o atributos de un objeto o problema, estimando magnitudes, del problema a investigar, al igual que el enfoque cualitativo, es necesario la recopilación de datos que determine la situación del problema, a través de los diferentes instrumentos metodológicos como; Entrevistas, encuestas, fichas de observación, historias de vida según el caso de estudio, etc (Solano, 2016).

2.2 Tipos de investigación

2.2.1 Investigación bibliográfica

Este tipo de investigación se lleva a cabo mediante la utilización de los recursos bibliográficos o literarios, establecidos, en libros, revistas científicas direcciones web de confiabilidad, todos estos

instrumentos deben ser sustentados científicamente por autores que hayan relatado parte de su experiencia investigativa, por lo tanto la investigación científica facilita la obtención de conceptos y definiciones sobre temas desconocidos que hacen referencia a un problema u objeto a investigar (Valladares, 2017)

En nuestro proyecto tenemos información de diferentes fuentes de investigación que nos ayuden a la toma de decisiones en un futuro para obtener resultados con el respaldo necesario.

2.2.2 Investigación de campo

Esta investigación, integra al investigador en el problema, tratando de que sea el actor principal en la recopilación de datos, de manera que interactúa entre el investigador y el aspecto a ser investigado, ya sea otros individuos que faciliten la información, o identificación directa de características significativas e importantes de un objeto o problema (Ramirez, 2015). Esta investigación consiste en la participación directa del investigador en el lugar de los hechos o personas que integren el determinado lugar, a fin de obtener los datos que permitan la toma de decisiones de acuerdo a la situación identificada en sentido real, haciendo uso de varios instrumentos de recopilación como, encuestas, entrevista, fichas de observación, entre otros.

Elegimos este tipo de investigación porque se va a realizar en el cantón Pelileo para observar si nuestro proyecto tiene factibilidad y tener una información de una manera clara y precisa lo cual nos ayuda a que los resultados sean concretos.

2.2.3 Investigación descriptiva

Este tipo de investigación, permite al investigador determinar las características principales de un fenómeno o problema en estudio, basado en el criterio constructivo de ideas, sobre la realidad del mismo. Entre las principales temáticas que deben describir están; ¿Qué se ha logrado? ¿Qué dificultades presenta cierto fenómeno para ser investigado? ¿Cuál es la naturaleza del problema y sus prioridades? ¿Qué aspectos podrían inferir en la toma de decisiones? Etc (Mijares, 2017).

Nos permite puntualizar las características de la población del proyecto describiendo el tema, este tipo de investigación nos permitirá realizar las observaciones correctas mediante encuestas que ayuden a un correcto análisis del proyecto.

2.3 Población y muestra

2.3.1 Población

Es el conjunto de personas o universo de objetos que forman parte fundamental de la investigación, de los cuales se pretenden extraer los datos más importantes para analizarlos e interpretarlos según corresponda, con la finalidad de obtener conclusiones que faciliten establecer recomendaciones, como dediciones correctivas del problema investigado (Romero, 2017).

Para la presente investigación se considera como población directamente al número total de vehiculares matriculados de la base de datos del centro de Gestión Operativa de la empresa pública mancomunada de Transito de Tungurahua EPMTT con un total de vehículos matriculados en Pelileo de 33.266 en el año 2018 teniendo en cuenta que Pelileo es la sede para la matriculación de la provincia de Tungurahua.

Se ha tomado como universo **33.266 vehículos** matriculados en el año 2018, de los cuales se ha determinado un porcentaje tanto para vehículos livianos, pesados y motos.

Tabla 2-2: Porcentaje de Vehículos Matriculados 2018 en la EPMTT

	PESADOS	LIVIANOS	MOTOS	TOTAL
TOTALES	3530	28166	1570	33266
PORCENTAJES	10,6%	84,7%	4,7%	100%

Fuente: (EPMTT)

De este universo solo se considera a los vehículos livianos y motos ya que en el área de estudio no se permite el ingreso de vehículos pesados por ser el centro de la ciudad.

2.3.2 Muestra

Es una cantidad representativa de la población, comprendida entre personas, objetos o lugares que faciliten la obtención de datos. De igual manera se considera como muestra a una porción de la cantidad real de un universo, para su respectivo cálculo se hace uso de varias alternativas, como formulas estadísticas y operaciones matemáticas (Romero, 2017), por consiguiente a continuación se indica la siguiente formula:

$$n = \frac{[Z^2(P * Q) * N]}{[Z^2(P * Q)] + N(e^2)}$$

Dónde

n= Muestra

N= Total de la población

Z²= Nivel de confianza que en un 95%)

P= Probabilidad de éxito con el 50%

Q= Probabilidad de fracaso (0,5 = 50%)

e= Error de muestreo 5%)

En el caso de San Pedro de Pelileo tiene una población de vehículos matriculados de 33266, para lo cual necesitamos realizar una muestra que arroja un resultado de 380 personas donde se aplicará las técnicas de investigación de una manera eficaz. Esto nos ayudará a tener una responsabilidad al momento de realizar el análisis pertinente.

$$n = \frac{(1.96)^2 \times (0.05) \times (1-0.5) \times 33.266}{(0.05)^2 (31.467-3) + (1.96)^2 \times (0.05) \times (1-0.5)}$$

n= 380 personas

2.4 Métodos

2.4.1 Inductivo

Es el proceso o estrategia de razonamiento en el que a partir del estudio de un determinado problema o caso, se logra la obtención de conclusiones que facilitan establecer parámetros hacia la adecuada toma de decisiones, de acuerdo a leyes universales que explican o relacionan los problemas u objetos estudiados, este se realiza mediante la observación directa del problema, la adquisición de experiencias en la investigación y el estudio de las relaciones que existen entre ellos (Sánchez, 2016).

El método inductivo es científico que obtiene conclusiones generales a partir de ideas particulares, basado en análisis de procesos con el objetivo de partir de un tema y tener soluciones. La obtención que se obtendrá con este método será en base a la factibilidad del proyecto de creación del parqueo tarifado para en cantón Pelileo.

2.4.2 Deductivo

En este método o proceso el razonamiento se basa en una o más manifestaciones declaratorias, con la finalidad de establecer las respectivas conclusiones de una investigación, Este método relacionan los indicios de las conclusiones; si todos los resultados son positivos, los datos son fiables y claros y las normas de deducción son usualmente utilizadas, la conclusión será verdadera (Sánchez, 2016). Para llevar a cabo el método deductivo se parte con una argumentación general o hipotética examinando las posibilidades para alcanzar un resultado específico y lógico.

Se analiza por una reflexión lógica partiendo de lo general por esta razón de la aplicación de este método se concluye el porqué de la aplicación del proyecto lo cual contribuirá al mejor nivel de vida del cantón Pelileo, este método se inicia con un análisis de los postulados, leyes, teoremas.

2.4.3 Analítico

Este método investigativo, se refiere básicamente al análisis de la información obtenida mediante los diferentes instrumentos de recopilación de datos, consistiendo en la segmentación total, separando en partes o elementos, que permitan la observación de las causas, la naturaleza y los efectos de la problemática (Castro, 2015). El método analítico es la verificación misma del problema investigado, a través de examinaciones minuciosas de un hecho en particular. Este método tiene como propósito facilitar el conocimiento más a profundidad el comportamiento del objeto o fenómeno de estudio y crear nuevas hipótesis.

Es un método que tiene como meta analizar de manera determinada para poder dar opiniones sobre la creación de parqueo tarifado para Pelileo.

2.5 Técnicas

2.5.1 Encuestas

Es una técnica o instrumento de la investigación de campo, que facilita la recopilación de datos, mediante un cuestionario debidamente estructurado, de preguntas concretas, relacionadas con la problemática, objeto o fenómeno a estudiar, con la intención de identificar las principales características que conlleven a la toma adecuada de decisiones, de acuerdo a los resultados encontrados (Zapata, 2016). Esta técnica investigativa es la más utilizada para la concepción de datos reales y de forma directa con los involucrados en el problema o tema de investigación.

Es una técnica para obtener datos reales y consiste en realizar preguntas específicas con el fin de obtener información de usuarios que requieren el servicio de estacionamiento en el área de estudio del centro urbano de Pelileo.

2.5.2 Fichas de Observación

Una técnica que nuestro proyecto nos ayudó a determinar la demanda y la oferta

CAPITULO III:

3 MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

3.1 Resultados y discusión de resultados

3.1.1 Análisis de resultados

PREGUNTA N° 1

¿Posee usted vehículo?

Tabla 3-3: Posee usted vehículo

Alternativa	Frecuencia	%
Si	280	74%
No	100	26%
Total	380	100%

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

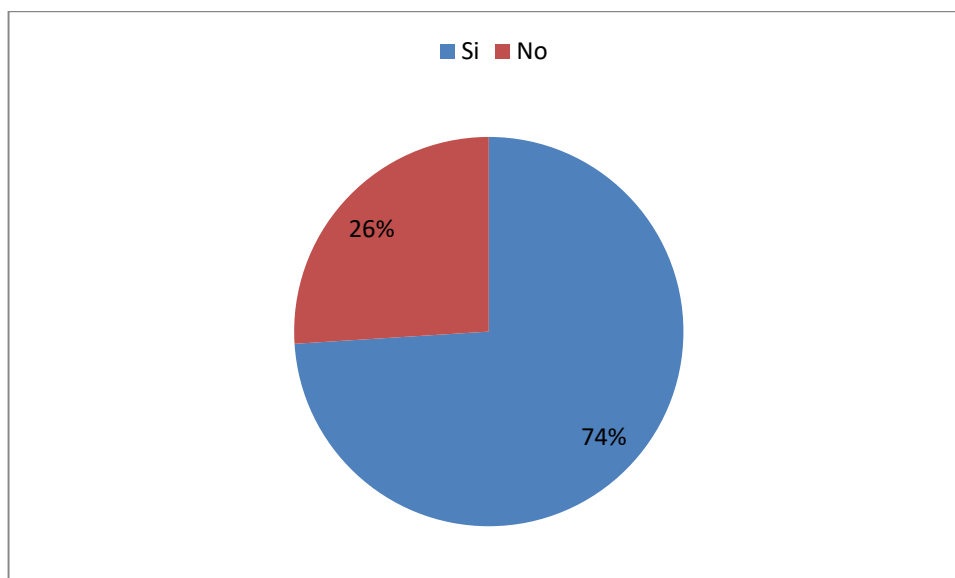


Gráfico 1-3: Posee usted vehículo

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

PREGUNTA N° 2

¿Existe lugares de parqueo en el cantón San Pedro de Pelileo?

Tabla 4-3: Lugares de parqueo en Pelileo

Alternativa	Frecuencia	%
Si	250	66%
No	130	34%
Total	380	100%

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

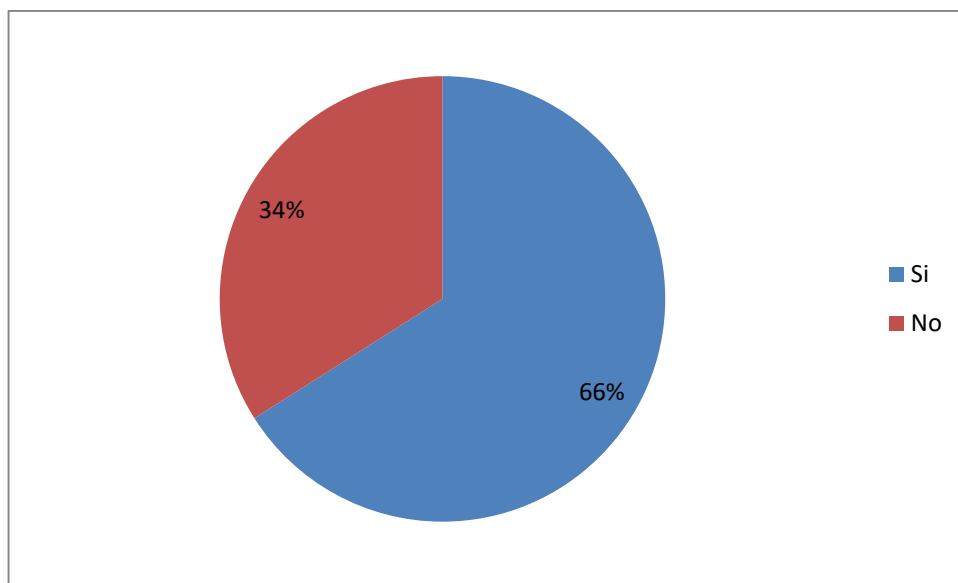


Gráfico 2-3: Lugares de parqueo

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Análisis e interpretación

El 66% de la ciudadanía encuestada establece que, si existe parqueo en el cantón San Pedro de Pelileo, es decir que los vehículos si tienen lugar para estacionarse y el 34% dice que no existe lugares de parqueo considerando la necesidad de implementarse en la zona urbana para que exista una mejor organización vehicular y satisfacer las necesidades a la población encuestada de Pelileo.

PREGUNTA N° 3

¿Existe orden y seguridad vehicular en el cantón Pelileo?

Tabla 5-3: Seguridad Vehicular

Alternativa	Frecuencia	%
Si	110	29%
No	270	71%
Total	380	100%

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

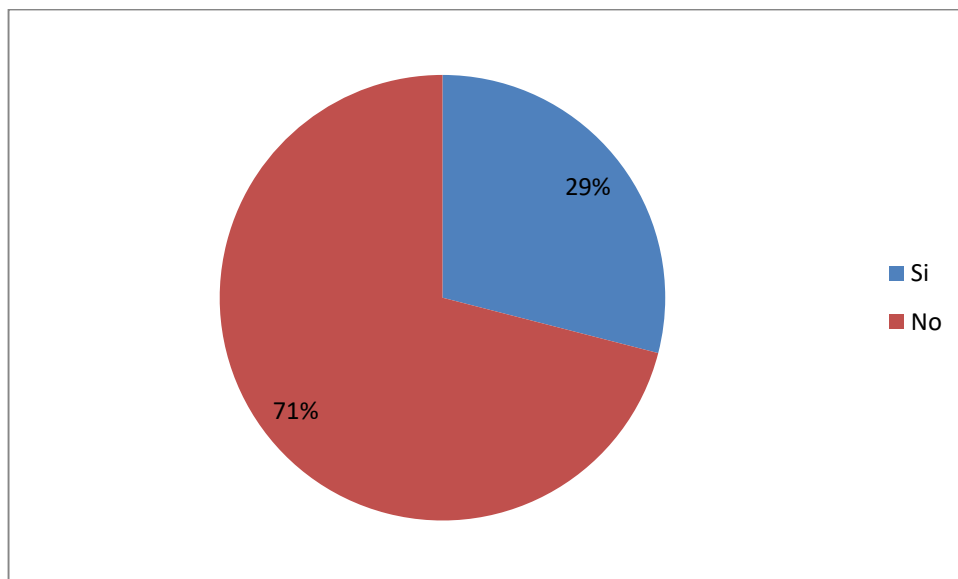


Gráfico 3-3: Seguridad Vehicular

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Análisis e interpretación

Se establece que el 71% de la ciudadanía encuestada dice que no tiene orden ni seguridad vehicular ya que existen muchos robos más los fines de semana y feriados ocasionando molestias para los conductores y peatones del cantón Pelileo, y un 29% dice que si existe seguridad y orden vehicular.

PREGUNTA N° 4

¿Dónde estaciona su vehículo?

