



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

**“PLAN ESTRATÉGICO PARA EL ENTORNO OPERACIONAL
DEL TRANSPORTE PÚBLICO INTRAPROVINCIAL DE
PASAJEROS DE LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO. PERIODO
2022-2026”**

Trabajo de Titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

LICENCIADO EN GESTIÓN DEL TRANSPORTE

AUTORES:

EDWIN PATRICIO GARCÍA ZAPATA

LISSETH ESTHEFANIA QUEVEDO CAJAS

Riobamba - Ecuador

2022



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

**“PLAN ESTRATÉGICO PARA EL ENTORNO OPERACIONAL
DEL TRANSPORTE PÚBLICO INTRAPROVINCIAL DE
PASAJEROS DE LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO. PERIODO
2022-2026”**

Trabajo de Titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

LICENCIADO EN GESTIÓN DEL TRANSPORTE

AUTORES: EDWIN PATRICIO GARCÍA ZAPATA

LISSETH ESTHEFANIA QUEVEDO CAJAS

DIRECTOR: ING. GUSTAVO JAVIER AGUILAR MIRANDA

Riobamba - Ecuador

2022

© 2022, Edwin Patricio García Zapata; Lisseth Esthefania Quevedo Cajas

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 de Autor.

Nosotros, Edwin Patricio García Zapata y Lisseth Esthefania Quevedo Cajas, declaramos que el presente Trabajo de Titulación es de nuestra autoría y los resultados del mismo son auténticos. Los textos en el documento que provienen de otras fuentes están debidamente citados y referenciados.

Como autores asumimos la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este Trabajo de Titulación; el patrimonio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Riobamba, 20 de julio del 2022



Edwin Patricio García Zapata
020230066-1



Lisseth Esthefania Quevedo Cajas
060422077-2

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

El Tribunal del Trabajo de Titulación certifica que: El Trabajo de Titulación; tipo: Proyecto de Investigación, “**PLAN ESTRATÉGICO PARA EL ENTORNO OPERACIONAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO INTRAPROVINCIAL DE PASAJEROS DE LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO. PERIODO 2021-2023**”, realizado por el señor **EDWIN PATRICIO GARCIA ZAPATA** y la señorita **LISSETH ESTHEFANIA QUEVEDO CAJAS**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del Trabajo de Titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

FIRMA

FECHA

Dra. Maria Jose Duque Sarango
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL



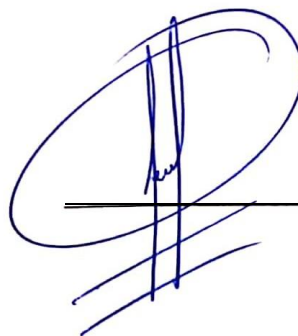
2022-07-20

Ing. Gustavo Javier Aguilar Miranda
DIRECTOR DE TRABAJO
DE INTEGRACIÓN CURRICULAR



2022-07-20

Ing. Jorge Ernesto Huilca Palacios
MIEMBRO DEL TRIBUNAL



2022-07-20

DEDICATORIA

EL presente proyecto de titulación es dedicado a Dios por otorgarme vida y salud en todo este proceso, además de guiar mi camino por un sendero de paz y armonía que me ha permitido cumplir este objetivo. A mis padres Lourdes Zapata y Víctor García quienes me han apoyado en todo momento, enseñándome a trabajar duro para cumplir mis metas a pesar de las adversidades, brindándome su apoyo incondicional en todos los aspectos pues ellos son mi modelo a seguir.

Edwin Patricio García Zapata

A Dios por brindarme sabiduría y partirme cumplir esta meta con el apoyo de mis seres queridos. A mi querida madre Mariana Cajas quien es la persona que está a mi lado en las buenas y en las malas, siempre está atenta guiándome en cada paso y sobre todo brindándome su apoyo incondicional, además de ser mi guía y ejemplo a seguir en el día a día.

Liseth Esthefanía Quevedo Cajas

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a Dios por la fortaleza, paciencia y sabiduría para culminar nuestra carrera con éxito.

A nuestra familia por su apoyo incondicional en todo momento en el proceso estudiantil y en el transcurso de nuestras vidas.

De Igual manera a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, a la carrera de gestión de transporte por todo el conocimiento y experiencias brindadas en cada uno de los semestres en especial a los docentes Ing. Javier Aguilar, Ing. Jorge Huilca quienes nos brindaron su paciencia y compartieron sus conocimientos los mismos que fueron una guía enriquecedora en el proceso de culminación del presente proyecto.

Edwin Patricio García Zapata & Lisseth Esthefania Quevedo Cajas

TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS.....	x
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xi
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xii
ÍNDICE DE ANEXOS	xiii
RESUMEN.....	xiv
ABSTRACT	xv
INTRODUCCIÓN	1

CAPITULO I

1	MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.....	2
1.1	Planteamiento del problema.....	2
1.2	Formulación del problema	3
1.3	Delimitación del problema espacio	3
<i>1.3.1</i>	<i>Tiempo.....</i>	<i>3</i>
<i>1.3.2</i>	<i>Campo de acción.....</i>	<i>3</i>
1.4	Justificación.....	3
<i>1.4.1</i>	<i>Justificación académica.....</i>	<i>4</i>
<i>1.4.2</i>	<i>Justificación práctica.....</i>	<i>4</i>
1.5	Objetivos.....	4
<i>1.5.1</i>	<i>Objetivo general.....</i>	<i>4</i>
<i>1.5.2</i>	<i>Objetivos específicos.....</i>	<i>5</i>
1.6	Antecedentes.....	5
<i>1.6.1</i>	<i>Política.....</i>	<i>5</i>
<i>1.6.2</i>	<i>Transporte.....</i>	<i>5</i>
1.7	Marco teórico conceptual.....	6
<i>1.7.1</i>	<i>Transporte Terrestre.....</i>	<i>6</i>
<i>1.7.2</i>	<i>Ventajas y Desventajas del transporte terrestre</i>	<i>6</i>
<i>1.7.3</i>	<i>Transporte Público</i>	<i>7</i>
<i>1.7.4</i>	<i>Transporte Intraprovincial.....</i>	<i>7</i>
<i>1.7.5</i>	<i>Transporte de pasajeros.....</i>	<i>8</i>
<i>1.7.6</i>	<i>Sistema de transporte.....</i>	<i>8</i>
<i>1.7.7</i>	<i>Clasificación del Sistema de Transporte.....</i>	<i>9</i>

1.7.8	<i>Componentes de un sistema de transporte</i>	9
1.7.8.1	<i>Componente estructural</i>	9
1.7.8.2	<i>Componente Operativo</i>	9
1.7.8.3	<i>Componentes operativos físicos</i>	10
1.7.8.4	<i>Componentes operativos no físicos</i>	10
1.7.8.5	<i>Componentes fluentes</i>	10
1.7.9	<i>Sistemas de transporte público y sus actores</i>	10
1.7.10	<i>Terminales terrestres</i>	11
1.7.11	<i>Intervención a las operadoras de transporte</i>	11
1.7.12	<i>Concepto de movilidad</i>	12
1.7.13	<i>Importancia de la movilidad</i>	12
1.7.14	<i>Movilidad Sostenible Estrategias Efectivas en Transporte y Tránsito</i>	13
1.7.15	<i>Plan Estratégico</i>	13
1.7.15.1	<i>Visión estratégica</i>	13
1.7.15.2	<i>Objetivos estratégicos</i>	14
1.7.15.3	<i>Metas estratégicas</i>	14
1.7.15.4	<i>Estrategias y lineamientos de estrategias</i>	14
1.7.15.5	<i>Gestión del plan</i>	14
1.7.15.6	<i>Vigencia del plan</i>	14
1.7.15.7	<i>Modelo de gestión</i>	14
1.7.15.8	<i>Sistema de seguimiento y evaluación</i>	14
1.7.16	<i>Ventajas y desventajas de la planificación estratégica</i>	15
1.7.17	<i>Importancia de un plan estratégico</i>	15
1.7.18	<i>Definición de Tránsito</i>	16
1.7.19	<i>Medidas de control del transito</i>	16
1.8	Fundamentación teórica	17
1.8.1	<i>Seguridad vial</i>	17
1.8.2	<i>Las terminales de transporte y transporte multimodal deben considerar los criterios de accesibilidad universal y diseño definidos en NTE INEN 2849-1 y las directrices de CPE INEN 21-</i>	19
1.9	Fundamentación legal	25
1.9.1	<i>Constitución de la República Del Ecuador</i>	25
1.9.2	<i>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</i>	25
1.9.3	<i>Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre</i>	27
1.10	Hipótesis	28
1.10.1	<i>General</i>	28

1.10.2	<i>Específicas</i>	28
1.10.3	<i>Idea a defender</i>	29

CAPITULO II

2.	MARCO METODOLÓGICO	30
2.1.	Modalidad	30
2.1.1.	<i>Tipos</i>	30
2.1.2.	<i>Métodos, técnicas e instrumentos</i>	30
2.1.2.1	<i>Métodos</i>	30
2.1.2.2.	<i>Técnicas</i>	30
2.1.2.3.	<i>Instrumentos</i>	31
2.1.3.	<i>Operadoras de transporte habilitadas</i>	31
2.1.4.	<i>Rutas y frecuencias</i>	32

CAPITULO III

3.	MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	42
3.1.	Resultados	42
3.1.1.	<i>Población y muestra</i>	42
3.1.2.	<i>Muestra</i>	43
3.2.	Resultados encuestas origen destino	45
3.3.	Análisis Final	55
3.4.	Marco Propositivo	55
3.4.1.	<i>Introducción</i>	55
3.4.2.	<i>Visión estratégica del plan</i>	56
3.4.2.1.	<i>Objetivos Estratégicos del Plan</i>	56
3.4.2.2.	<i>Metas estratégicas</i>	57
3.4.2.3.	<i>Estrategias, lineamientos de estrategias</i>	58
3.4.2.4.	<i>Estrategia 1: Integrar a todas las operadoras</i>	59
3.4.2.5.	<i>Estrategia 2: Mejorar la Accesibilidad</i>	62
3.4.2.6.	<i>Estrategia 3: Gestión de Normas</i>	63
3.4.3.	<i>Gestión del plan</i>	63
3.4.3.1.	<i>Vigencia del plan</i>	63
3.4.3.2.	<i>Modelo de gestión</i>	63
3.4.4.	<i>Sistema de seguimiento y evaluación</i>	64

3.5. Cuadro de mando estratégico	65
CONCLUSIONES	67
RECOMENDACIONES	68
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-1:	Cuadro de vida útil de vehículos de transporte público y comercial	17
Tabla 2-1:	Requisitos específicos de terminales, estaciones y paradas de transporte.	19
Tabla 1-2:	Operadoras de transporte habilitadas	31
Tabla 2-2:	Rutas y frecuencias	32
Tabla 1-3:	Población y Muestra	42
Tabla 2-3:	Población aproximada.....	43
Tabla 3-3:	Edad.....	45
Tabla 4-3:	Género	46
Tabla 5-3:	Cantón Origen	47
Tabla 6-3:	Volvería a usar el transporte	48
Tabla 7-3:	Satisfecho con la calidad	49
Tabla 8-3:	Precio de pasaje.....	50
Tabla 9-3:	Importancia en el servicio	51
Tabla 10-3:	Unidades en buen estado	52
Tabla 11-3:	Las unidades tienen accesos para personas con capacidades especiales	53
Tabla 12-3:	Frecuencia de servicio por usuarios	54
Tabla 13-3:	Metas estratégicas del plan de entorno operacional	57
Tabla 14-3:	Realización de un estudio de factibilidad.....	60
Tabla 15-3:	E1.2. Deshabilitar las paradas informales	61
Tabla 16-3:	E1.3. Reducir la circulación de las unidades de transporte intraprovincial por las zonas céntricas de los cantones.	61
Tabla 17-3:	Crear frecuencias directas al cantón Pallatanga y Cumandá.....	62
Tabla 18-3:	Optimizar el tiempo de embarque y desembarque	62
Tabla 19-3:	Estudio de normas para la implementación de terminales en base a sus requisitos técnicos	63
Tabla 20-3:	Cuadro de mando estratégico	65
Tabla 21-3:	Indicadores de resultados	66

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-3: Estrategias del plan estratégico.....	58
--	----

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-3:	Edad.....	45
Gráfico 2-3:	Género	46
Gráfico 3-3:	Cantón Origen	47
Gráfico 4-3:	Volvería a usar el transporte.....	48
Gráfico 5-3:	Satisfecho con la calidad	49
Gráfico 6-3:	Precio de pasaje	50
Gráfico 7-3:	Importancia de servicio	51
Gráfico 8-3:	Unidades en buen estado	52
Gráfico 9-3:	Las unidades tienen accesos para personas con capacidades especiales.....	53
Gráfico 10-3:	Frecuencia de servicio por usuarios	54
Gráfico 11-3:	Estrategias para la comunicación	64

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A: CUESTIONARIO DE ENCUESTA

ANEXO B: GUÍA DE ENTREVISTA

ANEXO C: LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN DE ENCUESTAS

ANEXO D: LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTA

RESUMEN

El presente Trabajo de Titulación denominado “Plan Estratégico para el Entorno Operacional del Transporte Público Intraprovincial de Pasajeros de la Provincia de Chimborazo. Periodo 2022-2026” tiene como objetivos bases; plantear la reubicación de los Terminales intraprovinciales existentes en los cantones Riobamba y Chambo, sugerir la implementación de frecuencias directas de Transporte Intraprovincial para los cantones Pallatanga y Cumandá, impulsar la creación de Terminales Terrestres Intraprovinciales en los cantones Alausí y Guamote. Esta investigación se realizó mediante encuestas, entrevistas y observación en campo evidenciando que la provincia de Chimborazo cuenta con 2 terminales intraprovinciales los cuales se encuentran en una localización no favorable para la movilidad en los cantones, además no existe una planificación adecuada pues no se ha considerado rutas directas tanto de salida como de llegada a los cantones Pallatanga y Cumandá, para el análisis de esta propuesta general, centramos el plan en 3 estrategias; Integrar a todas las operadoras, Mejorar la accesibilidad y la Gestión de normas; Mediante la propuesta del plan buscamos impulsar el ingreso del 100% de las operadoras de Transporte a los terminales existentes con frecuencias asignadas en los cantones en cuestión, reducir el 100% de las paradas informales existentes en los cantones Riobamba y Chambo, disminuir la congestión vehicular que generan en los mismos, satisfacer las necesidades de la población mediante la creación de frecuencias directas desde y hacia los cantones Pallatanga y Cumandá, brindar seguridad a los usuarios de estos cantones al movilizarse sin tener que recurrir a sistemas diferentes, mejorar la calidad del sistema. El plan estratégico se enfoca en aumentar la afluencia de pasajeros tanto de subida y de bajada en los terminales, alimentar los diferentes sistemas de transporte alternativos de cada cantón e implementar un servicio de Transporte Intraprovincial para los cantones Pallatanga y Cumandá.

Palabras clave: <TRANSPORTE INTRAPROVINCIAL>, <OPERACIONALIDAD>, <PLAN ESTRATÉGICO>, <TERMINALES TERRESTRES INTRAPROVINCIALES>, <CHIMBORAZO(PROVINCIA)>.



25-10-2022

2066-DBRA-UTP-2022

ABSTRACT

The present Degree Project called "Strategic Plan for the Operational Environment of the Intra provincial Public Transportation of Passengers in the Province of Chimborazo, period 2022-2026" has as its primary objectives; To propose the relocation of the existing intra-provincial terminals in the cantons of Riobamba and Chambo, to suggest the implementation of direct intra-provincial transport frequencies for the cantons of Pallatanga and Cumandá, and to promote the creation of Intra-provincial Land Terminals in the cantons of Alausí and Guamote. This research was carried out through surveys, interviews, and field observation, showing that the province of Chimborazo has two intra-provincial terminals, which are located in a location that is not favorable for mobility in the cantons. In addition, there is no adequate planning since direct routes to and from the cantons of Pallatanga and Cumandá have not been considered. To analyze this general proposition, we focused the plan on three strategies: Integrate all operators, Improve accessibility and Management of standards. Through the proposed project, we seek to promote the entry of 100% of the transport operators to the existing terminals with assigned frequencies in the cantons in question, reduce 100% of the current informal stops in the cantons of Riobamba and Chambo, reduce the vehicular congestion they generate, satisfy the needs of the population through the creation of natural frequencies to and from the cantons of Pallatanga and Cumandá, provide security to the users of these cantons when traveling without having to resort to different systems, and improve the quality of the system. The strategic plan focuses on increasing the number of passengers boarding and alighting at the terminals, feeding the different alternative transportation systems in each canton, and implementing an intra-provincial transportation service for the cantons of Pallatanga and Cumandá.

Keywords: <INTRAPROVINCIAL TRANSPORT>, <OPERATIONALITY>, <STRATEGIC PLAN>, <INTRAPROVINCIAL TERRESTRIAL TERMINALS>, <CHIMBORAZO(PROVINCE)>.



Lic. María Eugenia Rodríguez Durán Mgs.

C.I:0603914797

INTRODUCCIÓN

Desde hace varios años atrás, en la provincia de Chimborazo la operabilidad del sistema de transporte público Intraprovincial de pasajeros, se ha visto afectada debido a una deplorable planificación de sus rutas por varios factores como: mala infraestructura vial, interpolación excesiva de rutas, aumento de frecuencias, además de esto, otro de tantos factores es la carencia de dotación del servicio de transporte en zonas aisladas donde no se ha realizado estudios para realizar una reestructuración de las frecuencias y rutas, tampoco para ampliar la infraestructura vial acorde a las necesidades de la población y al crecimiento constante de la provincia.

El incremento de la población, el crecimiento desordenado y paulatino de las áreas urbanas de las ciudades, ocasionan el aumento indiscriminado del parque automotor debido a la necesidad y demanda de movilidad por parte de toda la ciudadanía en general, lo cual se exige el constante rediseño en la gestión y planificación de los servicios de transporte público intraprovincial.

Es por esto, que es necesario realizar un diagnóstico a la operabilidad del sistema de transporte público intraprovincial de pasajeros, para determinar sus fortalezas, amenazas, destrezas y encontrar oportunidades de cambio que le permita su expansión operacional satisfaciendo necesidades de los chimboracenses.