Tabla 6-3: Estacionamiento vehicular

Alternativa	Frecuencia	%
Lugar propio	95	25%
Parqueadero	216	57%
No posee vehículo	69	18%
Total	380	100%

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

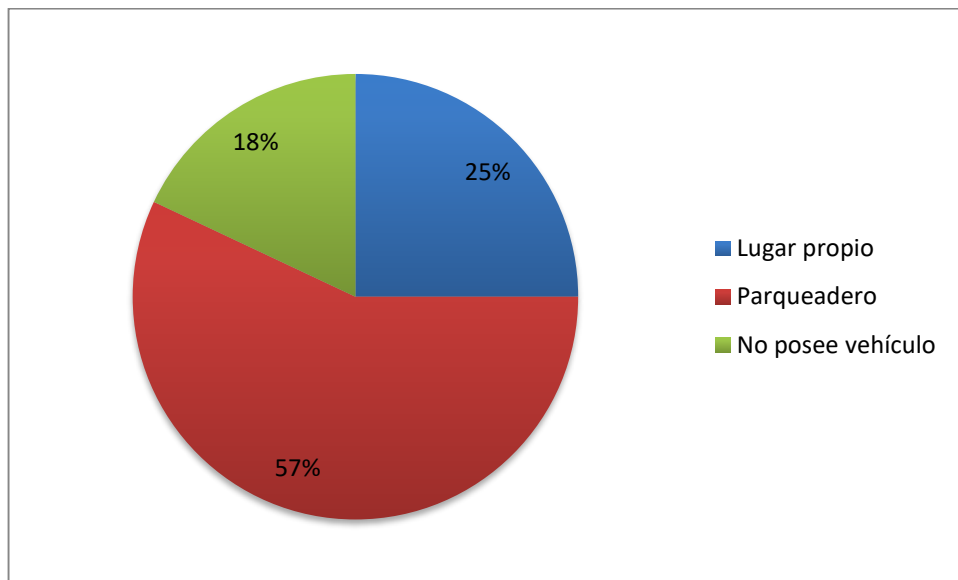


Gráfico 4-3: Estacionamiento vehicular

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Análisis e interpretación

Se establece que un 57% de la ciudadanía utiliza parqueadero en las diferentes calles del sector urbano de Pelileo, lo cual no es muy seguro por los robos ocasionados; el 25% de las personas encuestadas estaciona su vehículo en lugares propios y el 18% de la población no posee vehículo debido a la falta económica al querer adquirirlo.

PREGUNTA N° 5

¿Le gustaría que el cantón Pelileo cuente con parqueo tarifado?

Tabla 7-3: Parqueo Tarifado para Pelileo

Alternativa	Frecuencia	%
Si	296	78%
No	84	22%
Total	380	100%

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

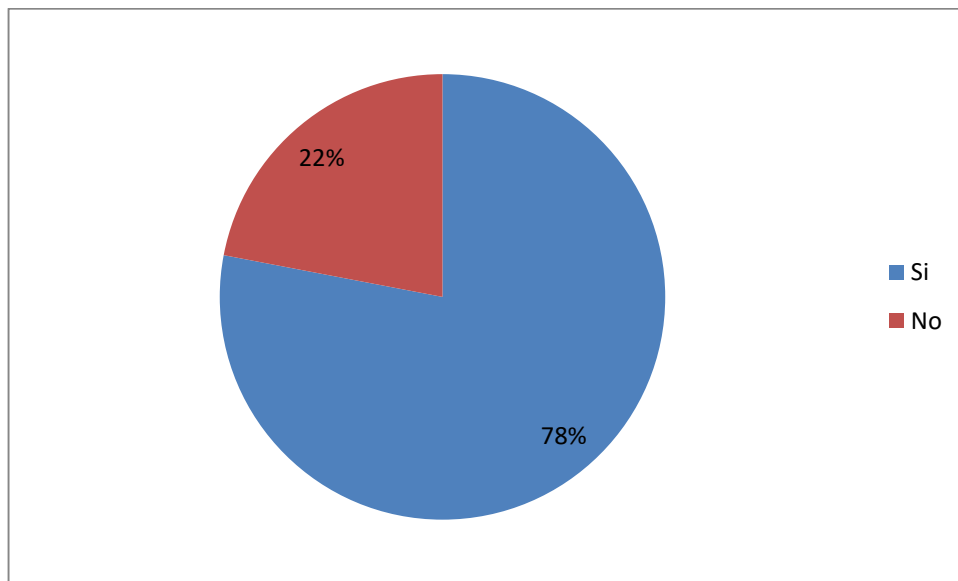


Gráfico 5-3: Parqueo Tarifado para Pelileo

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Al realizar un proyecto de creación de parqueo tarifado para GAD municipal San Pedro de Pelileo, hace que este considere el desarrollo cantonal en la seguridad y responsabilidad y de esta manera el cantón Pelileo tendrá una fuente para generar empleo de forma eficiente.

Por lo que el 78% de la ciudadanía que se realizó las encuestas respectivas manifiesta una buena iniciativa en generar orden y seguridad vehicular estableciendo que SI se realice el proyecto y el 22% de la ciudadanía no está de acuerdo en realizarse por lo que genera un gasto económico.

PREGUNTA N° 6

¿En qué calles de la zona urbana de Pelileo podría implementarse el parqueo tarifado?

Tabla 8-3: Calles para implementación de parqueo tarifado

Alternativa	Frecuencia	%
Av. Padre Chacón	56	15%
Av. Confraternidad	136	36%
Tambo	150	39%
Otras	38	10%
Total	380	100%

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

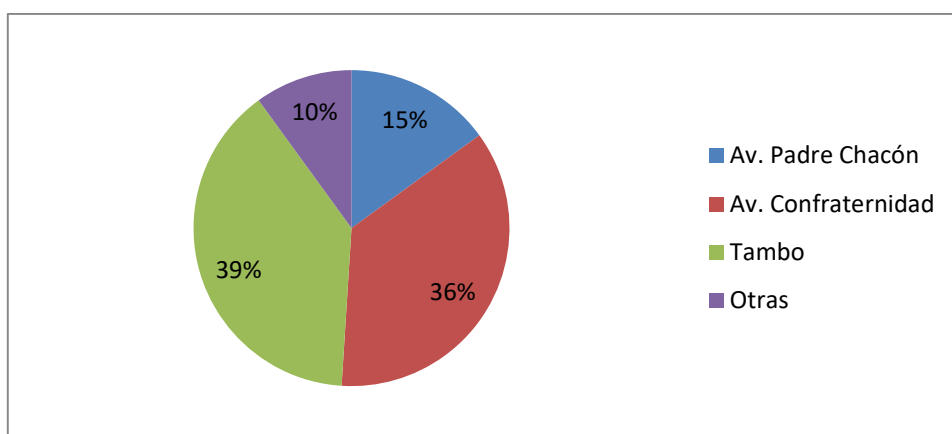


Gráfico 6-3: Calles para implementación de parqueo tarifado

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Análisis e interpretación

Según la encuesta realizada, dice que un 39% debería implementarse el parqueo tarifado en el sector el tambo debido que la demanda de carros que circulan en este sector es mayor por el acceso directo que tiene Ambato-Baños y sectores aledaños, también es por su comercialización y producción de la feria del Jean; el 36% en la Av. Confraternidad para implementarse el parqueo tarifado, esta cifra también es alta porque tiene acceso directo Baños – Ambato y por feriado y fines de semana no existe lugares seguros de parqueo y hay una aglomeración de vehículos; en la Av. Padre Chacón según la encuestas realizadas el parqueo tarifado debería implementarse con un 15 % ya que aquí no existe lugres de parqueo y esto se congestiona en horas pico y con un 10% en otros sectores de la zona urbana del cantón Pelileo.

PREGUNTA N° 7

¿Considera usted que es necesario respetar las áreas de parqueo y zonas específicas para personas vulnerables?

Tabla 9-3: Respetar zonas vulnerables

Alternativa	Frecuencia	%
Si	321	84%
No	59	16%
Total	380	100%

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

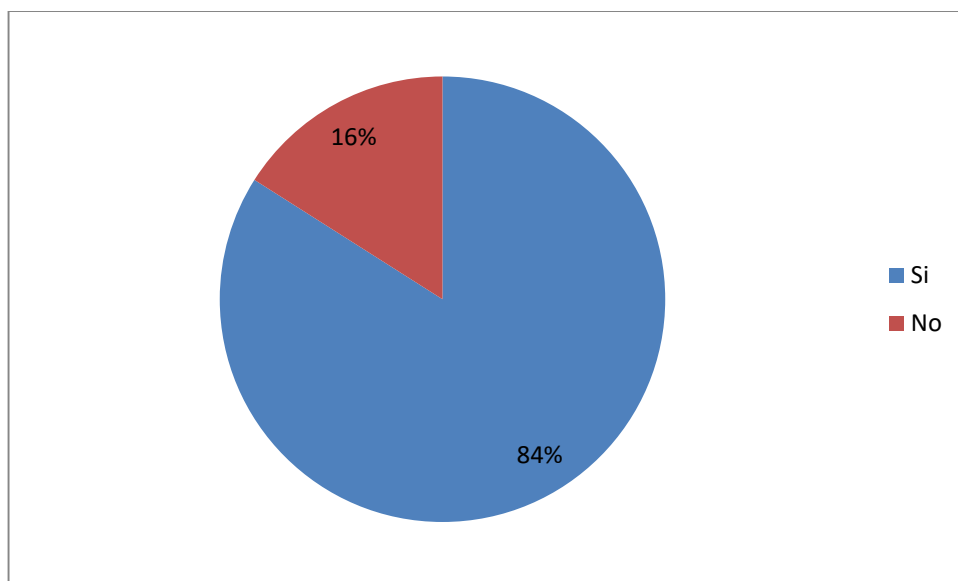


Gráfico 7-3: Respetar zonas vulnerables

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Análisis e Interpretación

El 84% de la población considera que es necesario respetar las áreas de parqueo y zonas específicas para personas vulnerables y el 16% considera que no lo es al decir que todos tienen los mismos derechos

PREGUNTA N° 8

¿Le gustaría que exista la reservación de su estacionamiento del parqueo tarifado en un lugar determinado?

Tabla 10-3: Reservación de su estacionamiento

Alternativa	Frecuencia	%
Si	75	20%
No	305	80%
Total	380	100%

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

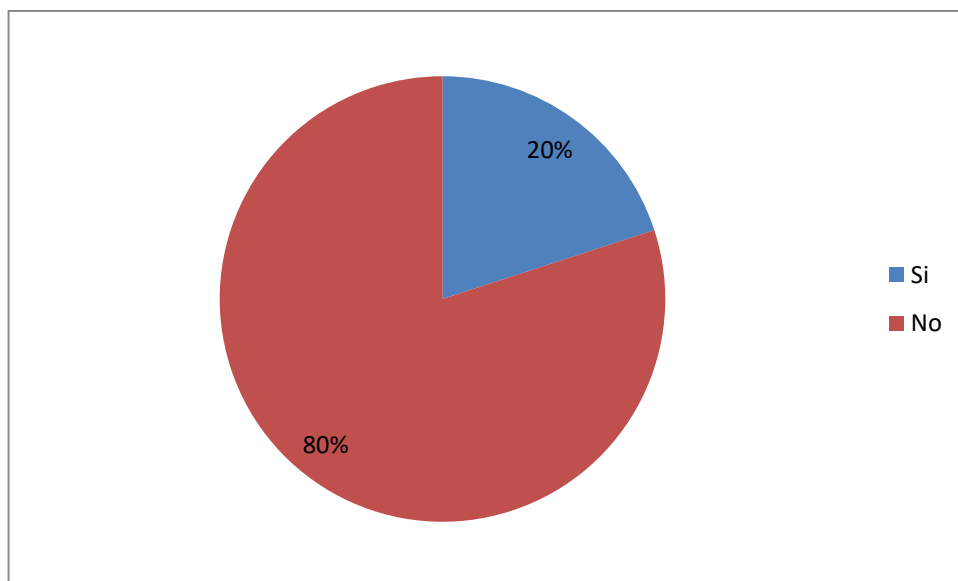


Gráfico 8-3: Reservación de su estacionamiento

Fuente: Investigación de campo (encuestas)

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Análisis e Interpretación

Luego de establecer las condiciones de uso, tarifa y espacio la ciudadanía también determinó que el 20% está de acuerdo que también se implemente la reserva del espacio para el estacionamiento vehicular a lo que el 80% manifiesta que no se debe reservar, más bien se implementaría un caos vehicular al momento de estacionarse.

3.1.2 Resultado de las observaciones

De acuerdo a la ficha de observación aplicada en las calles que conforman el área de estudio se determinó los siguientes resultados en relación al estacionamiento de vehículos por cada día en las distintas vías analizadas.

Las vías con mayor número de vehículos estacionados que fueron observadas en todas y cada una de las zonas se muestran a continuación:

ZONA 1.

Tabla 11-3: Av. Confraternidad

Vía en estudio: Av. Confraternidad	
Tramo: Desde Av. Pedro Vicente Maldonado hasta Av. 22 de Julio.	
Horario: 7h00 a 18h00	
Promedio de vehículos estacionados por día	200

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 12-3: Av. 22 de julio

Vía en estudio: Av. 22 de julio	
Tramo: Desde Av. Confraternidad hasta Av. Padre Jorge Chacón	
Horario: 7h00 a 18h00	
Promedio de vehículos estacionados por día	400

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 13-3: Av. Padre Chacón

Vía en estudio: Av. Padre Jorge Chacón	
Tramo: Desde P V Maldonado hasta: Av. 22 de julio	
Horario: 7h00 a 18h00	
Promedio de vehículos estacionados por día	280

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

ZONA 2.

Tabla 14-3: Av. Confraternidad

Vía en estudio: Av. Confraternidad	
Tramo: Desde Galo Plaza hasta Av. Padre Jorge Chacón	
Horario: 7h00 a 18h00	
Promedio de vehículos estacionados por día	410

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 15-3: Av. 22 de julio

Vía en estudio: Av. 22 de julio	
Tramo: Desde Av. Confraternidad hasta Av. Padre Jorge Chacón	
Horario: 7h00 a 18h00	
Promedio de vehículos estacionados por día	475

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 16-3: Av. Padre Jorge Chacón

Vía en estudio: Av. Padre Jorge Chacón	
Tramo: Desde Av. Confraternidad hasta Av. 22 de julio	
Horario: 7h00 a 18h00	
Promedio de vehículos estacionados por día	485

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

ZONA 3

Tabla 17-3: Av. Padre Jorge Chacón

Vía en estudio: Av. Padre Jorge Chacón	
Tramo: Desde Av. 22 de julio hasta Juan de Velasco	
Horario: 7h00 a 18h00	
Promedio de vehículos estacionados por día	310

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 18-3: Av. 22 de julio

Vía en estudio: Av. 22 de julio	
Tramo: Desde Av. Padre Jorge Chacón hasta: Av. Antonio Clavijo	
Horario: 7h00 a 18h00	
Promedio de vehículos estacionados por día	355

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

ZONA 4

Tabla 19-3: Av. 22 de julio

Vía en estudio: Av. 22 de julio	
Tramo: Desde Av. Padre Jorge Chacón hasta: Av. Antonio Clavijo	
Horario: 7h00 a 18h00	
Promedio de vehículos estacionados por día	325

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 20-3: Eugenio Espejo

Vía en estudio: Eugenio Espejo	
Tramo: Desde Av. Padre Jorge Chacón hasta: Av. Antonio Clavijo	
Horario: 7h00 a 18h00	
Promedio de vehículos estacionados por día	304

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

3.1.3 Verificación de la idea a defender

Con el levantamiento de la información a través de las encuestas aplicadas a los propietarios de vehículos y las fichas de observación en las 4 zonas del cantón Pelileo con la propuesta desarrollada se determinando que si existe una demanda insatisfecha de parqueos en la ciudad de Pelileo, así como también se evidencio que técnicamente es factible la implementación de este proyecto en las vías de la ciudad, con un diseño de parqueaderos en paralelo, lo que permite regularizar el orden vehicular en el centro de la Urbe, y a la vez se establece el uso adecuado de las calles públicas brindándole a las y los ciudadanos seguridad vial y fluidez vehicular, ya que se implementara señal ética horizontal y vertical conforme las normas establecidas.

3.2 Título

PROYECTO PARA LA CREACIÓN DEL PARQUEO TARIFADO PARA EL GAD MUNICIPAL DE SAN PEDRO DE PELILEO, PROVINCIA DE TUNGURAHUA.

3.3 Introducción

La presente propuesta de implementación del parqueo tarifado para el GAD municipal de Pelileo parte del diagnóstico que nos indica la situación actual del modo de estacionamiento en las diferentes vías, así como su rotación horaria durante el día en las zonas de estudio que se definieron para el mismo.

Por otra parte con este análisis de la utilización de los diferentes estacionamientos se pudo establecer el precio o tarifa que el GAD Municipal de San Pedro de Pelileo establecerá para cubrir los costos operacionales que demandará la implementación de esta sistema de parqueo y por el cual tendrán que pagar los clientes, en este caso los todos ciudadanos que posean vehículo y hagan uso de estos espacios en la vía pública, así como también los turistas que utilicen los mencionados estacionamientos.

El proyecto de parqueo tarifado en Pelileo es factible, según las encuestas realizadas, pues las personas están de acuerdo que exista orden y seguridad en las vías del centro de la ciudad en especial en las zonas que fueron analizadas en el presente trabajo de investigación. Cabe recalcar que el proyecto presentado también ayudará a la economía del cantón Pelileo porque es una inversión que generan recursos económicos para el GAD, también se creará fuentes de empleo que ayudará a mejorar los ingresos económicos de las familias.

3.4 Análisis de la situación actual

3.4.1 Reseña histórica, ubicación geográfica y principales características del cantón Pelileo

San Pedro de Pelileo está ubicado en el centro del Ecuador en la ruta de los volcanes y en la entrada a la puerta de la amazonia, es una zona agropecuaria y artesanal, más conocida como la ciudad azul por ser el mayor productor del jean que son prendas vendidas a nivel Nacional.

Pelileo pertenece a la provincia de Tungurahua, fue oficialmente fundado por Antonio Clavijo en 1570 y fue elevada de cantón el 22 de julio de 1860; el 5 de agosto de 1949 Pelileo logró consolidarse en una organización política y administrativa.

Ubicación

País: Ecuador

Región: Sierra

Provincia: Tungurahua

Límites

Al norte con el Cantón Pillaro

Al sur con la provincia de Chimborazo

Al este con los cantones Baños y Patate

Al oeste con los cantones Ambato, Cevallos y Quero

División Política

Parroquias rurales

Benítez

Bolívar

Cotaló

Chiquicha

El Rosario

García Moreno
Huambaló
Salasaca

Parroquias urbanas

Pelileo

El siguiente grafico muestra la división política del cantón tanto en la parte urbana como en la parte rural.

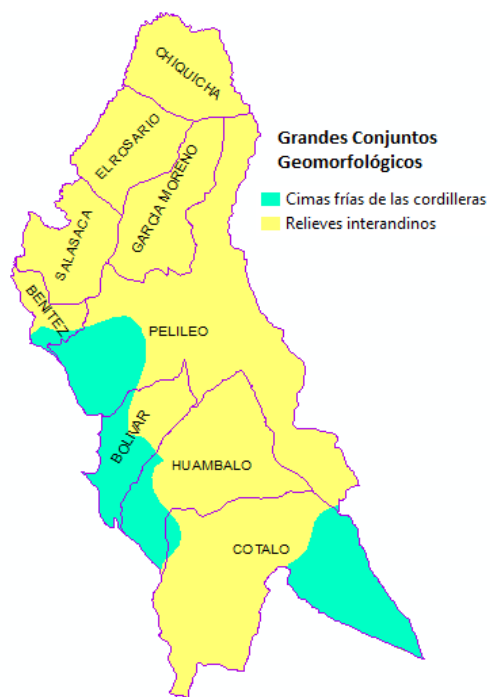


Figura 4-3: Provincia de Tungurahua, División Cantonal

Fuente: POA Consejo Provincial de Tungurahua.

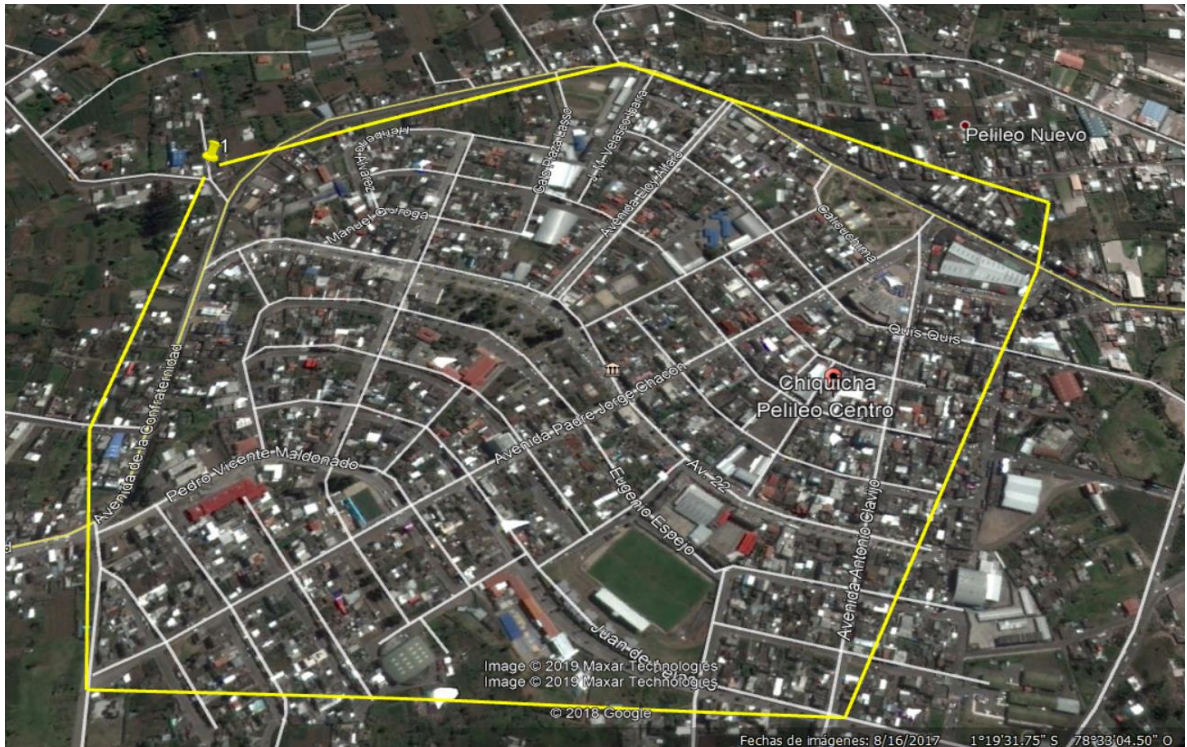


Figura 5-3: Google Map

3.4.2 Análisis F.O.D.A

El análisis FODA nos permitió realizar un análisis interno y externo del GAD municipal con el fin de determinar sus fortalezas y debilidades, así como también las oportunidades y amenazas a las cuales se ve expuesto ante la posibilidad de la implementación de un nuevo proyecto como es el parqueo tarifado en el centro de la ciudad.

Tabla 21-3: FODA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Personal calificado para la ejecución del proyecto • Predisposición de las autoridades para la ejecución de más obras 	<ul style="list-style-type: none"> • La mano de obra local no es capacitada para la ejecución del proyecto • No hay el espacio suficiente en el sector en las zonas urbanas para la cantidad de vehículos • Escasa seguridad en el área de estudio
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Orden en el uso del espacio público • Mejor fluidez de tránsito vehicular • Seguridad vehicular • Ingresos económicos a la municipalidad de Pelileo para implementar obras en el cantón y así mejorar su desarrollo • Generar empleos 	<ul style="list-style-type: none"> • Competencia indirecta • Desastres naturales como es la explosión del volcán Tungurahua

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

3.4.3 Oferta del servicio

Considerando que la oferta constituye la cantidad de bienes o servicios que un cierto número de oferentes (productores) están dispuestos a poner a disposición del mercado a un precio determinado y aunque que actualmente no se dispone de ninguna asignación de espacios para este fin por parte del GAD municipal. La oferta del servicio de estacionamiento público en el centro urbano del cantón Pelileo está dada por los espacios disponibles dentro de la longitud de cada cuadra de las vías involucradas en el área de estudio y que no se encuentran ocupados por los ingresos a la propiedad privada, paradas de transporte público, estaciones o paraderos de operadoras de transporte comercial, espacios reservados por las instituciones o entidades estatales y/o privadas entre otros.

Para el presente estudio se toma en consideración como oferta, el número de espacios existentes en la longitud de cada vía analizada dentro de las zonas antes identificadas. Para lo cual según la norma INEN 2248 (2016), establece que para el estacionamiento de vehículos en las zonas de parqueo tarifado deben tener las siguientes medidas: largo como mínimo 5 metros y de ancho 2 metros, como se indica en la siguiente figura:

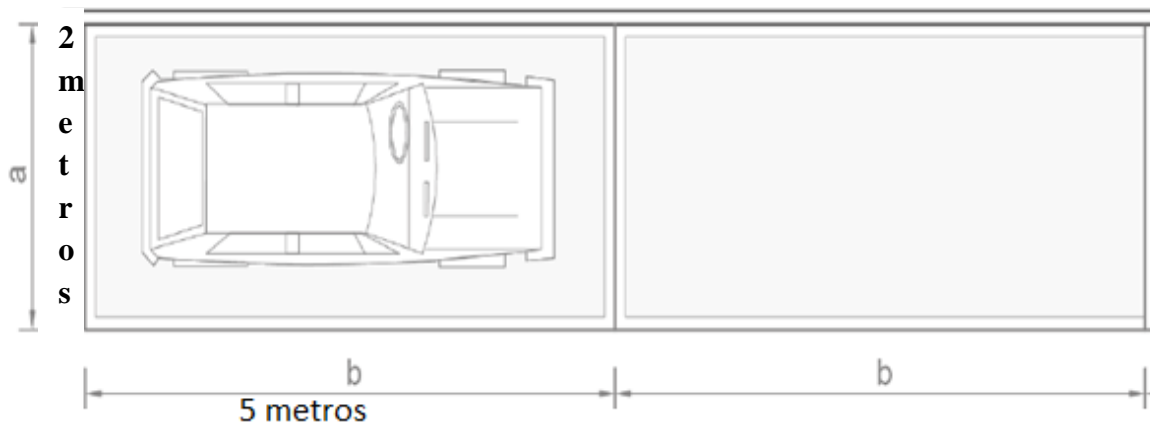


Figura 6-3: oferta del servicio

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Por lo que la oferta de espacios disponibles para el estacionamiento en la vía pública que pueden ser utilizados con el pago de una tarifa son los mostrados en la siguiente tabla.

Cabe indicar que para determinar la oferta de espacios ya se descontó los ingresos a las viviendas y también los espacios que están asignados para estacionamientos de operadoras de transporte comercial y paradas de buses en las calles por donde hacen los recorridos los mencionados buses.

3.4.4 Demanda del servicio

Tomando en cuenta que la demanda está representada por el número de usuarios que están interesados en adquirir un producto o en utilizar un servicio en especial, para el presente trabajo de investigación la demanda está constituida por las personas que transitan diariamente en sus vehículos por las vías de la parte céntrica de la ciudad y que requieren estacionar su auto en los espacios de las distintas vías que conforman el área de estudio por determinados periodos de tiempo, para cumplir con alguna actividad ya que en este sector se encuentran ubicadas la mayor parte de las instituciones y/o entidades públicas y privadas que generan el desarrollo económico de la ciudad.

Para el cálculo de la demanda del servicio en el presente proyecto se realizó un levantamiento de información a través de trabajo de campo, observando la cantidad de vehículos que se estacionan diariamente por diferentes periodos de tiempo en cada cuadra de las calles que se delimito para analizar ya que estas presentan un alto problema de congestión especialmente los días de feria y en ciertas horas del día entre semana.

Para ello se dividió el área de estudio en cuatro zonas que se muestran en el siguiente gráfico con el fin de cuantificar los vehículos estacionados con mayor detalle.

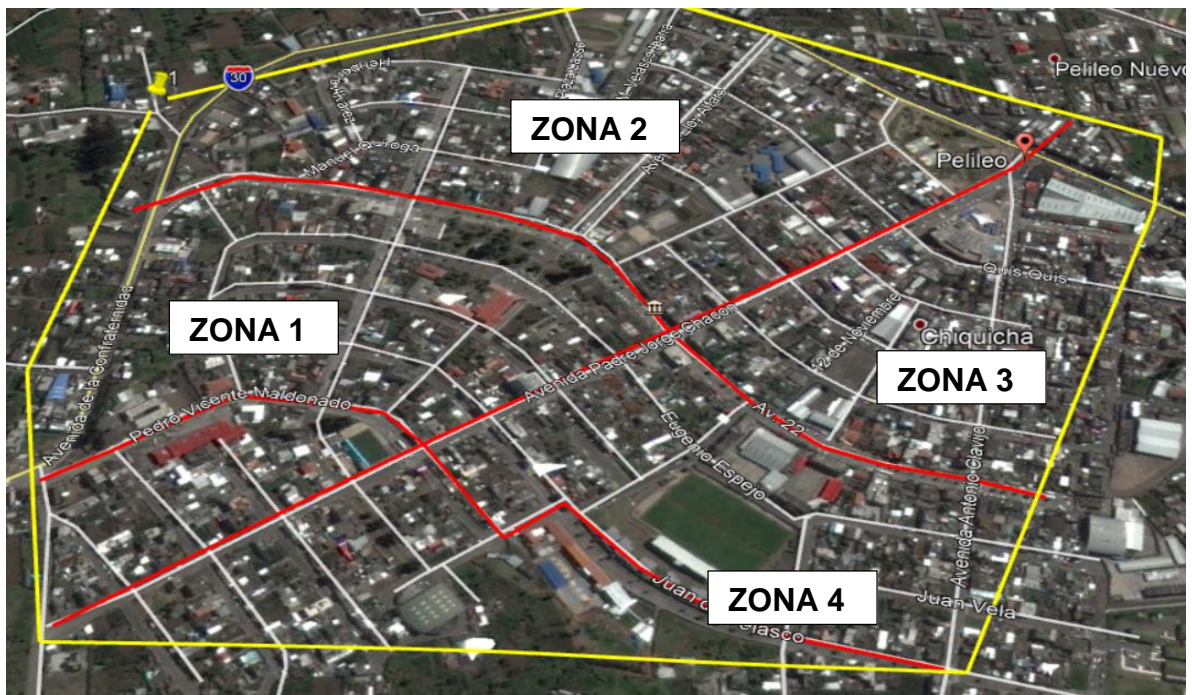


Figura 8-3: Estudio de 4 zonas

Los resultados del total de vehículos que se estacionan cada día en las calles analizadas se encuentran en la siguiente tabla:

Tabla 23-3: Total de Vehículos

ZONA	VIA ANALIZADA	TRAMO DE LA VIA		ESPACIOS DISPONIBLES	VEHICULOS ESTACIONADOS POR DIA
		DESDE	HASTA		
1	Av. De la Confraternidad	P V Maldonado	Av. 22 de Julio	56	200
	Pedro Vicente Maldonado	Av. De la Confraternidad	Av. Padre Jorge Chacon	48	80
	Juan de Velasco	Eugenio Espejo	Av. Padre Jorge Chacon	39	90
	Eugenio Espejo	Av. De la Confraternidad	Av. Padre Jorge Chacon	39	95
	Av. 22 de julio	Av. De la Confraternidad	Av. Padre Jorge Chacon	75	400
	Av. Padre Jorge Chacon	P V Maldonado	Av 22 de julio	72	280
2	Av. De la Confraternidad	Galo Plaza	Av. Padre Jorge Cha	64	410
	Av. 22 de julio	Av. De la Confraternidad	Av. Padre Jorge Chacon	90	475
	Galo Plaza	Av. 22 de julio	Av. De la Confraternidad	39	180
	J. M. Velasco Ibarra	Jose Majia	Av. De la Confraternidad	30	130
	Av. Eloy Alfaro	Av. 22 de julio	Av. De la Confraternidad	39	180
	Innominada	Av. De la Confraternidad	Av. 22 de julio	48	200
	Av. Padre Jorge Chacon	Av. De la Confraternidad	Av. 22 de julio	60	485
3	Av. Padre Jorge Chacon	Av. 22 de julio	J Velasco	60	310
	Quis Quis	Av. Padre Jorge Chacon	Innominada	24	60
	Jose Mejia	Av. Padre Jorge Chacon	Innominada	28	250
	Av. 22 de julio	Av. Padre Jorge Chacon	Av Anotnio Clavijo	48	355
	Av Antonio Clavijo	Av. De la Confraternidad	Av. 22 de julio	50	260
	12 de Noviembre	Jose Majia	Av. 22 de julio	20	240
4	Av. Padre Jorge Chacon	Av. 22 de julio	J Velasco	40	260
	Antonio Clavijo	Av. 22 de julio	J Velasco	27	180
	Av. 22 de julio	Av. Padre Jorge Chacon	Av Anotnio Clavijo	48	325
	Eugenio Espejo	Av. Padre Jorge Chacon	Av Anotnio Clavijo	48	304
TOTAL VEHICULOS ESTACIONADOS EN LAS VIAS					5749

Fuente: Agencia nacional de Transito

Como se puede observar en la tabla anterior, la demanda actual considerada en el estudio es la sumatoria total de todos los vehículos estacionados en las veintitrés (23) calles que conforman el área de intervención, arrojando una cantidad de 5749 vehículos aproximadamente, los cuales ocupan el espacio de la vía pública por periodos que van desde diez minutos hasta dos horas aproximadamente y que en ciertas oportunidades gorman hasta doble fila debido a que no existe

espacio disponible especialmente en los alrededores del GADM y de las instalaciones de la Mancomunidad de Transito de Pelileo.