Este estudio será de suma importancia para las compañías de transporte ya que en base a este diagnóstico se podrá apreciar la incidencia que tiene el transporte intraprovincial en la economía y el desarrollo social identificando también líneas estratégicas y propuestas innovadoras capaces de afrontar nuevos retos y oportunidades que responderán de forma eficaz y eficiente a las necesidades de la población en la actualidad y a futuro, además que es un aporte al desarrollo sostenible enfocado al transporte cumpliendo con las normativas vigentes y concordando con el plan de desarrollo del Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO I

1 MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1.1 Planteamiento del problema

En la provincia de Chimborazo existen varios inconvenientes con respecto al transporte intraprovincial, y podemos empezar por la calidad de servicio ofertado por las unidades de transporte intraprovincial es ineficiente en varios parámetros, sus rutas no se cumplen en los tiempos establecidos, existen retrasos por parar en cualquier lugar de la vía, es decir el irrespeto a las paradas tanto del conductores y peatones, además de la demora en las salidas desde los terminales de acuerdo a las frecuencias, y recoger pasajeros en las zonas donde no existen paradas.

La infraestructura es un punto vital dentro de la operabilidad decadente del transporte intraprovincial de Chimborazo, los terminales “improvisados” en varios cantones que no cuentan con los parqueaderos necesarios, y que utilizan la vía pública para dejar sus unidades generando tráfico y una pésima movilidad interna sumado a un plan de movilidad deficiente hace que sean innecesarios algunos terminales porque simplemente los usuarios no acceden al mismo, además de esto, si bien en cierto que las vías son “nuevas” y muchas otras están en construcción, aún existen tramos que dificultan el tránsito y que generan problemas, y otras que a pesar de no tener mucho tiempo de uso están completamente destrozadas.

Varias unidades de transporte no cumplen con las medidas y normas establecidas por las leyes vigentes de transporte, están un poco obsoletas ya que muchas de las cooperativas del transporte intercantonal recompran unidades del transporte interprovincial después de un tiempo de uso que de acuerdo a los tiempos de vida útil en cada operadora de esta modalidad es en promedio de 8 años.

La emergencia sanitaria debido al Covid-19 ha sido uno de las principales causales de pérdidas económicas en todo el país afectando principalmente al transporte, debido a la reducción considerable de pasajeros a nivel nacional por la cuarentena, en el 2021 no se ha podido lograr una recuperación total ya que se abren aforos paulatinamente aunque se espera que para el 2022 el aforo en las unidades de transporte público sea del 100%, aun así el incremento de combustible que también ha afectado intrínsecamente al servicio público de pasajeros, teniendo en cuenta que la calidad no ha mejorado y el valor de los pasajes ha ido en aumento debido a los altos costos operacionales es por esto necesario proponer estrategias que ayuden a mejorar no solo la

economía de los transportistas si no principalmente la calidad y eficacia del transporte público intercantonal en la provincia de Chimborazo aportando también a concientizar a los usuarios, contribuyendo a una cultura vial no solo en la provincia, sino también a nivel nacional.

1.2 Formulación del problema

¿Cómo se mejorará la operabilidad del transporte público intraprovincial a través de la propuesta de un plan estratégico en la provincia de Chimborazo?

1.3 Delimitación del problema espacio

En la Provincia de Chimborazo, Región Sierra, País República del Ecuador.

1.3.1 Tiempo

La recopilación de información bibliográfica y linografía obtenida para el desarrollo de la investigación estará basada en los últimos 5 años.

1.3.2 Campo de acción

Operabilidad del Transporte público intraprovincial de pasajeros en la provincia de Chimborazo.

1.4 Justificación

El incremento poblacional y la expansión de las áreas urbanas de las ciudades, genera un crecimiento indiscriminado del parque automotor debido a la necesidad y demanda de movilidad por parte de la ciudadanía en general, lo cual se exige el constante rediseño en la gestión de los servicios de transporte público. (Celi, 2018)

Desde hace varios años atrás, en la provincia de Chimborazo la operabilidad del sistema de transporte público Intracantonal de pasajeros, se ha visto afectada debido a una deplorable planificación de sus rutas por varios factores como: mala infraestructura vial, interpolación excesiva de rutas, aumento de frecuencias, además de esto, la carencia de dotación del servicio de transporte en zonas aisladas donde no se ha realizado estudios para realizar una reestructuración de las frecuencias y rutas, tampoco para ampliar la infraestructura vial acorde a

las necesidades de la población y al crecimiento constante de la provincia con la poca atención a comunidades e inclusive algunos cantones que no cuentan con transporte intraprovincial directo con un origen y destino.

Es por esto, que es necesario realizar un diagnóstico a la operabilidad del sistema de transporte público intraprovincial de pasajeros, para determinar sus fortalezas, amenazas, destrezas y encontrar oportunidades de cambio que le permita su expansión operacional satisfaciendo necesidades de los chimboracenses.

Este estudio será de suma importancia para las compañías de transporte ya que en base a este diagnóstico se podrá apreciar la incidencia que tiene el transporte intraprovincial en la economía y el desarrollo social identificando también líneas estratégicas y propuestas innovadoras capaces de afrontar nuevos retos y oportunidades que responderán de forma eficaz y eficiente a las necesidades de la población en la actualidad y a futuro, además que es un aporte al desarrollo sostenible enfocado al transporte cumpliendo con las normativas vigentes y concordando con el plan de desarrollo del Ministerio de Transporte.

1.4.1 Justificación académica

La elaboración de este trabajo de Titulación comprende estudios que se han llevado en campo, mediante la aplicación de varias metodologías de la Carrera en Gestión del Transporte.

1.4.2 Justificación práctica

La presente investigación se justifica de manera investigativa – práctica, de tal forma que se pueda localizar los datos extraídos de una fuente totalmente propia, de una fuente primaria y de una fuente complementaria, así como el análisis de todo el entorno operacional que engloba al sistema de transporte intraprovincial de pasajeros, y las propuestas estratégicas efectuadas por los técnicos a cargo de este trabajo de titulación.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo general

Proponer un plan estratégico para el entorno operacional del transporte público intraprovincial de pasajeros de Chimborazo a través de un diagnóstico de la situación actual del transporte.

1.5.2 Objetivos específicos

- Diagnosticar la situación actual del transporte público Intraprovincial en Chimborazo para mejorar la planificación y operabilidad.
- Conocer la oferta y calidad de los servicios de transporte público intraprovincial en Chimborazo.
- Plantear un plan estratégico enfocado en el entorno operacional del transporte público intraprovincial en Chimborazo.

1.6 Antecedentes

La provincia de Chimborazo fue creada el 25 de junio de 1824 bajo la Ley de División Territorial de la Gran Colombia, sección sierra, cuenta con 24 provincias que conforman la república del Ecuador las mismas que están divididas en 10 cantones Alausí, Colta, Cumandá, Chambo, Chunchi, Guamote, Guano, Pallatanga, Penipe y Riobamba. 61 parroquias 45 rurales y 16 urbanas.

Esta provincia se la considera la novena más poblada del país ya que cuenta con una población aproximada de 524.0004 personas según proyecciones demográfica del INEC 2020.

1.6.1 Política

La estructura política de Chimborazo está conformada por el Gobierno Autónomo Descentralizado. La sede de este gobierno seccional está en la ciudad de Riobamba, en calidad de capital provincial. El gobierno provincial está conformado por un prefecto, un vice prefecto y el consejo provincial En la actualidad el cargo de prefecto lo ejerce Juan Pablo Cruz, elegido para el periodo 2019 - 2023.

Paralelo al Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Chimborazo, el poder ejecutivo del presidente de la República está representado en la provincia por el gobernador. Actualmente la gobernadora de la provincia es María José Pontón Mancero.

1.6.2 Transporte

En la antigüedad el transporte tuvo sus inicios con el transporte de animales, mercancías, productos, cartas los viajes se realizaban a pie esto mucha más complicada la construcción de un

sistema de carretas. También se presentaba el interés de contraponer la disponibilidad de los indios para movilizar en masa las mercancías. Para el transporte interregional debido a esto se instauró el transporte a tracción por medio de animales con carrosas, posteriormente a máquinas a vapor.

En 1918, Se dio un crecimiento inusual de agencias, en particular de automóviles, las mismas que crearon un desarrollo en el transporte público. A partir del año 1924 los socios de la Banca de la provincia instalaron una compañía Nacional de Transportes que conectaban a varios recintos y parroquias.

En 1925, Se dio la inauguración del servicio de ómnibus, conocido como un medio de transporte para varias personas de urbe en especial en la Ciudad de las Primicias, tuvo un gran apogeo el mismo que dio a notar varias necesidades entre ellas la más esencial las normativas y reglamentos de transporte para evitar y disminuir accidentes que se pudieran dar.

En la provincia de Chimborazo especialmente en ciudad de Riobamba, el transporte tuvo un gran desarrollo el mismo que dio a notar varias necesidades entre ellas la más esencial las normativas y reglamentos de transporte para evitar y disminuir accidentes que se pudieran dar.

1.7 Marco teórico conceptual

1.7.1 Transporte Terrestre

El Transporte terrestre se lo conoce como el movimiento de personas, mercancías o bienes que se trasladan desde un punto de origen a un punto de llegada por medio de un vehículo haciendo uso de la vía. Esta comparación incluye los costos de construcción, operativos y de mantenimiento (Briceño, 2017).

El transporte terrestre es el tipo de transporte más común que existe en todo el mundo y el más usado, debido a que permite transportarse de un lugar a otro sin dificultad y en un menor tiempo, requiriendo de caminos pavimentados y condicionados, más conocidos como carreteras, túneles y puentes que permitan cruzar valles, montañas, etc.

1.7.2 Ventajas y Desventajas del transporte terrestre

Para Diego Aroca (2016, pág. 3) menciona las principales ventajas y desventajas que posee el transporte terrestre, siendo uno de los más característicos que existe dentro de los medios de

transporte y uno de los más utilizados.

Ventajas

- Es uno de los medios más baratos que existen.
- Como hemos mencionado antes tiene un servicio de puerta a puerta, con lo que es mucho más eficaz.
- Flexibilidad a la hora de pactar precios y horarios.
- Es el medio más utilizado

Desventajas

- Es uno de los medios más contaminantes
- En cuanto a capacidad no puede competir con los demás medios.
- Congestión de tráfico
- Medio limitado por las restricciones que existen dentro de la carretera.

1.7.3 Transporte Público

El transporte público es un sistema integral de medios de transporte de uso generalizado, capaz de dar solución a las necesidades de desplazamientos de las personas. El transporte público es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general. (facua Andalucía, 2007, pág. 3)

1.7.4 Transporte Intraprovincial

Según el Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2012, p.15) menciona en el Art. 60 de los ámbitos de operación del transporte terrestre que el servicio de transporte público intraprovincial se presta dentro de los límites provinciales entre cantones. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa Regional o Provincial, o el GADs Regional que hubiere asumido la competencia en el lugar donde se preste el servicio; es decir, es aquel que opera dentro de los límites provinciales.

1.7.5 Transporte de pasajeros

Es una actividad en la cual las personas parten de un punto hasta llegar a su destino o punto de llegada, utilizando vehículos que circulen por la red de caminos. (INEC, 2008).

El transporte público de pasajeros se evalúa de distinto modo por parte de los usuarios, los empresarios o trabajadores; el recorrido de una línea de transporte de cargas puede ser indiferente para los habitantes de las ciudades que están en el inicio y el final del viaje y clave para los habitantes de zonas rurales o pequeñas localidades que se ven afectados por su paso. Esto quiere decir que la comprensión del tránsito será más rica y pertinente cuando apele a una variedad de perspectivas. (Sánchez, 2005, pág. 72)

1.7.6 Sistema de transporte

Se lo entiende como un conjunto constituido por elementos que trabajan de forma organizada y eficaz capaz de formar un proceso ordenado que brinda un servicio a los usuarios.

Augusta Brito en su trabajo de titulación, con el tema de “Plan Estratégico para la Compañía de Buses TRANS URBACAT S.A. del Cantón Catamayo, Provincia de Loja” (2017, pp. 14-15), menciona que el sistema de transporte requiere de varios elementos, que interactúan entre sí, para la práctica del transporte y sus beneficios:

- **La infraestructura:** que es la parte física de las condiciones que se requieren para dar aplicación al transporte, es decir se necesitan de vías y carreteras para el transporte terrestre urbano, provincial, regional e internacional. Otra parte de la infraestructura son las paradas y los semáforos.
- **El vehículo o móvil:** es el instrumento que permite el traslado de personas, cosas u objetos, de un lugar a otro.
- **El operador de transporte:** es la persona encargada de la conducción del vehículo o móvil, en la cual se van a trasladar personas, cosas u objetos.
- **Las normas y leyes:** es la parte principal del sistema de transporte, es la que dictamina la manera de trasladarse de un lugar a otro, asimismo es la que regula y norma la operación de todos los demandantes y ofertantes del servicio de transporte.

1.7.7 Clasificación del Sistema de Transporte

El transporte puede ser clasificado de varias maneras de forma simultánea.

- **Transporte de carga:** El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar de un lugar a otros bienes.
- **Transporte público, transporte privado:** Se denomina transporte público a aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris. El más representativo de los modos de transporte privado es el vehículo, Sin embargo, la caminata y la bicicleta también están dentro de esta clasificación. El taxi, pese a ser un servicio de acceso abierto al público, es clasificado como transporte privado.
- **Transporte escolar:** El transporte escolar o transporte de estudiantes lleva a cabo viajes de niños y adolescentes desde los lugares de residencia hasta los colegios y viceversa.
- **Transporte urbano:** Permite el desplazamiento de personas de un punto a otro en el área de una ciudad y es, por tanto, parte esencial de las ciudades disminuye la contaminación, ya que se usan menos automóviles para el transporte de personas, además de permitir el desplazamiento de personas que, no tienen auto y necesitan recorrer largas distancias.
(Paccha, 2017)

1.7.8 Componentes de un sistema de transporte

Los Sistemas de transporte está formado por un sistema operativo, los cuales se enfocan básicamente en estructurales, operativos y fuentes, el correcto funcionamiento de estos lineamientos hace que el sistema cumpla su función con éxito. (Islas y Lelis, 2007).

1.7.8.1 Componente estructural

Es el pilar fundamental porque cumple con el objetivo de mantener a los elementos en perfecta sincronía es decir es el encargado de: localizar, vincular y proteger el sistema.

1.7.8.2 Componente Operativo

Es aquel que realiza las actividades referentes a los procesos operativos físicos es decir engloba a métodos, máquinas y personas.

1.7.8.3 Componentes operativos físicos

Dentro de este ítem se le considera al personal administrativo, conductores que formaron parte de la gestión del transporte público urbano a través de los años en la provincia de Chimborazo.

1.7.8.4 Componentes operativos no físicos

En este ítem se da alusión a métodos y programación de redes viales que brindan un servicio a la comunidad.

1.7.8.5 Componentes fluentes

Tiene por objeto ejecutar componentes operativos los mismos que son información, energía y materia o también conocidos como flujos.

1.7.9 *Sistemas de transporte público y sus actores*

Según Segundo Capelo (2020, pág. 14), en su proyecto de investigación, previo a la obtención del título de Magister en Transporte y Logística, con el tema “Propuesta de un Plan Estratégico para mejorar la calidad del servicio que oferta el Transporte Público Masivo Intraprovincial de pasajeros en el Cantón Chambo” detalla que el sistema de transporte público para su desarrollo requiere de la participación de ciertos actores como:

- Agencia Nacional de Tránsito
De acuerdo a lo que estipula la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) en el Art.- 16 “La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GAD’S”. (LOTTTSV, 2014)
- Transportista o prestador de servicios
Es el encargado de ejecutar la parte operativa, puntualmente es quien presta el servicio de traslado de pasajeros hacia los diferentes destinos.
- Los pasajeros o usuarios

Son todas las personas que hacen uso del servicio, los usuarios del servicio de transporte representan cantidades numerosas, los mismos que buscan satisfacer sus necesidades con respecto a la oferta presentada por la empresa prestadora de servicios.

1.7.10 Terminales terrestres

Según la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2014, p.19) menciona en el Art. 61 que las terminales terrestres, puertos secos y estaciones de transferencia, se consideran servicios conexos de transporte terrestre, buscando centralizar en un solo lugar el embarque y desembarque de pasajeros y carga, en condiciones de seguridad. El funcionamiento y operación de los mismos, sean estos de propiedad de organismos o entidades públicas, gobiernos Autónomos Descentralizados o de particulares, están sometidos a las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos.

Todos los vehículos de transporte público de pasajeros, que cuenten con el respectivo título habilitante otorgado por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por el organismo competente, deberán ingresar a los terminales terrestres de las respectivas ciudades, para tomar o dejar pasajeros.

1.7.11 Intervención a las operadoras de transporte

Las intervenciones a las Operadoras de Transporte de Pasajeros intraprovincial, deben enfocarse en cambiar el modelo de gestión de las operadoras para que se implemente en todas sus actividades operacionales y financieras las necesidades de priorización de la calidad del servicio y la seguridad vial. El proceso de intervención debe estar debidamente regulado por la ANT. Esta intervención está estipulada en el Reglamento del Procedimiento de Intervención a las Operadoras de Transporte Público Inter e Intraprovincial, como lo estipula el Art. 5 de este reglamento: “Ejes de Intervención”. - La intervención tiene como principal objetivo promover una movilidad segura que tenga como base la eficiencia y seguridad operacional, calidad del servicio, rentabilidad y sostenibilidad de la operadora, a través del cumplimiento de los ejes de acción:

- **Gestión Organizacional:** Análisis del contexto organizacional para conocer la estructura administrativa y de gobernabilidad de la operadora, así como el modelo gerencial que dictamina el accionar de los socios o accionista (orgánico funcional).
- **Gestión Financiera:** Toma de decisiones sobre las necesidades financieras de la operadora, optimizando sus recursos para la consecución de los objetivos del modelo de

gestión integral.

- **Gestión de Conductores y Personal de Apoyo:** Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores y personal de apoyo operativo (perfil, procesos de vinculación, exámenes pre ocupacionales, programas de capacitación y cumplimiento de obligaciones patronales y jornadas de trabajo, entre otros).
- **Gestión de la Prestación delo Servicio:** Evidencia sobre los niveles de servicio, que la operadora brinda para cumplir con las expectativas del cliente.
- **Gestión Operativa, Control y Seguridad:** Garantizar el monitoreo, seguimiento y control permanente de la flota vehicular y su persona durante la prestación del servicio, así como garantizar que los vehículos se encuentren en óptimas condiciones de operación y seguridad (Vida útil, mantenimiento preventivo correctivo y gestión de flota, entre otros). (Agencia Nacional de Tránsito, 2021)

1.7.12 Concepto de movilidad

La movilidad es una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana. (Gutiérrez, 2013, pág. 68)

1.7.13 Importancia de la movilidad

En el año 2016, Edwin García en su trabajo de titulación con el tema “Estudio Técnico para la implementación de un sistema de Transporte Público Urbano, en la ciudad de Alausí, provincia de Chimborazo” menciona que la movilidad constituye uno de los aspectos esenciales que influyen directamente en el desarrollo de las diferentes actividades de una población. Cuando existe una movilidad desordenada, causada por la poca planificación y visión, provoca una ruptura entre el ciudadano y la optimización de tiempo, lo cual se ve reflejado en una pérdida social.

Todos los días, para casi cualquier actividad que decidan desarrollar, deseada o no, los ciudadanos deben desplazarse por la ciudad o acceder a ella: para trabajar, asistir a la escuela, comprar, ir al cine, e incluso, para pasear por un parque. Así, al cabo del día, se producen millones de desplazamientos en nuestros pueblos y ciudades. (García, 2016)

En sí, la movilidad es la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse, por lo que se establece que es un derecho social y de forma igualitaria. Todos los seres humanos sin excepción tenemos

derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio.

1.7.14 Movilidad Sostenible Estrategias Efectivas en Transporte y Tránsito

El cambio de rumbo hacia una nueva cultura de la movilidad exige la consecución de una serie de estrategias interrelacionados entre los que destacan los siguientes:

- Planes de movilidad eficiente, segura y sustentable
- Estudios de factibilidad, implementación y evaluación de centros de revisión técnica vehicular
- Estudios de cobertura de rutas y frecuencias del transporte cantonal urbano de pasajeros
- Estudios técnicos de necesidades y evaluación de la señalización vial cantonal
- Estudios técnicos de jerarquización de la red vial cantonal
- Estudios de identificación y definición de necesidades de transporte automotor de pasajeros
- Planes estratégicos para gobiernos autónomos descentralizados y empresas públicas de movilidad
- Control de tránsito de pesos y dimensiones para gobiernos autónomos descentralizados
- Talleres de capacitación (Movilidad, 2015)

1.7.15 Plan Estratégico

Es la planificación Estratégica utilizada por empresas o procesos sistemáticos que hacen factible el desarrollo y la implementación de planes capaces de alcanzar metas y cumplir objetivos.

Para la elaboración de un plan es necesario identificar el entorno es decir la situación actual y posteriormente detallar los puntos a continuación:

1.7.15.1 Visión estratégica

Es una representación del futuro deseado la misma que propone coordinar acciones que cumplan esta visión, considerando objetivos tangibles, ser realistas, tener en cuenta el propósito y adaptabilidad a los cambios cuando sean necesarios.

1.7.15.2 Objetivos estratégicos

Son los fines que se van a desarrollar en un tiempo determinado, mismos que deben ser: claros, coherentes, medibles y alcanzables.

1.7.15.3 Metas estratégicas

Es lo que se desea lograr al finalizar el plan estratégico, lo más importante para establecer una meta estratégica es responder las siguientes interrogantes: ¿Hacia dónde quieres ir? ¿qué pasos debes seguir? Y las metas que necesitas cumplir.

1.7.15.4 Estrategias y lineamientos de estrategias

Los lineamientos estratégicos son elementos de la estrategia organizacional, los cuales tienen como propósito alinear el comportamiento de todos los factores que intervienen en la organización enfocándolos en un mismo horizonte.

1.7.15.5 Gestión del plan

Es una propuesta detallada mediante actividades, que permiten gestionar el control, costes, calidad y otros aspectos de riesgo para que este se cumpla con éxito.

1.7.15.6 Vigencia del plan

Es el tiempo en el que se va a desarrollar las actividades planteadas hasta cumplir con todos los objetivos del plan.

1.7.15.7 Modelo de gestión

Se trata de involucrar al talento humano y ejecutivos dándoles a conocer las actividades y otorgando responsabilidades a cada uno de ellos para asegurar su participación y cumplimiento.

1.7.15.8 Sistema de seguimiento y evaluación

Es el control continuo del cumplimiento de las actividades a través de un FODA para evaluar el logro de los objetivos y metas planteadas.

1.7.16 Ventajas y desventajas de la planificación estratégica

Para Jessenia Chacha (2019, pág. 12), las principales ventajas y desventajas son las siguientes:

Ventajas:

- Delimita funciones, responsabilidades y regula los comportamientos del personal.
- Da las pautas de acción para realizar labores y tareas.
- Afirma claramente cuál es la razón de ser la empresa y hacia donde se quiere llegar.
- Ayuda a la organización a cumplir eficientemente sus objetivos.
- Sirve para que una organización conozca sus delimitaciones, además permite el conocimiento tanto interno como externo; aprovechar oportunidades y fortalezas y reducir amenazas y debilidades.

Desventajas:

- Su aplicación representa un gasto para las organizaciones.
- El proceso de planificación es extenso de realizar y aplicar en la empresa.
- No se tiene 100% la certeza de lo que pueda suceder en el futuro.
- En ocasiones las estrategias planteadas no reflejan los resultados esperados.
- Es difícil estimar y tener una aceptación clara de la filosofía de la organización; es decir cuál va a ser su misión, visión, objetivos estratégicos y valores institucionales.

1.7.17 Importancia de un plan estratégico

El Planeamiento Estratégico es un proceso dinámico lo suficientemente flexible para permitir y hasta forzar modificaciones en los planes, a fin de responder a las cambiantes circunstancias. Desde el punto de vista pedagógico el Planeamiento Estratégico es importante porque ofrece a las organizaciones las siguientes ventajas:

- Obliga a los ejecutivos a ver el planeamiento desde la macro perspectiva, señalando los objetivos centrales, de manera que nuestras acciones diarias nos acerquen cada vez más a las metas.
- Mantiene a la vez el enfoque en el futuro y el presente. Refuerza los principios adquiridos en la visión, misión y estrategias.
- Fomenta el planeamiento y la comunicación interdisciplinarias.
- Asigna prioridades en el destino de los recursos.

- Mejora el desempeño de la organización: Orienta de manera efectiva el rumbo de la organización facilitando la acción innovadora de dirección y liderazgo. Permite enfrentar los principales problemas de la organización: Enfrentar el cambio en el entorno y develar las oportunidades y las amenazas.
- El desarrollo de una planificación estratégica produce beneficios relacionados con la capacidad de realizar una gestión más eficiente, liberando recursos humanos y materiales, lo que redundaría en la eficiencia productiva y en una mejor calidad de vida y trabajo para todos los miembros. Ayuda a mejorar los niveles de productividad, conducentes al logro de la rentabilidad.
- Favorece a la Dirección y coordinación organizacional al unificar esfuerzos y expectativas colectivas.
- Optimiza los procesos en las Áreas al traducir los resultados en logros sinérgicos.
- Contribuye a la creación y redefinición de valores corporativos, que se traducen en: Trabajo en Equipo, compromiso con la organización, calidad en el servicio, desarrollo humano (personal y profesional), innovación y creatividad, comunicación, liderazgo, etc. (Tito, 2003)

1.7.18 Definición de Tránsito

El tránsito es el concepto que utilizamos en nuestra lengua para denominar a aquel movimiento y flujo de vehículos que circulan por una calle, una ruta, una autopista o cualquier otro tipo de camino, así como también del peatón, quien es el más vulnerable. (Ucha, 2015)

Sin lugar a dudas, el tránsito es una cuestión que experimentamos y está íntimamente vinculada a las movilizaciones que realizamos por la ciudad cuando las personas vamos a trabajar, a estudiar o a realizar cualquier otro tipo de actividad que implica transitar por las calles y vías de una ciudad.

1.7.19 Medidas de control del tránsito

Las medidas tienen el objetivo de reducir incidentes e impactos que se puedan ocasionar en el tránsito, puesto que están destinadas a la distribución y control de del tránsito. Los factores básicos que se deben considerar para la elección del tipo de control son:

- **Factores de Tránsito:** Estos se refieren a los volúmenes peatonales y a los volúmenes vehiculares por accesos y por canal, a su composición modal y a la variación horaria.
- **Factores Económicos:** En el análisis económico para seleccionar el tipo de control,

se deberá considerar el costo inicial del equipo, el costo de la instalación y los gastos de operación y mantenimiento, así como los beneficios y pérdidas económicas a conductores y peatones. También se tomará en cuenta los accidentes.

1.8 Fundamentación teórica

1.8.1 Seguridad vial

Es la prevención de accidentes de tránsito que tiene como objetivo proteger la vida de las personas. La seguridad vial está determinada por factores externos por las señales de tránsito respecto a los conductores, peatones e infraestructura. Estas señales actúan como guía en la vía pública. (Merino, 2008)

Tabla 1-1: Cuadro de vida útil de vehículos de transporte público y comercial

CUADRO DE VIDA UTIL PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO Y COMERCIAL			
Resolución No 082-DIR-2015-ANT/18-11-2015			
MODALIDAD DE TRANSPORTE	CLASE DE VEHICULO	TIPO DE VEHICULO	VIDA UTIL TOTAL
Taxis Convencionales	Automóvil	Sedan o Station Wagon y camionetas doble cabina (región amazónica e insular)	15 años
Taxis Ejecutivos	Automóvil	Sedan o Station Wagon y camionetas doble cabina 4x2 o 4x4 desde 2000cc (región amazónica e insular)	10 años
Carga Liviana	Camioneta	Cabina Simple	15 años
Transporte Mixto	Camioneta	Cabina Doble	15 años
Escolar e Institucional	Autobús	Bus, Minibus o Microbus	20 años
	Furgoneta	Furgoneta de Pasajeros	15 años
Intraprovincial	Autobús	Bus, Minibus o Bus tipo costa	20 años
Interprovincial	Autobús	Bus	20 años
		Bus tipo costa	20 años
		Minibus súper ejecutivo	10 años
Intercantonal (Urbano y Rural)	Autobús	Bus o Minibus	20 años
		Articulado o Biarticulado	25 años
Turismo	Utilitarios, automóvil o camioneta	Vehículo todo terreno, debe disponer de espacio mínimo de carga de 0,4 metros cúbicos, disponer de 4 o más puertas de acceso y mecanismos necesarios para este tipo de conducción	15 años

	Furgoneta, Van, Minivan	Furgoneta, Van, Minivan	15 años
	Autobús	Microbus	15 años
		Mínibus	15 años
		Bus	15 años
Alternativo Excepcional	Vehículo de Tres Ruedas	Tricimoto	6 años

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

1.8.2 Las terminales de transporte y transporte multimodal deben considerar los criterios de accesibilidad universal y diseño definidos en NTE INEN 2849-1 y las directrices de CPE INEN 21-

Tabla 2-1: Requisitos específicos de terminales, estaciones y paradas de transporte.

Modo de transporte									Norma
Terrestre				Acuático	Aéreo				
Vehicular		Ferroviario			Aeronáutico	Por cable			
Puntos de conexión	Paradas de buses	Estaciones	Terminales	Estaciones y terminales	Terminales (Puertos)	Terminales (Aeropuertos)	Estaciones	Terminales	
Ingresos y salidas al punto de conexión		De existir desniveles se deben salvar mediante rampas, escaleras, ascensores, plataformas elevadoras.						NTE INEN2245, NTE INEN2249, NTE INEN-ISO 21542	
		Debe contar con bordillos y pasamanos.						NTE INEN2244	
		De existir puertas deben ser accesibles.						NTE INEN2309	
		Deben tener elementos de control (por ejemplo, torniquetes, puertas giratorias, entre otros) que permitan el acceso a personas con discapacidad o movilidad reducida.						-----	
Circulaciones	Permitir la circulación peatonal en aceras	Eliminación de barreras u obstáculos.						NTE INEN2243	

Modo de transporte										
		Terrestre			Acuático	Aéreo			Norma	
		Vehicular		Ferroviario		Aeronáutico	Por cable			
Puntos de conexión	Paradas de buses	Estaciones	Terminales	Estaciones y terminales	Terminales (Puertos)	Terminales (Aeropuertos)	Estaciones	Terminales		
Infraestructura	Cubierta, cuando la acera tenga un ancho mínimo libre de paso de 1 200 mm	Debe estar delimitada y tener cubierta.	Su infraestructura debe cumplir con 5.1(Requisitos Generales NTE INEN 28491 y CPE INEN 21-1)							-----
	-----	-----	Toda terminal de acceso público debe contar con baterías sanitarias para personas con discapacidad o movilidad reducida permanente.	De existir área higiénico sanitaria, debe contar con baterías unitarias para personas con discapacidad o movilidad reducida permanente	Toda terminal de acceso público debe contar con baterías sanitarias para personas con discapacidad o movilidad reducida permanente			-----		
	-----	-----	El área de espera debe contar con un espacio para personas en silla de ruedas con su debida señalización		En las salas de pre - embarque se debe garantizar un espacio para personas con discapacidad o movilidad reducida, por cada 40 pasajeros y su ubicación debe permitir el transporte			-----		

Modo de transporte										
	Terrestre				Acuático	Aéreo			Norma	
	Vehicular			Ferroviario		Aeronáutico	Por cable			
Puntos de conexión	Paradas de buses	Estaciones	Terminales	Estaciones y terminales	Terminales (Puertos)	Terminales (Aeropuertos)	Estaciones	Terminales		
Mobiliario	Mobiliario de espera (asientos, bancas, apoyos isquiáticos), cuando la acera posea la banda de equipamiento.	Mobiliario de espera (asientos, bancas, apoyos isquiáticos)	Mobiliario de espera (asientos, bancas)							-----
	-----	Basureros								-----
	-----	Pasamanos Perimetrales	De existir Pasamanos							-----

Modo de transporte										
	Terrestre				Acuático	Aéreo			Norma	
	Vehicular			Ferroviario		Aeronáutico	Por cable			
Puntos de conexión	Paradas de buses	Estaciones	Terminales	Estaciones y terminales	Terminales (Puertos)	Terminales (Aeropuertos)	Estaciones	Terminales		
Rotulación y Señalización	Señalización podotáctil horizontal.	Señalización podotáctil horizontal en ingresos, circulación interna hacia servicios (por ejemplo: baterías sanitarias, información, entre otros), borde de andén y salida.								NTE INEN 2854, NTE INEN 2243
	Señalización vertical de fondo azul retro reflectivo, símbolo color azul retro reflectivo en fondo color blanco retro reflectivo, orla color blanca y letra color blanco; dimensiones de acuerdo con Anexo A.	Señalización general en accesos y circulaciones, franjas de advertencia visual en superficies transparentes o fachadas acristaladas.								NTE INEN 2850, NTE INEN 2239, NTE INEN 2240, NTE INEN 2242, NTE INEN-ISO 21542
	-----	Los ingresos o salidas deben ser señalizadas.								NTE INEN 2850, MTE INEN 004

Modo de transporte									
Terrestre					Acuático	Aéreo			Norma
Vehicular		Ferroviario				Aeronáutico	Por cable		
Puntos de conexión	Paradas de buses	Estaciones	Terminales	Estaciones y terminales	Terminales (Puertos)	Terminales (Aeropuertos)	Estaciones	Terminales	
	Nombre o código de la parada y puede contener el nombre de ruta o circuito, además, debe contar con información en sistema braille u otros formatos accesibles.	Debe contar con información de la ruta o circuito en forma visual y formatos accesibles (sistema braille, planos hápticos, pantallas audio visuales, bucles magnéticos, entre otros).						NTE INEN 2850,	NTE INEN 2854
Verificación	En puntos de conexión cerrados, ubicados en subsuelos u otra planta de la infraestructura, se deben asegurar las condiciones de ventilación natural o artificial con el fin de controlar y evitar la acumulación de gases tóxicos en el aire, según el cálculo técnico correspondiente de ser necesario.						-----		
Iluminación	Debe contar con iluminación natural y/o artificial que permita al usuario la percepción del entorno y el uso del espacio						-----		

Modo de transporte									
Puntos de conexión	Terrestre				Acuático	Aéreo			Norma
	Vehicular		Ferroviario			Aeronáutico	Por cable		
	Paradas de buses	Estaciones	Terminales	Estaciones y terminales	Terminales (Puertos)		Terminales (Aeropuertos)	Estaciones	
Requisitos específicos para personas con discapacidad o movilidad reducida	Un espacio delimitado en piso de 1800 mm x 1800 mm para silla de ruedas, coches de bebé, cuando la acera tenga un ancho mínimo de 2100 mm.	Se debe asignar una puerta preferencial de ingreso o salida al vehículo para personas con discapacidad o movilidad reducida, debidamente señalizada.		El prestador del servicio debe tener protocolos que brinden apoyo a personas con discapacidad y movilidad reducida.					NTE INEN 2850, NTE INEN 2239, NTE INEN 2240, NTE INEN 2241, NTE INEN 2242

Fuente: NTE-INEN-2292 Accesibilidad de personas al medio físico, -Terminales-Estaciones-y-Paradas-de-Transporte

1.9 Fundamentación legal

1.9.1 Constitución de la República Del Ecuador

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

Por otro lado, en lo que concierne a la Competencia Municipal, la misma Constitución señala:

Art 415.- El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vía. (Asamblea Nacional Constituyente, 2008)

Art. 264.- “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.

Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

1.9.2 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Art. 16.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal- troncales nacionales, en coordinación con los GAD'S y tendrá su

domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

El Art. 30.5 de la misma Ley de TTTSV, señala las competencias de los GADs en un número de 19, listadas desde la letra a hasta la letra s, pudiendo señalar entre las más importantes las siguientes:

b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los GADs Regionales.

d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón y en las parroquias rurales del cantón.

n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales e internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la proforma presupuestaria aprobada.