Además, se consideró que los espacios asignados para los estacionamientos fijos de las operadoras de transporte comercial que se enlistan a seguida no se pueden utilizar para el proyecto de estacionamiento tarifado ya que estas fueron otorgadas por el mismo municipio y no deben ser alteradas por otro concepto.

Las operadoras de carga son:

- Cooperativa Mariano Benítez
- Cooperativa Gonzales Suarez
- Cooperativa Santa Cruz
- Cooperativa San Pedro de Pelileo
- Cooperativa Darío Guevara
- Cooperativa Cueva Santa

Las camionetas estacionas en este sector ayudan al congestionamiento vehicular y peatonal. El irrespeto a lo dispuesto en los permisos y operación confusa de los estacionamientos, hacen que los vehículos no ocupen los espacios asignados a cada cooperativa y hace que se produzca un completo caos. La municipalidad de Pelileo dice que se pueden estacionar tres camionetas por cada cooperativa, pero esto no se cumple; así como también autoriza que las camionetas se estacionen ocupando solo 40 metros de longitud de la vía acción que tampoco se cumple.



Figura 9-3: Camionetas y buses

Así mismo las paradas de buses es de este sector legalmente autorizadas para las operadoras son:

Ciudad Azul

Cooperativa Huambaló

El Rosario

3.4.5 Tasa de rotación

La tasa de rotación es el promedio de vehículos automotores que se estaciona en cada espacio de estacionamiento durante el periodo de estudios o durante un periodo dado, es decir:

$$T = (\# \text{ de vehículos estacionados}) / (\# \text{ de espacios de estacionamientos disponibles})$$

Sin embargo, cuando se realizan estudios en un período dado en diferentes días es necesario calcular la tasa de rotación por hora. Conocida la oferta y la demanda se calcula la tasa de rotación con la siguiente fórmula:

$$I_r = \frac{\text{Demanda}}{\text{Oferta}}$$

Los resultados del estudio se muestran a continuación.

Tabla 24-3: Oferta y demanda

ZONA	VIA ANALIZADA	DEMANDA TOTAL (veh)	OFERTA (Espacio)	TASA DE ROTACION (Veh/h)
1	Av. De la Confraternidad	200	56	3.6
	Pedro Vicente Maldonado	80	48	1.7
	Juan de Velasco	90	39	2.3
	Eugenio Espejo	95	39	2.4
	Av. 22 de julio	400	75	5.3
	Av. Padre Jorge Chacon	280	72	3.9
2	Av. De la Confraternidad	410	64	6.4
	Av. 22 de julio	475	90	5.3
	Galo Plaza	180	39	4.6
	J. M. Velasco Ibarra	130	30	4.3
	Av. Eloy Alfaro	180	39	4.6
	Innominada	200	48	4.2
3	Av. Padre Jorge Chacon	485	60	8.1
	Av. Padre Jorge Chacon	310	60	5.2
	Quis Quis	60	24	2.5
	Jose Mejia	250	28	8.9
	Av. 22 de julio	355	48	7.4
	Antonio Calvijo	260	50	5.2
4	12 de Noviembre	240	20	12.0
	Av. Padre Jorge Chacon	260	40	6.5
	Antonio Calvijo	180	27	6.7
	Av. 22 de julio	325	48	6.8
	Eugenio Espejo	304	48	6.3

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

3.4.6 Demanda Insatisfecha

La demanda insatisfecha está dada por la diferencia entre la Demanda y la oferta que tiene el servicio en cada vía analizada dentro de las zonas de intervención, esta diferencia permite determinar si existe necesidad de ampliar la zona de estacionamientos si su valor es mayor a cero y cuyo valor indica el número de espacios requeridos que permitan equilibrar la demanda con la oferta de espacios para su uso.

Para calcular la demanda Insatisfecha es necesario considerar la demanda efectiva por hora y también la oferta efectiva horaria de cada vía que resulta de utilizar la tasa de rotación. El resultado de cada vía se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 25-3: Tasa de rotación

ZONA	VIA ANALIZADA	DESDE	HASTA	DEMANDA/ HORA	OFERTA/ HORA	Demanda Insatisfecha
1	Av. De la Confraternidad	P V Maldonado	Av. 22 de Julio	20	16	4
	Pedro Vicente Maldonado	Av. De la Confraternidad	Av. Padre Jorge Chacon	8	29	-21
	Juan de Velasco	Eugenio Espejo	Av. Padre Jorge Chacon	9	17	-8
	Eugenio Espejo	Av. De la Confraternidad	Av. Padre Jorge Chacon	10	16	-7
	Av. 22 de julio	Av. De la Confraternidad	Av. Padre Jorge Chacon	40	14	26
	Av. Padre Jorge Chacon	P V Maldonado	Av 22 de julio	28	19	9
2	Av. De la Confraternidad	Galo Plaza	Av. Padre Jorge Chacon	41	10	31
	Av. 22 de julio	Av. De la Confraternidad	Av. Padre Jorge Chacon	48	17	30
	Galo Plaza	Av. 22 de julio	Av. De la Confraternidad	18	8	10
	J. M. Velasco Ibarra	Jose Majia	Av. De la Confraternidad	13	7	6
	Av. Eloy Alfaro	Av. 22 de julio	Av. De la Confraternidad	18	8	10
	Innominada	Av. De la Confraternidad	Av. 22 de julio	20	12	8
	Av. Padre Jorge Chacon	Av. De la Confraternidad	Av. 22 de julio	49	7	41
3	Av. Padre Jorge Chacon	Av. 22 de julio	J Velasco	31	12	19
	Quis Quis	Av. Padre Jorge Chacon	Innominada	6	10	-4
	Jose Mejia	Av. Padre Jorge Chacon	Innominada	25	3	22
	Av. 22 de julio	Av. Padre Jorge Chacon	Av Anotnio Clavijo	36	6	29
	Antonio Calvijo	Av. De la Confraternidad	Av. 22 de julio	26	10	16
	12 de Noviembre	Jose Majia	Av. 22 de julio	24	2	22
4	Av. Padre Jorge Chacon	Av. 22 de julio	J Velasco	26	6	20
	Antonio Calvijo	Av. 22 de julio	J Velasco	18	4	14
	Av. 22 de julio	Av. Padre Jorge Chacon	Av Anotnio Clavijo	33	7	25
	Eugenio Espejo	Av. Padre Jorge Chacon	Av Anotnio Clavijo	30	8	23

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Como se indicó anteriormente si el valor de la DI es mayor que cero significa que se debe ampliar la zona de estacionamientos en el número de espacios requeridos, pero si el valor de la DI es negativo quiere decir que hay una sobre oferta de estacionamientos y por tanto no se requiere ningún estacionamiento adicional.

En nuestro caso se evidencia que solo en las calles Pedro Vicente Maldonado, Juan de Velasco, Eugenio Espejo y Quis Quis hay una sobre oferta en el segmento de vía analizado. Mientras que en las vías restantes si hace falta incrementar espacios de estacionamiento con el fin de evitar problemas de congestión y ello permitirá ordenar la vía y el espacio público en general.

Sin embargo, se debe tomar en cuenta la Av. De la Confraternidad es una vía estatal por lo que no sería posible implementar estacionamiento tarifado y lo más adecuado en este contexto sería ubicar dicho estacionamiento en las calles internas de la zona 1.

3.5 Estudio técnico para la implementación

El estudio técnico nos permite la fabricación comercialización del producto que se va a realizar, es un análisis de proceso de producción de un producto o servicio, determinando factores tamaños, ubicación y equipamiento.

3.5.1 Localización del Proyecto

3.1.1.1 Macro localización

El cantón Pelileo también conocida como la ciudad azul se encuentra ubicado en la región Sierra provincia de Tungurahua a 20km de la ciudad de Ambato.

3.1.1.2 Micro localización

Es el lugar donde se va a realizar el proyecto en este caso es la zona urbana del cantón.

Se ha considerado estas zonas por ser el núcleo comercial, administrativo, social, político de Pelileo lo que se considera sectores donde se necesita lugares de parqueo y hay conflicto vehicular.



Figura 10-3: Micro localización

Fuente : <http://maps>

3.5.2 *Zona de implementación de plazas para estacionamiento tarifado.*

Una vez que se cuenta con la localización del proyecto y también se conoce la demanda insatisfecha por todas las vías analizadas en la situación actual de los estacionamientos, se determinó que las plazas de estacionamiento se implementarían en el sector urbano específicamente en las 3 zonas con mayor afluencia vehicular.

En las zonas mencionadas se ha observado que existen carros parqueados con doble columna o incluso sobre aceras; por lo que a través del presente trabajo de investigación se propone la implementación de una zona azul o de estacionamientos que permitan disminuir el caos vehicular, el incremento en los tiempos de viaje o tiempos para conseguir un espacio de parqueo y además aportar a conservar al medio ambiente.

Para determinar la capacidad de distribución de parqueos tarifados se consideró las calles que se encuentran aledañas al municipio y sitios de terreno disponible en las 3 zonas del sector urbano del cantón San Pedro de Pelileo.

ZONA AZUL PROPUESTA PARA ESTACIONAMIENTO TARIFADO



Figura 11-3: Propuesta para la zona tarifaria

Fuente: Fuente GADCSPP

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

De acuerdo a la demanda insatisfecha el funcionamiento del sistema de parqueo tarifado sería de lunes a sábado, de 7am a 6pm, ya que hasta esa hora se cumplen varias actividades dentro de este sector de la ciudad.

Así mismo en cuanto a la definición del periodo de estacionamiento se consideró las tasas de rotación en todas y cada una de las calles analizadas y se estableció que la rotación máxima es 5.4 veces por cada hora lo que significa que el periodo mínimo o conocido como fracción es de 20 min. Mientras que la rotación mínima es de 1.7 horas por lo que el periodo máximo de estacionamiento sería de 2 horas por vehículo. Por lo tanto, se define que el periodo adecuado para la recaudación de la tarifa es 1 hora en todas las vías de intervención propuestas en el grafico anterior.

En el caso de la Av. Padre Jorge Chacón que interseca con las avenidas de la Confraternidad y Antonio Clavijo se iniciará desde la calle Calicuchima para evitar que se use como estacionamientos las aproximaciones al redondel y más bien se restringirá el estacionamiento para facilitar el ingreso hacia el mercado 10 de agosto, el banco del Pichincha el parque Héroes de Paquilla y las paradas de camionetas en la zona urbana y buses interparroquiales que existen en ese sector.

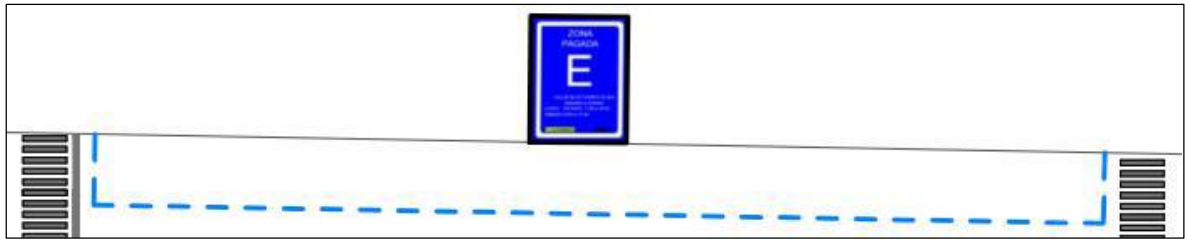


Figura 13-3: Parqueadero detallado

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

3.1.1.4 Señalización horizontal y vertical

La señalización horizontal en la calzada de la vía y la vertical en los bordes de la misma, es de fundamental importancia y se ajustara a las especificaciones técnicas de la norma INEN RTE 004 -01 y también a la INEN RTE 004 -02, ya sea en dimensiones, material, colores y ubicación según sea el caso como se indica en los siguientes gráficos.

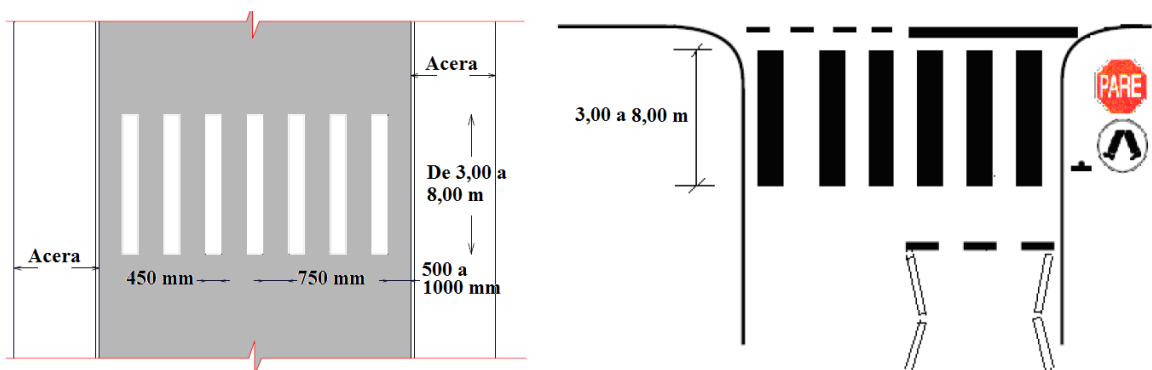


Figura 14-3: Señalización

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Así mismo la señalización vertical para estacionamiento permitido incorporara el siguiente letrero con las especificaciones correspondientes como lo evidencia el siguiente gráfico.



Figura 15-3: Señalización de zona pagada

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

3.1.1.5 Indumentaria, y elementos de seguridad

El personal que laborará (8 operarios o supervisores del servicio) en esta dependencia municipal deberá usar un distintivo específico para diferenciarlo del resto de personas particulares como también de otras cuadrillas de trabajadores municipales que cumplen otras funciones distintas a las aquí planteadas.

Por lo que se sugiere utilizar un chaleco o chompa con los colores del GAD municipal con un logotipo que hace referencia al estacionamiento tarifado.

Material impreso para recaudo y sanción

Con la finalidad de llevar una contabilización adecuada y las estadísticas de la demanda efectiva del servicio de estacionamiento tarifado es recomendable contar con varios formularios que permitan cuantificar el número de vehículos que utilizaron los espacios de estacionamiento; para lo cual se implementara una tarjeta física con la placa del vehículo, el día y la hora de inicio del estacionamiento, la misma que se adquiere en puntos de venta o directamente a los supervisores en la calle.

Además, se propone generar boletas de sanción para quienes no utilicen adecuadamente la zona de parqueo tarifado en función de las ordenanzas referentes al uso de la vía pública, estas boletas solo administraran los supervisores ya que son los encargados en vigilar el buen uso del estacionamiento tarifado del sector.

3.1.1.6 Análisis de la tarifa de estacionamiento.

De acuerdo a una revisión de la tarifa establecida en varias ciudades que cuentan con este servicio de estacionamiento o estacionamiento rotativo tarifado, se determinó que los precios son variables y van desde 25 centavos hasta un dólar por periodo de dos horas como máximo.

Por otra parte, con el análisis de los costos operativos que se despliegan de la implementación y posterior operación del sistema de estacionamiento se procede a calcular la tarifa de equilibrio y la tarifa de rentabilidad que permita que el sistema sea sostenible a un mediano plazo.

Para nuestro parqueo tarifado es de 0,20 ctvs. de dólar, considerando la fluidez vehicular, seguridad, comprándose con los otros parqueos tarifados que no brindan ni seguridad ni fluidez vehicular.

Cálculo de la Tarifa

$$\text{Precio de venta} = \frac{\text{Costo unitario}}{(1 - \text{rentabilidad esperada sobre la ventas})}$$

Tabla 26-3: Calculo de la tarifa

Detalle	Costo unitario	Beneficio	Total
Tarifa Parqueo	0,17	15%	\$0,20

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Sanciones

Las sanciones a establecer para los usuarios que no cumplen las ordenanzas municipales, se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 27-3: Sanción

TIEMPO RETRASO	SANCIÓN	MULTA
5 - 30 minutos	inmovilización del vehículo	3
31 - 60 minutos	inmovilización del vehículo	5
61 - 120 minutos	inmovilización del vehículo	10
Mayor a 120 minutos	inmovilización del vehículo	20

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Para proceder a la desmovilización de un vehículo, el usuario deberá cancelar en forma inmediata las multas en las oficinas de recaudación, el tiempo de inmovilización es tarifado como uso normal de la zona azul, caso contrario el vehículo será remolcado al patio de custodia de la institución, en donde permanecerá hasta que su dueño presente el comprobante de pago respectivo, con una multa de 40 dólares adicionales por uso de la Grúa.

3.6 Estudio administrativo

3.6.1 *Análisis de la misión y visión del Proyecto*

Misión

La misión de este proyecto nos enfocaremos en el objetivo supremo para que se pueda cumplir.

Parqueo tarifado en Pelileo, ofrece un servicio de calidad a los ciudadanos, brindando espacios para estacionar su vehículo, satisfaciendo las necesidades de la ciudad fomentando orden y seguridad con auspicio del GAD Municipal.

Visión

En la visión de nuestro proyecto cumpliremos los propósitos y metas que queremos alcanzar y a donde llegaremos en un futuro.

Para el año 2024 ser un proyecto reconocido por los logros brindados a la ciudadanía, ofreciendo menos caos vehicular, disminuyendo la contaminación ambiental, y generando fuentes de ingresos económicos para el GAD Municipal de Pelileo y laborando un personal altamente capacitado.

3.6.2 *Organigrama estructural*

El proyecto se llamará “Zona Azul” y el GAD Municipal de Pelileo asumirá las competencias para planificar y organizar a través de ordenanzas de acuerdo a su respectivo reglamento, generando con el proyecto de parqueo tarifado recursos.

Al identificar las zonas con mayor demanda vehicular el GAD Municipal destinará estacionamientos para los vehículos, horarios y periodos definidos; teniendo en cuenta que es un sistema de regularización del espacio público, devolviendo a los ciudadanos el derecho a utilizar las aceras y vías de una manera organizada y ordenada a través de la generación de una oferta permanente mejorando la accesibilidad de las personas.

Para el funcionamiento del proyecto “Zona Azul” el GAD Municipal de Pelileo deberá crear una Administración y Gestión de Sistema “Zona Azul”

Además, contará con el apoyo de la Policía Municipal para realizar los respectivos procesos de operación y control, y proveedores autorizados de venta de tarjetas prepago “Zona Azul”

Para poder estacionar su vehículo en “Zona Azul” el conductor debe comprar a los proveedores la tarjeta prepago estos estarán ubicados a lo largo de las vías destinadas para el estacionamiento, el proveedor asignado marcará la fecha, hora exacta de llegada y el vehículo podrá estar estacionado por 60 min, la tarjeta obtenida por el conductor será colocada detrás del parabrisas, de manera fácil para la identificación del personal de control municipal; las tarjetas “Zona Azul” tendrán un costo de 0,20ctvs de dólar.

Organigrama estructural

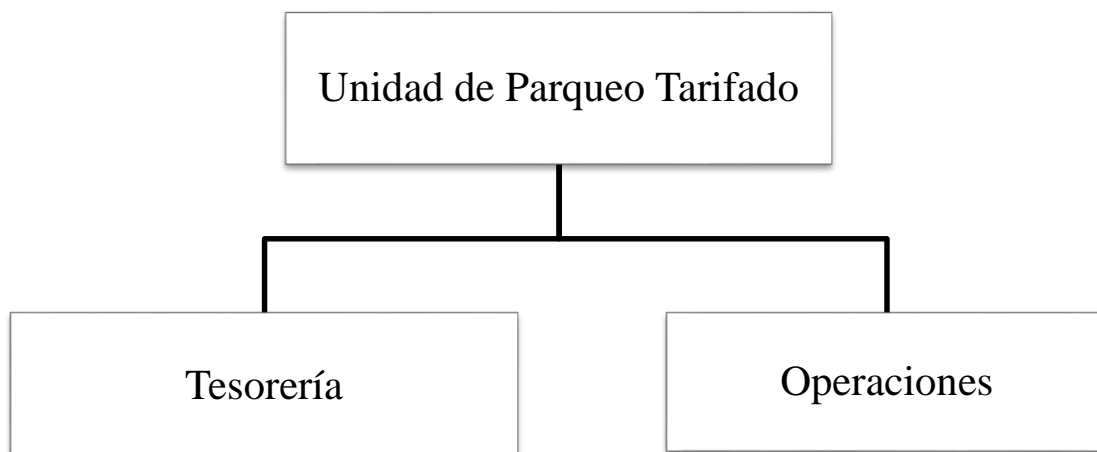


Figura 16-3: Organigrama estructural

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Organigrama de posición

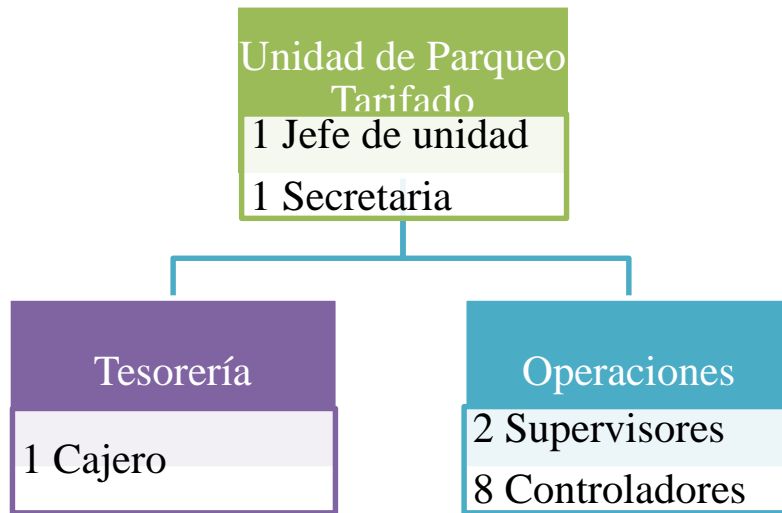


Figura 17-3: Organigrama de posición

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019



Figura 18-3: Ubicación Organigrama de posición

3.6.3 Manual de funciones

Tabla 28-3: Jefe de la Unidad

Manual de Funciones Código del Cargo: 01.01.01	
Descripción del Cargo	
Denominación del Cargo: Jefe de la unidad Ámbito de Operación: Toda la unidad Número de Plazas: 1 Género: Indistinto Edad: 30 a 50 años	
Amplitud de Atribuciones	
Superior: Director de Movilidad del GAD Inferior: Todo el personal de la unidad.	
Perfil del Colaborador	
Formación Académica Básica: <ul style="list-style-type: none"> • Profesional de tercer nivel en el área Automotriz, Administración de Empresas, Economía, Ingeniería Comercial, Contabilidad, experiencia en esta área. Experiencia: <ul style="list-style-type: none"> • Experiencia requerida de dos años en funciones afines. • Dominio en tareas de negociación con clientes y proveedores. Destrezas: <ul style="list-style-type: none"> • Buenas relaciones interpersonales. • Dominio en tareas de decisión. • Escucha activa. • Capacidad de organizar el trabajo asumiendo responsabilidades. • Capacidad para negociar y solucionar problemas. 	
Funciones a Desempeñar	
Función Principal: <ul style="list-style-type: none"> • El Jefe de la unidad es el responsable ante los organismos de control de la gestión legal, técnica, administrativa y financiera de la misma, el mismo que deberá ser caucionado. Funciones Específicas: <ul style="list-style-type: none"> • Representar legal y extrajudicialmente a la Unidad de parqueo tarifado. • Será el encargado de la administración del talento humano de la empresa y de su inducción. • Gestionar todos los requerimientos legales para el funcionamiento legal de la Unidad. • Designar, inquirir y destituir al personal de la unidad, de acuerdo con sus capacidades y de beneplácito con la ley y los códigos pertinentes. • Adiestrar, proyectar y regularizar al personal en las diferentes diligencias. • Vigilar por el correcto manejo de los recursos de la organización. • Motivar al personal e infundir confianza. • Crear un ambiente en el que las personas puedan lograr las metas de equipo con la menor cantidad de tiempo, dinero, materiales, es decir optimizando los recursos disponibles. • Oficiar de manera productiva los recursos financieros de la empresa con alto sentido de honradez y responsabilidad. • Gestionar la información confidencial de la empresa con la máxima discreción y lealtad. • Elabora informes periódicos de las actividades realizadas. 	

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Nivel Apoyo

Tabla 29-3: Secretaria

Manual de Funciones Código del Cargo: 02.02.01
<p align="center">Descripción del Cargo</p> <p>Denominación del Cargo: Secretaria</p> <p>Ámbito de Operación: Toda la unidad</p> <p>Número de Plazas: 1</p> <p>Género: Femenino</p> <p>Edad: 25 a 45 años</p>
<p align="center">Amplitud de Atribuciones</p> <p>Superior: Jefe de la unidad</p> <p>Inferior: Ninguna</p>
<p align="center">Perfil del Colaborador</p> <p>Formación Académica Básica:</p> <ul style="list-style-type: none">• Tecnóloga o Licenciada en Secretariado ejecutivo. <p>Experiencia:</p> <ul style="list-style-type: none">• Experiencia requerida de dos años en funciones afines. <p>Destrezas:</p> <ul style="list-style-type: none">• Buenas relaciones interpersonales.• Capacidad de organizar el trabajo asumiendo responsabilidades.• Capacidad para solucionar problemas.
<p align="center">Funciones a Desempeñar</p> <p>Función Principal:</p> <ul style="list-style-type: none">• Constituye una persona de apoyo a la jefatura, de la que recibe instrucciones y a la que entrega los informes y resultados de la gestión de la unidad. <p>Funciones Específicas:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gestionar la agenda.• Manejar información confidencial de la Unidad.• Atender las comunicaciones telefónicas y correos.• Atender al público en general.

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Nivel operativo

Tabla 30-3: Cajera/o

Manual de Funciones Código del Cargo: 03.01.01
Descripción del Cargo Denominación del Cargo: Cajera/o Ámbito de Operación: Caja Número de Plazas: 1 Género: Femenino o masculino Edad: 25 a 45 años
Amplitud de Atribuciones Superior: Jefe de la unidad Inferior: Ninguna
Perfil del Colaborador Formación Académica Básica: <ul style="list-style-type: none">• Licenciada/o Ingeniera/o en Administración, finanzas, contabilidad, comercial Experiencia: <ul style="list-style-type: none">• Experiencia requerida de dos años en funciones afines. Destrezas: <ul style="list-style-type: none">• Buenas relaciones interpersonales.• Capacidad de organizar el trabajo asumiendo responsabilidades.• Capacidad para solucionar problemas.
Funciones a Desempeñar Función Principal: <ul style="list-style-type: none">• Manejar adecuadamente los ingresos y egresos de dinero de la Unidad, apegada a principios contables y financieros y éticos. Funciones Específicas: <ul style="list-style-type: none">• Cobrar por la venta de las cartillas.• Emitir pagos a proveedores.• Hacer el cierre de caja al finalizar la jornada y cuando el jefe inmediato lo requiera.• Liquidar la caja y salvaguardarla.• Atender al público en general.

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Nivel operativo

Tabla 31-3: Supervisor

Manual de Funciones Código del Cargo: 03.01.01	
Descripción del Cargo Denominación del Cargo: Supervisor Ámbito de Operación: Operaciones Número de Plazas: 1 Género: Femenino o masculino Edad: 25 a 45 años	
Amplitud de Atribuciones Superior: Jefe de la unidad Inferior: Controladores	
Perfil del Colaborador Formación Académica Básica: <ul style="list-style-type: none">• Tecnólogo automotriz, mecánico, administrador, o afines Experiencia: <ul style="list-style-type: none">• Experiencia requerida de un año en funciones afines. Destrezas: <ul style="list-style-type: none">• Buenas relaciones interpersonales.• Capacidad de organizar el trabajo asumiendo responsabilidades.• Capacidad para solucionar problemas.	
Funciones a Desempeñar Función Principal: <ul style="list-style-type: none">• Planificar, organizar y Dirigir y controlar las actividades de los Controladores, y la aplicación de multas. Funciones Específicas: <ul style="list-style-type: none">• Mejorar constantemente el desempeño de los Controladores, desarrollando sus aptitudes en el trabajo.• Elaborar planes de adiestramiento para el personal.• Distribuir el trabajo a sus colaboradores, según la planificación.• Colocar y retirar los candados inmovilizadores• Resolver las inquietudes de los empleados a su cargo.• Asesorar a los altos mandos.• Evaluar el desempeño de sus colaboradores.	

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Nivel operativo

Tabla 32-3: Controlador

Manual de Funciones Código del Cargo: 03.01.01
Descripción del Cargo Denominación del Cargo: Controlador Ámbito de Operación: Operaciones Número de Plazas: 1 Género: Femenino o masculino Edad: 25 a 45 años
Amplitud de Atribuciones Superior: Supervisor Inferior: Ninguno
Perfil del Colaborador Formación Académica Básica: <ul style="list-style-type: none">• Bachiller Experiencia: <ul style="list-style-type: none">• No requiere experiencia previa. Destrezas: <ul style="list-style-type: none">• Buenas relaciones interpersonales.
Funciones a Desempeñar Función Principal: <ul style="list-style-type: none">• Controlar que los usuarios del parqueo tarifado cumplan con la ordenanza municipal sobre el parqueo tarifado, verificando la compra y la ubicación de la cartilla o tarjeta en un lugar visible de su vehículo. Funciones Específicas: <ul style="list-style-type: none">• Ver que los usuarios adquieran la tarjeta de parqueo tarifado y la ubiquen en un lugar visible del auto.• Reportar en caso de incumplimiento a los supervisores para que coloquen los candados inmovilizadores.

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

3.7 Estudio legal

Es necesario tener la respectiva regulación legal que permita a municipalidad la aplicación de parqueo tarifado en el catón Pelileo.

ORDENANZA MUNICIPAL SOBRE ESTACIONAMIENTO LIMITADO

ART. 1° La presente Ordenanza regirá el sistema de Estacionamiento en horas y lugares limitados, del cantón Pelileo, siendo sus disposiciones obligatorias para la comunidad.

ART. 2° Se entiende por estacionamientos limitados, a aquellos lugares expresamente señalados para dicho efecto y equipados con sistema de control de horario y pago de derechos municipales.

ART. 3° los días y horario de funcionamiento serán determinados en cada uno de los lugares donde existan estacionamientos limitados.

ART. 4° Deberán pagar la tarifa establecida, todos los conductores o dueños de vehículos que ocupen alguno de los lugares ubicados en el sector regulados por algún sistema controlado durante las horas de su funcionamiento. Si el vehículo fuera de una longitud mayor que el espacio considerado para el estacionamiento, pagará por cuantos espacios ocupe simultáneamente, sea ocupación total o parcial.

ART. 5° Todo conductor que desee estacionar su vehículo en las zonas de estacionamientos controlados, deberán estar provisto e introducir en el mecanismo por el tiempo que permanezca estacionado el vehículo.