Art. 61.- Las terminales terrestres, puertos secos y estaciones de transferencia, se consideran servicios conexos de transporte terrestre, buscando centralizar en un solo lugar el embarque y desembarque de pasajeros y carga, en condiciones de seguridad. El funcionamiento y operación de los mismos, sean estos de propiedad de organismos o entidades públicas, gobiernos Autónomos Descentralizados o de particulares, están sometidos a las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos. Todos los vehículos de transporte público de pasajeros, que cuenten con el respectivo título habilitante otorgado por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por el organismo competente, deberán ingresar a los terminales terrestres de las respectivas ciudades, para tomar o dejar pasajeros. Nota: Artículo reformado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de marzo del

2011.

Art. 62.- La Comisión Nacional establecerá las normas generales de funcionamiento, operación y control de aquellas instalaciones, las que serán de uso obligatorio por parte de las empresas operadoras de los servicios de transporte habilitadas. En las ciudades donde no existan terminales terrestres, los Gobiernos Autónomos Descentralizados determinarán un lugar adecuado dentro de los centros urbanos para que los usuarios puedan subir o bajar de los vehículos de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros. Los denominados pasos laterales construidos en las diferentes ciudades serán usados obligatoriamente para el transporte de carga pesada. La Comisión Nacional en coordinación con los gobiernos seccionales, planificarán la construcción de terminales terrestres, garantizando a los usuarios la conexión con sistemas integrados de transporte urbano.

Art. 63.- Los terminales terrestres, estaciones de bus o similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y conectividad de bicicletas, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados exigirán como requisito obligatorio para otorgar permisos de construcción o remodelación, un lugar destinado para el estacionamiento de las bicicletas en el lugar más próximo a la entrada principal, en número suficiente y con bases metálicas para que puedan ser aseguradas con cadenas, en todo nuevo proyecto de edificación de edificios de uso público.

1.9.3 Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre

Art. 110.- Para los efectos del presente Reglamento se entenderá por ruta o línea de servicio de transporte público al trazado o conjunto de vías sobre las que se desplazan los vehículos para otorgar el servicio, atendidos por una misma operadora.

Art. 111.- Las variantes son derivaciones de la ruta cuya coincidencia y divergencia con ésta, así como, el número máximo de variantes por ruta, podrán ser fijadas por la Agencia Nacional de Tránsito, sus Unidades Administrativas, o por los GADs, según corresponda.

Art. 112.- La Agencia Nacional de Tránsito establecerá el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias para el servicio público de transporte terrestre de personas, para lo cual tomará en cuenta los informes técnicos elaborados por las Unidades Administrativas y por los GADs. Este Plan

Nacional será de conocimiento público.

Art. 114.- El uso de las rutas (líneas de servicios) y frecuencias está ligado al título habilitante otorgado a la operadora; el otorgamiento de rutas y frecuencias será fijado en el título habilitante sobre la base de un estudio técnico y económico, precautelando los intereses de los usuarios y operadores y promoviendo el desarrollo de todos y cada uno de los servicios de transporte terrestre de conformidad con lo establecido en las regulaciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito.

Art. 115.- En una misma ruta (línea de servicio) o variante se podrá autorizar a más de una operadora para la prestación del servicio de conformidad con los parámetros técnicos establecidos y precautelando la seguridad vial y de los pasajeros.

Art. 116.- La operadora podrá solicitar la modificación de la ruta, parte de la ruta y/o frecuencias en estos tramos. La forma y condiciones en que se materialicen estas modificaciones serán establecidas, posterior a un análisis técnico, mediante resolución, por la Agencia Nacional de Tránsito, sus Unidades Administrativas o por los GADs, en el ámbito de sus competencias, y requieren la suscripción de un título habilitante adicional.

Art. 117.- Los títulos habilitantes para la explotación de una ruta determinada serán otorgados, en todo el país, de conformidad con la planificación realizada por la Agencia Nacional de Tránsito, sus Unidades Administrativas, o los GADs según corresponda, respetando siempre el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias. Deberán incluirse en los títulos habilitantes la descripción detallada de los niveles de calidad en el servicio del transporte.

1.10 Hipótesis

1.10.1 General

El Plan Estratégico mejora la operacionalidad de las operadoras de transporte público intraprovincial de pasajeros en la Provincia de Chimborazo.

1.10.2 Específicas

- ¿Qué tan bien implementado está el sistema de Transporte Intercantonal en la provincia de Chimborazo?

- ¿Qué método y técnica se utiliza para el estudio de un plan estratégico? ¿Qué impacto tendrá el plan estratégico en las compañías de Transporte intraprovincial en la provincia de Chimborazo?

1.10.3 Idea a defender

Variable dependiente

Operacionalidad del Transporte Intraprovincial

Variable independiente

Compañías de Transporte

CAPÍTULO II

2. MARCO METODOLÓGICO

2.1. Modalidad

Documental: El análisis de información que resulta de documentos, libros, artículos, entre otros para fundamentar el estudio de semaforización.

De campo: La recopilación de información que se necesita para el desarrollo del proyecto serán reales.

2.1.1. Tipos

- **Exploratorio:** Se desarrollará una recopilación de información basándonos en la investigación científica.
- **Descriptivo:** Se describirá el problema y las causas del congestionamiento vehicular.
- **Correlacional:** Las variables dependerán una de la otra.
- **Proyectiva:** La investigación pretende analizar, determinar y proponer soluciones a la operabilidad del transporte intraprovincial e inconvenientes derivados del mismo.

2.1.2. Métodos, técnicas e instrumentos

2.1.2.1 Métodos

- **Científico:** seguirá sistemáticamente varias etapas para la obtención de resultados que se obtendrán por la observación medición, experimentación, formulación y análisis de la hipótesis
- **Inductivo:** Obtendremos conclusiones generales a través de la observación directa, registro y clasificación de los datos obtenidos
- **Deductivo:** Se obtendrán conclusiones basándose en datos históricos.

2.1.2.2. Técnicas

- **Observación directa:** Esta técnica permite constatar directamente el área en estudio y permite recolectar datos como flujo vehicular y el nivel de saturación de las intersecciones

en estudio.

- **Entrevistas:** La entrevista se dirige a las autoridades del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Alausí, del área de Transporte Terrestre, con el propósito de obtener información necesaria para el proyecto.

2.1.2.3. Instrumentos

Los instrumentos utilizados como sustento para las técnicas indicadas son:

- Encuestas: Una lista de preguntas cerradas dirigidas a los usuarios para determinar la calidad del servicio y operabilidad del sistema representado en el *Anexo 1*.
- Guía de Entrevista: Se diseña una guía de entrevista con cuatro preguntas abiertas, el modelo de la guía se adjunta en el *Anexo 2*.

2.1.3. Operadoras de transporte habilitadas

Tabla 1-2: Operadoras de transporte habilitadas

Orden	Operadoras	Contrato
1	Cooperativa De Transporte 2 De octubre	002-2017 27/12/2017
2	Cooperativa De Transportes Licto	004-2017 27/12/2017
3	Cooperativa De Transportes San Andrés	010-2017 28/12/2017
4	Cooperativa De Trasportes El Cóndor	013-2017 29/12/2017
5	Cooperativa De Transportes Intraprovincial De Pasajeros Alianza San Juan	003-2017 27/12/2017
6	Cooperativa De Transportes Santiago De Quimiag	015-2017 29/12/2017
7	Cooperativa De Transporte Intraprovincial De Pasajeros En Buses San Antonio De Bayushig	001-2017 27/12/2017
8	Cooperativa De Transportes Intraprovincial De Pasajeros En Buses San Isidro Labrador	006-2017 28/12/2017
9	Cooperativa De Transporte Alianza Llin Llin	001-2018 15/01/2018
10	Compañía De Transportes San Miguel De Pungalá	008-2017 28/12/2017
11	En Buses De Pasajeros Campesinos Unidos	003-2018 26/02/2018
12	Cooperativa De Transportes Intraprovincial Zula Ozogoche	007-2017 28/12/2017
13	Compañía De Transporte De Pasajeros Línea Gris Comlingris	014-2017 29/12/2017

	S.A.	
14	Compañía De Transporte Citransturis S.A.	011-2017 29/12/2017
15	Cooperativa De Transporte Intraprovincial De Pasajeros Rey Cacha	005-2017 28/12/2017
16	Transportes Penipe Penipetrans S.A.	009-2017 28/12/2017
17	Transportes Mushuc Yuyay S.A.	002-2018 04/01/2018
18	Cooperativa De Transporte Interprovincial De Pasajeros En Buses Chambo	012-2017 29/12/2017

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

2.1.4. Rutas y frecuencias

Tabla 2-2: Rutas y frecuencias

Ruta	Frecuencia
San Juan-Riobamba	18
Riobamba-San Juan	18
Licto-Riobamba	33
Riobamba-Licto	33
Guagñag-Riobamba	1
Riobamba- Guagñag	1
Pompeya-Riobamba	3
Riobamba- Pompeya	3
Licto-Pompeya-Ceceles-Guamote	1
Guamote-Ceceles-Pompeya-Licto	1
Ceceles-Licto-Riobamba	3
Riobamba-Licto-Ceceles	3
Licto-San Nicolas-Riobamba	2
Riobamba-San Nicolas-Licto	2
San Andres-Riobamba	32
Riobamba-San Andres	26
Las Minas-Riobamba	12
Riobamba-Las Minas	12
La Josefina-Riobamba	2
Riobamba-La Josefina	1
Tagualag-Riobamba	2
Riobamba-Tagualag	2
Santa Rosa De Chuquipogio-Riobamba	3
Riobamba-Santa Rosa De Chuquipogio	2
Balsayan-Riobamba	1
Riobamba-Balsayan	1

Riobamba-El Quinual	1
El Quinual-Riobamba	2
Calshi San Francisco-Riobamba	2
Riobamba-Calshi San Francisco	1
Riobamba-Balsayan-Guano	2
Guano-Balsayan-Riobamba	2
Silveria-Pulingui-Riobamba	26
Riobamba-Pulingui-Silveria	22
Batzacon-Riobamba	3
Riobamba- Batzacon	3
Sanjapamba-Riobamba	2
Riobamba-Sanjapamba	2
Uchanchi-Riobamba	4
Riobamba-Uchanchi	4
Tambohuasha-Riobamba	1
Riobamba-Tambohuasha	1
Santa Lucia-Riobamba	4
Riobamba-Santa Lucia	3
San Rafael-Santa Lucia-Silveria-Poguo-Sanjapamba-4 Esquinas-Pulingui-Tunsalao-Laturun-Batzacon-Sigsipamba-Riobamba	40
Riobamba-Sigsipamba-Batzacon-Laturun-Tunsalao-Pulingui-4 Esquinas-Sanjapamba-Silveria-Poguo-Santa Lucia-San Rafael	39
Pulingui-Pulingui San Pablo-Condor Mirador	1
Condor Mirador-Pulingui San Pablo-Pulingui	1
Pulingui-Guamote	1
Guamote -Pulingui	1
Pulingui-Alausí	1
Pulingui-Alausí	1
Alausí-Pulingui	1
Alausí-Pulingui	1
Pulingui-Cumandá	1
Pulingui-Cumandá	1
Cumandá-Pulingui	1
Cumandá-Pulingui	1
Santa Lucia-Escuela San Andres	1
Escuela San Andres-Santa Lucia	1
La Silveria-Escuela San Andres	1
Escuela San Andres-La Silveria	1
San Rafael-Escuela San Andres	1
Escuela San Andres- San Rafael	1
La Calera-Riobamba	18
Riobamba-La Calera	18
Riobamba-Gallo Rumi	1

Gallo Rumi-Riobamba	1
Calpa Centro-Llinllin-Columbe-Riobamba	3
Riobamba-Columbe- Llinllin-Calpa Centro	3
San Guisel Alto-Llin Llin-Columbe-Riobamba	3
Riobamba-Columbe- Llin Llin-San Guisel Alto	3
Llin Llin-Columbe-Riobamba	4
Riobamba-Columbe- Llin	4
Llin Llin-Gahuijon Alto-Mancheno-Riobamba	4
Riobamba-Mancheno-Gahuijon Alto-Llin Llin	4
Riobamba-Trigoloma-Cañi	2
Cañi-Trigoloma-Riobamba	2
Riobamba-Malpote- Llimbe	1
Llimbe-Malpote-Riobamba	1
Riobamba-Trigoloma-Tambillo Alto	1
Tambillo Alto-Trigoloma-Riobamba	1
San Bartolo Alto-Secao-Riobamba	2
Riobamba-Secao-San Bartolo Alto	2
Riobamba-Alausí	1
Alausí-Riobamba	1
Riobamba-Pallatanga	1
Pallatanga-Riobamba	1
Calpa Centro-Rodeopamba-Cajabamba	2
Cajabamba -Rodeopamba-Calpa Centro	2
San Guisel Alto-Llinllin-Cajabamba	1
Cajabamba -Llinllin-San Guisel Alto	1
Llinllin-Gahuijon Alto-Cajabamba	1
Cajabamba -Llinllin-Gahuijon Alto	1
Miraflores Cochabamba-Cajabamba	1
Cajabamba -Miraflores Cochabamba	1
Riobamba-La Isla	1
La Isla-Riobamba	1
Alao-Riobamba	11
Riobamba-Alao	11
Eten-Riobamba	1
Riobamba-Eten	1
Eten-Anguiñay-Riobamba	1
Riobamba-Anguiñay-Eten	1
Eten-Daldal-Riobamba	1
Riobamba-Dalda-Eten	1
Riobamba-Salpi	4
Salpi-Riobamba	4
Anguiñay-Riobamba	1
Riobamba-Anguiñay	1

Alao-Guamote	1
Guamote-Alao	1
La Calera-Riobamba	18
Riobamba-La Calera	18
Riobamba-Gallo Rumi	1
Gallo Rumi-Riobamba	1
Totoras-Riobamba	3
Riobamba-Totoras	3
Totoras-Guamote	2
Guamote-Totoras	2
Totoras- Alausí	1
Alausí -Totoras	1
Pucatotoras-Riobamba	1
Riobamba-Pucatotoras	1
Jubal-Riobamba	1
Riobamba-Jubal	1
Pachamama Chico-Riobamba	2
Riobamba-Pachamama Chico	2
Santa Rosa De Chicho-Riobamba	1
Riobamba-Santa Rosa De Chicho	1
Totoras-Riobamba	5
Riobamba-Totoras	5
Pachamama Chico -Alausí	4
Alausí-Pachamama Chico	4
Cobshe -Alausí	1
Alausí-Cobshe	1
Totoras-Alausí	1
Alausí-Totoras	1
Jubal-Guamote	1
Guamote-Jubal	1
Pucatotoras-Guamote	2
Guamote-Pucatotoras	2
Pachamama Chico-Guamote	4
Guamote-Pachamama Chico	4
Totoras-Guamote	4
Guamote- Totoras	4
Santa Rosa-Guamote	1
Guamote-Santa Rosa	1
Ozogoche Alto-Guamote	1
Guamote-Ozogoche Alto	1
Achupallas-Alausí-Riobamba	2
Alausí-Riobamba-Achupallas	2
Alausí-Multitud-Cumandá	2

Cumandá-Multitud-Alausí	2
Guamote -Alausí	7
Alausí-Guamote	7
Santa Rosa De Mayorazgo -Guamote-Riobamba	2
Riobamba-Guamote - Santa Rosa De Mayorazgo	2
Llactapamba-Guamote-Riobamba	2
Riobamba-Guamote-Llactapamba	2
Concepción-Guamote-Riobamba	1
Riobamba-Guamote-Concepción	1
Jatumpamba-Guamote-Riobamba	1
Riobamba-Guamote-Jatumpamba	1
Palacio San Carlos-Guamote-Riobamba	2
Riobamba-Guamote-Palacio San Carlos	2
Los Atapos-Guamote-Riobamba	2
Riobamba-Guamote-Los Atapos	2
Chauzan San Alfonso-Guamote-Riobamba	1
Riobamba-Guamote - Chauzan San Alfonso	1
Chismaute-Guamote – Riobamba	1
Riobamba-Guamote – Chismaute	1
Chacaza San Miguel-Guamote – Riobamba	2
Riobamba-Guamote - Chacaza San Miguel	2
Guantug-Guamote – Riobamba	1
Riobamba-Guamote – Guantug	1
Bishud-Guamote – Riobamba	1
Riobamba-Guamote – Bishud	1
Yacupamba -Guamote – Riobamba	3
Riobamba-Guamote – Yacupamba	3
Maguazo-Guamote – Riobamba	1
Riobamba-Guamote – Maguazo	1
San Juan De Tipin-Guamote – Riobamba	1
Riobamba-Guamote - San Juan De Tipin	1
Galtes -Guamote – Riobamba	2
Riobamba-Guamote – Galtes	2
Santa Anita-Guamote – Alausí	1
Alausí-Guamote - Santa Anita	1
Mercedes Cadena-Guamote – Alausí	1
Alausí-Guamote - Mercedes Cadena	1
San Carlos De Tipin-Guamote – Alausí	1
Alausí-Guamote - San Carlos De Tipin	1
Riobamba-Guamote - San Vicente De Nanzag	1
Los Sablogs-Guamote – Riobamba	1
Riobamba-Guamote - Los Sablogs	1
Pull Grande-Guamote – Riobamba	2