ART. 6° La pertenencia del vehículo en el estacionamiento por un tiempo mayor al correspondiente al derecho pagado, constituirá infracción, la que será registrada por el mismo sistema, y denuncia competente, para la aplicación de la multa correspondiente.

ART. 7° La circunstancia de retirarse del lugar de estacionamiento antes de que transcurra el tiempo cubierto por el pago, no dará derecho a reembolso alguno.

ART. 8° En las zonas de estacionamientos limitados queda prohibido el estacionamiento de los siguientes vehículos.

- Vehículos motorizados de la locomoción colectiva.
- Vehículos de tracción animal.
- Vehículos de propulsión humana, tales como; bicicletas, triciclos, carretelas de mano o similares.

ART. 9° El que sea sorprendido usando cualquier elemento que no sea el oficialmente autorizado para accionar el sistema de control de los respectivos equipos, será denunciado al tribunal competente como autor del delito.

ART. 10° El tribunal sancionará con multas las infracciones que más adelante se indican.

- Estacionar un vehículo en el lugar de estacionamiento habilitado controlado, sin pagar en la forma establecida en el sistema.
- Estacionar incorrectamente el vehículo excediendo los márgenes de marcados u ocupar más de un espacio sin pagar los derechos correspondientes por ello.
- Permanecer en el lugar de estacionamiento por un tiempo superior, autorizado por el sistema sin pagar en la forma establecida.
- Estacionar algunos de los vehículos expresamente señalados en el ART. 8° de la presente Ordenanza.

ART. 11° Corresponderá a la Policía e inspectores municipales de la Municipalidad la fiscalización y súper vigilancia del cumplimiento de esta Ordenanza.

ART. 12° Los inspectores o la Policía que sorprendan el incumplimiento de la presente Ordenanza, deberán cursar las infracciones y denuncias al tribunal correspondiente personalmente al infractor, o por escrito

3.8 Estudio ambiental

Con el proyecto realizado buscamos disminuir el impacto ambiental que se genera en San Pedro de Pelileo que se presentan debido gases ruido ocupación de vías.

Con el proyecto “Zona Azul” aporta al medio ambiente:

- Disminuye la contaminación ambiental debido a los gases, ruidos y ocupación de vías públicas provocada por los vehículos.

3.9 Estudio financiero

3.9.1 Inversiones:

Las inversiones representan los recursos iniciales que se necesita para emprender en una actividad económica, y está conformada por la inversión en activos fijos, activos diferidos y capital de trabajo.

Inversión en Activos Fijos

Son todos los egresos que se realizaran previo a la implementación del proyecto, por lo tanto, en la siguiente tabla se indica los siguientes:

Tabla 33-3: Inversiones en activos fijos

Cantidad	Detalle	Medida	Precio Unitario	Precio Total
	EDIFICIOS			\$50.000,00
100	Construcciones	m2	\$ 500,00	\$50.000,00
	VEHÍCULOS			\$7.000,00
2	Motocicletas	Unidad	\$3.500,00	\$7.000,00
	EQUIPO Y HERRAMIENTAS			\$3.000,00
10	Candados inmovilizadores	Unidad	\$300,00	\$3.000,00
	MUEBLES Y ENSERES			\$2.050,00
5	Escritorio	Unidad	\$150,00	\$750,00
1	Mesa de reuniones	Unidad	\$200,00	\$200,00
3	Archivador	Unidad	\$100,00	\$300,00
5	Silla giratorias	Unidad	\$100,00	\$500,00
10	Silla metálica	Unidad	\$30,00	\$300,00
	EQUIPO DE OFICINA			\$724,86
1	Base Motorola	Unidad	\$200,00	\$200,00
2	Radio Motorola	Unidad	\$100,00	\$200,00
3	Teléfono inalámbrico	Unidad	\$50,00	\$150,00
2	Calculadora Casio	Unidad	\$9,43	\$18,86
3	Kits oficina	Unidad	\$40,00	\$120,00
3	Regulador de voltaje	Unidad	\$12,00	\$36,00
	EQUIPO DE COMPUTO			\$2.700,00
1	Laptop	Unidad	\$800,00	\$800,00
2	Computadora mesa	Unidad	\$600,00	\$1.200,00
2	Impresora Epson	Unidad	\$350,00	\$700,00
	EQUIPO DE SEGURIDAD			\$310,00
3	Extintor	Unidad	\$70,00	\$210,00
2	Botiquín de primeros auxilios	Unidad	\$50,00	\$100,00
	TOTAL INVERSIONES FIJAS			\$65.784,86

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Inversión en Activos fijos diferidos

Son todos los costos que se realizarán, para que el proyecto se pueda llevar a cabo, los cuales son valores direccionados a cubrir la elaboración del proyecto hasta la adquisición y mantenimiento del sistema. En la siguiente tabla se pueden identificar los diferentes valores:

Tabla 34-3: Inversión en activos diferidos

Cantidad	Detalle	Medida	Precio Unitario	Precio Total
	Gastos inversiones diferidas			
1	Estudios previos	Unidad	\$1.500,00	\$1.500,00
1	Gasto de constitución	Unidad	\$2.000,00	\$2.000,00
1	Gastos de Instalación			\$26.560,00
	TOTAL INVERSIONES DIFERIDAS			\$30.060,00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 35-3: Gastos de Instalación

Cantidad	Detalle	Medida	Precio Unitario	Precio Total
40	Pintura alto tráfico azul	Canecas	\$212,00	\$8.480,00
40	Pintura alto tráfico blanco	Canecas	\$212,00	\$8.480,00
80	Señalización vertical	Unidad	\$120,00	\$9.600,00
	TOTAL			\$26.560,00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 36-3: Capital de Trabajo

Para el presente proyecto, el capital del trabajo será:

Cantidad	Detalle	Unidad	Costo Unitario	Costo Mensual
	Materiales Directos			\$5.547,04
137976	Tarjetas de control	Unidades	\$0,04	\$5.519,04
7	Libretines multas	Unidades	\$4,00	\$28,00
	Mano de Obra			\$10.688,80
137976	Comisión Puntos de Venta	TT.HH	\$0,05	\$6.898,80
8	Controladores	TT.HH	\$473,75	\$3.790,00
	Costos Indirectos			\$1.853,33
30	Combustibles y lubricantes	Unidad	\$6,00	\$180,00
1	Seguro vehículos	Unidad	\$60,00	\$60,00
1	Mantenimiento vehículos	Unidad	\$100,00	\$100,00
1	Mantenimiento zona azul	Unidad	\$1.413,33	\$1.413,33
1	Imprevistos	Unidad	\$100,00	\$100,00
	Gastos Administrativos			\$4.972,50
1	Jefe Unidad	TT.HH	\$1.380,50	\$1.380,50
2	Supervisores	TT.HH	\$818,00	\$1.636,00
1	Secretaria	TT.HH	\$818,00	\$818,00
1	Cajero/a		\$818,00	\$818,00
1	Seguridad por monitoreo	Servicio	\$100,00	\$100,00
1	Energía eléctrica	Servicio	\$50,00	\$50,00
1	Telefonía	Servicio	\$60,00	\$60,00
1	Internet	Servicio	\$60,00	\$60,00
1	Agua	Servicio	\$10,00	\$10,00
1	Materiales de oficina	Unidad	\$40,00	\$40,00
	TOTAL CAPITAL DE TRABAJO			\$ 23.061,67

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 37-3: Resumen de las Inversiones.

RUBRO	VALOR
Inversión Fija	\$ 65.784,86
Inversión Diferida	\$ 30.060,00
Capital de Trabajo	\$ 23.061,67
INVERSIÓN TOTAL	\$ 118.906,53

Elaborado por: La autora

3.9.2 Presupuesto de costos

Los gastos que serán tomados en cuenta para este proyecto corresponden a todos los rubros que facilitan el inicio de las actividades del presente proyecto.

Materiales directos

Los materiales directos que se utilizarán para el control del tiempo de estacionamiento, será mediante tarjetas, conforme se pretende iniciar con la cantidad proyectada conforme a la actual demanda. A continuación, se indica en la siguiente tabla:

Tabla 38-3: Materia prima directa

Cantidad al Año	Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1.655.712,00	Tarjetas de control	\$66.228,48	\$68.659,07	\$71.178,85	\$73.791,12	\$76.499,25
84,00	Libretines multas	\$336,00	\$348,33	\$361,11	\$374,37	\$388,11
	Total	\$66.564,48	\$69.007,40	\$71.539,97	\$74.165,48	\$76.887,36

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 39-3: Mano de obra directa

Cantidad al Año	Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1655712	Comisión Puntos de	82.785,60	82.785,60	82.785,60	82.785,60	82.785,60
8	Controladores	45.480,00	49.268,48	53.372,55	57.818,48	62.634,76
	Total	128.265,60	132.054,08	136.158,15	140.604,08	145.420,36

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

La mano de obra directa, son valores que se invertirá en el pago de sueldos de las personas que tendrán relación directa con los procesos de funcionamiento del sistema de tarifado en el cantón Pelileo.

Costos Indirectos

Se refieren a todos los costos, que sirven para el cumplimiento de todos los procesos (Correa, 2015). Por consiguiente, se presenta en la siguiente tabla

Tabla 40-3: Costos indirectos

Cantidad al Año	Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1	Depreciaciones	\$1.700,00	\$1.700,00	\$1.700,00	\$1.700,00	\$1.700,00
1	Combustibles y lubricantes	\$2.160,00	\$2.239,27	\$2.321,45	\$2.406,65	\$2.494,97
1	Seguro vehículos	\$720,00	\$746,42	\$773,82	\$802,22	\$831,66
1	Mantenimiento vehículos	\$1.200,00	\$1.200,00	\$1.200,00	\$1.200,00	\$1.200,00
1	Mantenimiento zona azul	\$16.960,00	\$16.960,00	\$16.960,00	\$16.960,00	\$16.960,00
1	Imprevistos	\$1.200,00	\$1.244,04	\$1.289,70	\$1.337,03	\$1.386,10
	TOTAL	\$23.940,00	\$24.089,74	\$24.244,97	\$24.405,90	\$24.572,73

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 41-3: Gastos de administrativos

Cantidad al Año	Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1	Depreciaciones	\$3.853,31	\$3.853,31	\$3.853,31	\$2.849,97	\$2.849,97
1	Amortizaciones	\$6.012,00	\$6.012,00	\$6.012,00	\$6.012,00	\$6.012,00
1	Jefe Unidad	\$16.566,00	\$17.945,95	\$19.440,85	\$21.060,27	\$22.814,59
2	Supervisores	\$19.632,00	\$21.267,35	\$23.038,92	\$24.958,06	\$27.037,06
1	Secretaria	\$9.816,00	\$10.633,67	\$11.519,46	\$12.479,03	\$13.518,53
1	Cajero/a	\$9.816,00	\$10.176,25	\$10.549,72	\$10.936,89	\$11.338,27
1	Seguridad por monitoreo	\$1.200,00	\$1.244,04	\$1.289,70	\$1.337,03	\$1.386,10
1	Energía eléctrica	\$600,00	\$622,02	\$644,85	\$668,51	\$693,05
1	Telefonía	\$720,00	\$746,42	\$773,82	\$802,22	\$831,66
1	Internet	\$720,00	\$746,42	\$773,82	\$802,22	\$831,66
1	Agua	\$120,00	\$124,40	\$128,97	\$133,70	\$138,61
1	Materiales de oficina	\$480,00	\$497,62	\$515,88	\$534,81	\$554,44
	TOTAL	\$69.535,31	\$73.869,45	\$78.541,27	\$82.574,71	\$88.005,94

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 42-3: Rol de pagos

N° DE PUESTOS	CARGO	SALARIO BÁSICO	TOTAL ANUAL BÁSICO	APORTE IESS	DÉCIMO TERCERO	DÉCIMO CUARTO	VACACIONES	PROMEDIO MENSUAL
1	Jefe Unidad	\$ 1.200,00	\$ 14.400,00	\$ 1.605,60	\$ 1.200,00	\$ 366,00	\$ 600,00	\$ 1.380,50
2	Supervisores	\$ 700,00	\$ 8.400,00	\$ 936,60	\$ 700,00	\$ 366,00	\$ 350,00	\$ 818,00
1	Secretaria	\$ 700,00	\$ 8.400,00	\$ 936,60	\$ 700,00	\$ 366,00	\$ 350,00	\$ 818,00
1	Cajero/a	\$ 700,00	\$ 8.400,00	\$ 936,60	\$ 700,00	\$ 366,00	\$ 350,00	\$ 818,00
8	Controladores	\$ 394,00	\$ 4.728,00	\$ 527,17	\$ 394,00	\$ 366,00	\$ 197,00	\$ 473,75

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 43-3: Depreciaciones

Activo	Valor del Activo	Vida Útil (años)	Depreciación Anual					Valor Residual
			1	2	3	4	5	
EDIFICIOS	\$50.000,00	20	\$2.500,00	\$2.500,00	\$2.500,00	\$2.500,00	\$2.500,00	\$37.500,00
Construcciones	\$50.000,00	20	\$2.500,00	\$2.500,00	\$2.500,00	\$2.500,00	\$2.500,00	\$37.500,00
VEHÍCULOS	\$7.000,00	5	\$1.400,00	\$1.400,00	\$1.400,00	\$1.400,00	\$1.400,00	\$0,00
Motocicletas	\$7.000,00	5	\$1.400,00	\$1.400,00	\$1.400,00	\$1.400,00	\$1.400,00	\$0,00
EQUIPO Y HERRAMIENTAS	\$3.000,00	10	\$300,00	\$300,00	\$300,00	\$300,00	\$300,00	\$1.500,00
Candados inmovilizadores	\$3.000,00	10	\$300,00	\$300,00	\$300,00	\$300,00	\$300,00	\$1.500,00
MUEBLES Y ENSERES	\$2.050,00	10	\$205,00	\$205,00	\$205,00	\$205,00	\$205,00	\$1.025,00
Escritorio	\$750,00	10	\$75,00	\$75,00	\$75,00	\$75,00	\$75,00	\$375,00
Mesa de reuniones	\$200,00	10	\$20,00	\$20,00	\$20,00	\$20,00	\$20,00	\$100,00
Archivador	\$300,00	10	\$30,00	\$30,00	\$30,00	\$30,00	\$30,00	\$150,00
Silla giratorias	\$500,00	10	\$50,00	\$50,00	\$50,00	\$50,00	\$50,00	\$250,00
Silla metálica	\$300,00	10	\$30,00	\$30,00	\$30,00	\$30,00	\$30,00	\$150,00
EQUIPO DE OFICINA	\$724,86	5	\$144,97	\$144,97	\$144,97	\$144,97	\$144,97	\$0,00
Base Motorola	\$200,00	5	\$40,00	\$40,00	\$40,00	\$40,00	\$40,00	\$0,00
Radio Motorola	\$200,00	5	\$40,00	\$40,00	\$40,00	\$40,00	\$40,00	\$0,00
Teléfono inalámbrico	\$150,00	5	\$30,00	\$30,00	\$30,00	\$30,00	\$30,00	\$0,00
Calculadora Casio	\$18,86	5	\$3,77	\$3,77	\$3,77	\$3,77	\$3,77	\$0,00
Kits oficina	\$120,00	5	\$24,00	\$24,00	\$24,00	\$24,00	\$24,00	\$0,00
Regulador de voltaje	\$36,00	5	\$7,20	\$7,20	\$7,20	\$7,20	\$7,20	\$0,00
EQUIPO DE COMPUTO	\$2.700,00	3	\$900,00	\$900,00	\$900,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00
Laptop	\$800,00	3	\$266,67	\$266,67	\$266,67	\$0,00	\$0,00	\$0,00
Computadora mesa	\$1.200,00	3	\$400,00	\$400,00	\$400,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00
Impresora Epson	\$700,00	3	\$233,33	\$233,33	\$233,33	\$0,00	\$0,00	\$0,00
EQUIPO DE SEGURIDAD	\$310,00	3	\$103,33	\$103,33	\$103,33	\$0,00	\$0,00	\$0,00
Extintor	\$210,00	3	\$70,00	\$70,00	\$70,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00
Botiquín de primeros auxilios	\$100,00	3	\$33,33	\$33,33	\$33,33	\$0,00	\$0,00	\$0,00
TOTAL INVERSIONES FIJAS	\$65.784,86		\$5.553,31	\$5.553,31	\$5.553,31	\$4.549,97	\$4.549,97	\$40.025,00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Ingresos

Los ingresos corresponden a la entrada de dinero que tendrá la empresa por la venta de un bien o servicio.

En este caso los ingresos se han calculado considerando el número total de cartillas que se espera vender en el año, por la tarifa establecida que en este caso es \$0,20 dólares.

Tabla 44-3: Ingresos

Productos	Cantidad anual	Precio	Total anual
Tarjetas de control	1.655.712,00	0,20	\$331.142,40
Multas	8.278,56	5,00	\$41.392,80
Total			\$372.535,20

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 45-3: Ingresos proyectados

Productos	Proyección Ingresos				
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Tarjetas de control	\$331.142,40	\$331.142,40	\$331.142,40	\$331.142,40	\$331.142,40
Multas	\$41.392,80	\$41.392,80	\$41.392,80	\$41.392,80	\$41.392,80
Total	\$372.535,20	\$372.535,20	\$372.535,20	\$372.535,20	\$372.535,20

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Como se observa en la tabla anterior, de acuerdo a la proyección de los ingresos, se identifica que en el año 1 habrá un ingreso de \$ 372.535,00 dólares, mientras que para el año 5 se obtendrá un ingreso de \$ 372.535,00 dólares.

Tabla 46-3: Estado de Resultados Proyectado

RUBROS / AÑOS DE VIDA	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ventas Netas	\$ 372.535,20	\$ 372.535,20	\$ 372.535,20	\$ 372.535,20	\$ 372.535,20
- Costo de Producción	-\$ 218.770,08	-\$ 225.151,22	-\$ 231.943,08	-\$ 239.175,46	-\$ 246.880,45
= Utilidad Bruta	\$ 153.765,12	\$ 147.383,98	\$ 140.592,12	\$ 133.359,74	\$ 125.654,75
- Gastos de Administración	-\$ 69.535,31	-\$ 73.869,45	-\$ 78.541,27	-\$ 82.574,71	-\$ 88.005,94
= Utilidad antes de Impuestos	\$ 84.229,81	\$ 73.514,54	\$ 62.050,85	\$ 50.785,03	\$ 37.648,81
- 15% Participación Trabajadores	-\$ 12.634,47	-\$ 11.027,18	-\$ 9.307,63	-\$ 7.617,75	-\$ 5.647,32
- Impuesto a la Renta	-\$ 18.530,56	-\$ 16.173,20	-\$ 13.651,19	-\$ 11.172,71	-\$ 8.282,74
= Utilidad Neta	\$ 53.064,78	\$ 46.314,16	\$ 39.092,03	\$ 31.994,57	\$ 23.718,75

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 47-3: Balance General Proyectado

RUBROS / AÑOS DE VIDA	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
ACTIVO CORRIENTE	\$ 23.061,67	\$ 87.691,76	\$ 145.571,23	\$ 196.228,57	\$ 238.785,11	\$ 273.065,83
Caja	\$ 23.061,67	\$ 87.691,76	\$ 145.571,23	\$ 196.228,57	\$ 238.785,11	\$ 273.065,83
ACTIVO FIJO	\$ 65.784,86	\$ 60.231,55	\$ 54.678,25	\$ 49.124,94	\$ 44.574,97	\$ 40.025,00
EDIFICIOS	\$ 50.000,00	\$ 50.000,00	\$ 50.000,00	\$ 50.000,00	\$ 50.000,00	\$ 50.000,00
VEHÍCULOS	\$ 7.000,00	\$ 7.000,00	\$ 7.000,00	\$ 7.000,00	\$ 7.000,00	\$ 7.000,00
EQUIPO Y HERRAMIENTAS	\$ 3.000,00	\$ 3.000,00	\$ 3.000,00	\$ 3.000,00	\$ 3.000,00	\$ 3.000,00
MUEBLES Y ENSERES	\$ 2.050,00	\$ 2.050,00	\$ 2.050,00	\$ 2.050,00	\$ 2.050,00	\$ 2.050,00
EQUIPO DE OFICINA	\$ 724,86	\$ 724,86	\$ 724,86	\$ 724,86	\$ 724,86	\$ 724,86
EQUIPO DE COMPUTO	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00
EQUIPO DE SEGURIDAD	\$ 310,00	\$ 310,00	\$ 310,00	\$ 310,00	\$ 310,00	\$ 310,00
- Depreciaciones	\$ 0,00	-\$ 5.553,31	-\$ 11.106,61	-\$ 16.659,92	-\$ 21.209,89	-\$ 25.759,86
ACTIVO DIFERIDO	\$ 30.060,00	\$ 24.048,00	\$ 18.036,00	\$ 12.024,00	\$ 6.012,00	\$ 0,00
Gastos inversiones diferidas	\$ 30.060,00	\$ 30.060,00	\$ 30.060,00	\$ 30.060,00	\$ 30.060,00	\$ 30.060,00
- Amortizaciones	\$ 0,00	-\$ 6.012,00	-\$ 12.024,00	-\$ 18.036,00	-\$ 24.048,00	-\$ 30.060,00
TOTAL DE ACTIVOS	\$ 118.906,53	\$ 171.971,32	\$ 218.285,47	\$ 257.377,51	\$ 289.372,08	\$ 313.090,83
PASIVO	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Corriente	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
No Corriente	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
PATRIMONIO	\$ 118.906,53	\$ 171.971,32	\$ 218.285,47	\$ 257.377,51	\$ 289.372,08	\$ 313.090,83
Capital	\$ 118.906,53	\$ 118.906,53	\$ 118.906,53	\$ 118.906,53	\$ 118.906,53	\$ 118.906,53
Resultados del Ejercicio	\$ 0,00	\$ 53.064,78	\$ 46.314,16	\$ 39.092,03	\$ 31.994,57	\$ 23.718,75
Resultados Acumulados	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 53.064,78	\$ 99.378,94	\$ 138.470,98	\$ 170.465,55
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 118.906,53	\$ 171.971,32	\$ 218.285,47	\$ 257.377,51	\$ 289.372,08	\$ 313.090,83

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Tabla 48-3: Flujos de efectivo proyectado

RUBROS / AÑOS DE VIDA	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Ventas Netas		\$ 372.535,20	\$ 372.535,20	\$ 372.535,20	\$ 372.535,20	\$ 372.535,20
- Costo de Producción		-\$ 218.770,08	-\$ 225.151,22	-\$ 231.943,08	-\$ 239.175,46	-\$ 246.880,45
= Utilidad Bruta		\$ 153.765,12	\$ 147.383,98	\$ 140.592,12	\$ 133.359,74	\$ 125.654,75
- Gastos de Administración		-\$ 69.535,31	-\$ 73.869,45	-\$ 78.541,27	-\$ 82.574,71	-\$ 88.005,94
= Utilidad antes de Impuestos		\$ 84.229,81	\$ 73.514,54	\$ 62.050,85	\$ 50.785,03	\$ 37.648,81
- 15% Participación Trabajadores		-\$ 12.634,47	-\$ 11.027,18	-\$ 9.307,63	-\$ 7.617,75	-\$ 5.647,32
- Impuesto a la Renta		-\$ 18.530,56	-\$ 16.173,20	-\$ 13.651,19	-\$ 11.172,71	-\$ 8.282,74
= Utilidad Neta		\$ 53.064,78	\$ 46.314,16	\$ 39.092,03	\$ 31.994,57	\$ 23.718,75
+ Depreciaciones		\$ 5.553,31	\$ 5.553,31	\$ 5.553,31	\$ 4.549,97	\$ 4.549,97
+ Amortizaciones		\$ 6.012,00	\$ 6.012,00	\$ 6.012,00	\$ 6.012,00	\$ 6.012,00
- Pago Préstamo (Capital)		\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
+ Valor de Salvamento						\$ 40.025,00
- Inversiones						
Fija	-\$ 65.784,86					
Diferida	-\$ 30.060,00					
Capital de Trabajo	-\$ 23.061,67					
= Flujo Neto de Efectivo	-\$ 118.906,53	\$ 64.630,09	\$ 57.879,46	\$ 50.657,34	\$ 42.556,54	\$ 74.305,72

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

Punto de Equilibrio

El punto de equilibrio, permite determinar el nivel de ventas que se requiere para cubrir tanto los costos fijos y variables, es decir nos permite determinar el punto donde no se pierde ni se gana. (Moreno, 2010)

Tabla 49-3: Punto de equilibrio

RUBROS	AÑO 1		AÑO 2		AÑO 3		AÑO 4		AÑO 5	
	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES
Costo producción		\$ 218.770,08		\$ 225.151,22		\$ 231.943,08		\$ 239.175,46		\$ 246.880,45
Gastos administrativos	\$ 69.535,31		\$ 73.869,45		\$ 78.541,27		\$ 82.574,71		\$ 88.005,94	
TOTALES	\$ 69.535,31	\$ 218.770,08	\$ 73.869,45	\$ 225.151,22	\$ 78.541,27	\$ 231.943,08	\$ 82.574,71	\$ 239.175,46	\$ 88.005,94	\$ 246.880,45
Ventas		\$ 372.535,20		\$ 372.535,20		\$ 372.535,20		\$ 372.535,20		\$ 372.535,20
Punto de Equilibrio	\$ 168.467,00		\$ 186.716,14		\$ 208.115,42		\$ 230.669,20		\$ 260.915,80	
PE sobre Ventas (%)	45%		50%		56%		62%		70%	

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

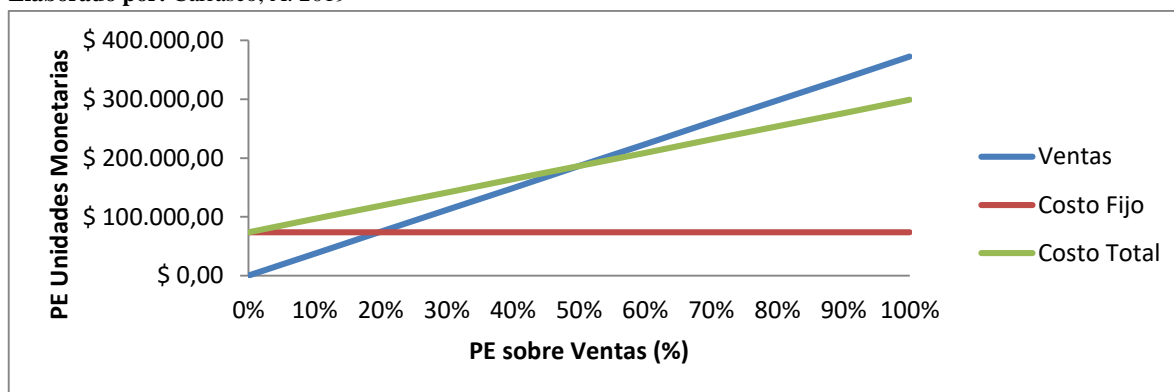


Gráfico 9-3: Punto de equilibrio

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

3.9.3 Evaluación económica financiera

CALCULO DEL VAN

VAN o valor actual neto consiste en la diferencia de los ingresos netos y la inversión inicial, es decir es la suma actualizada de los flujos netos de cada período. (Córdoba Padilla, 2011, p. 236)

Tabla 50-3: Calculo del VAN

TASA DE DESCUENTO: 11,57%

AÑOS	FNE	FACTOR DE ACTUALIZACIÓN	FNE ACTUALIZADOS	FNE ACTUALIZ. Y ACUMULADOS
0	-\$ 118.906,53	1,000000	-\$ 118.906,53	-\$ 118.906,53
1	\$ 64.630,09	0,896298	\$ 57.927,84	-\$ 60.978,70
2	\$ 57.879,46	0,803351	\$ 46.497,50	-\$ 14.481,19
3	\$ 50.657,34	0,720042	\$ 36.475,40	\$ 21.994,21
4	\$ 42.556,54	0,645372	\$ 27.464,81	\$ 49.459,02
5	\$ 74.305,72	0,578446	\$ 42.981,85	\$ 92.440,87

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

El Valor Actual Neto (VAN) obtenido en este proyecto es de 92440,87, al obtener un VAN positivo se concluye que el proyecto es viable.

CALCULO DEL TIR

TIR o tasa interna de retorno refleja la tasa de rentabilidad que el proyecto período a período, en otras palabras, es la tasa de descuento que hace que el van del proyecto sea igual a cero. (Córdoba Padilla, 2011, p. 242)

$$TIR = i_1 + (i_2 - i_1) \frac{VAN_1}{VAN_1 - VAN_2}$$

TIR= 40%

La Tasa Interna de Retorno (TIR) obtenida en este proyecto es de 40%, al obtener una TIR mayor que la Tasa de Descuento se concluye que el proyecto ES RENTABLE.

RELACIÓN DE COSTO BENEFICIO

RBC o relación costo beneficio consiste en tomar los ingresos y egresos presentes netos del estado de resultado, esto con el fin de determinar cuál es el beneficio que se obtendrá por cada dólar que se invierta. (Córdoba Padilla, 2011, p. 240)

Es importante señalar lo siguiente:

B/C > 1 = Se acepta el proyecto

B/C = 0 = El proyecto se pospone

B/C < 0 = No se acepta el proyecto

$$\text{Tasa Beneficio-Costo} = \frac{\sum \text{Ingresos Brutos}}{\sum \text{Costos Totales del Proyecto}}$$

Cálculo

Tabla 51-3: Relación beneficio costo

CÁLCULO DE LA RELACIÓN BENEFICIO COSTO (RBC)					
AÑOS	FACTOR DE ACTUALIZACIÓN	INGRESOS	EGRESOS	INGRESOS ACTUALIZADOS	EGRESOS ACTUALIZADOS
0	1,00000	\$ 0,00	-\$ 118.906,53		-\$ 118.906,53
1	0,894694	\$ 372.535,20	-\$ 288.305,39	\$ 333.305,18	-\$ 257.945,23
2	0,800478	\$ 372.535,20	-\$ 299.020,66	\$ 298.206,30	-\$ 239.359,52
3	0,716183	\$ 372.535,20	-\$ 310.484,35	\$ 266.803,52	-\$ 222.363,74
4	0,640765	\$ 372.535,20	-\$ 321.750,17	\$ 238.707,64	-\$ 206.166,35
5	0,573289	\$ 372.535,20	-\$ 334.886,39	\$ 213.570,40	-\$ 191.986,74
$\text{R B/C} = \frac{\text{SUMA DE INGRESOS ACTUALIZADOS}}{\text{SUMA DE EGRESOS ACTUALIZADOS} + \text{INVERSION}}$ $= \frac{\$ 1.350.593,04}{-1.117.821,58 + 118.906,53}$ $= \$ 1,35$					

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

De acuerdo al cálculo antes desarrollo el valor obtenido es de 1,35; lo que implica que por cada dólar invertido voy a recuperar 1,35; es decir 0,35 centavos de utilidad, por lo tanto, se acepta el proyecto, de forma concreta resulta viable y factible

Período de recuperación de la inversión

El PRI o período de recuperación de la inversión me indica en que tiempo se recupera la inversión inicial de un proyecto, si el PRI se encuentra dentro del período de vida útil del proyecto, se dice que es viable el mismo.

Tabla 52-3: Periodo de recuperación de la inversión

AÑOS	FNE	FACTOR DE ACTUALIZACIÓN	FNE ACTUALIZADOS	FNE ACTUALIZ. Y ACUMULADOS
0	-\$ 118.906,53	1,000000	-\$ 118.906,53	-\$ 118.906,53
1	\$ 64.630,09	0,896298	\$ 57.927,84	-\$ 60.978,70
2	\$ 57.879,46	0,803351	\$ 46.497,50	-\$ 14.481,19
3	\$ 50.657,34	0,720042	\$ 36.475,40	\$ 21.994,21
4	\$ 42.556,54	0,645372	\$ 27.464,81	\$ 49.459,02
5	\$ 74.305,72	0,578446	\$ 42.981,85	\$ 92.440,87

$PRI = \text{Año Últ. Neg. FNE Act. y Acum.} \left\{ \frac{\text{Último Neg. FNE Act. y Acun.}}{\text{FNE Actualizado del Año Siguiente}} * 12 \right\}$ $= 2 \wedge \{-14.481,19/36.475,40\} * 12\}$ $= 2 \wedge 0,40$ $= 2 \text{ años, 5 mes(es)}$

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Carrasco, A. 2019

El período de recuperación de la inversión es de 2 años, 5 meses, al ser un valor menor al período de vida útil del proyecto, se considera viable.