Riobamba-Guamote - Pull Grande	2
Santa Anita De Mancero-Guamote – Riobamba	1
Riobamba-Guamote - Santa Anita De Mancero	1
Sacahuan -Guamote – Riobamba	1
Riobamba-Guamote – Sacahuan	1
Riobamba-Chambo	9
Chambo-Riobamba	9
Riobamba- Chambo - Ulpan - Ainche - Aguas Termales	3
Aguas Termales-Ainche - Ulpan - Chambo – Riobamba	3
San Francisco-Guayllabamba - Chambo – Riobamba	3
Riobamba -Chambo - Guayllabamba-San Francisco	3
Riobamba -Chambo - Catequilla - La Pampa - Titaycun – Guaructuz	3
Guaructuz -Titaycun - La Pampa - Catequilla - Chambo – Riobamba	3
Chambo-Guayllabamba - San Francisco	2
San Francisco-Guayllabamba – Chambo	2
Chambo-Airon - Llucud – Puculpala	3
Puculpala- Llucud - Airon – Chambo	3
Chacan Loma Quera-Cacha Chuyug-Riobamba	11
Riobamba-Cacha-Chuyug-Quera Chacan Loma	10
Cruzada Hualquiz-Amula-San Juan De Pallo-Riobamba	2
Riobamba-San Juan De Pallo-Amula-Cruzada Hualquiz	2
Riobamba-Penipe	24
Penipe- Riobamba	24
Riobamba-Penipe - Bayushig - Calshi	26
Calshi-Bayushig - Penipe - Riobamba	26
Riobamba-Penipe - Shamanga	1
Shamanga-Penipe - Riobamba	1
Riobamba-Penipe - El Manzano	13
El Manzano-Penipe - Riobamba	13
Riobamba-Penipe - Utuñag	4
Utuñag-Penipe - Riobamba	4
Riobamba-Pachanillay - El Manzano	1
El Manzano- Pachanillay - Riobamba	1
Riobamba-Penipe - Pachanillay	1
Pachanillay-Penipe - Riobamba	1
Riobamba-La Candelaria	3
La Candelaria-Riobamba	3
Riobamba-Nabuzo	2
Nabuzo-Riobamba	2
Chingazo Alto-Riobamba	4
Riobamba-Chingazo Alto	4
Riobamba-Chingazo Alto - Riobamba	10
Riobamba-Rio Blanco	1

Rio Blanco-Riobamba	1
Riobamba-La Pampa	1
La Pampa-Riobamba	1
Penipe-Cumanda	1
Cumanda-Penipe	1
Penipe-Jalubi	1
Jalubi-Penipe	1
Riobamba-Magdalena - La Unión- Carrizales - Chingazo	5
Chingazo-Carrizales - La Unión - Magdalena - Riobamba	5
Riobamba-Penipe - Puela - Bilbao	3
Bilbao-Puela - Penipe - Riobamba	3
El Socorro-El Porlon - Riobamba	4
Riobamba-El Porlon - El Socorro	4
Chingazo-Guano - Guamote	1
Guamote-Guano - Chingazo	1
Riobamba-Penipe	4
Penipe-Riobamba	4
Chambo-Riobamba	85
Riobamba-Chambo	71
Riobamba-Daldal	3
Daldal -Riobamba	3
Riobamba-Guayllabamba	6
Guayllabamba-Riobamba	6
Riobamba-El Rosario	1
El Rosario-Riobamba	1
Riobamba-Titaycun	1
Titaycun-Riobamba	1
Riobamba-Ulpan	1
Ulpan-Riobamba	1
Riobamba-Ainche	1
Ainche-Riobamba	1
Riobamba-Puculpala	1
Puculpala-Riobamba	1
Riobamba-Llucud	1
Llucud-Riobamba	1
San Francisco-Riobamba	9
Riobamba-San Francisco	9
San Francisco-Riobamba	1
Riobamba-San Francisco	1
Riobamba-Quimiag	23
Quimiag-Riobamba	23
Riobamba-Balcashi	5
Balcashi-Riobamba	5

Guazazo-Riobamba	2
Riobamba-Guazazo	2
Chazo-Riobamba	3
Riobamba-Chazo	3
Quimiag-Riobamba	11
Riobamba-Quimiag	11
Riobamba-Balcashi	17
Balcashi-Riobamba	20
Guazazo-Riobamba	5
Riobamba-Guazazo	4
Chazo-Riobamba	4
Riobamba-Chazo	4
Chañag-Riobamba	7
Riobamba- Chañag	2
Verdepamba-Riobamba	2
Riobamba-Verdepamba	1
Quimiag-Riobamba	26
Riobamba-Quimiag	24
Riobamba -Balcashi	4
Balcashi-Riobamba	6
Guazazo-Riobamba	2
Riobamba -Guazazo	2
Chazo-Riobamba	3
Riobamba -Chazo	3
Chazo-Penipe	1
Penipe-Chazo	1
Cubijies-Riobamba	6
Riobamba -Cubijies	6
El Toldo-Riobamba	2
Riobamba -El Toldo	2
El Socorro-Riobamba	5
Riobamba -El Socorro	5
Riobamba -San Clemente	3
San Clemente-Riobamba	3
Riobamba -Chazo	2
Chazo-Riobamba	2
Riobamba-Penipe - Bayushig - Calshi	26
Calshi-Bayushig - Penipe - Riobamba	26
Riobamba -Penipe - Shamanga	1
Shamanga-Penipe - Riobamba	1
Riobamba-Penipe - El Manzano	13
El Manzano-Penipe - Riobamba	13
Riobamba -Penipe - Utuñag	4

Utñaag-Penipe - Riobamba	4
Riobamba -Pachanillay - El Manzano	1
El Manzano-Pachanillay - Riobamba	1
Riobamba -Penipe - Pachanillay	1
Pachanillay-Penipe - Riobamba	1
Riobamba -La Candelaria	3
La Candelaria-Riobamba	3
Riobamba -Nabuzo	2
Nabuzo-Riobamba	2
Chingazo Alto-Riobamba	4
Riobamba -Chingazo Alto	4
Riobamba -Chingazo Alto - Riobamba	10
Riobamba -Rio Blanco	1
Rio Blanco-Riobamba	1
Riobamba -La Pampa	1
La Pampa-Riobamba	1
Penipe-Cumanda	1
Cumanda-Penipe	1
Penipe-Jalubi	1
Jalubi-Penipe	1
Riobamba-Magdalena - La Unión- Carrizales - Chingazo	5
Chingazo-Carrizales - La Unión - Magdalena - Riobamba	5
Riobamba -Penipe - Puela - Bilbao	3
Bilbao-Puela - Penipe - Riobamba	3
El Socorro -El Porlon - Riobamba	4
Riobamba -El Porlon - El Socorro	4
Chingazo-Guano - Guamote	1
Guamote-Guano - Chingazo	1
Riobamba -Penipe	4
Penipe-Riobamba	4
Riobamba -Calshi-Riobamba	1
Riobamba-Calshi	1
Riobamba-Gabiñay	1
Riobamba-Gabiñay-Riobamba	2
Gabiñay-Riobamba	1
Riobamba-Chingazo-Riobamba	1
Riobamba-Shamanga-Riobamba	2
Riobamba-Penipe-El Guzo-El Altar-Matus	3
Matus-El Altar- El Gozo-Penipe-Riobamba	3
Releche-Candelaria-Penipe-Riobamba	1
Riobamba-Penipe-Candelaria-Releche	1
La Pampa-Riobamba	1
San Isidro-Riobamba	22

Riobamba-San Isidro	23
Pulug-Riobamba	1
Riobamba-Pulug	1
Chocavi-Riobamba	7
Riobamba-Chocavi	7
San Isidro-Chocavi	1
Chocavi -San Isidro	1
Tutupala-Riobamba	2
Riobamba-Tutupala	3
Riobamba-Pallatanga	3
Pallatanga-Riobamba	3
Pallatanga-Cumanda-La Isla	2
La Isla-Cumanda-Pallatanga	2
Cumanda-La Isla	5
Pallatanga -Cumanda	9
Cumanda-Pallatanga-Cumanda	9

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito.

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

CAPÍTULO III

3. MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

3.1. Resultados

3.1.1. Población y muestra

Tabla 1-3: Población y Muestra

	Cantón	Pob. (2010)	Pob. (2020)
	Alausí	46.003	45.054
	Chambo	12.349	13.378
	Chunchi	13.244	12.795
	Colta	46.963	44.838
	Cumandá	13.305	17.963
	Guamote	46.640	58.291
	Guano	44.518	48.395
	Pallatanga	12.024	12.277
	Penipe	7,029	6.955
	Riobamba	234.170	264.048

Fuente: INEC 2010 (proyección de la población según cantones 2010 – 2020)











Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

$$P = P_0(1 + r)^t$$

En donde:

- P: Proyección futura
- Po: Población actual
- i: Tasa de crecimiento poblacional anual
- n: Años a proyectarse

Tabla 2-3: Población aproximada

	Cantón	Pob. (2010)	Pob. (2020)	Crecimiento	Crecimiento	Pob. (2021)
	Alausí	46.003	45.054	-949	-0,02%	44.105
	Chambo	12.349	13.378	1.029	0,08%	14.407
	Chunchi	13.244	12.795	-449	-0,03%	12.346
	Colta	46.963	44.838	-2.125	-0,05%	42.713
	Cumandá	13.305	17.963	4.658	0,35%	22.621
	Guamote	46.640	58.291	11.651	0,25%	69.942
	Guano	44.518	48.395	3.877	0,09%	52.272
	Pallatanga	12.024	12.277	253	0,02%	12.530
	Penipe	7.029	6.955	-74	-0,01%	6.881
	Riobamba	234.170	264.048	29.878	0,13%	293.926
	Total:	476.245	523.994	47.749	0,10%	571.743

Fuente: García, E; Quevedo, L. 2022

3.1.2. Muestra

Para el cálculo de la muestra se utilizó la fórmula definida según la Agencia Nacional de Tránsito en su última actualización:

$$n^2 * p * q * N$$

$$n = \frac{Z^2 * p * q * N}{Z^2 * (N - 1) + (Z^2 * p * q)}$$

En donde:

- Z= nivel de confianza
- p= probabilidad a favor
- q= probabilidad en contra
- N= población o universo
- e= error muestral

$$n = \frac{Z^2 * p * q * N}{Z^2 * (N - 1) + (Z^2 * p * q)}$$

$$n = \frac{(1.96)^2 * 0.5 * 0.5 * (549102)}{(0.05)^2 * (549102 - 1) + ((1.96)^2 * 0.5 * 0.5)}$$

$$n = 385$$

La muestra es de 385 personas a encuestar que pertenecen a la población de la provincia de Chimborazo.

3.2. Resultados encuestas origen destino

PREGUNTA 1: El Rango de edad esta entre los:

Tabla 3-3: Edad

EDAD	
OPCIONES	RESPUESTAS
18 A 25 Años	225
26 A 35 Años	35
36 A 46 Años	100
46 O Más Años	25
TOTAL	385

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

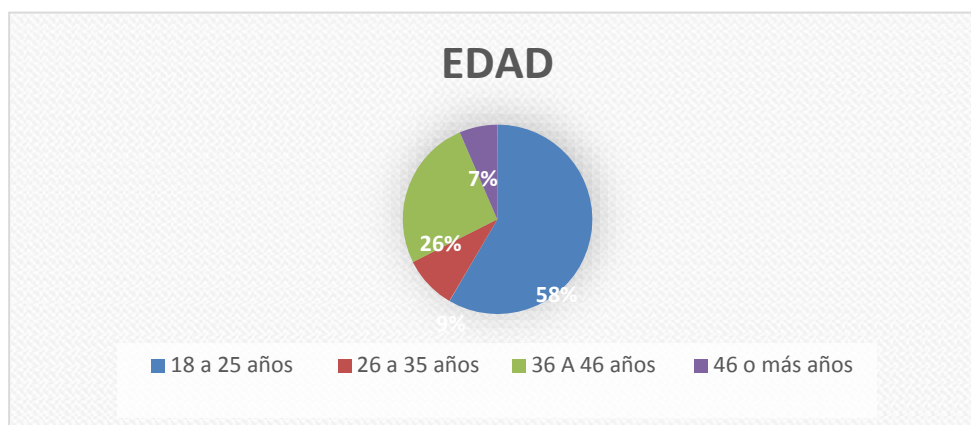


Gráfico 1-3: Edad

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Análisis: Según el muestreo realizado a 385 personas en la Provincia de Chimborazo, se ha logrado identificar que las personas que utilizan el transporte público Intraprovincial corresponde al 58% a rango entre 18 a 25 años, el 9% de 26 a 35 años, 26% de 36 a 46 años y finalmente el 7% corresponde a personas de la tercera edad.

Interpretación: Después de haber analizado los datos se puede evidenciar que el transporte público intraprovincial tiene un 58% de usuarios que pertenecen a un rango de edad de 18 a 25 años cabe mencionar que son los que más utilizan el servicio en la actualidad considerando la pandemia de Covid -19 por la que atraviesa el país mismo que afectado al aforo de usuarios en las unidades de transporte. Posteriormente es seguido de 26% al que le corresponde edades de 36 a 46 años y en porcentajes menores de 26, 35 y mayores de 46 de edad.

PREGUNTA 2: Género

Tabla 4-3: Género

GENERO	
OPCIONES	RESPUESTAS
MASCULINO	167
FEMENINO	218
TOTAL	385

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

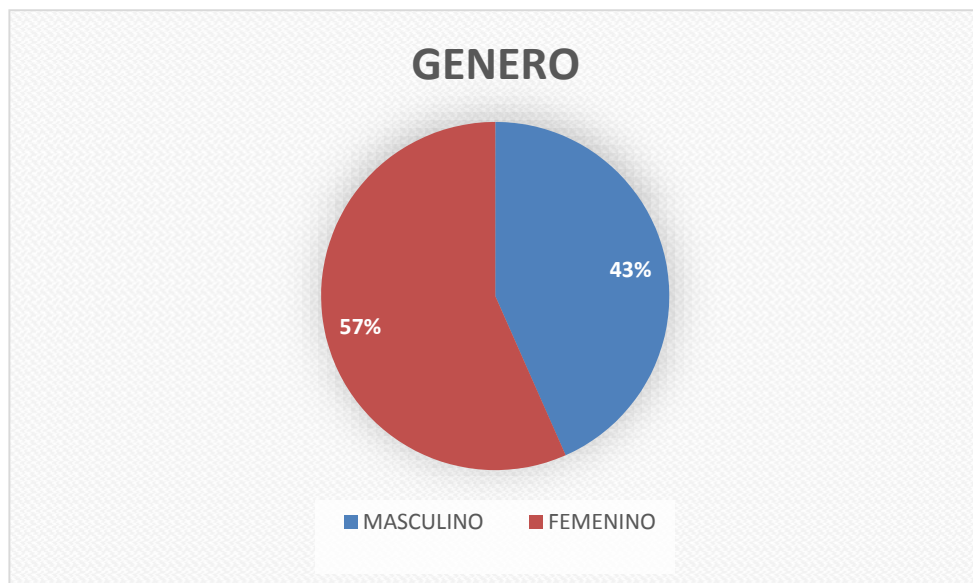


Gráfico 2-3: Género

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Análisis: Según el muestreo realizado a 385 personas en la Provincia de Chimborazo, se ha logrado identificar que el 57% de los encuestados pertenecen al género femenino mientras que el 43% restante corresponden al género masculino.

Interpretación: En la provincia de Chimborazo, el transporte intraprovincial es usado un 57 % por mujeres y el 43 % hombres que trasladan de un cantón a otro.

PREGUNTA 3: ¿Desde Qué Cantón Se Está Trasladando?

Tabla 5-3: Cantón Origen

Cantón Origen	
Opciones	Respuestas
Alausí	40
Chambo	11
Chunchi	13
Colta	32
Cumanda	11
Guamote	29
Guano	35
Pallatanga	12
Penipe	9
Riobamba	193
Total	385

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

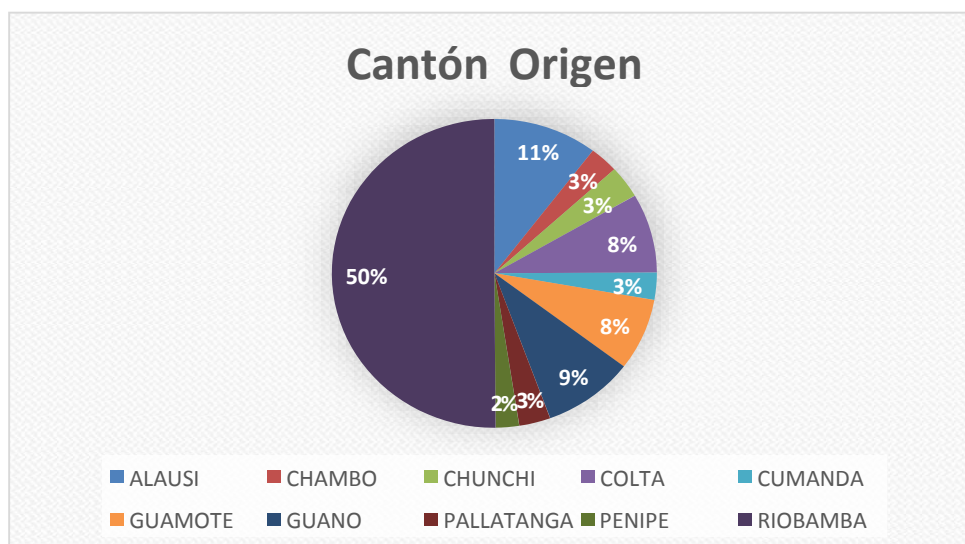


Gráfico 3-3: Cantón Origen

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Análisis: Según el muestreo realizado a 385 personas en la Provincia de Chimborazo se ha identificado que pertenecen :50% cantón Riobamba, 11% corresponde al cantón Alausí, 3% al cantón Chambo, 3% cantón Chunchi, 8% cantón Colta, 3% cantón Cumanda, 8% cantón Guamote, 9% cantón Guano, 3% cantón Pallatanga, 2% Penipe.

Interpretación: Se puede evidenciar que los viajes de origen hacia otros cantones se generan con mayor frecuencia desde la ciudad de Riobamba con un 50 %, seguido de Alausí con el 11%, Guamote el 9 %, Chambo, Chunchi, Cumanda y Pallatanga el 3%, Penipe 2%, Guano 9%, finalmente el cantón Colta con el 8%, cabe recalcar que los datos recolectados están relacionados al número de habitantes de cada cantón.

PREGUNTA 4: ¿Utilizaría en otra ocasión el transporte Inter cantonal dentro de la provincia?

Tabla 6-3: Volvería a usar el transporte

Volvería a usar el Transporte	
OPCIONES	RESPUESTAS
Si	326
No	59
TOTAL	385

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

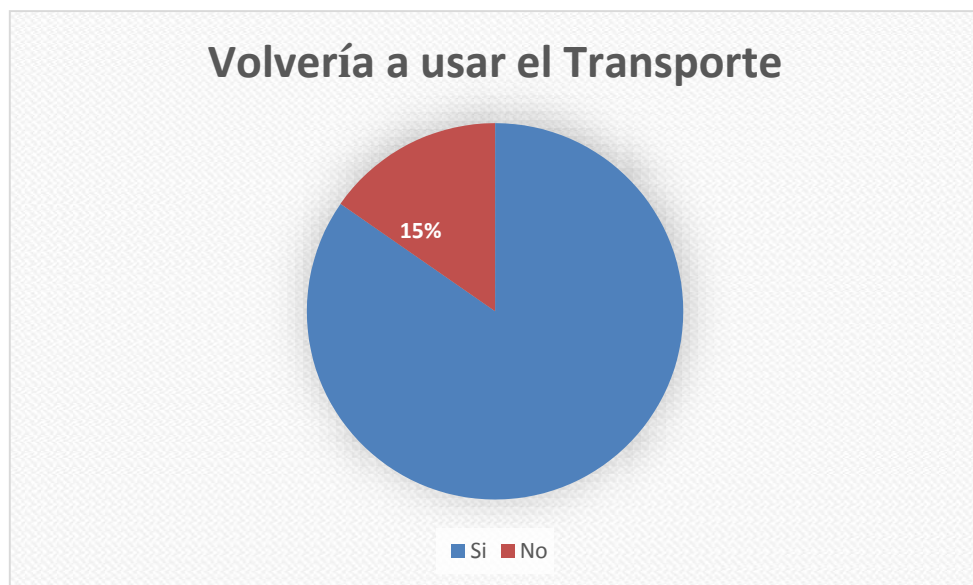


Gráfico 4-3: Volvería a usar el transporte

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Análisis: Según el muestreo realizado a 385 personas en la Provincia de Chimborazo, se ha recabado que el 85% de los usuarios está dispuesto a utilizar las unidades de transporte mientras que el 15% restante no está de acuerdo en volver a usar este servicio.

Interpretación: Se puede evidenciar que los usuarios del transporte intraprovincial tiene una aceptación del 85 % al uso de las unidades que se encuentran a disposición en las paradas y terminales de la provincia de Chimborazo mientras que el 15% no se encuentra predisposto a utilizar este servicio nuevamente.

PREGUNTA 5: ¿Considera Usted que las operadoras de Transporte Público intraprovincial ofertan un servicio de calidad es decir se siente seguro en sus viajes, cumplen con los horarios establecidos?

Tabla 7-3: Satisfecho con la calidad

Satisfecho con la calidad	
OPCIONES	RESPUESTAS
Si	197
No	188
TOTAL	385

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022



Gráfico 5-3: Satisfecho con la calidad

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Análisis: Según el muestreo realizado a 385 personas en la Provincia de Chimborazo, se ha recabado que el 51% de los encuestados se encuentra satisfecho con la calidad de servicio que brinda las unidades de transporte intraprovincial mientras que el 49 % lo encuentra insuficiente.

Interpretación: Se ha podido evidenciar que los usuarios del transporte intraprovincial en su gran mayoría está de acuerdo con la calidad brindada por las unidades de transporte que se encuentran en circulación pero un 41% de los usuarios califica la calidad como insuficiente debido a la inseguridad e impuntualidad de las operadoras en sus viajes, al tener rangos cercanos en aceptación y rechazo es recomendable aplicar mejoras al servicio que brindan estas operadoras de transporte para que sea posible incrementar el rango de aceptación.

PREGUNTA 6: ¿Está de acuerdo con el valor del pasaje que se cobra por cubrir la ruta actual?

Tabla 8-3: Precio de pasaje

Precio Del Pasaje	
Opciones	Respuestas
De Acuerdo	233
Ni De Acuerdo Ni En Desacuerdo	48
Desacuerdo	104
Total	385

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

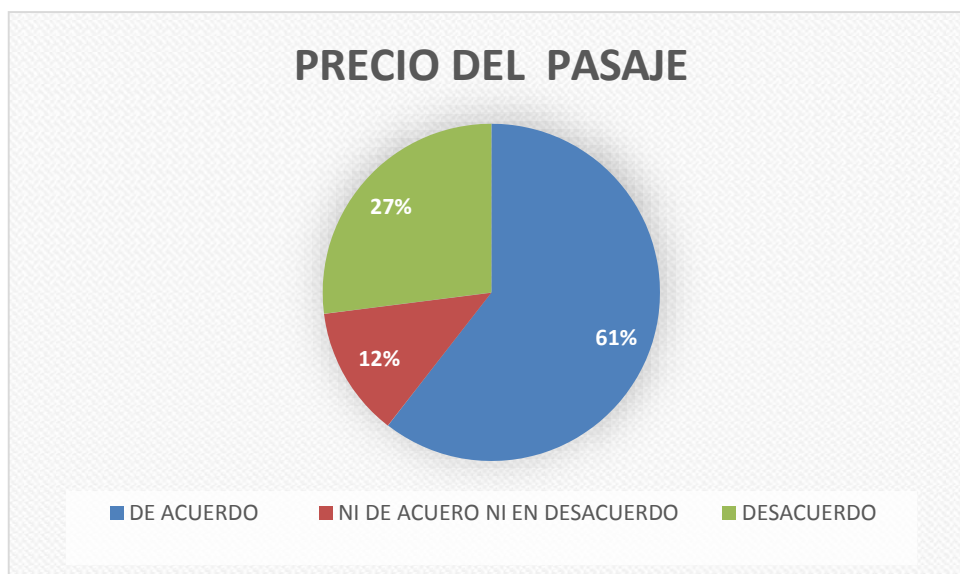


Gráfico 6-3: Precio de pasaje

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Análisis: Según el muestreo realizado a 385 personas en la Provincia de Chimborazo, se ha recabado que el 61% de los usuarios está de acuerdo en cancelar la tarifa de transporte ya existente mientras que el 27% de la población se encuentra en desacuerdo y el 12% restante indecisa.

Interpretación: Se ha podido evidenciar que la tarifa del transporte intraprovincial es aceptado por la población puesto que el 61% está de acuerdo en cancelar la tarifa establecida debido a que se adapta a la calidad que brinda el servicio actualmente, mientras tanto el 27% de los encuestados demuestran su inconformidad y requieren que se modifique la tarifa de transporte, el 12% restante de los usuarios se encuentran indecisos ante la calidad del servicio y recursos que se utilizan para movilizar las unidades.

PREGUNTA 7: ¿Qué es lo que más importante que debería ofrecer una operadora de transporte?

Tabla 9-3: Importancia en el servicio

Importancia En El Servicio	
Opciones	Respuestas
Costo	19
Accesibilidad	16
Calidad	95
Rapidez	28
Seguridad	227
Total	385

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

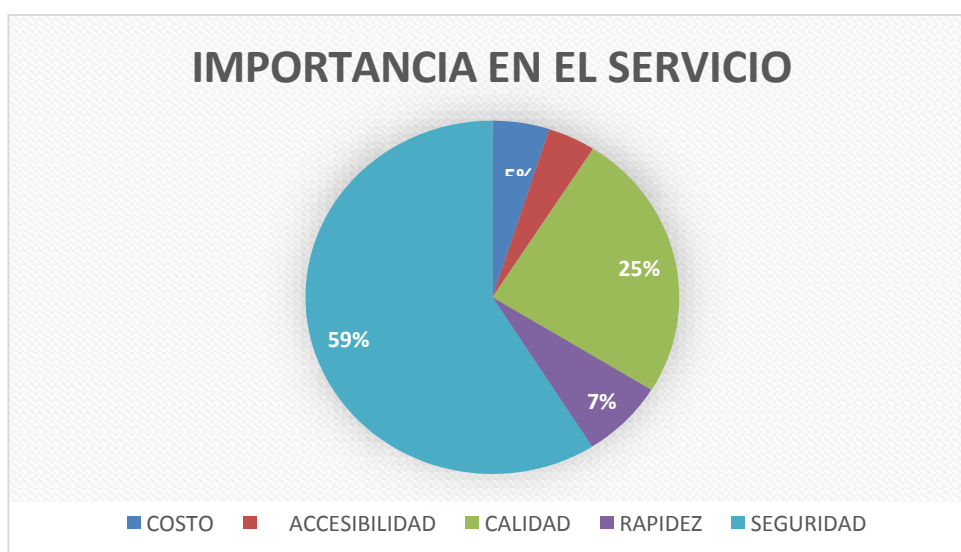


Gráfico 7-3: Importancia de servicio

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Análisis: Según el muestreo realizado a 385 personas en la Provincia de Chimborazo, se ha recabado que el 59% de los usuarios considera importante la seguridad, el 7% la rapidez, 25% la calidad de servicio, el 4% la accesibilidad y el 5% restante el costo.

Interpretación: Se ha podido observar que en el transporte público intraprovincial es de suma importancia para los usuarios la seguridad ya que esta lidera con un 59% debido al incremento de inseguridad en el País en la actualidad, mientras que el 25% opina que la calidad del servicio debe ser fundamental para mantener a los usuarios satisfechos, seguido por el rapidez que uno de los factores que pocas veces se lo puede cumplir debido a que las operadoras marcan retrasos y demoras en la espera de pasajeros y recolección de los mismos en el transcurso de la ruta, el 4% la accesibilidad como un factor que se necesita en las unidades de transporte para mejorar la movilidad de las personas con capacidades especiales y el 5% restante el costo.

PREGUNTA 8: ¿Considera adecuadas las instalaciones en las cuales aborda la unidad?

Tabla 10-3: Unidades en buen estado

Unidades en buen estado	
Opciones	Respuestas
Adecuado	84
Parcialmente adecuado	199
La calidad no está a la altura de las circunstancias	58
No es adecuada	44
Total	385

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

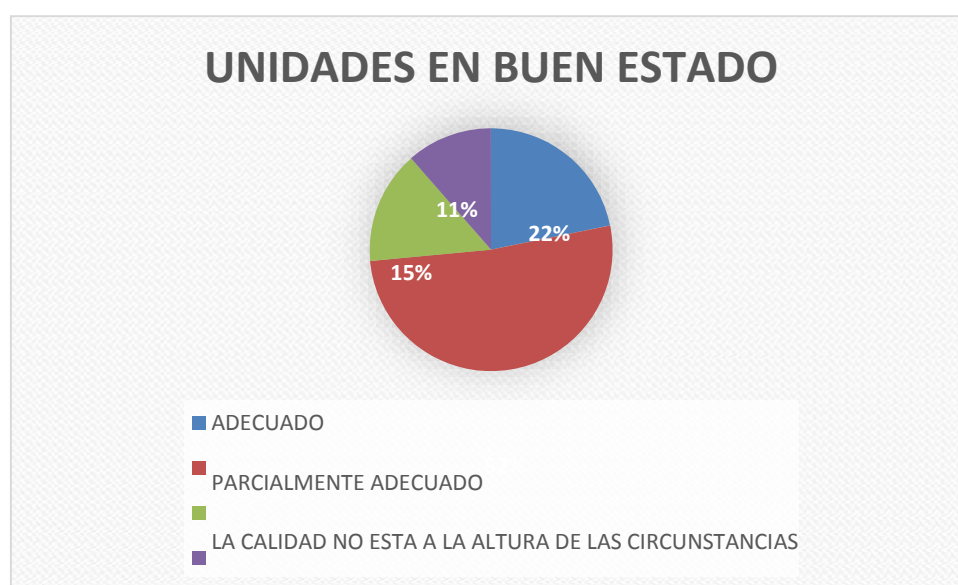


Gráfico 8-3: Unidades en buen estado

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Análisis: Según el muestreo realizado a 385 personas en la Provincia de Chimborazo, se ha recabado que el 52% de los usuarios considera que las unidades de transporte están en un estado parcialmente adecuado, el 22% adecuado, el 15% no adecuada para brindar el servicio con eficiencia y el 11% inadecuada en su totalidad.

Interpretación: En las unidades de transporte intraprovincial que brindan servicio se identificó que para los usuarios el 52% se encuentran en un estado parcialmente adecuado mientras que tan solo el 22% se encuentra en un estado óptimo, el 26% de las unidades restantes requiere que se realicen mantenimiento y mejoras a las unidades para satisfacer a los usuarios, se debe recalcar que existen unidades que se encuentran deterioradas y no son reemplazadas en su totalidad.

PREGUNTA 9: Desde su punto de vista, ¿Es fácil el acceso a las unidades de transporte para las personas con capacidades especiales?

Tabla 11-3: Las unidades tienen accesos para personas con capacidades especiales

Las unidades tienen accesos para personas con capacidades especiales	
Opciones	Respuestas
Si	59
No	326
Total	385

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

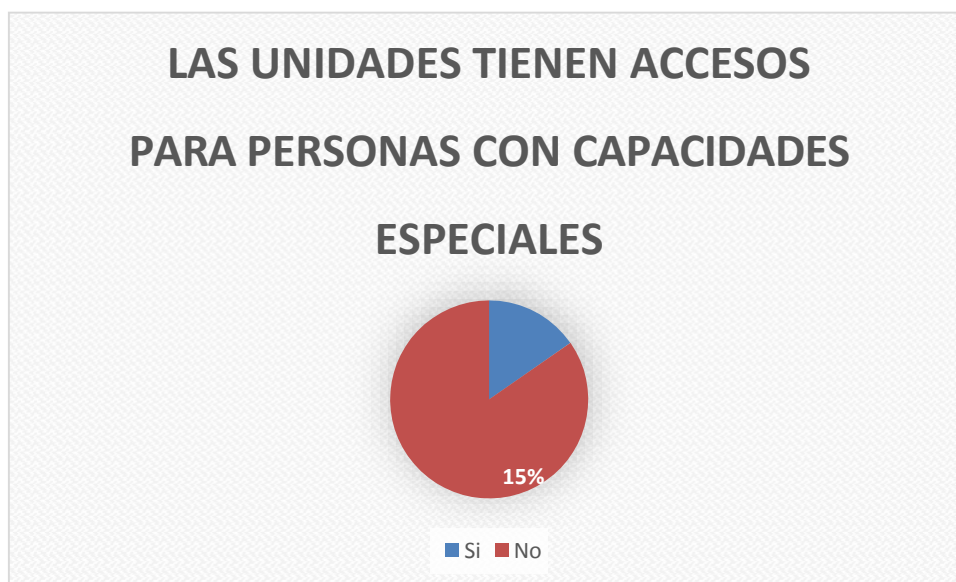


Gráfico 9-3: Las unidades tienen accesos para personas con capacidades especiales

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Análisis: Según el muestreo realizado a 385 personas en la Provincia de Chimborazo, se ha recabado que el 85 % de los encuestados consideran que las unidades no cuentan con accesos que faciliten abordar a las personas con capacidades especiales y el 15% de la población lo contrario.

Interpretación: las unidades de transporte intraprovincial no están adaptadas a barandales, entradas anchas o puertas que faciliten el acceso a personas con capacidades especiales, es decir no se encuentran acorde a los lineamientos establecidos en la norma INEN 2292, motivo por el cual se evidencia malestar en los usuarios con un 85 % de coincidencia mientras el 15% de la población considera que no es necesario adaptar este tipo de transporte.

PREGUNTA 10 ¿Con que frecuencia hace uso del servicio de transporte intracantonal dentro de Chimborazo?

Tabla 12-3: Frecuencia de servicio por usuarios

Frecuencia De Servicio Por Usuarios	
Opciones	Respuestas
Siempre	195
A Veces	130
Casi Nunca	46
Nunca	14
Total	385

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

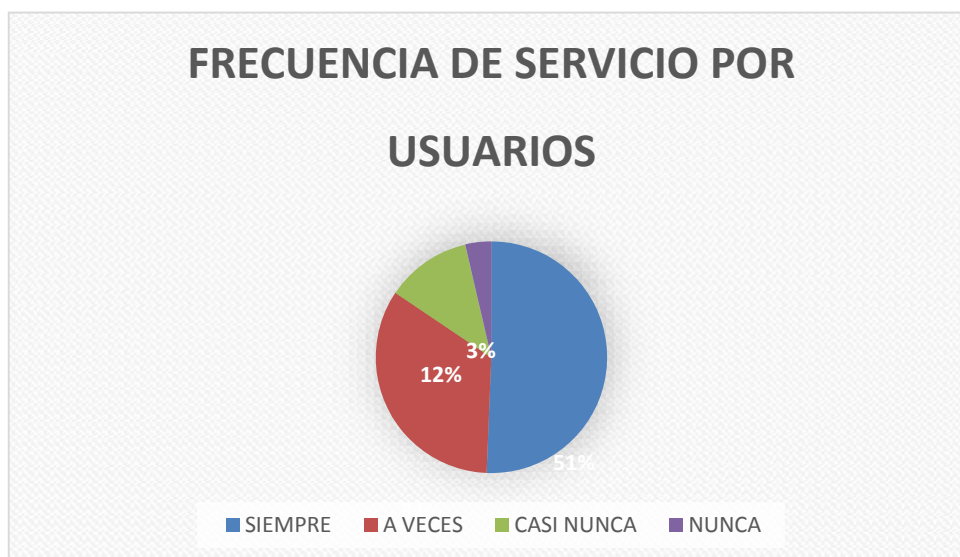


Gráfico 10-3: Frecuencia de servicio por usuarios

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Análisis: Según el muestreo realizado a 385 personas en la Provincia de Chimborazo, se ha recabado que la frecuencia de uso en el servicio es del 51% siempre, 34% a veces, 12% casi nunca, 3% nunca.

Interpretación: Las frecuencias de uso en el transporte intraprovincial está bordeando el 51% para la cotidianidad, el 34% usuarios que usan el servicio a veces, el 12% casi nunca, 3% nunca, cabe recalcar que estos porcentajes se adaptan a la temporada actual de covid-19 en donde las actividades cotidianas no se desarrollan a cabalidad.

3.3. Análisis Final

Después de haber analizado 385 encuestas se puede mencionar que la población de la provincia de Chimborazo considerando los cantones Alausí, Chunchi, Cumandá, Colta, Chambo, Guamote, Guano, Pallatanga, Riobamba y Penipe, los usuarios de mayor frecuencia en las unidades de transporte intraprovincial fueron de 18 a 25 años, el cantón desde el cual se realiza más viajes de origen es desde Riobamba con un porcentaje del 50% ,se evidencia una favorable aceptación al uso de las unidades de transporte pero se consideran que la calidad del servicio debería mejorar y enfocarse en factores como la seguridad, calidad, rapidez y accesibilidad, se debe mencionar que el precio de las tarifas de transporte son bajas y por ende el servicio no brinda mayor calidad, se evidenció que las unidades de transporte se encuentran parcialmente adecuadas esto se debe a que algunas cuentan con unidades un poco maltratadas pero aún vigentes para su correcto funcionamiento, además se sugiere que se adopten los lineamientos establecidos en la Norma INEN 2292 y brinden facilidades de ingreso a las unidades a personas que poseen capacidades especiales.

El transporte intraprovincial es un servicio que se usa con frecuencia dentro de la provincia en el día a día motivo por el cual tiene varias frecuencias que le permite cumplir con la demanda de pasajeros se debe mencionar que la información recabada es un poco atípica ya que nos encontramos atravesando la última fase de la pandemia y los vehículos cuentan con un aforo máximo del 50% a 75 % de su capacidad normal por el cumplimiento a las normas de bioseguridad vigentes en el País.

3.4. Marco Propositivo

3.4.1. Introducción

El Plan Estratégico para el Entorno Operacional del Transporte Público Intraprovincial de Pasajeros tiene como objetivo transcendental mejorar varios aspectos que están inmersos dentro del sistema de transporte en la provincia de Chimborazo mejorando los puntos de embarque y desembarque, y reducir la cantidad de zonas no abastecidas por este servicio mediante una serie de estrategias descritas en este documento a cumplirse durante los años 2022 y 2026.

Es importante mencionar, que en la provincia de Chimborazo no se ha realizado un plan estratégico para el entorno operacional del transporte público intraprovincial, es por estos motivos, que se convierte en un reto cumplir con los objetivos de mejora continua, trabajando de

manera mancomunada con todos los cantones de Chimborazo, teniendo en cuenta las necesidades de toda la población.

La provincia presenta varios inconvenientes en planificación y estudio para su operabilidad, empezando por la escasa infraestructura en cuanto a terminales terrestres, ya que en Chimborazo existen solo 2 terminales habilitados, los cuales están mal ubicados al no tener gran afluencia de pasajeros y al existir 162 paradas que no cumplen los lineamientos para ser consideradas terminales pero que están reguladas por los GADs de cada cantón. Otro conflicto que se presenta en el sistema de transporte es la ineficiente distribución de rutas y frecuencias, ya que existen cantones a donde no llegan frecuencias de transporte intraprovincial, teniendo en cuenta estos problemas, se convierten en temas para aplicar estrategias de mejora.

El marco del presente plan para el entorno operacional del transporte público intraprovincial, pone en énfasis las acciones englobadas a utilizar:

1. Involucra a las entidades públicas de la Provincia.
2. Impulsa la redistribución de rutas y frecuencias en varios cantones.
3. Promueve la creación de nuevos terminales.
4. Incita a la reubicación de los terminales existentes.

3.4.2. Visión estratégica del plan

Establecer e Implementar estrategias de planificación para contribuir con la conexión entre cantones de la provincia de Chimborazo, considerando el derecho de los ciudadanos al transporte, promoviendo el desarrollo socioeconómico, involucrando a todos los actores que componen el sistema de transporte intraprovincial.

3.4.2.1. Objetivos Estratégicos del Plan

Para la puesta en marcha del plan estratégico se tomarán en cuenta los siguientes objetivos:

1. Plantear la reubicación de los Terminales intraprovinciales existentes en los cantones Riobamba y Chambo.
2. Sugerir la implementación de frecuencias directas de Transporte Intraprovincial para los cantones Pallatanga y Cumandá.
3. Impulsar la creación de Terminales Terrestres Intraprovinciales en los cantones Alausí

y Guamote.

Estos objetivos están dentro de las competencias de la Agencia Nacional de Tránsito Chimborazo y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados de cada cantón.

3.4.2.2. Metas estratégicas

Tabla 13-3: Metas estratégicas del plan de entorno operacional

Objetivos Generales	Metas Estratégicas
2 Plantear la reubicación de los Terminales intraprovincial existentes en los cantones Riobamba y Chambo	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar el ingreso del 100% de las operadoras de Transporte a los terminales existentes con frecuencias asignadas en los cantones en cuestión. • Reducir el 100% de las paradas informales existentes en los cantones Riobamba y Chambo • Disminuir la congestión vehicular que generan en los mismos.
3 Sugerir la implementación de frecuencias directas de Transporte Intraprovincial para los cantones Pallatanga y Cumandá	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacer las necesidades de la población mediante la creación de frecuencias directas desde y hacia los cantones Pallatanga y Cumandá • Brindar seguridad a los usuarios de estos cantones al movilizarse sin tener que recurrir a sistemas diferentes • Mejorar la calidad del sistema optimizando tiempos de espera, embarque y desembarque tanto de personas como mercancías y recursos.
4 Impulsar la creación de Terminales Terrestres Intraprovinciales en los cantones Alausí y Guamote	<ul style="list-style-type: none"> • Promover el ingreso del 100% de las operadoras de Transporte a los terminales existentes con frecuencias asignadas en los cantones en cuestión. • Garantizar el 100% de la accesibilidad a personas con capacidades especiales.

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

3.4.2.3. Estrategias, lineamientos de estrategias

Para lograr el cumplimiento de los objetivos, se deben plantear estrategias como:

E1: Integrar a todas las operadoras.

E2: Mejorar la accesibilidad.

E3: Gestión de normas.



Figura 1-3: Estrategias del plan estratégico

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

3.4.2.4. Estrategia 1: Integrar a todas las operadoras

Para esta estrategia debemos incluir a todos los actores que conforman el sistema de transporte intraprovincial a mejorar de forma continua la movilidad para la ciudadanía para lo cual se debe aplicar las siguientes sub estrategias:

E1.1. Realizar un estudio de factibilidad para ubicar la zona más óptima para la reubicación.

E1.2. Deshabilitar las paradas informales.

E1.3. Reducir la circulación de las unidades de transporte intraprovincial por las zonas céntricas de los cantones.

E1.4. Realizar un estudio de factibilidad para ubicar la zona más óptima para la reubicación

Tabla 14-3: Realización de un estudio de factibilidad

Iniciativas	Plazo	Equipo Responsable	Agentes Implicados	Seguimiento	Observaciones	Costos	Fuentes de Financiamiento
Conocer el Reordenamiento Territorial de la Ciudad	2022	<ul style="list-style-type: none"> • GADM Riobamba • GADM Chambo • Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Riobamba • Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Chambo • Dirección de Gestión de Obras Públicas GADM Riobamba • Dirección de Gestión de Obras Públicas GADM Chambo 		Agencia Nacional de Tránsito	Proyectar el crecimiento poblacional cada año	-	-
Construcción del Nuevo Terminal	2026				Seguir la Norma INEN 2292	ANEXO E	MTOP, GAD MUNICIPAL
Identificar el número de Operadoras a Incluir	2022				Actualizar las listas cada año	-	-
Análisis de Mercado	2023				-	-	-

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Tabla 15-3: E1.2. Deshabilitar las paradas informales

Iniciativas	Plazo	Equipo Responsable	Agentes Implicados	Seguimiento	Observaciones
Promover el uso de Terminales	2026	<ul style="list-style-type: none"> • Dirección de Movilidad GADM Riobamba • Dirección de Movilidad GADM Chambo • Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Riobamba • Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Chambo 		<ul style="list-style-type: none"> • Agencia Nacional de Tránsito 	Proyectar el crecimiento poblacional cada año
Plan de comunicación en base a Terminales	2026				Hacer un seguimiento mensual
Inhabilitar las Paradas Informales	2024				Actualizar las listas cada año

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Tabla 16-3: E1.3. Reducir la circulación de las unidades de transporte intraprovincial por las zonas céntricas de los cantones.

Iniciativas	Plazo	Equipo Responsable	Agentes Implicados	Seguimiento	Observaciones
Analizar las rutas y Frecuencias	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Dirección de Movilidad GADM Riobamba • Dirección de Movilidad GADM Chambo • Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Riobamba • Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Chambo 		<ul style="list-style-type: none"> • Agencia Nacional de Tránsito 	Proyectar el crecimiento poblacional cada año
Optimizar trazado de rutas	2023				Analizar cada 6 meses las rutas

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

3.4.2.5. Estrategia 2: Mejorar la Accesibilidad

Esta estrategia está basada en satisfacer las necesidades de la población optimizando el sistema de transporte, además de brindar seguridad a los usuarios al movilizarse, debido a que no tendrán que recurrir a sistemas alternativos, a continuación, se detalla las sub estrategias:

E.2.1. Crear frecuencias directas al cantón Pallatanga y Cumandá.

Tabla 17-3: Crear frecuencias directas al cantón Pallatanga y Cumandá

Iniciativas	Plazo	Equipo Responsable	Agentes Implicados	Seguimiento	Observaciones
Identificar el número de Operadoras a Incluir	2026	<ul style="list-style-type: none"> Dirección de Movilidad GADM Riobamba Dirección de Movilidad GADM Chambo 		Agencia Nacional de Tránsito	Proyectar el crecimiento poblacional cada año
Análisis de Mercado	2026	<ul style="list-style-type: none"> Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Riobamba Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Chambo 			Hacer un análisis cada año

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Tabla 18-3: Optimizar el tiempo de embarque y desembarque

Iniciativas	Plazo	Equipo Responsable	Agentes Implicados	Seguimiento	Observaciones
Analizar los intervalos de espera	2026	<ul style="list-style-type: none"> Dirección de Movilidad GADM Riobamba Dirección de Movilidad GADM Chambo 		Agencia Nacional de Tránsito	Hacer un análisis cada año
Regular y controlar horarios de frecuencias	2026	<ul style="list-style-type: none"> Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Riobamba Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Chambo 			Realizar un control cada año

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

3.4.2.6. Estrategia 3: Gestión de Normas

Para cumplir esta estrategia se deben cumplir parámetros establecidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, conjuntamente con la norma técnica ecuatoriana accesibilidad de las personas al medio físico, terminales, estaciones y paradas de transporte promoviendo el ingreso de las operadoras de transporte y garantizando la accesibilidad a las personas con capacidades especiales.

Tabla 19-3: Estudio de normas para la implementación de terminales en base a sus requisitos técnicos

Iniciativas	Plazo	Equipo Responsable	Agentes Implicados	Seguimiento	Observaciones
Aplicar los requisitos establecidos por la LOTTTSV	2026	<ul style="list-style-type: none"> • Dirección de Movilidad GADM Riobamba • Dirección de Movilidad GADM Chambo 			Hacer un seguimiento cada año
Implementar la Norma INEN 2292	2026	<ul style="list-style-type: none"> • Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Riobamba 		Agencia Nacional de Tránsito	Seguir la Norma INEN 2292
Construcción del Nuevo Terminal	2026	<ul style="list-style-type: none"> • Departamento de Planificación y Ordenamiento Territorial GADM Chambo 			

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

3.4.3. Gestión del plan

3.4.3.1. Vigencia del plan

La vigencia del presente plan está proyectada hasta el año 2026, para lo cual se necesita poner en ejecución lo antes posible, optimizando el transporte intraprovincial y mejorando la movilidad de los cantones, sobre todo satisfacer las necesidades de la población chimboracense. Es por ello que para llevar un control de cumplimiento de objetivos presentados en este plan se recomienda medir resultados hacer un seguimiento de las metas alcanzadas.

3.4.3.2. Modelo de gestión

Para la ejecución de este plan es necesario involucrar a la Agencia Nacional de Tránsito, a los 10 Gobiernos Autónomos Descentralizados cumpliendo los lineamientos establecidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, norma INEN 2292 y el reglamento a la Ley de Transporte Terrestre. Los pasos como proceso de apoyo se detallan a continuación:

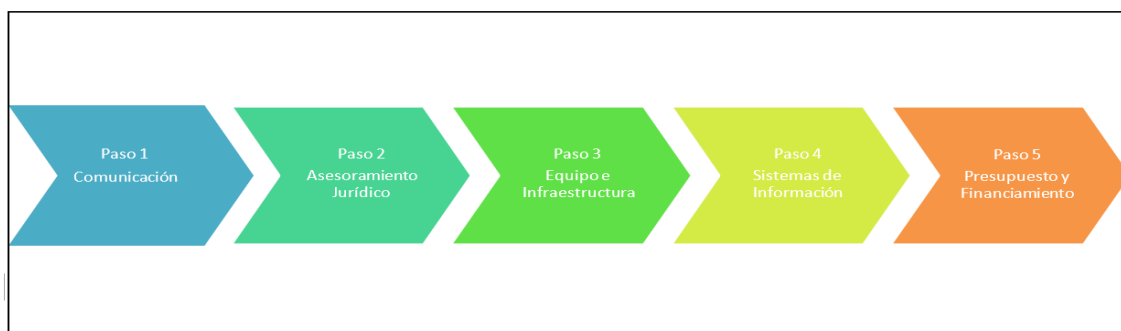


Gráfico 11-3: Estrategias para la comunicación

Fuente: (ANT 2018)

Comunicación: Las campañas o actividades de difusión deben ser apoyadas por el departamento de marketing y comunicación para lograr que la información llegue a toda la ciudadanía.

Asesoramiento Jurídico: Se deben acatar las ordenanzas dispuestas por los gobiernos Autónomos de cada cantón en especial las que se encuentran amparadas en la LOTTTSV.

Equipo e Infraestructura: En las estrategias mencionadas anteriormente, se sugirió la creación de un terminal intraprovincial la cual debe constar de una infraestructura adecuada y accesible tanto para los operadores de transporte como para los usuarios.

Sistemas de Información: Se recomienda la recolección de información tanto en terminales como en las unidades de transporte intraprovincial con el fin de conocer la evolución del sistema de transporte, esto ayudará en la toma de decisiones para la mejora continua.

Presupuesto y Financiación: Los recursos para el presupuesto deberán ser estudiados proporcionados por parte de los GADs de los cantones en donde se produzca los cambios apoyándose también en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en la Agencia Nacional de Tránsito.

3.4.4. Sistema de seguimiento y evaluación

El plan debe ser evaluado de forma anual para esto se puede realizar un análisis FODA, para evitar posibles desviaciones de logro y metas ya establecidas.

El control de las evaluaciones estará a cargo de la Agencia Nacional de tránsito y los Gobiernos autónomos descentralizados en los cuales se están realizando las modificaciones ya sea de infraestructura u optimación de recursos, estos procesos deben ser supervisados por técnicos

especializados y capacitados para llevar a cabo sus funciones con éxito y lograr la meta deseada.

Cabe recalcar que todos los resultados y avances de las actividades debe ser difundidas con frecuencia por los departamentos de comunicación de los GADs para que la población se encuentre informada y se haga beneficiaria de las mejoras implementadas al transporte intraprovincial de la provincia de Chimborazo.

3.5. Cuadro de mando estratégico

En efecto el cuadro de mando estratégico enfocado en la operabilidad del transporte intraprovincial de la provincia de Chimborazo es una herramienta de gestión que permite dar seguimiento al cumplimiento de los objetivos y metas establecido anteriormente, también se podrá identificar a diversos indicadores que nos ayudan a cuantificar los resultados como se muestra a continuación.

Tabla 20-3: Cuadro de mando estratégico

Objetivos Generales	Indicadores de medición
O1. Plantear la reubicación de los Terminales intraprovinciales existentes en los cantones Riobamba y Chambo	<p>Impulsar el ingreso del 100% de las operadoras de Transporte a los terminales existentes con frecuencias asignadas en los cantones en cuestión.</p> <p>Reducir el 100% de las paradas informales existentes en los cantones Riobamba y Chambo</p> <p>Disminuir la congestión vehicular que generan en los mismos.</p>
O2. Sugerir la implementación de frecuencias directas de Transporte Intraprovincial para los cantones Pallatanga y Cumandá	<p>Satisfacer las necesidades de la población mediante la creación de frecuencias directas desde y hacia los cantones Pallatanga y Cumandá</p> <p>Brindar seguridad a los usuarios de estos cantones al movilizarse sin tener que recurrir a sistemas diferentes</p> <p>Mejorar la calidad del sistema optimizando tiempos de espera, embarque y desembarque tanto de personas como mercancías y recursos.</p>
O3. Impulsar la creación de Terminales Terrestres Intraprovinciales en los cantones Alausí y Guamote	<p>Promover el ingreso del 100% de las operadoras de Transporte a los terminales existentes con frecuencias asignadas en los cantones en cuestión.</p> <p>Garantizar el 100% de la accesibilidad a personas con capacidades especiales.</p>

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

Tabla 21-3: Indicadores de resultados

Estrategias		Líneas de Actuación	Indicadores
<i>Integrar a todas las operadoras</i>	E1.1. Realizar un estudio de factibilidad para ubicar la zona más óptima para la reubicación.	Conocer el Reordenamiento Territorial de la Ciudad	Porcentaje de Crecimiento poblacional
		Identificar el número de Operadoras a Incluir	Índice de viajes generados y atraídos
		Análisis de Mercado	
		Construcción Terminales	Número de Terminales Construidos
	E1.2. Deshabilitar las paradas informales.	Promover el uso de Terminales	Número de personas que usan terminales.
		Plan de comunicación en base a Terminales	Porcentaje alcanzado De difusión
		Inhabilitar las Paradas Informales	Número de paradas informales clausuradas y unificadas
	E1.3. Reducir la circulación de las unidades de transporte intraprovincial por las zonas céntricas de los Cantones	Analizar las rutas y Frecuencias	Tiempo de espera reducido por viaje
		Optimizar trazado de rutas	
	<i>Mejorar la Accesibilidad</i>	E.2.1. Crear frecuencias directas al cantón Pallatanga y Cumandá.	Identificar el número de Operadoras a Incluir
Análisis de Mercado			
Analizar los intervalos de espera			Tiempo de espera reducido por viaje
E.2.2. Optimizar el tiempo de embarque y desembarque		Regular y controlar horarios de frecuencias	Número de Frecuencias Optimizadas
<i>Gestión de Normas</i>	Estudio de normas para la implementación de terminales en base a sus requisitos técnicos.	Aplicar los Requisitos establecidos por la LOTTTSV	Número de requisitos cumplidos
		Implementar la Norma INEN 2292	
	Construcción de Terminales	Número de Terminales Construidos	

Realizado por: García, E; Quevedo, L. 2022

CONCLUSIONES

- El transporte intraprovincial posee dentro de la provincia dos terminales que cumplen con todos los requerimientos establecidos por la ley; pero estos se encuentran en ubicaciones no favorables para que las cooperativas de transporte tengan acceso a los mismos en sus recorridos. Motivo por el cual se han ubicado paradas informales que dañan la imagen de la ciudad y sobre todo generan congestión vehicular en los diversos cantones de la provincia sumado a la deficiente calidad de servicio ofertado por las unidades de transporte intraprovincial en varios parámetros: sus rutas no se cumplen en los tiempos establecidos, existen retrasos por detenerse en cualquier lugar de la vía (es decir el irrespeto a las paradas tanto del conductor y peatón) y la demora en las salidas desde los terminales de acuerdo a las frecuencias.
- En la Provincia de Chimborazo existen 18 cooperativas de transporte que brindan el servicio a la población con 384 rutas que conectan a los 8 cantones; cabe recalcar que los viajes de mayor frecuencia se originan del cantón Riobamba. Existen varios inconvenientes con respecto al transporte intraprovincial, entre los principales: la calidad del servicio brindado por las unidades que se encuentran en un estado parcialmente adecuado, no posee accesos para personas con capacidades especiales, en sus frecuencias o recorridos tiende a tener atrasos generando molestias a los usuarios. Los mismos requieren que el transporte brinde un servicio de calidad enfocado en la seguridad, rapidez, y accesibilidad.
- Se plantea plan estratégico para planificar la operabilidad del sistema de transporte intraprovincial de la provincia de Chimborazo, el cual busca mejorar el servicio enfocándose en aspectos como: aumentar la afluencia de pasajeros tanto de subida y de bajada en los terminales, alimentar los diferentes sistemas de transporte alternativos de cada cantón e implementar un servicio de Transporte Intraprovincial para los cantones Pallatanga y Cumandá.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda utilizar el plan estratégico mencionado anteriormente ya que este permitirá mejorar la operatividad del transporte intraprovincial además que ayudará a mejorar el servicio de forma eficiente.
- A los GADS de cada uno de los cantones realizar estudios de crecimiento poblacional y planificar las estaciones de transporte en lugares estratégicos que les permita conectar a todo el cantón sin generar congestión vehicular en los mismos.
- A la Agencia Nacional de tránsito verificar y hacer cumplir los lineamientos establecidos por la ley para el correcto funcionamiento de los terminales autorizados en la provincia de Chimborazo referentes al transporte intraprovincial y de igual manera al control y supervisión del estado de las unidades de transporte que se encuentran operando.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito. (2021). *Reglamento del proceso de medida cautelar de intervención a Operadoras de Transporte Público inter e intraprovincial*. Recuperado de https://www.ant.gob.ec/wpfd_file/resolucion-no-096-dir-ant-2021-reglamento-del-proceso-de-medida-cautelar-de-intervencion-a-operadoras-de-transporte-publico-inter-e-intraprovincial/
- Arguello, S. E. (2020). Historia Y Evolución De La Gestión Del Transporte Público Urbano En La Provincia De Chimborazo (No.154). Recuperado de: http://cimogsys.esoch.edu.ec/direccion_publicaciones/public/docs/books/2021-01-26-j153522
- Aroca, D. (19 de mayo de 2016). *Ventajas y desventajas transporte terrestre*. Unknown, pág. 3.
- Briceño. (2019). Transporte de mercancías terrestre: ejemplos y tipos. Beetrack. <https://www.beetrack.com/es/blog/transporte-de-mercancias>
- Celi, S. (02 de enero de 2018). *Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial*. Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a18v39n18/18391810.html>
- CHACHA, J. (2019). *Plan estratégico de la cooperativa de transporte interprovincial de pasajeros "cta" de alausí, provincia de chimborazo, periodo 2019 – 2023*. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.
- Chiavenato, I. & Sapiro. (2011). *La planeación estratégica fundamentos y aplicaciones*. México: McGraw-Hill
- Cujano Castillo Ana Isabel & Guevara Merino Joselyn Estefanía. (2020). *Plan de Movilidad del Cantón Colta 2019 - 2023, Provincia De Chimborazo*. (N.o 190). Recuperado de: <http://dSPACE.esoch.edu.ec/bitstream/123456789/14054/1/112T0155.pdf>
- Decreto Ejecutivo. (25 de junio de 2012). *Reglamento a ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad viaL*. Recuperado de: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012->

REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-
SEGURIDAD-VIA.pdf

Departamento De Movilidad Del Cantón Riobamba. (2019). *Plan De Movilidad Del Cantón Riobamba* (N.O 147).

facua Andalucía. (2007). *El Transporte Público*. pág. 16. Obtenido de <https://www.facua.org/es/guia.php?Id=77>

García, E. (2016). “*Estudio técnico para la implementación de un sistema de transporte público urbano, en la ciudad de Alausi, provincia de Chimborazo*”. Alausí: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Gutiérrez, A. (2013). *¿Qué es la movilidad?* Colombia: Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

HINOJOSA, S. M. (2020). *Propuesta de un plan estratégico para mejorar la calidad del servicio que oferta el transporte público masivo intraprovincial de pasajeros en el cantón Chambo*. Chambo: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Instituto nacional de estadísticas y censos. (2010). *Censo de población y demografía*. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>

Islas, V., & Lelis, M. (2007). *Análisis de los Sistemas de Transporte Vol. 1: Conceptos Básicos*. Obtenido de gob.mx: <https://www.gob.mx/imt>

LEXISFINDER. (2017, mayo). *Ley sistema nacional de infraestructura vial transporte terrestre*. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/LOTAIP_5_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf

LEXISFINDER. (2018, agosto). *Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial*. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf

LEXISFINDER. (2021). *Constitución de la República del Ecuador*.

https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf

LOTTTSV. (31 de diciembre de 2014). *Ley organica de transporte terrestre, transito y seguridad vial*. Recuperado de: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Medidas de Control del Tránsito. Recuperado de: <https://rno-its.piarc.org/es/control-de-la-red-gestión-del-transito/medidas-de-control-del-transito> Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2018–2021). Plan Estratégico Institucional 2018–2021 (No. 54). Recuperado de: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/02/LOTAIP_12_PLAN-ESTRATEGICO-INSTITUCIONAL-2018-2021-MTOP.pdf

Merino, M. (2008). *Seguridad Vial*. Recuperado de: <https://definicion.de/seguridad-vial/>

Movilidad. (2015). *Movilidad Sostenible Estrategias Efectivas en Transporte y Tránsito*. Obtenido de https://ideasgroup.com.ec/consultoria-movilidad-ideasgroup-quito-ecuador/?gclid=CjwKCAjwvvsqZBhAlEiwAqAHEITQCz6aTkYBdJEvqZFMcUTFRt3kDt_vWMW9gfX10MDukO2GopNwBxRoCbIgQAvD_BwE

Paccha, A. Y. (2017). *"Plan Estratégico para la Compañía de Buses TRANS URBACAT S.A. del Cantón Catamayo, Provincia de Loja"*. LOJA: UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

Riobamba, G. (2022). *Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte – Municipio Riobamba*. Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y transporte. <https://www.gadmriobamba.gob.ec/index.php/alcaldia/direcciones/informacion/> 172-
dirección-de-movilidad-transito-y-transporte-del-gadm-riobamba

Sánchez, A. M. (2005). *Transporte Público: planeación, diseño, operación y administración*. México: Universidad Autónoma del Estado de México, 1997.

Servicio Ecuatoriano de Normalización. (2017, febrero). *Accesibilidad de las personas al medio físico. terminales, estaciones y paradas de transporte*. NTE INEN 2292. <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/NTE-INEN-2292-TERMINALES-ESTACIONES-Y-PARADAS-DE-TRANSPORTE.pdf>

Tito, P. (2003). *Importancia del planeamiento estratégico para el desarrollo organizacional*.

Recuperado de:

https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/publicaciones/administracion/v05_n10/importancia.htm#:~:text=El%20desarrollo%20de%20una%20planificaci%C3%B3n, trabajo%20para%20todos%20los%20miembros.

Ucha, F. (enero de 2015). *Definición de Tránsito*. Recuperado de:

<https://definicionabc.com/transito>



ANEXOS

ANEXO A: CUESTIONARIO DE ENCUESTA

CUESTIONARIO DE ENCUESTA

OBJETIVO: Comprender la calidad actual del Transporte Intraprovincial de pasajeros en la Provincia de Chimborazo en base a la operacionalidad del sistema.

1. El rango de su edad esta entre los
 - a) 18 a 25 años
 - b) 26 a 35 años
 - c) 36 a 45 años
 - d) 46 o más años
2. Género
 - a) Masculino
 - b) Femenino
3. ¿Desde qué cantón se está trasladando?
 - a) Riobamba
 - b) Colta
 - c) Chunchi
 - d) Guamote
 - e) Penipe
 - f) Chambo
 - g) Pallatanga
 - h) Alausí
 - i) Cumandá
 - j) Guano
4. ¿Utilizaría en otra ocasión el transporte intercantonal dentro de la provincia?
 - a) Si
 - b) No
5. Considera Ud. ¿De calidad el servicio que ofertan las operadoras de Transporte Público intraprovincial?
 - a) Si
 - b) No
6. ¿Está de acuerdo con el valor del pasaje que se cobra por cubrir la ruta actual?
 - a) de acuerdo

- b) ni de acuerdo ni desacuerdo
 - c) desacuerdo
- 7.** ¿El servicio de transporte ofrecido cubre con sus expectativas?
- a) Si
 - b) No
- 8.** ¿Qué es lo que más importante que debería ofrecer una operadora de transporte?
- a) Costo
 - b) Accesibilidad
 - c) calidad
 - d) Rapidez
- 9.** ¿Considera adecuadas las instalaciones en las cuales aborda la unidad?
- a) Es Adecuada.
 - b) Es Parcialmente Adecuada.
 - c) La calidad no está a la altura de las circunstancias.
 - d) No es Adecuada.
- 10.** ¿Con que frecuencia hace uso del servicio de transporte intraprovincial dentro de Chimborazo?
- a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Casi nunca
 - d) Nunca
- 11.** ¿Cree usted que la infraestructura vial dentro de la provincia de Chimborazo está en óptimas condiciones?
- a) Si
 - b) No

ANEXO B: GUÍA DE ENTREVISTA

GUÍA DE ENTREVISTA

Nombre del entrevistador	Nombre del entrevistado:
Fecha:	Cargo:

Pregunta 1.-

¿Qué opina usted sobre la operabilidad del transporte intercantonal en la provincia de Chimborazo?

Pregunta 2.-

¿Qué cambios realizaría dentro del transporte intercantonal teniendo en cuenta infraestructura, vías, rutas, frecuencias, etc.?


Pregunta 3.-

¿Qué impacto tiene el transporte intraprovincial entre la ciudadanía chimboracense?

Pregunta 4.-

¿Cree usted que al proponer un plan estratégico el transporte intercantonal mejore y sea más eficiente?

ANEXO C: LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN DE ENCUESTAS



Plan Estratégico para el Entorno Operacional del Transporte Público Intraprovincial De Pasajeros de la Provincia de Chimborazo. Periodo 2021-2023

OBJETIVO: Comprender la calidad actual del Transporte Intraprovincial de pasajeros en la Provincia de Chimborazo en base a la operabilidad del sistema.

Correo *

Correo válido

Direcciones de correos usuarios

novilloj david@gmail.com bryan_cajas_reyes@hotmail.com miguelcondor12B3@gmail.com carlosilva7620@yahoo.es marckov95@gmail.com esteban@dekorplast.Com.ec jeremysalazarbjsv@gmail.com diego.camachop@outlook.es cristianDD2an@hotmail.com sandramasapanta14@gmail.com ld0SIZd@OMtIDok.com whsm_86gholmail.com natalie_dome@hotmail.CDITI orozco1t2D09@§JIT1 III.COM andradeveleznixonjosue@gmail.com tapiasebastianb@gamaul.com vivianaorozco1997@gmail.com alexiscpde@gmail.com igranja@mailes.ueb.edu.ec ander9ondaniIoy@gmail.com alan.tierra@epoch.edu.ec	caguanawaher7@gmail.com dennys353535@gmail.com mcajasrT5@gmail.com joselynparreno12@gmail.com jennyferespinozaverdezoto@gmail.com brando.altamirano@epoch.edu.ec evelynm.nuniez@epoch.edu.ec shildachafila@gmail.com nayeli.teneta@epoch.edu.ec mayisheIcsO2@gmail.com karmitaartega@gmail.com steveencaceres13@gmail.com rubivallejo1998@gmail.com eduarda.daza@espach.edu.ec dieguitomazon@gmail.com genesis.cajamarcaQepoch.edu.ec lisbeth taibe@epoch.edu.ec ivonne.villa@epoch.edu.ec adelaestradaorozco@gmail.com intriagopablohernan@Email.com	isaacruiz1723@gmail.com samanra.quishpi@epoch.edu.ec fabianjama343@gmail.com eric.maya@epoch.edu.ec nikobeIlic21O@gmail.com daniel.tixe@epoch.edu.ec silvadanny107pyahoo.com jessica.torres@epoch.edu.ec katty22liss@gmail.com shirleyramosm23@gmail.com aricobos2DD3@gmail.com kevin.marroquin@epoch.edu.ec mishell.deIgado@epoch.edu.ec Veronica garciav@epoch.edu.ec geovany.ortega@epoch.edu.ec lui.gastin@gmail.com romvac2D@hotmail.com carIoa-andre62004@hotmail.com
---	--	--

<p>chikLsupernice@hotmail.com</p> <p>arielyundarios7@gmail.com</p> <p>byronwg11@gmail.com</p> <p>fabianmarcelo13@hotmail.com</p> <p>augeyrir@gmail.com</p> <p>raphaelach20fg@gmail.com</p> <p>aalome.nicol@Email.com</p> <p>raphaelaavalos@gmail.com</p> <p>dannitapha mail.com</p> <p>jostincepeda08@gmail.com</p> <p>valeriacaipantaf@gmail.com</p> <p>wladofc mail.com</p> <p>maferdominguez_1998@yahoo.com</p>	<p>edwinteneq@gmail.com</p> <p>cyumisacac@gmail.com</p> <p>vaaconezangielaB16@gmail.com</p> <p>jenibelen12@gmail.com</p> <p>astrid.cruz@eepoch.edu.ec</p> <p>abel.morales@epoch.edu.ec</p> <p>veva.valdiviezo11@gmail.com</p> <p>gracelucero0@gmail.com</p> <p>andrea.aarangot@epoch.edu.ec</p> <p>Iorenapaguay24@gmail.com</p>	<p>isaacsancho95@gmail.com</p> <p>cristinaruizobregon@outlook.com</p> <p>gancjuridicolawfirm@gmail.com</p> <p>padoc69 mail.com</p> <p>aamanta.jarav@gmail.com</p> <p>karlyarq.1993@gmail.com</p>
<p>maferdominguez_1998@yahoo.com</p> <p>yesskibe110@gmail.com</p> <p>trigales15@gmail.com</p> <p>sebas2001naranjo@gmail.com</p> <p>gabbynaranjo99@gmail.com</p> <p>dayflaca28@gmail.com</p> <p>jamiléthvillacres11@gmail.com</p> <p>paoIajostin1976@gmail.com</p> <p>jositovargas68@gmail.com</p> <p>aIiasonanahi538@gmail.com</p> <p>vanessa.oImedo@epoch.edu.ec</p> <p>rcayera026@gmail.com</p> <p>danielayupangui1309fg@gmail.com</p>	<p>ronaldoIliquin7@gmail.com</p> <p>alexpz1994@gmail.com</p> <p>yogabrie112@Email.com</p> <p>lisbethIliquin09@gmail.com</p> <p>jimmyp-1993- neutron@hotmail.com</p> <p>alexanderchulli07@mail.com</p> <p>colchaadonis28 mail.com</p> <p>danielaminaya47 mail.com</p> <p>epenaloza3D4@gmail.com</p> <p>geomaraputlook.com</p> <p>aantiagoanzule9@yahoo.com</p>	<p>nuveluz14@yahoo.es</p> <p>yoay_sil@hotmail.com</p> <p>manchenomarceIo4@gmail.com</p> <p>criatianjavierllangari@gmail.com</p> <p>jorge_olarjtighotmail.com</p> <p>veroreyesdecti@hotmail.com</p> <p>danny96gonza@gmail.com</p> <p>obstcaritoye@gmail.com</p> <p>marisol.mintad@gmail.com</p> <p>melinacaguana10@gmail.com</p>

ANEXO D: LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN DE ENTREVISTA



**ANEXO E: COSTOS DE CONSTRUCCIÓN Y CONSTITUCIÓN DE UN TERMINAL
INTRAPROVINCIAL**

Inversión de Activos	Valor del Bien
Maquinaria y Equipos	\$ 109.345,00
muebles de oficina	\$ 12.654,00
Equipo de Computo	\$ 19.567,00
Edificios	\$1.750.000,00
Herramientas de Trabajo	\$ 280,00
Total	\$1.891.846,00
Inversión de Activo Fijo	\$1.891.846,00
Sueldos y Salario	\$ 20.765,00
Servicio Básico	\$ 3.767,00
Seguridad Industrial	\$ 619,70
Gastos de Constitución	\$ 10.000,00
Inversión Total	\$1.926.997,70

Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Riobamba



epoch

Dirección de Bibliotecas y
Recursos del Aprendizaje

UNIDAD DE PROCESOS TÉCNICOS Y ANÁLISIS BIBLIOGRÁFICO Y
DOCUMENTAL

REVISIÓN DE NORMAS TÉCNICAS, RESUMEN Y BIBLIOGRAFÍA

Fecha de entrega: 25 / 10 / 2022

INFORMACIÓN DEL AUTOR/A (S)
Nombres – Apellidos: EDWIN PATRICIO, GARCÍA ZAPATA LISSETH ESTHEFANIA QUEVEDO CAJAS
INFORMACIÓN INSTITUCIONAL
Facultad: ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
Carrera: GESTIÓN DEL TRANSPORTE
Título a optar: LICENCIADO EN GESTIÓN DEL TRANSPORTE
f. Analista de Biblioteca responsable: Ing. José Lizandro Granizo Arcos Mgtr.



2066-DBRA-UTP-2022