CONCLUSIONES

- Mediante la recopilación teórica se logró comprender el alcance y las fases del proyecto para la creación del parqueo tarifado, y a partir de esta revisión se articuló de manera correcta el estudio de mercado, técnico, administrativo y financiero; como una base para demostrar su viabilidad con la evaluación financiera del mismo.
- Con el diseño del marco metodológico se pudo determinar los métodos de investigación, la población de estudio, las técnicas e instrumentos de aplicación para recopilar la información correcta y adecuada para el desarrollo del proyecto de parqueo tarifado, comprobando la idea a defender a través de las encuestas aplicadas sobre la aceptación o no de este servicio por parte de la sociedad de Pelileo.
- Con el fundamento teórico y las bases metodológicas se desarrolló la propuesta, determinando que si existe una demanda insatisfecha de parqueos en la ciudad de Pelileo, así como también se evidencio que técnicamente es factible la implementación de este proyecto en las vías de la ciudad, con un diseño de parqueaderos en paralelo, y además permitirá regularizar el orden vehicular en la zona urbana y por último se comprobó con la evaluación financiera que el proyecto es sustentable en el tiempo, ya que los ingresos que genera son superiores a los gastos, obteniendo un VAN de 92440,87, un TIR del 40%, una RBC de 1,35 y un PRI de 2 años 5 meses, todos estos indicadores son favorables e idóneos para ejecutar el mencionado proyecto.

RECOMENDACIONES

- Considerando el estudio de mercado, el estudio técnico, estudio administrativo, estudio legal y el estudio financiero, se evidencia que el proyecto es viable; por lo tanto, se sugiere implementar el proyecto, y seguir los parámetros establecidos en cada una de las etapas, para evitar alteraciones de tipo profesional que limiten la consecución y la correcta marcha del proyecto en la fase de ejecución.
- Se sugiere que el parqueo tarifado en la ciudad de Pelileo, se lo implemente de una manera técnica, respetando la naturaleza y al ser humano, cumpliendo las exigencias legales vigentes, para que con el pasar del tiempo la responsabilidad social sea un emblema del GAD.
- Una vez realizada la evaluación económica financiera, y al ser evidentes las ganancias obtenidas producto de las actividades propias del negocio, y aun que el GAD de Pelileo no tiene fines de lucro y si de servicio social especialmente a los habitantes de la ciudad, se sugiere la reinversión de las utilidades para que en el futuro se vaya implementando mejores opciones como la adopción de tecnología de punta, o el diseño de estacionamientos edificados en altura.

BIBLIOGRAFÍA

- American Marketing Association. (2017). *Gestión de proyectos e investigación de mercados*. Los Angeles: Editoriales Meridan S.A.
- Andrade, L. (2014). *Gestión financiera*. Madrid: Ediciones Parainfo S.A.
- Aranda, A. (2017). *Guía del docente: Métodos de muestreo de campo*. Alcalá: Universidad de Alcalá.
- Argudo, J. (2016). *Manual de capacitación empresarial*. Madrid: IICA Ediciones.
- Arias, G. (2014). *Flujos de efectivo y entorno*. (U. N. Colombia, Ed.) Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/fype/v6n1/v6n1a07.pdf>
- Arteaga, O. (2015). *Planificación estratégica de los servicios y productos*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Astudillo, N. (2014). *Gestión empresarial*. Barcelona: Universidad Nacional de Barcelona.
- Banco Central. (Noviembre de 2016). *Banco central del Ecuador*. Obtenido de: <https://contenido.bce.fin.ec/indicador.php?tbl=inflacion>
- Bautista, I. (2015). *Gestión de proyectos financieros*. Bogotá.
- Beltrán, J. (2016). *Ventajas y desventajas en el desarrollo de proyectos*. Madrid: Ediciones Matersa S.A.
- Castelles, J. (2017). *Investigación de mercados: Métodos de recopilación y análisis de datos*. Málaga: Ediciones Parainfo S.A.
- Castro, E. (2017). *Análisis financiero*. Madrid: Ediciones Parainfo S.A.
- Cepeda, G. (2015). *Fundamentos del estudio de mercado*. Barcelona: Ediciones Narcea S.A.
- Chávez, J. (2015). *Finanzas: Teorías aplicadas para empresas*. Barcelona: Ediciones Díaz de Santos S.A.
- Chavez, J. (2015). *Situación financiera de una empresa*. Barcelona: Ediciones Díaz de Santos S.A.
- Coello, N. (2016). *Introducción a la contabilidad financiera*. Barcelona: Ediciones Parainfo S.A.
- Correa, A. (2015). *Plan de Marketing y negocios*. Barcelona - España: Ediciones Pearson.
- Díaz, C. (2014). *Investigación de mercados para pequeñas y medianas empresas*. Guadalajara: Editorial Universitaria.
- Díaz, C. (2017). *Investigación de mercados para pequeñas y medianas empresas*. Guadalajara: Editorial Universitaria.
- Estupiñán, R. (2014). *Estados financieros básicos bajo NIC/NIF*. Barcelona: ECOE Ediciones.
- Estupiñán, R. (2016). *Estados financieros*. Bogotá: ECOE Ediciones.
- Fernandez, F. (2016). *Estudio de mercado*. Barcelona.
- Fred, D. (2017). *Administración Estratégica*. México: Ediciones Pearson.
- Frutos, A. (2015). *Fundamentos de economía y finanzas*. Valencia: Publicaciones Universitarias.

- Galindo, C. (2014). *Estrategias de mercado y mercadeo*. Buenos Aires: Ediciones Narcea S.A.
- Garcia, N. (2015). *Sistematización de proyectos*. Bogotá: Ediciones.
- Gómez, A. (2016). *Factibilidad técnica de un proyecto*. Loja: Universidad Particular de Loja.
- Guaman, R. (2015). *Sistema de control del parqueo tarifado (Simert), para el gobierno autónomo descentralizado de la ciudad de Ibarra*. Ibarra: Universidad Técnica del Norte.
- INEC. (2013). *Fascículo cantonal Ambato*. Obtenido de INEC: https://issuu.com/hdavalos/docs/datos_tungurahua
- INEN. (2016). *NORMA TECNICA ECUSATORIANA INEN 2248*. Obtenido de <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/NTE-INEN-2248-ESTACIONAMIENTOS.pdf>
- Jaramillo, E. (2018). *Proyectos y financiamiento de empresas*. Barcelona: Ediciones Narcea S.A.
- Keller, J. (2016). *Dirección de marketing*. México: Ediciones pearson.
- Lara, M. (2015). *Investigación de mercados productivos*. Madrid: Ediciones Parainfo S.A.
- León, B. (2017). *Proyecto: Una idea para concebir resultados*. Buenos Aires: Ediciones Parainfo S.A.
- Limanillo, M. (2017). *Gestión de proyectos*. Madrid: Ediciones Parainfo S.A.
- Llanos, M. (2016). El desarrollo de los sistemas de producción y su influencia en las relaciones laborales y el rol del trabajador. *Economía y Desarrollo, Vol. 157(Nº. 2)*. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0252-85842016000200010
- Lopez, J. (2016). *Dirección de marketing Fundamentos y aplicaciones*. Madrid - España: ESIC Publicaciones.
- López, M. (2014). *El precio de venta en el comercio internacional*. Barcelona: Ediciones Marvella S.A.
- Meixueiro Garmendia, J., & Pérez Cruz, M. A. (2008). *Metodología general para la evaluación de proyectos*. México: Centro de Estudios para la Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos (Cepep).
- Ministerio de Finanzas. (2010). *Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas*. Quito: Registro Oficial.
- Maqueda, J. (2017). *Marketing estratégico para empresas de servicios*. Madrid - España: Ediciones Díaz de Santos.
- Martinez, L. (2016). *Guía para la presentación de proyectos*. Barcelona: Editores España S.A.
- Mendieta, C. (2014). *Técnicas de investigación*. Barcelona: Ediciones Narcea S.A.
- Mijares, O. (2017). *Investigación metodológica*. Barcelona: Ediciones Diaz de Santos S.A.
- Miranda, J. (2016). *Gestión de proyectos: Identificación- formulación y evaluación financiera*. Barcelona: Ediciones Noriega S.A.
- Noriega, A. (2017). *Instrumentos para la investigación de campo*. Madrid: ECOE Ediciones.
- Olmos, A. (2016). *Definiciones de proyectos y proyecciones*. Barcelona : Ediciones Parainfo S.A.

- Ordoñez, D. (2015). *Proyectos de inversion: Formulación y evaluación*. México: Pearson Educación de México S.A. de C.V.
- Ortiz, H. (2016). *Modelo de negocios*. Madrid: Ediciones Diaz Santos. S.A.
- Pacheco, N. (2015). *Evaluaciones tecnicas y legales de un proyecto*. Quito: Universidad Central de Quito.
- Pellegrino, F. (2016). *Inbtroducción a la contabilidad general* . Barcelona: Editoriales Diaz de Santos S.A.
- Peñafiel, G., & Simaleza, D. (2017). *Proyecto de factibilidad para la creación de parqueos tarifados en el Cantón Baños de Agua Santa, Provincia de Tungurahua*. Tesis de pregado, Escuela Superior Poltécnica de Chimborazo, Ingeniería financiera, Riobamba. Obtenido de <http://dspace.esepoch.edu.ec/bitstream/123456789/7717/1/22T0402.pdf>
- Perugachi, L. (2014). *Estudio y funcionalidad de las zonas de parqueadero tarifado la mariscal sucre, del distrito metropolitano de quito, en la provincia de pichincha*. Universidad Central del Ecuador, Ingeniería Civil. Quito: Universidad Central del Ecuador. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/2578/1/T-UCE-0011-93.pdf>
- Prieto, J. (2014). *Proyectos de enfoque general*. Bogotá: ECOE Ediciones.
- Quintana, E. (2015). *Investigación de mercado: Un enfoque aplicado*. México: Pearson Educación.
- Ramirez, A. (2015). *Metodologia de la investigacion; Investigacion de campo*. Malaga: Ediciones Parainfo S.A.
- Ramirez, M. (2016). *Formulacion y evaluación de proyectos*. Barcelona: Ediciones Meridellas S,L.
- Rios, V. (2018). *Investigación de mercados: Aplicación al marketing estratégico empresarial*. Madrid: Ediciones ESIC.
- Rivas Galarreta, E. (1994). *La investigación bibliográfica y los textos académicos* . Orrego : Metodología de la investigación Bibliográfica.
- Rivera, J. (2012). *Conducta del consumidor: Estrategias y tácticzas aplicadas al marketing*. Madrid: ESIC Publicaciones.
- Rivera, J. (2014). *Dirección de marketing*. Madrid: ESIC Ediciones.
- Rodriguez, E. (2016). *Introduccion y evaluacion de proyectos*. Barcelona: Ediciones Diaz de Santos S.A.
- Romero, F. (2017). *Guia de presentacion de proyectos investigativos*. Madrid: ECOE Ediciones.
- Rosales, J. (2015). *Elementos de microeconomia*. Madrid: Editorial Universidad Estatal a Distancia EUNED.
- Ruales, A. (2017). *Estudio de factibilidad de los proyectos de emprendimeinto*. Barcelona: Ediciones Parainfo S.A.

- Rubio, R. (2017). *Dirección de Marketing Teoría y práctica*. Barcelona - España: ECU Editorial Club Universitario.
- Ruiz, C. G. (2012). *Estrategias de Operaciones, Estrategias y análisis*. Mexico: Ediciones PEARSON.
- Sánchez, J. (2016). *Los métodos de la investigación*. Madrid: Ediciones Diaz de Santos S.A.
- Sandoval, C. (2016). *Analisis económko* . Madrid: Editorial ESIC.
- Solano, A. (2016). *Metodología de la investigacion cualitativa y cuantitativa*. Barcelona: Ediciones Narcea S.A.
- Tapia, F. (2014). *Sistematizacion del estudio de mercado*. Guayaquil: Consorcio Editores.
- Tobar, S. (2016). *Estartegias de mercadeo: Principios básicos*. Madrid: Publicaciones Universitarias.
- Urbe, J. (2016). *Panirama de las administraciones públicas*. Madrid: Editoriales INAP.
- Valladares, S. (2017). *Investigacion metodologica: Metodologias de la investigacion*. Madrid: ECOE Ediciones.
- Vigo, O. (2018). *Definición científica de competencia: Vision Multidisciplinar*. Lambayeque: Biblioteca Nacional de Perú.
- Villena, B. (2016). *Administración y desarrollo de proyectos*. Buenos Aires: Ediciones Parainfo S.A.
- Zapata, M. (2016). *Instrumentos metodologicos de recopilación de datos*. Buenos Aires: Ediciones Parainfo S.A.



ANEXOS

ANEXO A: Demanda de estación por zona



FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS CARRERA DE FINANZAS



DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS POR ZONA					
ZONA: _____					
VIA ANALIZADA: _____					
DESDE: _____			HASTA: _____		
HORA	PARTICULAR	BUS	DE ALQUILER	MOTO	OTRO
07:00 - 07:30					
07:30 - 08:00					
08:00 - 08:30					
08:30 - 09:00					
09:00 - 09:30					
09:30 - 10:00					
10:00 - 10:30					
10:30 - 11:00					
11:00 - 11:30					
11:30 - 12:00					
12:00 - 12:30					
12:30 - 13:00					
13:00 - 13:30					
13:30 - 14:00					
14:00 - 14:30					
14:30 - 15:00					
15:00 - 15:30					
15:30 - 16:00					
16:00 - 16:30					
16:30 - 17:00					
17:00 - 17:30					
17:30 - 18:00					

ANEXO C: Formato de encuesta



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE
CHIMBORAZO FACULTAD DE
ADMINISTRACION DE EMPRESAS
ESCUELA DE INGENIERIS FINANCIERA Y COMERCIO EXTERIOR



OBJETIVO: Implementar parqueo tarifado en el cantón San Pedro de Pelileo para mejorar la seguridad y orden vehicular de la ciudad.

1. ¿Posee usted vehículo?
 - a. Si...
 - b. No ...
2. ¿Existe lugares de parqueo en el cantón San Pedro de Pelileo?
 - a. Si ...
 - b. No ...
3. ¿Existe orden y seguridad vehicular en el cantón Pelileo?
 - a. Si...
 - b. No ...
4. ¿Dónde estaciona su vehículo?
 - a. Lugar propio
 - b. Parqueadero
5. ¿En qué calles de la zona urbana de Pelileo podría implementarse el parqueo tarifado?
 - a. Av. Padre Chacón
 - b. Av. Confraternidad
 - c. Tambo
 - d. Otras
6. ¿Considera usted que es necesario respetar las áreas de parqueo y zonas específicas para personas vulnerables?
 - a. Si...
 - No...
6. ¿Le gustaría que el cantón Pelileo cuente con parqueo tarifado?
 - a. Si...
 - No...
7. ¿Le gustaría a usted que exista la reservación de su estacionamiento en un lugar determinado?
 - a. Si...
 - b. No...

Gracias por su Comprensión.

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS Y RECURSOS PARA
EL APRENDIZAJE Y LA INVESTIGACIÓN
UNIDAD DE PROCESOS TÉCNICOS
REVISIÓN DE NORMAS TÉCNICAS, RESUMEN Y BIBLIOGRAFÍA

Fecha de entrega: 15 / 01 / 2020

INFORMACIÓN DEL AUTOR
Andrea Guadalupe Carrasco Velasco
INFORMACIÓN INSTITUCIONAL
Facultad: Administración de Empresas
Carrera: Ingeniería Financiera
Título a optar: Ingeniera en Finanzas
Analista de Biblioteca 1 responsable: