



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE
CARERA: INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previo a la obtención del título de:

INGENIERO EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

TEMA:

PROYECTO DE ORDENANZA PARA EL CONTROL Y SANCIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL INTRACANTONAL PARA MEJORAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN EL CANTÓN LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI.

AUTOR:

SEGUNDO MANUEL YUPANGUI YUPANGUI

RIOBAMBA - ECUADOR

2017

CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL

Certificamos que el presente trabajo de titulación, ha sido desarrollado por el Sr. Segundo Manuel Yupangui Yupangui, cumple con las normas de investigación científica y una vez analizado su contenido, se autoriza su presentación.

Ing. Jairo Fabián Ortega Ortega
DIRECTOR

Ab. Roberto Fabián Sánchez Chávez
MIEMBRO

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

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

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

Riobamba, 03 de Mayo del 2017

Segundo Manuel Yupangui Yupangui
CC: 050339358-9

DEDICATORIA

Este trabajo de titulación primeramente le dedico a Dios, por haberme dado la vida y brindado sabiduría, fortaleza y entendimiento, para llegar a este momento tan importante de mi formación profesional.

A mis Padres, mis hermanas y especialmente a Mi esposa y mi hijo por ser el pilar fundamental e importante en mi educación al demostrarme siempre el camino del esfuerzo, trabajo y dedicación, a ellos que siempre me han dado ánimo para que no desmaye mi espíritu y no me rinda en medio del camino educativo emprendido.

A mi familia y amigos en general que aportaron con un granito de arena y compartieron junto a mí buenos y malos momentos hasta culminar mi carrera con éxitos.

Con sentimiento de gratitud Segundo Yupangui

AUTOR

AGRADECIMIENTO

Ante todo primero, dar gracias a Dios por estar conmigo y guiar cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a mis Padres, Hermanas y Hermanos, mi Esposa y mi Hijo que han sido mi soporte y fortaleza y la compañía necesaria durante todo el periodo de estudio.

A la querida Escuela de Ingeniería en Gestión de Transporte de la ESPOCH, por aportar con el conocimiento para el desempeño en el campo laboral, por brindar la oportunidad de compartir con profesores, compañeros y amigos durante mi formación académica dejando huellas imborrables de ser Universitario.

A los docentes que con paciencia y capacidad han impartido sus conocimientos, por contribuir en mi formación profesional e inculcar valores éticos y principios morales para ser un profesional de calidad.

Segundo Manuel Yupangui Yupangui

ÍNDICE GENERAL

Portada.....	i
Certificación del tribunal	ii
Declaración de autenticidad.....	iii
dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Índice general.....	vi
Índice de tablas	ix
Índice de figuras.....	xii
Índice de anexos.....	xiv
Índice de ecuaciones	xiv
Resumen.....	xv
Abstract.....	xvi
Introducción.....	1
CAPITULO I: EL PROBLEMA.....	3
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1.1.1. Compañías de transporte Publico y Comercial.....	4
1.1.2. Servicio de transporte público (intracantonal).....	5
1.1.3. Formulación del Problema.....	6
1.1.4. Delimitación del Problema	6
1.2. JUSTIFICACIÓN	7
1.3. OBJETIVOS	8
1.3.1. Objetivo General.....	8
1.3.2. Objetivos Específicos	8
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO	9
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS	9
2.1.1. Reseña histórica del transporte comercial.	10
2.1.2. Antecedentes históricos de la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial.....	11
2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	12
2.2.1. Conceptualización y principios de tránsito, transporte y seguridad vial	12
2.2.2. Regulación.....	19

2.2.3.	Definiciones Relacionadas con transporte Terrestre.	20
2.2.4.	Actores que intervienen en el tránsito y la movilidad.....	22
2.2.5.	Transporte terrestre automotor.....	24
2.2.6.	Vehículos permitidos según la clase y ámbito del transporte terrestre.....	31
2.2.7.	Títulos habilitantes de transporte terrestre.....	33
2.2.8.	Las infracciones de tránsito	34
2.2.9.	Derechos de las y los usuarios del transporte público y comercial.....	35
2.3.	IDEA A DEFENDER.....	38
2.3.1.	Variables	38
CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO.....		39
3.1.	MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.....	39
3.2.	TIPOS DE INVESTIGACIÓN	39
3.2.1.	Investigación Descriptiva.	39
3.2.2.	Investigación de Campo.....	39
3.2.3.	Investigación Documental.	40
3.2.4.	Investigación Explicativa.....	40
3.3.	POBLACIÓN Y MUESTRA	41
3.3.1.	Densidad población.....	41
3.3.2.	Proyección poblacional a siete años	41
3.3.3.	Muestra	42
3.3.4.	Muestra operadoras de transporte público y comercial.	44
3.4.	MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS.....	45
3.4.1.	Métodos	45
3.4.2.	Técnicas de Investigación.....	46
3.4.3.	Instrumentos de Investigación	47
3.4.1.	Procedimientos de la investigación.....	49
3.5.	RESULTADOS	50
3.5.1.	Análisis del Marco Legal y reglamentario vigente en el año 2017.....	50
3.5.2.	Análisis y resultado de la revisión documental versus las normas legales.	65
3.5.3.	Resultado de las entrevistas a los dirigentes del transporte público y comercial en el Cantón Latacunga	81
3.5.4.	Resultado de las observaciones de transporte público y comercial en horas pico y horas valle.....	91

3.5.5.	Resultado de las encuestas realizadas a los conductores de transporte público y comercial.....	96
3.6.	RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	154
3.6.1.	Motivo de control, fiscalización y sanciones administrativas a las operadoras de transporte público y comercial intracantonal.....	154
3.6.2.	Análisis del nivel de servicio.	156
	CAPITULO IV: PROPUESTA DE ORDENANZA	158
	CONCLUSIONES	184
	RECOMENDACIONES.....	185
	BIBLIOGRAFÍA	186
	ANEXOS.....	188

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 3.1: Proyección de la Población del Cantón Latacunga.....	42
Tabla 3. 2: Distribución de Encuestas	44
Tabla 3.3: Sistema de Transporte Público y Comercial Existente.....	45
Tabla 3.4: Operacionalización de las variables	49
Tabla 3.5: Variables relevantes de nivel de servicio e instrumentos de investigación ...	49
Tabla 3.6: Cuadro de vida Útil del transporte público y comercial intracantonal.	61
Tabla 3.7: Número de vehículos por año de fabricación	65
Tabla 3.8: Marca de vehículos utilizados para el transporte comercial en taxi convencional	67
Tabla 3.9: Tipo de Licencia de conducir	68
Tabla 3.10: Conductores contratados.....	69
Tabla 3.11: Año de fabricación de vehículos de transporte comercial en taxi ejecutivo	70
Tabla 3.12: Marca de vehículos	71
Tabla 3.13: Tipo de licencia	72
Tabla 3.14: Si tiene conductor	73
Tabla 3.15: Año de fabricación de vehículos de transporte comercial en carga liviana.	74
Tabla 3.16: Marca de vehículos	75
Tabla 3.17: Tipo de licencia	76
Tabla 3.18: Si tiene conductor	76
Tabla 3.19: Año de fabricación de vehículos de transporte escolar e institucional	77
Tabla 3.20: Marca de Vehículos	79
Tabla 3.21: Tipo de licencia	80
Tabla 3.22: Si tiene conductor	81
Tabla 3.23: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte público intracantonal urbano preguntas 1,2 y 3.	82
Tabla 3.24: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte público intracantonal urbano preguntas 4 y 5.	83
Tabla 3.25: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte público intracantonal urbano preguntas 6.	84
Tabla 3.26: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 1..	85
Tabla 3.27: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 2..	86

Tabla 3.28: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 3..	87
Tabla 3.29: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 4..	88
Tabla 3.30: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 5..	89
Tabla 3.31: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 6..	90
Tabla 3.32: Lugares donde se realizó las observaciones.	91
Tabla 3.33: Actividades que realizan al momento que prestan el servicio de transporte público “hora valle”	91
Tabla 3.34: Actividades que realizan al momento que prestan el servicio de transporte público “hora pico”	92
Tabla 3.35: Señalización horizontal y vertical.....	92
Tabla 3.36: Paradas de transporte público.	93
Tabla 3.37: Actividades que realizan en el transporte comercial al prestar el servicio “Hora Pico”	94
Tabla 3.38: Actividades que realizan en el transporte comercial al prestar el servicio “Hora valle”	94
Tabla 3.39: Paradas de transporte comercial.	95
Tabla 3.40: Unidad de transporte comercial.....	95
Tabla 3.41: Nivel de instrucción.....	96
Tabla 3.42: Sancionado por contravención de tránsito.....	97
Tabla 3.43: Ámbito de operación y cumplimiento de ruta y frecuencia.....	97
Tabla 3.44: Conoce los documentos que deben portar los conductores de forma obligatoria.	98
Tabla 3.45: Capacitación de conductores	99
Tabla 3.46: Cada que tiempo recibe la capacitación	100
Tabla 3.47: ¿Qué tipo de capacitación recibe?	101
Tabla 3.48: Servicio que presta el conductor.....	102
Tabla 3.49: Los usuarios cumplen con sus obligaciones.	103
Tabla 3.50: Calificación a la Unidad de Movilidad Latacunga (UML).....	104
Tabla 3.51: Sanción administrativa a las operadoras de transporte.	105
Tabla 3.52: Implementación de una ordenanza	106
Tabla 3.53: Problema que afecta al transporte público.....	107
Tabla 3.54: Problema que afecta para movilizarse en el transporte público	108
Tabla 3.55: La gestión que debe realizar la Unidad de Movilidad Latacunga con respecto al transporte público	109

Tabla 3.56: Nivel de instrucción.....	110
Tabla 3.57: Sancionado por contravención de transito.....	111
Tabla 3.58: Ámbito de operación.	112
Tabla 3.59: Documentos que deben llevar los conductores.....	113
Tabla 3.60: Capacitacion conductores	114
Tabla 3.61: En qué tiempo recibe la capacitación	115
Tabla 3.62: Tipo de capacitación.....	116
Tabla 3.63: Como presta el servicio	117
Tabla 3.64: Obligaciones de los usuarios	118
Tabla 3.65: Calificación a la Unidad de Movilidad.....	119
Tabla 3.66: Sanción administrativa de las operadoras.....	120
Tabla 3.67: Implementación de ordenanza	121
Tabla 3.68: Problema que afecta al transporte comercial.....	122
Tabla 3.69: Problema para movilizarse en transporte comercial.....	123
Tabla 3.70: Gestión de la Unidad de Movilidad.....	124
Tabla 3.71: Reglamento de transporte que conoce	125
Tabla 3.72: Tipo de transporte público que utiliza	126
Tabla 3.73: Víctima de hechos delictivos en transporte público.	127
Tabla 3.74: Viajes en horas pico.....	128
Tabla 3.75: Viajes en horas valle.....	129
Tabla 3.76: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Estándar de viaje”	130
Tabla 3.77: Respuestas por porcentaje.	130
Tabla 3.78: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Accesibilidad de paradas”	132
Tabla 3.79: Respuesta en porcentaje.....	132
Tabla 3.80: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Estándar de conexión”.....	134
Tabla 3.81: Respuesta en porcentaje.....	134
Tabla 3.82: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Cambio de red de tráfico”	136
Tabla 3.83: Respuestas por porcentaje	136
Tabla 3.84: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Cambio de red de tráfico”	138

Tabla 3.85: Respuestas por porcentaje	138
Tabla 3.86: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Servicio de transporte publico”	140
Tabla 3.87: Respuesta por porcentajes	140
Tabla 3.88: Transporte comercial que más utiliza	142
Tabla 3.89: Uso del transporte ilegal	143
Tabla 3.90: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por expectativas del servicio “Servicio de transporte comercial”	144
Tabla 3.91: Resultado en porcentaje	144
Tabla 3.92: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Servicio de transporte comercial”	146
Tabla 3.93: Respuestas por porcentaje	146
Tabla 3.94: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Servicio de transporte comercial”	148
Tabla 3.95: Resultados en porcentajes	148
Tabla 3.96: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Servicio de transporte comercial”	150
Tabla 3.97: Resultado en porcentajes	150
Tabla 3.98: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Servicio de transporte comercial”	152
Tabla 3.99: Resultado en porcentajes	152

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 3.1: Número de vehículos por año de fabricación	66
Figura 3.2: Marca de vehículos utilizados para el transporte comercial en taxi convencional	67
Figura 3.3: Tipo de Licencia de conducir	68
Figura 3.4: Conductores contratados	69
Figura 3.5: Año de fabricación de vehículos de transporte comercial en taxi ejecutivo	70
Figura 3.6: Marca de vehículos	71
Figura 3.7: Tipo de licencia	72
Figura 3.8: Si tiene conductor	73
Figura 3.9: Año de fabricación de vehículos de transporte comercial en carga liviana .	74

Figura 3.43: Problema que afecta al transporte comercial.....	122
Figura 3.44: Problema para movilizarse en transporte comercial.....	123
Figura 3.45: Gestión de la Unidad de Movilidad.....	124
Figura 3.46: Reglamento de transporte que conoce.....	125
Figura 3.47: Tipo de transporte público que utiliza.....	126
Figura 3.48: Víctima de hechos delictivos en transporte público.....	127
Figura 3.49: Viajes en horas pico.....	128
Figura 3.50: Viajes en horas valle.....	129
Figura 3.51: Transporte comercial que más utiliza.....	142
Figura 3.52: Uso del transporte ilegal.....	143

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Encuestas a los usuarios de transporte público.....	188
Anexo 2. Encuesta usuarios de transporte comercial.....	189
Anexo 3. Observaciones al transporte público y comercial.....	190
Anexo 4: Guía de entrevista a los dirigente de las operadoras de transporte público y comercial.....	191
Anexo. 5: Encuestas dirigidas a los usuarios de transporte público y comercial.....	192
Anexo 6: Foto, encuesta a los conductores de transporte comercial.....	193
Anexo. 7: Foto, encuesta a los conductores de transporte comercial.....	193
Figura. Anexo. 8: Foto, entrevista a los representantes de las operadoras del público y comercial.....	193
Anexo. 9: Foto, servicio de transporte público.....	194
Anexo. 10: Foto, servicio de transporte comercial.....	194
Anexo. 11: Foto, parada de transporte comercial.....	194

ÍNDICE DE ECUACIONES

Ecuación 3.1: Proyección Poblacional.....	41
Ecuación 3.2: Tamaño de muestra.....	43

RESUMEN

El proyecto de ordenanza para el control y sanción de las compañías de transporte público y comercial intracantonal, tiene como finalidad ser una herramienta que permita fundamentar los procesos y procedimientos administrativos de regulación y control, que garantizan la calidad en la prestación del servicio de transporte dentro del Cantón Latacunga. Mediante las herramientas de investigación, se posibilitó la aplicación de métodos y técnicas evidenciando así, la prestación del servicio, modalidades de transporte, derechos y obligaciones de las operadoras y de los usuarios, y con ello las infracciones motivos de sanciones administrativas a las operadoras. Problemas que afectan a la ocupación del espacio público destinada para el desarrollo del transporte, el incumplimiento al ordenamiento jurídico que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento para su aplicación así también resoluciones emitidas por la ANT, a causa de esto la insatisfacción de los usuarios del servicio. Finalmente se estructuró una propuesta de ordenanza, estableciendo el procedimiento para la imposición de sanciones administrativas a las operadoras de transporte que hayan incurrido en infracciones previstas en la ley y así poder mejorar progresivamente el nivel de servicio de transporte público y comercial, en conclusión los problemas que se han evidenciado es a causa de la inobservancia de normas técnicas y jurídicas por parte de los conductores y el personal administrativo de las operadoras, se recomienda el cumplimiento a los mismos para evitar el proceso sancionatorio por la autoridad competente.

Palabras Claves: OPERADORAS DE TRANSPORTE. SERVICIO. CONTROL. SANCIÓN. CUMPLIMIENTO. ORDENAMIENTO JURÍDICO. ORDENANZA.

Ing. Jairo Fabián Ortega Ortega
DIRECTOR TRABAJO DE TITULACIÓN

ABSTRACT

The Project of ordinance for the control and sanction of intracantonal public and commercial transport companies has the purpose of being a tool that allows to base the processes and administrative procedures of regulation and control because this will guarantee the quality in the provision of the transportation service in Latacunga canton. Through the research tools, it was possible to apply methods and techniques, thus were evidenced the transport service, modes of transport, rights and obligations of operators and users, and with this the violation which are reasons of administrative penalties for operators. Those are problems that affect the occupation of the public space which one is destined for the development of the transport, the non-compliance with the legal system established by the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety and the regulation for its application as well as resolutions issued by the NAT (National Agency of Transit), and because of this the disappointment of the users of the service. Finally, was designed a proposal of ordinance, in this was established the procedure for the imposition of administrative sanctions on transport operators who have incurred in infractions of the law and consequently improve progressively the level of public and commercial transportation service. In conclusion the problems that have been evidenced is due to the non-observance of technical and legal norms by the drivers and the administrative staff of the operators. It is suggested to fulfill with the law in order to avoid the sanctioning process by the competent authority.

Keywords: TRANSPORT OPERATORS. SERVICE. CONTROL. SANCTION. FULFILLMENT. LEGAL SYSTEM. ORDENANCE.

INTRODUCCIÓN

En el Ecuador en estas últimas décadas se han dado diferentes cambios constitucionales, obligando así la reforma constitucional y con ello la creación de nuevas leyes o reformas en distintos cuerpos legales del estado ecuatoriano, siempre en armonía con el ordenamiento jurídico del país.

Con el avance progresivo de normativas el estado comienza a realizar el proceso de descentralización de competencias que hasta ahí lo ejercía el gobierno central, pero con este proceso las competencias pasan a ser de los diferentes gobiernos seccionales en un caso concreto a competencia de regulación administrativa del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, por lo dispuesto en las políticas del Ecuador.

En este sentido se realiza el estudio con la finalidad de identificar la variación en la actividad de transporte con respecto a la prestación de servicio, el cumplimiento del ordenamiento jurídico que garantice la prestación del servicio así como lo indica las Cartas Magnas del Ecuador.

El proyecto de ordenanza es una herramienta que ayuda a desarrollar y aplicar los procesos y procedimientos administrativos de regulación y control del transporte, que en su aplicación se garantice la calidad del servicio de transporte público y comercial dentro del Cantón Latacunga, para el desarrollo del presente proyecto se trabajó en cuatro capítulos que se indica a continuación:

En el capítulo I, se describe el planteamiento del problema de la investigación a realizar, la formulación del problema, la delimitación del problema que consta de tres aspectos que son; de contenido que es el objeto de estudio y campo de acción, delimitación espacial que se refiere al lugar en donde se va a realizar la investigación y el tiempo que durara la investigación, la justificación en el cual consta el por qué se desarrolla la investigación, los objetivos general y específicos.

En el Capítulo II, se presenta el Marco Teórico requerido para el desarrollo de la parte teórico y conceptual que interviene en la investigación, en este caso se refiere a

revisión de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito, documentación e información bibliográfica relacionada con las operadoras de transporte público y comercial así también las formas de la prestación de servicio.

El Capítulo III, muestra el Diseño Metodológico requerido para el desarrollo de la investigación u objeto de estudio, donde se identificó los métodos y técnicas referente a investigación documental, herramientas como encuestas, observaciones, entrevistas y posterior a esto se presentan los resultados obtenidos.

En el Capítulo IV, se presenta el Marco Propositivo, en este caso el proyecto de ordenanza que se lo diseño en base a la información obtenida del desarrollo de la investigación, conclusiones y recomendaciones para finalmente presentar las referencias bibliográficas y anexos respectivamente.

CAPITULO I: EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Debido que en la constitución aprobada en el año 2008 se define al estado Ecuatoriano como un “Estado constitucional de derechos y de justicia, social democrático soberano independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna con una administración descentralizada. Por el cual, modifica esencialmente el modelo del estado ecuatoriano, en el mismo los derechos de las personas constituyen el sustento de la existencia y acción del Estado y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que emplazaran el desarrollo equitativo solidario y equilibrado de los pueblos. (Art. 1 Constitución, Políticas del Ecuador, 2008).

En ese ámbito los Gobiernos Municipales dentro de sus competencias deben prepararse adecuadamente, tanto en su infraestructura física, estructura normativa como ordenanzas municipales, acuerdos, resoluciones y personal capacitado para el adecuado ejercicio de las competencias en materia de Planificación, Regulación y Control del Tránsito, Transporte Público y Seguridad Vial.

La Competencia surge por la necesidad de precautelar la seguridad vial y garantizar una prestación de un servicio público y comercial óptimo, eficiente, con calidad, calidez y que sea accesible para todas las ciudadanas y ciudadanos del país y del Cantón Latacunga.

Desde los años 90 luego de desarrollar un importante cuerpo legislativo en el Ecuador denominada Fondo Nacional de Desarrollo Seccional (FODESEC). Que establece modificaciones en el ordenamiento territorial y la transferencia de competencias que ha sido un proceso lento que hasta la segunda mitad de los años noventa la descentralización no encarna en actores protagónicos, y más bien se trata de un proceso difuso y con pocas probabilidades de ser ejecutado.

(Hurtado Arroba, 2007). Por lo que Abril del 2012 en el gobierno del Economista Rafael Correa se dio luz verde pues en esta fecha el Consejo Nacional de Competencias emitió la Resolución N° 066-CNC-2012, en la que

transfiere las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos del Ecuador, obligando que los mismo asuman las diferentes competencias de forma progresiva.

Con los antecedentes expuestos, es significativo realizar la investigación dentro del Cantón Latacunga, acerca de las formas de prestación del servicio, las modalidades de transporte, los derechos y obligaciones de las operadoras y personas usuarias del transporte, así como fundamentar los procesos y procedimientos administrativos de regulación y control, también identificar algunas reformas legales y reglamentarias necesarias para armonizar al ordenamiento jurídico del transporte y la movilidad para realizar una propuestas de ordenanza para garantizar la calidad en la prestación del servicio de transporte dentro del Cantón.

1.1.1. Compañías de transporte Público y Comercial

La Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, emite la RESOLUCIÓN No. 107-DE-ANT-2014, para certificar la ejecución de la competencia de títulos habilitantes del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Latacunga, que en su Artículo 4 indica lo siguiente; las modalidades que les corresponde, dentro de la transferencia de las competencias en títulos habilitantes son:

- ✓ Transporte comercial en Taxis ejecutivo y convencional.
- ✓ Transporte comercial de carga liviana (cabina simple).
- ✓ Transporte comercial escolar - institucional.
- ✓ Transporte público urbano (intracantonal).

Las demás modalidades seguirán siendo reguladas y gestionadas por la ANT.

En este ámbito el transporte público y comercial intracantonal, a nivel local y nacional está atravesando por una problemática que nace de la interacción del transporte terrestre, transportista y la ley, dentro de la prestación de servicios de transporte se ha dejado de lado el protocolo de prestación de servicio esto es, irrespeto a las paradas

establecidas, no cumplen con el ámbito de operación según su modalidad y su título habilitante, dando lugar que los usuarios sientan un malestar y opten por utilizar otro medio de transporte que satisfaga sus necesidades.

Las modalidades de transporte a ser analizadas están dentro de las competencias del GAD Municipal del Cantón Latacunga a través de la Unidades de Movilidad de Latacunga (UML), este tipo de transporte se vincula directamente con la transferencia de personas, bienes y productos; es decir el intercambio, base sustantiva de la economía Latacungueña, el mismo se desarrolla de forma deficiente y con pocas probabilidades de mejorar por falta de una normativa legal ajustada a la realidad del Cantón, que garantice el proceso de prestación de servicios y ayude a controlar la operatividad de las compañías de transporte de servicio público y comercial.

1.1.2. Servicio de transporte público (intracantonal)

Se conoce que el 40% de la población urbana del Cantón Latacunga se mueve en el transporte público, es el medio de transporte más utilizado después de los automóviles, taxis y vehículo livianos, indica (Garcés, 2013) director del Departamento de Planificación del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de Latacunga, bajo las premisas de ser necesario para el movimiento de personas desde un lugar de origen hacia un lugar destino.

Aquí el problema radica en el incumplimiento de rutas y frecuencias, exceso de pasajeros, exceso de velocidad, inobservancia a la señalización y otras normativas técnicas que dan lugar a accidentes de tránsito dejando saldos lamentables, como indica las estadísticas durante el año 2016, en el distrito Latacunga en la zona urbana, en total han existido 258 accidentes de tránsito con saldos lamentables de 39 fallecidos. (Policía Nacional, 2016).

El personal destinado a la prestación del servicio es también un factor importante para hacer que el servicio de transporte público sea inseguro, en muchas ocasiones el servicio es ejecutado por los ayudantes de los conductores quienes no son lo suficientemente capacitados para llevar tanta responsabilidad y operar las unidades donde se movilizan un “promedio diario de 608 personas por unidad”, según el estudio

de “Cálculo del modelo financiero que permita el ajuste tarifario del servicio transporte colectivo de pasajeros con ámbito intracantonal urbano”, realizado por (MovildelNor, 2016). Añadiendo las agresiones de las que son víctimas los usuarios por parte de los conductores y ayudantes al momento de hacer uso de este medio de transporte.

El irrespeto a las paradas establecidas influye en la problemática porque los conductores recogen pasajeros a lo largo del trayecto haciendo caso omiso de las paradas, obstaculizando el tránsito, detienen el vehículo en media vía, desatando de esta la congestión vehicular, también circulan con las puertas abiertas y con ellos el peligro de los usuarios, por lo que estadísticamente la mayor parte de los accidentes de tránsito en el Ecuador es a causa de la impericia e imprudencia del conductor; es del 49% según el (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos [INEC, 2010]).

No hay consideración ni respeto a las personas más vulnerables y a los estudiantes, estas personas son tratadas con diferencia porque no pagan la misma tarifa.

La seguridad vial también está inmersa dentro de la mala práctica de prestación de servicio, a esta también influye el mal estado de la infraestructura, señalización, capacitación permanente en seguridad vial a la ciudadanía y por ultimo un personal capacitado y orientado a cumplir con funciones específicas donde no se produzca la suplantación de actividades o acciones que puedan atentar contra la vida de las personas que hacen uso del transporte público en el Cantón Latacunga.

1.1.3. Formulación del Problema

¿De qué manera el proyecto de ordenanza para el control y sanción de las compañías de transporte público y comercial intracantonal, influye en el mejoramiento de la prestación del servicio de transporte en el Cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi?

1.1.4. Delimitación del Problema

Campo: Planificación, organización, dirección y control del transporte vial.

Aspecto: Control y Sanción de las compañías de transporte.

Delimitación Espacial: La operadoras de transporte público y comercial domiciliadas en el Cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi del que tenga las competencias el GAD municipal del Cantón Latacunga.

Delimitación Temporal: La presente investigación se va a realizar durante el período comprendido desde el 01 de Diciembre del 2016 al 20 de febrero del 2017.

1.2. JUSTIFICACIÓN

La presente investigación cumple con las líneas de investigación de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo (ESPOCH) específicamente de la Escuela de Ingeniería en Gestión de Transporte de la Facultad de Administración de Empresas, además que la investigación permite aplicar los conocimientos anteriormente adquiridos en tema del transporte a un nivel experiencial de la formación de pregrado, debiendo indicar su originalidad en el planteamiento del tema de investigación y en la aplicación de los métodos y técnicas a ser utilizados.

El propósito de la investigación es contribuir al análisis de las leyes, normas y reglamentos para el control y sanción de las compañías de transporte, especificando los problemas que se han presentado en su aplicación y cumplimiento, considerando las experiencias y opiniones de los usuarios así también las estadísticas y las infracciones en las que más incurren las compañías de transporte.

Con este proyecto se busca mejorar la prestación de servicio de transporte por parte de las compañías, también está orientada a potencializar una movilidad eficiente, de calidad y brindar las seguridades necesarias dentro de las unidades.

La realización de esta investigación tiene un alto porcentaje de factibilidad pues esta cuenta con publicaciones, revistas, textos, información electrónica incluyendo leyes, reglamentos y normas que regulan el transporte dentro del territorio nacional, también se lo puede realizar dentro del tiempo que autoriza la Universidad para su culminación, y sin hacer uso de un monto alto de recursos económicos para el desarrollo del mismo.

Los beneficiarios del estudio a realizarse involucran alrededor de 173.094 habitantes correspondientes a la población económicamente activa del cantón Latacunga siendo estos beneficiarios directos de la investigación (INEC, 2010).

El desarrollo de la investigación es en base a la aplicación de conocimientos adquiridos anteriormente en el salón de clases, lo que le da un alto grado de originalidad y confiabilidad al momento de la realizar el estudio por parte del investigador.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo General

Diseñar el proceso para el control y sanción de las compañías y cooperativas de transporte público y comercial intracantonal, en contribución a mejorar la prestación del servicio de transporte en el cantón Latacunga Provincia de Cotopaxi.

1.3.2. Objetivos Específicos

- ✓ Describir las características de la prestación del servicio de las compañías y cooperativas de transporte; público urbano, comercial en taxi, carga liviana y escolar e institucional existente en el Cantón Latacunga.
- ✓ Analizar las infracciones en las que incurren las compañías y cooperativas de transporte; público urbano, comercial en taxi, carga liviana y escolar e institucional dentro del Cantón Latacunga.
- ✓ Elaborar un proyecto de ordenanza para el control y sanción de las compañías o cooperativas de transporte; público urbano, comercial en taxi, carga liviana y escolar e institucional, en el Cantón Latacunga.

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Según el artículo 30.4 de la (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial [LOTTTSV, 2008]) señala que los GADs 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 transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), debiendo informar sobre las regulaciones locales que en materia de control de tránsito y seguridad vial se vayan a aplicar, en sus respectivas circunscripciones territoriales. (Agencia Nacional de Transito [ANT, 2014]).

El Consejo Nacional de competencias mediante Resolución No. 006-CNC-2012, publicada en el suplemento del registro oficial No. 712 de mayo de 2012, resolvió transferir progresivamente las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a favor de las GADs metropolitanos y Municipales del país, en los términos previstos en dicha resolución.

La Agencia Nacional de Tránsito, mediante oficio No. 7737-ANT-ANT-2012, de 23 de noviembre de 2012; la ANT. Pone en conocimiento al GAD Municipal de Latacunga, sobre todo el proceso de transferencia, requisitos, y solicita tener un acercamiento para realizar el debido fortalecimiento y acompañamiento al GAD Municipal de Latacunga. De la misma manera la Agencia Nacional de Tránsito, mediante oficio No ANT-ANT-2014-7725, de 25 de julio de 2014; la ANT procedió a informar al GAD Municipal de Latacunga. Las fechas que asumirán la competencia de títulos habilitantes.

La Agencia Nacional de Tránsito, emite la Resolución No.107-DE-ANT-2014, para certificar la ejecución de la competencia de títulos habilitantes del Gobierno autónomo descentralizado Municipal de Latacunga, en donde resuelve empezar a ejecutar las competencias de títulos habilitantes, a partir del 01 de octubre de 2014 y serán ejercidas

en observancia a las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial, su reglamento, las disposiciones de carácter General que emita el Directorio de la ANT y demás normas aplicables, en la misma resolución indica que el GAD Municipal del Cantón Latacunga se encuentra capacitado para realizar los procesos relacionados a las facultades del Modelo de Gestión Tipo B.

El artículo 4 de la Resolución No.107-DE-ANT-2014, indica que las modalidades que le corresponde, dentro de la transferencia de las competencias de títulos habilitantes son: Transporte público Intracantonal, transporte comercial en taxis convencionales, transporte comercial de carga liviana y transporte comercial escolar-institucional; las demás modalidades seguirán siendo reguladas por la ANT.

El GAD municipal del Cantón Latacunga al asumir las competencias del transporte, se encamina una planificación, regulación y control de esta temática urbana, iniciando con un proceso de estructuración de los servicios de transporte, fomentados por una nueva tendencia de movilidad, que según la ordenanza “Ordenanza reformatoria a la ordenanza sustitutiva a las ordenanzas de creación y reforma de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del GAD Municipal del Cantón Latacunga por la de Unidad de Movilidad del GAD Municipal del Cantón Latacunga” tienen como base considerar al peatón como elemento más importante de la movilidad del Cantón, esta prioridad debe mantenerse presente en todos los proyectos de movilidad, seguido de la facilidad para las bicicletas, transporte público, transporte de mercancías y finalmente el auto particular.

2.1.1. Reseña histórica del transporte comercial.

A medida que se desarrollando el transporte aparece el transporte comercial, se manifiesta que en un primer momento donde surge como una actividad parte del comercio, siendo realizado por los propios comerciantes en su afán de encontrar nuevos mercados y clientes. Luego, es el principio de especialización en el trabajo el que permite delimitar claramente la actividad del comerciante y la del acarreador o transportador que tiene la necesidad recorrer rutas manipulando y conduciendo los medios de transporte (barcos, vehículos, animales, etc.) hace surgir al empresario de transporte hoy en día compañías de transporte, o sea aquel que ve en el servicio de

transporte una actividad lucrativa completamente independiente del comercio de los efectos transportados. (Grunauer, 2008, pp. 15).

La evolución del transporte comercial siempre estuvo, por otra parte, directamente vinculada a la de los medios de transporte, es por ello que se indica que el transporte evoluciona con la ciencia. Se expone que el transporte sirve al comercio; puede forjar el comercio sin el transporte pero no éste sin aquel, hay entre ellos una relación íntima indispensable. Cabe recalcar que luego del desarrollo del transporte y el comercio se dio los conflictos en donde necesariamente se debían incluir leyes, reglamentos y resoluciones para su ordenamiento. (Grunauer, 2008, pp. 16).

2.1.2. Antecedentes históricos de la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial

La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1.963, con el propósito de establecer un proceso para juzgar las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; a través del tiempo se crearon los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento. (Herrera Ronal , 2010).

El 02 de Agosto de 1996, se publicó en el Registro Oficial No. 1002, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, la misma que fue objeto de varias reformas, y presentaba una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes en el aspecto jurídico (Cusme Gonzabay & Aguirre Vera, 2011).

La Asamblea Nacional Constituyente; por considerar que el marco jurídico existente no organizaba, regulaba o controlaba la actividad del transporte terrestre, que existía una proliferación desordenada de operadores de transportes, deficiencias en la determinación de funciones y responsabilidades de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, y porque nunca se habían dictado políticas para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad; expidió el 07 de Agosto del 2008 la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Consecutivamente el 20 de octubre del 2008 fue publicada en el Registro oficial No.449 la Constitución de la República del Ecuador que en su Título V Organización Territorial Del Estado, Capítulo cuarto del Régimen de Competencia, Art. 264, numeral 6 otorga a los gobiernos municipales la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal (Cusme Gonzabay & Aguirre Vera, 2011).

El 03 de Junio del 2009, mediante Decreto Ejecutivo No.1738 se expidió el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la correcta aplicación de la referida Ley Orgánica, pero éste Reglamento fue reformado el 30 de Noviembre del 2010.

El 19 de Octubre del 2010 se expide el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en donde se viabilizan las competencias exclusivas que la constitución otorga a las municipalidades entre ellas la planificación, regularización y control del tránsito y transporte terrestre en su circunscripción cantonal, finalmente el 29 de Marzo del 2011, se expidió la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es la última reforma que ha sufrido la Ley. (VERA, 2011).

2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

El análisis del tema a través de los fundamentos bibliográficos da la oportunidad de conocer el mismo a profundidad, para ello se estudiara cada concepto citado y de esta manera poder proporcionar un criterio de propuesta para la solución del problema encontrado, en el Cantón Latacunga.

2.2.1. Conceptualización y principios de tránsito, transporte y seguridad vial

Es importante determinar la parte teórica del proceso de regulación del transporte y movilidad en el desarrollo del presente proyecto, también vale definir los principios de tránsito, transporte y seguridad vial, como también es necesario diferenciar conceptos generales para una mayor comprensión teórica del tema. Recalcar que la información obtenida tiene como fuente; la (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial [LOTTTSV, 2011]), su Reglamento General para la Aplicación (2012), el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (2010), sumando las aportaciones personales que se realizara.

2.2.1.1. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GAD).

Según (Perez, 2009) manifiesta que la Constitución de 2008 asigna a los gobiernos autónomos descentralizados determinadas potestades legislativas sobre competencias señaladas en la Constitución, ya sean estas exclusivas como en materia de movilidad y también incluye la referencia constitucional a las competencias concurrentes.

Competencia.- Es la capacidad de acción de un nivel de gobierno en un sector, misma que se ejerce a través de facultades. Las competencias son establecidas por la Constitución, la ley y las asignadas por el Consejo Nacional de Competencias.

Competencias concurrentes.- Son aquellas cuya titularidad corresponde a varios niveles de gobierno en razón del sector o materia, por lo tanto deben gestionarse obligatoriamente de manera concurrente.

Competencias exclusivas.- Son aquellas cuya titularidad corresponde a un solo nivel de gobierno de acuerdo con la Constitución y la ley, y cuya gestión puede realizarse de manera concurrente entre diferentes niveles de gobierno.

La Constitución de la República del 2008 en su artículo 238 determina:

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los concejos provinciales y los concejos regionales.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal es el régimen que actúa y ejerce sus funciones de administración y legislación sobre una circunscripción territorial conformada por parroquias rurales y la cabecera cantonal con sus parroquias urbanas, señaladas en su respectiva ley de creación y por las que se crearen con posterioridad, de conformidad con el COOTAD; quien promueve el desarrollo y la garantía del buen vivir, a través del ejercicio de sus competencias. Los gobiernos

autónomos descentralizados constituyen personas jurídicas de derecho público. (Arévalo Segarra, 2014).

2.2.1.2. La Descentralización.

Según (Guzman , 2001) Es un proceso complejo, que implica: la modernización del sector público; la redefinición de responsabilidades, con énfasis en el nivel local, para cada uno de los sectores encargados de proveer servicios a la población; así como el establecimiento de pesos y contrapesos y reglas intergubernamentales confiables.

La descentralización para (Carrion , 2007) es:

La descentralización debe ser entendida no como la eliminación de la centralización del poder estatal, sino como la distribución equitativa y democrática en su interior.

La descentralización de competencias pretende conseguir que los gobiernos autónomos descentralizados asuman las competencias concedidas por parte del gobierno central, con capacidad de decisión, financiamiento y ejecución de las actividades que conforme a la ley les pertenezcan, para que tras este proceso mejore la gestión de los servicios, se consiga distribuir adecuadamente las riquezas, se promueva el desarrollo territorial y se fortalezca la institucionalidad local y nacional en territorio ecuatoriano.

2.2.1.3. Sistema integral y modelo de gestión.

Según el Artículo 128 inciso 3° del (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización [COOTAD, 2010, pp.7]). Todas las competencias se gestionarán como un sistema integral que articula los distintos niveles de gobierno y por lo tanto serán responsabilidad del Estado en su conjunto, el ejercicio de las competencias observará una gestión solidaria y subsidiaria entre los diferentes niveles de gobierno, con participación ciudadana y una adecuada coordinación interinstitucional.

Los modelos de gestión de los diferentes sectores se organizarán, funcionarán y someterán a los principios y normas definidos en el sistema nacional de competencias,

estos se desarrollan en los regímenes especiales observarán necesariamente la distribución de competencias y facultades, criterios y normas, contenidas en este Código para los distintos niveles de gobierno.

2.2.1.3.1. Modelo de gestión

En la resolución **No-006-2012-CNC**, en su capítulo primero, **Ámbito y Modelo de Gestión**, así como indica el Art. 3. Para el ejercicio de esta competencia, se establece tres modelos de gestión diferenciados, en función de las necesidades territoriales cantonales en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la experiencia de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y requisitos mínimos de sostenibilidad del servicio. Por lo que indica en los Artículos 4, 5 y 6 los siguientes modelos de gestión A, B y C, respectivamente.

Modelo de gestión A.- Estos Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales tendrán a su cargo todas las competencias que corresponden a: la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. Entre éstos forman parte de la lista: Quito, Cuenca, Guayaquil.

Modelo de gestión B.- Estos Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales tendrán a su cargo las competencias correspondientes a: la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; excepto el control operativo del tránsito en la vía pública, ya que esta competencia la podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o por consorcios, entre éstos tenemos por ejemplo: Latacunga, Riobamba, Machala, etc.

Hay que indicar que existe una reforma que a continuación se indica donde desvincula el modelo de Gestión C.

2.2.1.3.2. Movilidad de modelos de gestión.

La resolución No. 006-CNC-2012 en su Artículo 23, indica que el Consejo Nacional de Competencias revisara por lo menos cada dos años la asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar la variación de condiciones, que permita a un gobierno descentralizado metropolitano o municipal, acceder a otro modelo de gestión.

Para tal efecto el Consejo nacional de Competencias deberá disponer a la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, la elaboración de un nuevo informe de capacidad operativa, que se elaborara bajo los mismos parámetros del informe inicial.

2.2.1.3.3. Recategorización de modelo de gestión.

Mediante oficio Nro. AME-De-1090-2015 suscrita por la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas con fecha 19 de marzo del 2015. Notifico al Consejo Nacional de Competencias el informe de capacidad operativa con el propósito de organizar e implementar el proceso de descentralización, y considera necesario revisar la asignación de los modelos de gestión, en función de la variación de condiciones de los gobiernos municipales producto de la asunción de la competencia.

El Consejo Nacional de Competencias en uso de sus facultades constitucionales y legales constantes en el artículo 121 y en el literal o) del artículo 119 del Código Orgánico de Organización territorial Autonomía y Descentralización. Emite la resolución No. 0003-CNC-2015, publicada en el registro oficial Suplemento 475, con fecha 8 de abril de 2015. Donde se reconoce únicamente los modelos de Gestión A y B.

2.2.1.3.4. Facultades otorgadas a cada modelo de gestión diferenciado.

2.2.1.3.4.1. Facultades comunes a todos los modelos de gestión

En el artículo 14. De la resolución No. 006-CNC-2012, en los tres modelos de gestión establecidos en la presente resolución, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, en los términos establecidos en esta resolución, bajo los principios de la unidad nacional.

Rectoría Local.- En el artículo 15. De la resolución No. 006-CNC-2012, en el marco de las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, emitir políticas, lineamientos y directrices locales, para el adecuado ejercicio de sus facultades y atribuciones en los términos establecidos en la presente resolución.

Planificación Local.- En el artículo 16. De la resolución No. 006-CNC-2012, En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, formular un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un plan maestro de seguridad vial; los mismos que deberán estar articulados a la planificación nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; así como definir un modelo de gestión para la prestación de los servicios públicos asociados a la competencia de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que la venían ejerciendo de acuerdo con el art. 130 del COOTAD.

Regulación Local.- En el artículo 17. De la resolución No. 006-CNC-2012, en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir técnica local para:

- ✓ Regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial;
- ✓ Definir el procedimiento para los operativos de control de tránsito;
- ✓ Homologar la señalización vial, de acuerdo a los estándares nacionales;
- ✓ Normar el uso del espacio público y vías;
- ✓ Regular la semaforización y la señalética en su circunscripción territorial;
- ✓ Jerarquizar las vías en circunscripción territorial;
- ✓ Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifario nacional emitida por el ministerio rector;
- ✓ Establecer estándares locales para la operación de transporte terrestre;
- ✓ Aprobar y homologar medios y sistemas de transporte;
- ✓ Emitir los informes previos y obligatorios para la constitución jurídica de las compañías y cooperativas en el ámbito de sus competencias, los que deberán ser registrados y auditados posteriormente por el directorio de la Agencia Nacional de Tránsito; y
- ✓ Emitir, suscribir y renovar los contratos de operación de transporte público, urbano e intercantonal; permisos de operación comercial y especial; y autorizar la operación

del servicio de transporte por cuenta propia, en el ámbito de su circunscripción territorial.

Control Local.- En el artículo 18. De la resolución No. 006-CNC-2012, en el marco de la competencia de tránsito transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, siguientes actividades de control:

- ✓ Controlar las actividades los servicios de transporte público, pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte público; comercial y colectivo o masivo; en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por la entidad rectora del sector;
- ✓ Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas y de los corredores viales y áreas urbanas del cantón en el ámbito de sus competencias;
- ✓ Controlar el cumplimiento de la planificación operativa del control de transporte terrestre tránsito y seguridad vial en el marco de la norma nacional;
- ✓ Aplicar las multas a las operadoras de transporte por el incumplimiento de los respectivos contratos y permisos de operación, y autorizaciones de operación;
- ✓ Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento cantonal; y
- ✓ Autorizar el funcionamiento de parques viales.

Gestión.- En el artículo 19. De la resolución No. 006-CNC-2012, en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de gestión:

- ✓ Administrar y alimentar los sistemas de información de transporte y seguridad vial;
- ✓ Recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones, en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias;
- ✓ Administrar la infraestructura de transporte terrestre, tales como terminales terrestres y puertos secos, según los estándares de funcionamiento emitidos desde el ente rector;

- ✓ Realizar en sus respectivas circunscripciones territoriales campañas regulares de prevención de accidentes, de difusión y promoción SPPAT, de concientización de hábitos riesgosos y uso de transporte público, entre otras;
- ✓ Administrar los centros de monitoreo y equipos de rescate, de sus respectivas circunscripciones territoriales; y
- ✓ Ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

2.2.1.3.4.2. Facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión B.

En el artículo 21. De la resolución No. 006-CNC-2012, indica que además de las facultades y atribuciones comunes, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales de acuerdo con la presente resolución, que se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión B, tendrán las siguientes atribuciones:

- ✓ Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre.
- ✓ Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular.
- ✓ Realizar el proceso integro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias, las matrículas previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial;
- ✓ Recaudar los valores correspondientes a los derechos por el otorgamiento de matrículas, así como los relativos a sus multas asociadas impuestas.
- ✓ Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito que incluye actualizar y corregir los registros de vehículos, títulos habilitantes en el marco de su circunscripción territorial.
- ✓ Entregar el permiso anual de circulación: y
- ✓ Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico.

2.2.2. Regulación.

El (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización [COOTAD, 2010, pp 70]) define a la facultad de control en su artículo 116, inciso 4, La

regulación es la capacidad de emitir la normatividad necesaria para el adecuado cumplimiento de la política pública y la prestación de los servicios, con el fin de dirigir, orientar o modificar la conducta de los administrados. Se ejerce en el marco de las competencias y de la circunscripción territorial correspondiente.

2.2.2.1. Control.

El (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización [COOTAD, 2010, pp 70]) define a la facultad de control en su artículo 116, inciso 5, El control es la capacidad para velar por el cumplimiento de objetivos y metas de los planes de desarrollo, de las normas y procedimientos establecidos, así como los estándares de calidad y eficiencia en el ejercicio de las competencias y en la prestación de los servicios públicos, atendiendo el interés general y el ordenamiento jurídico.

2.2.2.2. Gestión.

El (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización [COOTAD, 2010, pp 70]) define a la facultad de control en su artículo 116, inciso 6, La gestión es la capacidad para ejecutar, proveer, prestar, administrar y financiar servicios públicos. Puede ejercerse concurrentemente entre varios niveles de gobierno, dentro del ámbito de competencias y circunscripción territorial correspondiente, según el modelo de gestión de cada sector.

2.2.3. Definiciones Relacionadas con transporte Terrestre.

Para el efectivo entendimiento de la metodología a utilizarse en el proyecto de ordenanza es necesario conocer el significado de los términos más utilizados, estas son algunas definiciones extraídas del glosario de términos de la [Empresa Publica Metropolitana de Movilidad y Obras Publicas de Quito (EPMMOP, 2014)].

- ✓ **Transporte.-** Es la acción y efecto de movilizar o trasladar personas y/o bienes de un lugar a otro.
- ✓ **Vehículo.-** Medio para transportar personas o bienes de un lugar a otro.
- ✓ **Tráfico Vehicular.-** Se entiende como fenómeno producto del flujo de vehículos en una vía, calle o autopista.

- ✓ **Tránsito.-** Movimiento ordenado de personas, animales y vehículos por las diferentes vías terrestres públicas o privadas, sujeto a leyes y reglamentos sobre la materia.
- ✓ **Usuario vial.-** Es toda persona o animal que se encuentra sobre la vía haciendo uso de la misma.

2.2.3.1. Medios de transporte.

Según (Molinero & Arellano, 2005) los medios de transporte pueden ser clasificados en función de la tecnología utilizada –únicamente– aun cuando también se tomen en cuenta las características del derecho de vía y su tipo de operación, atendiendo a la primera forma de clasificación se tienen tres tipos de medios de transporte:

Transporte privado, el cual se presta en vehículos operados por el dueño de la unidad, circulando en la vialidad proporcionada, operada y mantenida por el Estado. Entre estos medios de transporte se encuentran: el automóvil, la bicicleta, la motocicleta y el peatón. Asimismo, en algunas comunidades rurales podemos citar el uso de vehículos de tracción animal o el animal mismo.

Transporte de alquiler, el cual puede ser utilizado por cualquier persona que pague una tarifa en vehículos proporcionados por un operador, chofer o empleado ajustándose a los deseos de movilidad del usuario. Entre estos servicios se encuentran los taxis, los servicios de respuesta a la demanda y en algunos casos los servicios de colectivos.

El transporte público es un servicio de movilización con rutas, frecuencias, horarios y paradas determinadas con la finalidad de que las personas que requieren desplazarse de un lugar a otro empleen este servicio a un costo accesible y puedan satisfacer sus necesidades de movilidad.

En el libro citado el transporte público también está inmerso el transporte de alquiler.

2.2.3.2. Sistema de movilidad.

Es aquella cohesión de diferentes vías, mecanismos y modalidades de transporte, en las cuales se incluye el no motorizado (peatonal y ciclístico) y el motorizado (particular o el que presta un servicio público), con una visión contemporánea que varía de ciudad a ciudad, cuya finalidad es facilitar la movilización de las personas e incrementar el desarrollo social, ambiental y económico de una nación.

2.2.3.3. Sistema de transporte

Según (Velasquez , 2011) Un sistema de transporte es un conjunto de instalaciones fijas (redes y terminales), entidades de flujo (vehículos) y un sistema de control que permiten movilizar eficientemente personas y bienes, para satisfacer necesidades humanas de movilidad. Un sistema de transporte es un conjunto de entidades que permiten que las personas o cosas se puedan movilizar libre y seguramente.

2.2.4. Actores que intervienen en el tránsito y la movilidad

Para este apartado se cita el (Manual de Conducción Sportman [SAN FRANCISCO AUTOCLUB, pp. 9]). Que en sus líneas indican lo siguiente:

Se llama actores a toda aquella persona que de una u otra manera juega un papel en el tránsito. Aquí encontramos conductores profesionales y no profesionales; pasajeros de transporte masivo y de vehículos particulares, autoridades visibles en calle y también invisible pero responsable de la política de tránsito; peatones, motociclistas y ciclistas, etc.

Conductores.- Para (Cabanellas , 2008) el término conductor tiene el siguiente significado:

El piloto que dirige un vehículo; quien conduce, en sus diversas acepciones, en especial, portador, transportador. Quien guía un vehículo, con las siguientes obligaciones y responsabilidades en el intenso y peligroso tránsito moderno.

Por lo general en el Ecuador se conoce al conductor como chofer, en si las funciones de él es trasladar personas o bienes desde un lugar de origen hasta un lugar de destino, el chofer recoge pasajeros en un lugar acordado, o cuando el usuario lo requiera, entre las demás funciones del chofer está el realizar un mantenimiento periódico del automotor así también mantener en óptimas condiciones al vehículo para realizar su trabajo.

Transeúnte.- Según (Cabanellas , 2008) define a transeúnte como transitorio, pasajero. El que transita por la vía pública a pie, a diferencia de quien se vale de animal o vehículo.

Movilidad no motorizada.- Consiste en la promoción e implementación de sistemas alternativos no motorizados para transporte de personas y bienes, cuyo objetivos son la disminución de los impactos ambientales, del tráfico vehicular y de los accidentes de tránsito; además convierten a las ciudades más saludables y amigables como principios básicos y como obligaciones establecidas por la ley de la materia; promueve también la construcción y uso de red de Ciclovías, bicarriles, ciclorutas y vías recreativas. En las ciudades de Quito y Cuenca se ha concebido además importante la implementación de sistemas de bicicleta pública, para que sean utilizadas por la ciudadanía como un medio de transporte de libre acceso, en Quito es gratuito su uso. (Arévalo Segarra, 2014).

Paradas de bus.- Ubicaciones específicas a lo largo de las líneas de servicio en las cuales las unidades de las operadoras de transporte tienen autorización y obligación para permitir el ascenso y descenso de usuarios y usuarias (pasajeros). Deberá incluir señalización, información, sitios de descanso, refugio para pasajeros, etc., y son responsabilidad del Estado y/o GADs en ejercicio de la competencia respectiva. (Arévalo Segarra, 2014).

2.2.4.1. Seguridad vial

Es la reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la morbimortalidad en las vías, lograda a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería de tránsito, diseño de los vehículos, gestión del tránsito, educación, formación y capacitación de las y los usuarios de las vías, así como de la investigación del accidente de tránsito cualquiera que fuere su origen o causa basal. (Arévalo Segarra, 2014)

2.2.5. Transporte terrestre automotor.

2.2.5.1. Naturaleza y objeto

El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado Ecuatoriano, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. La organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional (Art. 46, LOTTTSV).

2.2.5.2. Condiciones del transporte terrestre

En el reglamento a la ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en el Artículo 40. Detalla que el transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a las condiciones de:

Responsabilidad.- Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables.

Universalidad.- El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes.

Accesibilidad.- Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responderá a este fin.

Comodidad.- Constituye parte del nivel de servicio que las operadoras de transporte terrestre de pasajeros y bienes deberán cumplir y acreditar, de conformidad a las normas técnicas y homologaciones que para cada modalidad y sistema de servicio están y estuvieren establecidas por la Comisión Nacional.

Continuidad.- Conforme a lo establecido en sus respectivos contratos de operación, permisos de operación, autorizaciones concedidas por el Estado sin dilaciones e interrupciones.

Seguridad.- El Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienes transportados respetando las regulaciones pertinentes.

Calidad.- Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestres, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.

Estandarización.- A través del proceso técnico de homologación establecido por la ANT, se verificará que los vehículos que ingresan al parque automotor cumplan con las normas y reglamentos técnicos de seguridad, ambientales y de comodidad emitidos por la autoridad, permitiendo establecer un estándar de servicio a nivel nacional.

Medio Ambiente.- El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nueva tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos.

2.2.5.3. Fines del transporte terrestre.

Se encuentran detalladas en el Art. 43 del reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y dice que los fines del servicio de transporte terrestre automotor dentro de la prestación de servicios son los siguientes:

Transporte de personas.- Consiste en el traslado de personas de un lugar a otro, dentro y fuera del territorio nacional, garantizando su movilidad en términos de comodidad, seguridad y accesibilidad.

Transporte de bienes o mercadería.- Consiste en el traslado de bienes o mercadería de un lugar a otro, dentro y fuera del territorio nacional, constituyendo una actividad

importante en el aparato productivo nacional, permitiendo que genere la circulación de recursos y dinamice la economía ecuatoriana.

2.2.5.4. Definición de los ámbitos de operación del transporte terrestre.

En el art. 60 del reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial indica lo siguiente; De conformidad con la ley, se definen los siguientes ámbitos de operación del transporte terrestre de pasajeros y/o bienes en vehículos automotores:

- ✓ **Servicio de transporte Intracantonal.-** Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas) o un servicio rural (entre parroquias rurales). El perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio de transporte, será determinado por los gobiernos autónomos descentralizados en coordinación con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales; o directamente por los gobiernos autónomos descentralizados que hubieren asumido las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- ✓ **Servicio de transporte intraprovincial (intercantonal).-** se presta dentro de los límites provinciales entre cantones. Será responsable de este registro la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- ✓ **Servicio de transporte Intrarregional.-** Es el transporte que opera entre las provincias que conforman una misma región. Será responsable de este registro la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- ✓ **Servicio de transporte Interprovincial.-** Destinado al traslado colectivo de personas y bienes dentro de los límites del territorio nacional, entre provincias de diferentes regiones, o entre provincias de una región y las provincias del resto del país o viceversa, o entre provincias que no se encuentren dentro de una región., en rutas definidas por un origen, un destino y puntos intermedios y sujetos a una tarifa fijada por la autoridad competente.
- ✓ **Servicio de Transporte Internacional.-** se presta fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o

viceversa; para la prestación de este servicio, se observará lo dispuesto por la Comisión Nacional y la normativa internacional vigente que la República del Ecuador haya suscrito y ratificado.

- ✓ **Servicio de Transporte Transfronterizo.-** Se presta entre regiones de frontera debidamente establecidas acorde al reglamento específico generado para este efecto y cumpliendo con la normativa internacional vigente.

2.2.5.5. Clases de servicio de transporte terrestre

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Art. 51, establece las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a. Público;
- b. Comercial;
- c. Por cuenta propia; y
- d. Particular.

2.2.5.5.1. Transporte público.

En Art. 45 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Indica que, El servicio de transporte terrestre público de pasajeros consiste en el traslado de personas o bienes de un lugar a otro dentro del territorio nacional, cuya prestación estará a cargo del Estado. En el ejercicio de esta facultad, el Estado decidirá si en vista de las necesidades del usuario, la prestación de dichos servicios podrá delegarse, mediante contrato, permiso o autorización de operación, a las compañías o cooperativas legalmente constituidas para este fin.

2.2.5.5.2. Transporte comercial

En Art. 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de

operación, en los términos establecidos en Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias.

En concordancia con el Art. 46 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que indica, El servicio de transporte terrestre comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro de las jurisdicciones definidas por la autoridad competente. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin.

2.2.5.5.3. Transporte por cuenta propia.

El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento, no se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar. (Art. 58. LOTTTSV).

Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante esta clase de transporte, servicio público o comercial.

Los vehículos que realicen transporte por cuenta propia, deberán obligatoriamente ser parte y constar en los activos de las personas naturales o jurídicas que presten dicho servicio, y estar debidamente matriculados a nombre de dichas personas. Los vehículos

que consten matriculados a nombre de una persona natural o jurídica diferente, no podrán prestar el servicio de transporte de carga por cuenta propia.

Se debe indicar lo expuesto en Art. 47. del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, El servicio por cuenta propia consiste en el traslado de personas o bienes dentro y fuera del territorio nacional realizado de manera particular y sin que medie contrato alguno.

2.2.5.5.4. Transporte particular

En Art. 58.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Se denomina vehículo de transporte particular el que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios sin fines de lucro.

2.2.5.6. Tipos de transporte público de pasajeros

En el Art. 61 del Reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial expone los siguientes tipos:

- ✓ **Transporte colectivo.-** Destinado al traslado colectivo de personas, que operan sujetos a itinerario, niveles de servicio, horario y tarifa.
- ✓ **Transporte masivo.-** Destinado al traslado masivo de personas en corredores viales a nivel, elevado o subterráneo, que operen sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y tarifa fija.

2.2.5.7. Tipo de transporte comercial.

En el Art. 62 del Reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, el servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y/o bienes (mercancías), puede ser de los siguientes tipos:

- ✓ **Transporte Escolar e Institucional.-** Consiste en el traslado de estudiantes desde sus domicilios hasta la institución educativa y viceversa y en las mismas condiciones al personal de una empresa pública o privada. Deberán cumplir el reglamento emitido para el efecto.

- ✓ **Taxi:** Que será de color amarillo y deberán cumplir el reglamento emitido para el efecto. Se divide en los siguientes subtipos:

Convencionales.- Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionados para el transporte de personas, con capacidad de hasta cinco pasajeros, incluido el conductor y controlado para su cobro por el taxímetro.

Ejecutivos.- Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro, dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionados para prestar el servicio de viajes especiales, mediante la petición del servicio al centro de llamadas, con autorización para la ocupación temporal de la vía pública, y controlado para su cobro por taxímetro.

- ✓ **Servicio alternativo-excepcional.-** Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial. Los sectores urbano-marginales y rurales donde podrán operar esta clase de servicio serán definidos por las Comisiones Provinciales, en donde se preste el servicio, o el Municipio que haya asumido la competencia. El servicio de transporte alternativo-excepcional será regulado por la Comisión Provincial correspondiente, de conformidad con las políticas de la Comisión Nacional.
- ✓ **Carga liviana.-** Consiste en el traslado de bienes de hasta 3.5 toneladas desde un lugar a otro dentro del ámbito a cambio de una contraprestación económica.
- ✓ **Transporte mixto.-** Consiste en el transporte de personas y bienes en vehículos de hasta 1.2 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro, de acuerdo a una contraprestación económica, permitiendo el traslado en el mismo vehículo de hasta 5 personas (incluido el conductor) que sean responsables de estos bienes, sin que esto obligue al pago de valores extras por concepto de traslado de esas personas, y sin que se pueda transportar pasajeros en el cajón de la unidad (balde de la camioneta).
- ✓ **Transporte de carga pesada.-** Consiste en el transporte de carga de más de 3.5 toneladas, en vehículos certificados para la capacidad de carga que se traslade, y de acuerdo a una contraprestación económica del servicio.

- a) **Turismo.-** Consiste en el traslado de personas que se movilizan dentro del territorio ecuatoriano con motivos exclusivamente turísticos, y se regirá por su propio Reglamento.

2.2.6. Vehículos permitidos según la clase y ámbito del transporte terrestre

En el Art. 62 del Reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Los servicios de transporte terrestre de acuerdo a su clase, tipo y ámbito podrán prestarse en los siguientes vehículos, cuyas características se establecerán en la reglamentación y normas INEN vigentes:

2.2.6.1. Transporte terrestre público

1.- Transporte intracantonal

- a) Transporte colectivo: Buses y minibuses. Los mismos que pueden ser convencionales, de entrada baja o piso bajo.
- b) Transporte masivo: Tranvías, monorriel, metros, trolebuses, buses articulados y buses biarticulados.

2.- Transporte Intraprovincial.- Buses y minibuses y buses tipo costa.

3.- Transporte Intrarregional e Interprovincial.- Buses y minibuses, microbuses y buses tipo costa.

4.- Transporte Internacional y Fronterizo.- Buses.

2.2.6.2. Transporte terrestre comercial

1.- Transporte intracantonal

- a) Transporte Escolar e Institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses
- b) Taxis:
- b.1) Convencional: Automóvil de 5 pasajeros, incluido el conductor.

- b.2) Ejecutivo: Automóvil de hasta 5 pasajeros, incluido el conductor.
- c) Servicio alternativo-excepcional: Tricimotos, mototaxis, triciclos motorizados (vehículos de tres ruedas).
- d) Carga liviana: Vehículos tipo camioneta de cabina sencilla con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.
- e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga, con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.
- f) Fronterizo: El mismo que se regulará por los acuerdos internacionales vigentes.

2.- Transporte intraprovincial

- a) Transporte escolar e institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses.
- b) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, microbuses, mini buses y buses.
- c) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.
- d) Transporte mixto: Vehículos con capacidad de carga de hasta 1.2 toneladas y hasta 5 pasajeros incluido el conductor.
- e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

3.- Transporte intrarregional e interprovincial

- a) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, mini buses y buses.
- b) Carga pesada: Vehículos de carga con peso bruto vehicular superior a 3.5 toneladas, y unidades de carga.
- c) Pasajeros: Buses

2.2.6.3. Transporte terrestre por cuenta propia

- a) Transporte de personas: Buses, mini buses, furgonetas, vehículos livianos.
- b) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.
- c) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

2.2.7. Títulos habilitantes de transporte terrestre

Título habilitante.- Es el instrumento legal mediante el cual la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales o Metropolitanos que hayan asumido las Competencias, autorizan la prestación de los servicios de transporte terrestre público, comercial y por cuenta propia, de personas o bienes según el ámbito de servicio de transporte que corresponda, en el área asignada. (Art. 65 del Reglamento General para la Aplicación de la LOTTTSV).

2.2.7.1. Clasificación de los títulos habilitantes.

Contrato de Operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas y/o bienes en el ámbito urbano, intraprovincial, interprovincial e internacional. (Art. 66 Reglamento a LOTTTSV).

Permiso de Operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre comercial de personas y/o bienes en el ámbito urbano, intraprovincial e interprovincial. (Art. 67 Reglamento a LOTTTSV).

Autorización: Es la facultad que otorga el Estado a una persona jurídica, que cumpla con los requisitos legales, para prestar los servicios de transporte terrestre, por cuenta propia, de personas y/o bienes en el ámbito urbano, intraprovincial e interprovincial. (Art. 68 Reglamento a LOTTTSV).

2.2.7.2. Renovación del título habilitante.

En esta parte se tomado los casos de la renovación del título habilitante (EMOV, 2014) a una compañía o cooperativa de transporte:

- ✓ Haber obtenido previamente un título habilitante, emitido legalmente, cuya solicitud deberá presentarse antes del cumplimiento del plazo de duración del mismo;
- ✓ No haber sido sancionado con la revocatoria del título habilitante; y,
- ✓ Encontrarse en capacidad legal y vigente para la renovación.

El artículo 53 de la (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011), prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre, La Comisión Nacional regulará las formas de prestación del servicio conforme la clasificación prevista en esta Ley.

Por tal razón la prestación del servicio de transporte terrestre estará sujeta a la celebración o emisión de títulos habilitantes según sea el caso, otorgado a Operadoras del Transporte, ya sean compañías o cooperativas.

2.2.8. Las infracciones de tránsito

Para entender de una mejor manera la infracción de tránsito se debe entender primero la infracción de manera general; al respecto el tratadista (Cabanellas , 2008) considera: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado”. La infracción es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de las leyes y que rigen para todos los ciudadanos.

En materia de tránsito la definición de la infracción es todo refiere a actos u omisiones; el artículo 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta:

Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

2.2.8.1. División de las infracciones de tránsito.

Las infracciones de tránsito se dividen en:

- ✓ delitos; y,
- ✓ contravenciones

Las Infracciones Culposas.- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, manifiesta que las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción. (Art. 108, LOTTTSV).

2.2.8.2. Aspectos generales.

El artículo 14 del Código Penal Vigente, en su inciso final, dispone:

La infracción es culposa cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de la Ley, reglamento u órdenes.

2.2.9. Derechos de las y los usuarios del transporte público y comercial

2.2.9.1. Derechos de los pasajeros y pasajeras del transporte comercial

Los pasajeros del transporte comercial según El Art. 293. Del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tienen derecho a:

- ✓ Ser transportados con un adecuado nivel de servicio;
- ✓ Exigir a los operadores no fumar dentro de las unidades de transporte;
- ✓ Exigir de los operadores mantener un volumen adecuado de las radios, de manera que no perturbe a los pasajeros y pasajeras;
- ✓ Exigir que la unidad de servicio no lleve más pasajeros del número permitido por sobre la capacidad establecida en la Ley y el Reglamento;
- ✓ Tener a disposición y de forma visible la información sobre las características y razón social del vehículo, así como la identificación de su conductor;
- ✓ Realizar el embarque y desembarque sobre el costado derecho de la calzada;
- ✓ Exigir a los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus Reglamentos;

- ✓ Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente.

2.2.9.2. Derechos de usuarios y usuarias del transporte público de pasajeros

Art. 291.- Sin perjuicio de los derechos establecidos en el Art. 201 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

- ✓ Exigir a los operadores y controladores no fumar dentro de las unidades de transporte;
- ✓ Exigir de los operadores mantener un volumen adecuado de las radios, de manera que no perturbe a los pasajeros y pasajeras;
- ✓ Exigir que la unidad de servicio de transporte no lleve más pasajeros del número permitido por sobre la capacidad establecida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y el presente Reglamento, para lo cual las unidades deberán contar con un dispositivo visible, que alerte a los pasajeros el momento en que la capacidad haya llegado a su límite;
- ✓ Tener a disposición y de forma visible la información sobre las características y razón social del vehículo, así como la identificación de su conductor;
- ✓ Realizar el embarque y desembarque sobre el costado derecho de la calzada y antes de un cruce, en los casos en que no se cuente con paradas señaladas durante un largo trayecto de la ruta del transporte interparroquial, intraprovincial e interprovincial;
- ✓ Exigir del operador transportar sus bicicletas en las unidades de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional, para lo cual las unidades deberán estar dotadas de estructuras portabicicletas.

2.2.10. De las infracción y sanciones administrativas para las operadoras.

Las infracciones y sanciones administrativas de las operadoras están plasmadas en las Sección II de la Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial en los artículos que muestra a continuación.

Art. 80.- Infracciones de Primera Clase.- Constituyen infracciones de transporte de primera clase, y serán sancionados con multa de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Art. 81.- Infracciones de Segunda Clase.- Constituyen infracciones de transporte de segunda clase, que serán sancionadas con multa de seis (6) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Art. 82.- Infracciones de Tercera Clase.- Constituyen infracciones de transporte de tercera clase, que serán sancionadas con multa de ocho (8) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

2.2.10.1. De la aplicación de las sanciones

Art. 83.- Las sanciones por infracciones en contra de las operadoras que contempla este capítulo, serán impuestas por el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o su delegado, quien podrá intervenir la operadora, revocar el contrato, permiso o autorización de operación o deshabilitar temporal o definitivamente la unidad autorizada por el título habilitante bajo responsabilidad de quien cometió la infracción, de acuerdo a la gravedad de la falta, la flagrancia y el interés público comprometido, de conformidad al procedimiento establecido por el reglamento correspondiente, garantizando las normas del debido proceso previstas en la Constitución de la República del Ecuador.

2.2.10.2. Procedimiento para las sanciones administrativas a las operadoras.

El procedimiento para la sanción administrativa se encuentra plasmada en el Art. 93 del Capítulo I. del reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre tránsito y Seguridad vial, que en su texto dice lo siguiente:

Los GADs que asuman las competencias regularan, mediante las correspondientes ordenanzas, el procedimiento para la imposición de las sanciones administrativas a las operadoras de transporte de transporte terrestre previstas en los artículos 80, 81, 82 y 83 de la ley, en el ámbito de su

competencia. Deberán para el efecto, mantener procedimientos homogéneos con el presente reglamento.

2.3. IDEA A DEFENDER

Con la elaboración de un proyecto de Ordenanza para el control y sanción de las compañías de transporte público y comercial intracantonal, en el Cantón Latacunga, se evitará molestias causadas a los usuarios, y se garantizará la mejora de la prestación de servicios transporte público y comercial y se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, plasmado en la Ley orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.

2.3.1. Variables

2.3.1.1. Variable independiente

Elaborar un proyecto de ordenanza para el control y sanción de las compañías de transporte público y comercial Intracantonal.

2.3.1.2. Variable dependiente

Mejorar la prestación del servicio de transporte en el cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi.

CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación que se pretende realizar se fundamentará en un estudio descriptivo, el mismo se desarrollara en base a la recolección de datos versus una teoría que permitirá describir las actividades que se realiza, en la operación así también la prestación del servicio de transporte por parte de las compañías de transporte público y comercial intracantonal a realizar dentro del Cantón Latacunga.

3.2. TIPOS DE INVESTIGACIÓN

Como parte del desarrollo del proyecto es determinar los tipos de investigación que se va a realizar, los mismos ayudará a distinguir los pasos a seguir para el desarrollo del tema así también en la solución del problema, este trabajo está enfocado en la investigación descriptiva, de campo, explicativa, documental y explicativa.

3.2.1. Investigación Descriptiva.

(Tamayo, 1998, pp. 54) manifiesta:

Comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, composición o procesos de los fenómenos. El enfoque que se hace sobre conclusiones es dominante, o como una persona, grupo o cosa, conduce a funciones en el presente. La investigación descriptiva trabaja sobre las realidades de los hechos y sus características fundamentales es de presentarnos una interpretación correcta.

3.2.2. Investigación de Campo

Para (Tamayo, 1998, pp. 14). Se entiende por Investigación de Campo, el análisis sistemático de problemas en la realidad, con el propósito bien sea de describirlos, interpretarlos, entender su naturaleza y factores constituyentes, explicar sus causas y efectos o predecir su ocurrencia, haciendo uso de métodos característicos de cualquiera

de los paradigmas o enfoques de investigación conocidos o en desarrollo. Los datos de interés son recogidos en forma directa de la realidad; en éste sentido se trata de investigaciones a partir de datos originales o primario.

Este tipo de investigación es muy útil en la fase de recolección de información en el Cantón Latacunga, donde se deben acceder directamente a los métodos, técnicas e instrumentos a ser aplicados para alcanzar los objetivos planteados. El método de investigación no se limita solamente a la recolección de datos, sino a su interpretación y descripción sobre las características de una población en relación al problema.

3.2.3. Investigación Documental.

Para (Bernal Torres , 2006). La investigación documental consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto del tema objeto de estudio”.

Con éste tipo de investigación, se conoció a fondo el objeto de la investigación, analizando la información escrita recolectada de resoluciones, ordenanzas y decretos de las diferentes instituciones públicas que son parte de la competencia materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; también finalmente obtener la información existente en la leyes y reglamentos de la materia objeto de la investigación.

3.2.4. Investigación Explicativa

Para (Arias, 2012), la investigación explicativa se encarga de buscar el porqué de los hechos mediante el establecimiento de relaciones causa-efecto. En este sentido, los estudios explicativos pueden ocuparse tanto de la determinación de las causas (investigación postfacto), como de los efectos (investigación experimental), mediante la prueba de hipótesis.

Es decir busca el porqué de los hechos, estableciendo relaciones de causa-efecto, y documentos sobre temas ya existentes.

3.3. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.3.1. Densidad población

Para la obtención de la muestra necesaria para el presente proyecto de investigación se obtuvieron datos estadísticos poblacional del INEC, de acuerdo al censo del 28 de noviembre de 2010, y según esta fuente, en el cantón habitan 170489 personas, concentrándose en la zona urbana 63763 habitantes que representa el 37,4% del total de la población y en la zona rural es 106726 correspondiente al 62,6%, para el Cantón la población económicamente activa, en el documento citado es de 54,5% esto es 92917 habitantes. Previo al muestreo primeramente se llevara a cabo el modelo matemático para determinar la proyección de población para el 2017, porque los datos de población del INEC corresponden al del 2010. Por lo tanto para el presente estudio se necesita ser precisos y con la información actualizada que va ser utilizada para dicha finalidad.

3.3.2. Proyección poblacional a siete años

Para determinar la proyección poblacional a cuatro años, esta corresponde a un crecimiento exponencial con factor constante. Por lo que se hace necesaria la utilización del siguiente modelo matemático:

$$P = P_0(1 + I)^n \quad (1)$$

Ecuación 3.1: Proyección Poblacional

Dónde:

P = Proyección futura

P₀ = Lo que se quiere proyectar

I = Tasa de crecimiento poblacional anual

n = Número de años a proyectar

Aplicando la fórmula de proyección a futuro para siete años se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 3.1: Proyección de la Población del Cantón Latacunga

PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA Y RURAL DEL CANTÓN LATACUNGA			
PARROQUIA	POBLACIÓN 2010	FACTOR DE CRECIMIENTO	POBLACIÓN 2017
URBANO (Latacunga)	98.355	2,16%	114225
RURAL			
11 DE NOVIEMBRE (ILINCHI)	1988	1,26%	2170
ALAQUES (ALAQUEZ)	5481	1,26%	5983
BELISARIO QUEVEDO	6359	1,45%	7033
GUAITACAMA (GUAYTACAMA)	9668	2,86%	11778
JOSEGUANGO BAJO	2869	0,64%	3000
MULALO	8095	1,06%	8715
POALO	5709	0,86%	6062
SAN JUAN DE PASTOCALLE	11449	1,58%	12777
TANICUCHI	12831	1,70%	14438
TOACASO	7685	1,09%	8291
TOTAL	170.489	-	194.472

Fuente: INEC censo 2010

Elaborado por: Segundo Yupangui

La población del Cantón Latacunga para el año 2017 según los resultados del cálculo realizado es de **194472** habitantes si se sabe que la Población Económicamente Activa (PEA) está representada por el 54,5% según datos oficiales del Censo de Población y Vivienda del 2010, emitidas por el INEC, entonces el PEA para el año 2017 es de **105987** habitantes que a su vez es el universo de la presente investigación.

3.3.3. Muestra

Los autores (Fuentelsaz Gallegos & Icart Isern, 2006). Indican que se sabe de la imposibilidad práctica de estudiar toda la población y lo que se hace es estudiar una parte. La muestra es el grupo de individuos que realmente se estudiarán, es un subconjunto de la población. Para que sea representativa, se han de definir muy bien los criterios de inclusión y exclusión y sobre todo, se han de utilizar las técnicas de muestreo apropiadas.

$$n = \frac{N\sigma^2 Z^2}{(N-1)e^2 + \sigma^2 Z^2} \quad (2)$$

Dónde:

n: Tamaño de la muestra

N: Tamaño de la población

σ : Desviación estándar de la población

Z: Nivel de confianza deseado

e: Error muestral

Ecuación 3.2: Tamaño de muestra

Para el cálculo del tamaño de la muestra se ha citado la fórmula proporcionada por William Good & Raúl Hatt, misma que se ajusta a la necesidad de la investigación.

Datos para el cálculo:

Para el cálculo de la muestra se ha tomado el criterio del investigador donde requiera que la varianza sea del $(0.5)^2$ considerando que haya un 0.5 de probabilidad de éxito y un 0.5 de probabilidad de fracaso por lo tanto los datos para el cálculo queda de la siguiente manera:

n: ?

N: 105987

σ^2 : $\sigma^2 = p * q = 0,25$

p= Probabilidad de Éxito = 0,5

q= Probabilidad de Fracaso = 0,5

Z: 95% = 1,96

e: 6% = 0,06

$$n = \frac{105987 * 0,25 * 1,96^2}{(105987 - 1)0,05^2 + 0,25 * 1,96^2}$$

$$n = \frac{101789,91}{265,945}$$

$$n = 382,74$$

$$n = 383$$

El número de encuestas debe ser dividido equitativamente para cada parroquia según el número de habitantes para esto es necesario proceder a utilizar el cálculo de la fracción muestral.

$$f = \frac{n}{m}$$

$$f = \frac{383}{105987}$$

$$f = 0,0036$$

Tabla 3. 2: Distribución de Encuestas

PARROQUIA	POBLACIÓN 2017	PEA	FRECUENCIA
URBANO (Latacunga)	114225	62252	224
11 DE NOVIEMBRE (ILINCHI)	2170	1183	5
ALAQUES (ALAQUEZ)	5983	3261	12
BELISARIO QUEVEDO	7033	3833	14
GUAITACAMA (GUAYTACAMA)	11778	6419	23
JOSEGUANGO BAJO	3000	1635	7
MULALO	8715	4750	17
POALÓ	6062	3304	12
SAN JUAN DE PASTOCALLE	12777	6964	25
TANICUCHI	14438	7868	28
TOACASO	8291	4518	16
TOTAL	194.472	105.987	383

Fuente: INEC censo 2010

Realizado por: Segundo Yupangui

3.3.4. Muestra operadoras de transporte público y comercial.

Para la investigación se debe tener en cuenta el número operadoras domiciliadas en el Cantón Latacunga y de las que tiene competencia el municipio, mismas que están repartidas según la necesidad de transporte en las parroquias urbanas, así también en las rurales, como se detalla en la Tabla 3.3, El número de vehículos por modalidad de transporte de servicio se obtuvo del catastro Municipal, que tiene auditadas al 95.5% de operadoras de transporte.

Tabla 3.3: Sistema de Transporte Público y Comercial Existente

Operadora de Transporte		Número de operadoras domiciliadas en el Cantón Latacunga	Número de vehículos	Número de vehículos y conductores investigados.
Transporte comercial, Carga Liviana		27 Operadoras	235	35
Transporte Comercial en Taxi	Ejecutivo	13 Operadoras	225	44
	Convencional	35 Operadoras	348	37
Transporte comercial, Escolar e Institucional		11 Operadoras	145	31
Transporte Público Urbano		2 Operadoras	99	83
Total		88 Operadoras	1052 U.	230. U

Fuente: UML. GAD Municipal de Latacunga
Realizado por: Segundo Yupangui

3.4. MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

3.4.1. Métodos

Dentro de la presente investigación se aplicara los siguientes métodos.

Método Inductivo – Deductivo, este método ayudara a investigar el malestar causado por los prestadores de servicio de transporte a los usuarios del mismo, así también a la identificación del incumplimiento de la ley de tránsito y transporte por los conductores en el Cantón Latacunga.

Estos métodos expuestos, ayudarán a dar un análisis y alcanzar una síntesis para poder captar con mayor profundidad la realidad objetiva del tema planteado y tratar de plantear una propuesta de ordenanza, derivadas de la observación sistémica y periódica de los hechos reales que ocurren en torno a la operación y prestación de servicio de transporte.

Método Analítico - Sintético.- Al utilizar este método, resultará más fácil la disgregación de algunos componentes de lo que forma la totalidad del problema en la prestación del servicio y el incumpliendo a parámetros de operación del transporte inmersa en la ley de tránsito, para emitir un criterio puntual y conciso.

Método Histórico – Lógico.- Esta permite recabar información desde un inicio, conocer a profundidad el problema científico, desde cuando Apareció y como fue creciendo, es decir que se conocerá: sus componentes de una forma cronológica y ordenada, hasta llegar a establecer su estado y situación actual y una posible solución al problema planteado.

Método Sistémico.- Se refiere a que es posible una notable apreciación del problema, ya que da un singular aporte, al determinar todo el pensamiento y posicionamiento del trabajo de investigación, analizando los eventos desde el punto de vista de las múltiples interacciones por el que se caracteriza el tema de investigación, lo que se evidencia durante todo su desarrollo, de manera coherente.

3.4.2. Técnicas de Investigación.

Las técnicas de investigación radican en la descripción detallada de los procedimientos más importantes y las características del problema que se está evaluando; esto es según los registros, formularios y archivo utilizados para tal fin. Lo relevante de las técnicas de investigación para este proyecto son las entrevistas, observaciones de actividades, documentos y encuestas.

Observación.- Es una técnica que consiste en observar atentamente el fenómeno, hecho o caso, tomar información y registrarla para su posterior análisis.

La observación es un elemento fundamental de todo proceso investigativo; en ella se apoya el investigador para obtener el mayor número de datos. Gran parte del acervo de conocimientos que constituye la ciencia ha sido lograda mediante la observación. Existen dos clases de observación: la Observación no científica y la observación científica. La diferencia básica entre una y otra está en la intencionalidad: observar científicamente significa observar con un objetivo claro, definido y preciso: el investigador sabe qué es lo que desea observar y para qué quiere hacerlo, lo cual implica que debe preparar cuidadosamente la observación. Observar no científicamente significa observar sin intención, sin objetivo definido y por tanto, sin preparación previa. (Ruiz, 2010).

La entrevista.- En el proceso de la obtención información respecto problema del transporte y sus irregularidades en el cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, también se utiliza éste instrumento, para el mismo Bernal Torres C. (2006) afirma:

Es una técnica a establecer contacto directo con las personas que se consideren fuente de información. A diferencia de la encuesta, que se ciñe a un cuestionario, la entrevista, si bien puede soportarse en un cuestionario muy flexible, tiene como propósito obtener información más espontánea y abierta. Durante la misma, puede profundizarse la información de interés para el estudio.

Se realizara las entrevistas a personas conocedoras del tema; al no contar con información histórica sobre el transporte público y comercial dentro del Cantón Latacunga, esta técnica ayudara a conocer de manera objetiva como se desarrolla la prestación del servicio de transporte por parte de las compañías y cuáles son sus principales infracciones cuando están en operación.

La encuesta.- Con la encuesta se obtendrán datos que de otro modo serían muy difícil conseguir, ya que vienen de la población esta ayudarían a obtener información de la población que usan estos medios de transporte para lo cual considerará una muestra representativa de la población, Bernal Torres C. (2006) manifiesta lo siguiente:

Es una de las técnicas de recolección de información más usadas, a pesar de que cada vez pierde mayor credibilidad por el sesgo de las personas encuestadas. La encuesta se fundamenta en un cuestionario o conjunto de preguntas que se preparan con el propósito de obtener información de las personas.

3.4.3. Instrumentos de Investigación

El trabajo de investigación “Proyecto de ordenanza para el control y sanción de las compañías de transporte público y comercial intracantonal para mejorar la prestación del servicio en el cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi”. Se ha desarrollado mediante investigaciones bibliográficas, campo, internet, encuestas a los conductores de la unidades de transporte público y comercial así también a los usuarios de la misma.

También se realizaron entrevistas a los dirigentes de cada operadora de transporte del Cantón Latacunga y para finalizar la observación de las actividades y la forma de operación de las diferentes Compañías de transporte ya sean estos públicos o comerciales.

Los instrumentos de investigación seleccionadas son, la ficha de observación, la Guía de entrevista y la encuesta; esto permitirá evaluar y registrar situaciones jurídicas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, así también el nivel de cumplimiento del servicio y la satisfacción al usuario.

La ficha de observación contiene los posibles problemas que se puedan presentar en el transcurso del día durante la operación de las compañías de transporte público y comercial por lo cual se debe recurrir al lugar de los hechos, esto es en el Terminal Terrestre del Cantón, estaciones de transferencia o intercambio físico de transporte y las principales vías de ingreso a la ciudad de Latacunga, cuando cada unidad de transporte estén realizando la actividad de prestación de servicio, esta información será plasmado en cada una de las fichas también en filmaciones, grabaciones de audio y fotografías.

La guía de entrevista contiene preguntas concretas que ayudaran a obtener información de la situación actual del transporte público y comercial en el cantón Latacunga, se realizara entrevistas a los gerentes de operadoras de transporte público y comercial, los mismos ayudaran a profundizar el conocimiento en esta materia por la experiencia que tienen en esta área.

Se ha diseñado dos tipos de encuestas con preguntas dirigidas a los conductores de las unidades de transporte público y comercial así también a los usuarios del servicio del servicio de transporte, las encuestas serán aplicadas en base a un muestreo que garantice el número de encuestados sea representativo en relación a la población.

Con los instrumentos de investigación expuestos en los párrafos anteriores identifico las variables relevantes del nivel de servicio, así como indica los autores. (Ortuzar, Ivelic, & Candia, 1991) En la metodología para el análisis de niveles de servicio en transporte público, realizado en Santiago de Chile, es necesario indicar que se trabajó con la

misma metodología y ajustando a la realidad del Cantón Latacunga para analizar los niveles de servicio de transporte comercial.

3.4.1. Procedimientos de la investigación

Tabla 3.4: Operacionalización de las variables

Variable	Dimensiones	Indicadores
Variable Independiente Elaborar un proyecto de ordenanza para el control y sanción de las compañías de transporte público y comercial Intracantonal.	- Ubicación en el Contexto - Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. - Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.	- Operadoras de transporte público y comercial, intracantonal. - Domicilio de las operadoras de transporte público y comercial. - Títulos habilitantes (permisos o contratos de operación) de las operadoras de transporte. - Ley Orgánica de Transporte terrestre tránsito y seguridad vial. - Reglamento para la aplicación a Ley Orgánica de Transporte terrestre tránsito y seguridad vial. - Reglamentos emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). - Resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). - Ordenanzas existentes emitidas por el GAD municipal del Cantón Latacunga.
Variable Dependiente Mejorar la prestación del servicio de transporte en el cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi.	Desorganización del Transporte.	- Usuarios del transporte público y comercial. - Antecedentes históricos. - Definición de nivel del servicio de transporte. - Causa del Nivel bajo de servicio de transporte. - Importancia de mejorar el nivel de servicio.

Tabla 3.5: Variables relevantes de nivel de servicio e instrumentos de investigación

Variable	Instrumentos
Costo de Viaje	Investigación Documental / encuestas al usuario
Uso alternativo del tiempo	Encuestas al usuario
Aspecto y actitud del conductor	Encuesta al usuario
Comodidad asociada al nivel de ocupación	Encuesta al usuario / Observación
Comodidad asociada a las características del vehículo	Encuestas al usuario / Investigación Documental
Tiempo de viaje en el vehículo	Encuestas al usuario
Tiempo de espera Posibilidad de viajar sentado	Encuestas al usuario / Observación
Riesgo de accidentes	Entrevista / Observación / encuestas al usuario
Tiempo de caminata	Encuestas al usuario
Variabilidad del tiempo de viaje	Encuestas al usuario
Variabilidad de tiempo de espera	Encuestas al usuario

La lista de variables se obtuvo en base a los instrumentos de investigación, estas variables fueron definidas por los autores (Ortuzar, Ivelic, & Candia, 1991), ellos

también redefinen algunas variables que son importantes conocer y que se describe a continuación:

Comodidad: se desagregó en dos componentes, comodidad asociativa al nivel de ocupación y comodidad asociadas a las características del vehículo, la primera considera dos situaciones de interés: viaje sentado y viaje de pie: la segunda pretende captar el efecto sobre el usuario del estado del vehículo (apariencia, calidad de asientos, limpieza, ruidos, etc.)

Seguridad: En este caso se definieron tres variables de interés, riesgo de accidentes, seguridad interna (asociadas a robos en el interior del vehículo) y seguridad externa (asociadas a robos y asaltos en la caminata hacia y desde la parada, y durante la permanencia en este)

Confiabilidad: se separó en dos componentes, variabilidad del tiempo de viaje y variabilidad del tiempo de espera.

Tiempo de caminata: se definió una variable adicional a esta, que se denominó “caminata” cuya intención era captar el agrado o desagrado que la caminata de acceso o egreso le produce al usuario.

3.5. RESULTADOS

3.5.1. Análisis del Marco Legal y reglamentario vigente en el año 2017

Para realizar el análisis respecto a la regulación de transporte terrestre que presta el servicio dentro del Cantón Latacunga, es necesario recordar el proceso de descentralización que se indicó en el capítulo anterior, sin dejar de lado la primicia constitucional de jerarquía de las normas aplicables a todas las materias del derecho, siempre y cuando se dé un reconocimiento especial a las competencias exclusivas que reconoce el Estado Ecuatoriano.

En virtud a lo expuesto, los títulos habilitantes de transporte terrestre como un mecanismo de regulación que son conferidos en el contenido del Título IX en su Capítulo II del reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte

Terrestre, tránsito y Seguridad Vial (2012). En el cual indica el procedimiento para el otorgamiento y registro respectivos, para la fiscalización y control de los servicios de transporte en el ámbito de las competencias del GADS municipales. No obstante este cuerpo normativo específicamente en el Capítulo I, en el artículo 93 indica que los Gobiernos autónomos descentralizados que asuman las competencias regularan, mediante las correspondientes ordenanzas, el procedimiento para la imposición de las sanciones administrativas a las operadoras de transporte terrestre previstas en los artículos 80, 81, 82 y 83 de la ley, en el ámbito de sus competencias. Deberán para el efecto mantener procedimientos homogéneos con el reglamento.

En este sentido es importante analizar los diferentes procedimientos de forma comparada que han sido normadas para la regulación del transporte terrestre en el marco del proceso de descentralización que el Ecuador sostuvo desde el año 2012 y que los GADS fueron asumiendo sus competencias de forma progresiva.

Corresponde realizar un breve análisis doctrinal y constitucional respecto de la jerarquía de las normas, previo a los diversos procedimientos establecidos en el reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial, resoluciones y ordenanzas municipales en el ejercicio de las competencias exclusivas de cada GAD municipal.

En tal efecto y en concordancia a la gran mayoría de legislaciones internas de otros estados, al ser fuente de derecho se acoge el principio doctrinal establecido en el artículo 425 de la constitución de la República del Ecuador (2008) que en sus líneas reza lo siguiente:

El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: la constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.

En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.

Para tal efecto los consejos cantonales o regionales deben observar la normativa nacional y no contrariar a la misma, además debe procurar mantener procedimientos homogéneos o similares que no convierta a cada ciudad o región en un sector aislado o distinto al resto del país, al ser los derechos supracantonales y estar interrelacionados todos los territorios del país a pesar del goce de su autonomía.

3.5.1.1. Normativa legal, reglamentaria y resoluciones del ente rector y del gobierno autónomo descentralizado del cantón Latacunga, en lo que respecta a las modalidades de transporte de su competencia.

Conforme se ha ido desarrollando la investigación se ha revisado la normativa legal y reglamentaria que regula el transporte terrestre, sin embargo ha sido necesario que se emita nuevas normas jurídicas en temas de transporte y sean aplicadas. En este sentido la Agencia Nacional de Tránsito en calidad de dependencia técnica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha emitido varias resoluciones con la única finalidad de reglamentar el transporte terrestre que brinda un servicio público y comercial en el Cantón, por lo que a continuación se analizará cada una de ellas.

3.5.1.1.1. Resolución No. 035-DIR-2016-ANT. Reforma “reglamento para el transporte comercial de carga liviana y mixto contenido en la Resolución N°032-DIR-2012-ANT.

El servicio de transporte de carga liviana y mixto es aquel que se presta a terceras personas y sus bienes a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea transporte público, se organizan en operadoras legamente constituidas que cumpliendo con los requisitos necesarios y han obtenido el permiso de operación respectivo, el servicio de transporte de carga liviana se prestará en vehículos de hasta 3,5 toneladas de capacidad de carga y el transporte mixto se prestará en vehículos hasta 1,2 toneladas de capacidad de carga.

Estas cooperativas y compañías de transporte deberán cumplir con los protocolos de seguridad aprobados por la ANT; procesos de evaluación, selección, control y capacitación de sus conductores, programa de mantenimiento de la flota vehicular, etc. Esta modalidad de transporte estará autorizada y supervisada por los gobiernos autónomos descentralizados que hayan asumido las competencias sujetándose a la LOTTTSV y su reglamento.

Las operadora de esta modalidad de transporte no podrán realizar otro tipo de servicio que el fijado en el permiso de operación, caso contrario serán sancionadas de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, reglamentos de aplicación y resoluciones de los organismos competentes.

Se podrá crear nuevas operadoras de transporte de carga liviana y mixta siempre que realicen los estudios técnicos que sustenten tales creaciones, de acuerdo a los requisitos y parámetros definidos por la ANT.

Luego de haber obtenido el permiso de operación, las unidades podrán circular prestando el servicio hasta que termine la vida útil del automotor. Las operadoras de transporte comercial de carga liviana y mixta para obtener el permiso de operación deberán contar con una infraestructura física; áreas de administración, atención al público, área de espera, equipo informáticos, etc.

A fin de operar en el servicio de transporte de carga liviana y mixta, los conductores deben presentar los siguientes títulos habilitantes vigentes:

- ✓ Permiso de operación
- ✓ Matricula
- ✓ Certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular.
- ✓ Licencia profesional vigente.
- ✓ Copia certificada del contrato de trabajo.

Los inconvenientes que se presentan al respecto y con relación a la investigación de campo se analizaran para que en el capítulo siguiente presentar las soluciones correspondientes.

3.5.1.1.2. Resolución No. 112-DIR-2014-ANT. Reglamento para el servicio de transporte comercial escolar e Institucional.

El transporte escolar e institucional es un sistema personalizado de servicio de transporte comercial para estudiantes y trabajadores, del sector público o privado, quienes requieren movilizarse desde sus hogares hasta los lugares de trabajo o instituciones educativas y viceversa. Este tipo de transporte para su constitución jurídica se sujetara a la Ley Orgánica de Economía popular y solidaria y del Sector Financiero, así también la ley de Compañías y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.

Los GADS en ejercicio de sus facultades reguladora dentro de su jurisdicción podrán emitir las ordenanzas que complementen esta norma, sin contravenir la misma.

El servicio de transporte escolar se presentara previo a la suscripción de un contrato y el mismo deberá contener aparte de los elementos jurídicos esenciales, la descripción detallada del origen, destino, horarios de servicio y ruta. Además las operadoras de transporte mantendrán procesos de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de conductores, programa de mantenimiento de la flota vehicular.

El servicio de transporte escolar e institucional se prestara exclusivamente dentro de ámbito intracantonal, las operadoras habilitadas para este fin no podrán ofertar otro servicio adicional que no corresponda a su jurisdicción y modalidades, sin embargo conforme señala el Reglamento aplicativo a la LOTTTSV, podrán por excepción extender su servicio a zonas pertenecientes a otros cantones que por sus características y ubicación conforme y una sola zona geográfica, para satisfacer necesidades específicas.

El servicio de transporte escolar e institucional se prestara conforme al siguiente detalle:

- ✓ **Servicio de pasajeros puerta a puerta.-** Será el traslado desde el domicilio del estudiante o trabajador hasta el establecimiento educativo o institución.
- ✓ **Servicio de transporte por vías principales.-** Es el traslado de estudiantes o trabajadores por las vías colectoras o ejes viales principales, aledaños a sus domicilios como origen del servicio hasta llegar a su destino y viceversa.

El transporte escolar para prestar sus servicios lo deben realizar en vehículos debidamente equipados para ejecutar un servicio de calidad y seguro, observando obligatoriamente las normas técnicas aplicables para esta modalidad de transporte y que esté vigente, el dimensionamiento de flota para cada operadora de transporte escolar e institucional, lo determinara en este caso el GAD municipal de Latacunga que debe establecer procedimientos para el incremento de cupos en el ámbito de su jurisdicción de conformidad a las políticas emanadas por el ministerio del sector y las regulaciones de carácter nacional dictadas por la Agencia Nacional.

El servicio se debe prestar de conformidad con el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041, para este efecto, obligatoriamente será en vehículos automotores autorizados. Operativamente se determina la capacidad de pasajeros incluido el conductor de la siguiente manera:

- 1) Furgoneta / desde 12 hasta 18;
- 2) Microbús / desde 19 hasta 26
- 3) Minibús / desde 27 hasta 35;
- 4) Bus / a partir de 36.

Los requisitos para operar en el servicio de transporte escolar e institucional son:

- a) Permiso de Operación Vigente
- b) Adhesivos de identificación impregnados en la unidad, emitidos por la autoridad competente.
- c) Matricula actualizada.
- d) Placas legibles para servicio público.
- e) Certificado de aprobación de la revisión vehicular actualizada.
- f) Licencia profesional.
- g) Contrato de servicio de transporte que determine y detalle la ruta, origen – destino, incluyendo las calles del recorrido de la misma.

Los conductores de las unidades que presten servicio de transporte escolar e institucional deberán portar y presentar a las autoridades de control, cuando así lo

requiera los documentos señalados en los literales b), c), d), f), y g) en originales y los documentos de los literales a) y h) en copias debidamente certificadas.

3.5.1.1.2.1. Acuerdo Ministerial de Transporte Escolar

El acuerdo ministerial Nro. MINEDUC-ME-2016-00062-A, dado en Quito a los 14 día(s) del mes de Julio de 2016, deroga el anterior Acuerdo Ministerial Nro. MINEDUC-ME-2014-00019-A de 01 de julio de 2014 y sus reformas, así como toda norma de igual o inferior jerarquía que se oponga al presente Acuerdo, expidiendo así la normativa sobre el transporte escolar inherente a sus competencias.

Las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo Ministerial son de cumplimiento obligatorio para todas las instituciones educativas públicas, particulares y fiscomisionales del Sistema Educativo Nacional.

El objeto del presente acuerdo es garantizar la seguridad y calidad de la prestación del servicio de transporte escolar para las y los estudiantes de las instituciones educativas públicas, fiscomisionales y particulares; y, que las operadoras que oferten el servicio de transporte escolar en las instituciones educativas, den estricto cumplimiento a las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), en su Reglamento General, y el Reglamento de Transporte Escolar e Institucional vigente expedido por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), la normativa expedida por los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD's) y el presente Acuerdo Ministerial.

Para acceder al servicio de transporte escolar, los representantes de los y las estudiantes deberán manifestar su voluntad expresa, siendo este un servicio facultativo.

Las autoridades representantes de los establecimientos educativos, están en plena obligación de garantizar a los estudiantes un transporte seguro, que se sujete a lo dispuesto en el acuerdo ministerial, la LOTTTSV, el Reglamento de transporte escolar e institucional como también las ordenanzas de regulación que expidan los gobiernos Autónomos Descentralizados, para proteger la integridad física de los y las estudiantes

pues las autoridades deben controlar en el vehículo el número de estudiantes acorde a la disponibilidad de asientos.

En cuanto al contrato del servicio se lo debe realizar únicamente con las operadoras de transporte escolar con el respectivo título habilitante y este en la facultad de dar cumplimiento a sus obligaciones.

En el caso que se presente alguna emergencia durante el recorrido, el conductor y acompañante designados, deberán comunicar inmediatamente a las autoridades locales y de la institución educativa, para que ellos puedan a su vez comunicar a los padres de familia o representantes de los estudiantes y tomen las medidas pertinentes.

3.5.1.1.3. Resolución 006-B-DIR-2009-CNTTTSV- 2009 de 30 de Marzo del 2009; Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y servicio ejecutivo.

Esta resolución tiene plena vigencia según la resolución No. 067-DIR-2016-ANT, “Reforma al Reglamento de transporte de pasajeros en taxis convencionales y ejecutivos”, esto es por lo dispuesto en este reglamento que el acto resolutorio tiene efecto únicamente en lo referente al texto señalado; es decir se reformo el literal a) del Art. 40. El servicio ejecutivo se realizara en vehículos de las siguientes características;

- a) Autos sedan, station wagon o hatch back desde 1.300 cc con capacidad de 5 personas incluido el conductor; y,

En observancia a dicha disposición el tránsito de vehículos de transporte comercial de pasajeros en taxis dentro del territorio nacional deberá someterse a normas y requisitos generales que sobre Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial se establece en la Ley, este reglamento y demás normas legales.

Para la prestación del servicio de transporte de taxi en servicio convencional o ejecutivo, se deberá obtener previamente el permiso de operación, que será otorgado por los GADs municipales en facultad de sus competencias, según el domicilio donde se brindara el servicio de transporte.

Taxi de servicio convencional.- consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro dentro del área urbana autorizada para su operación, en vehículos automotores de color amarillo, equipados para el transporte de personas, con capacidad de hasta 5 pasajeros incluido el conductor, bajo las normas técnicas y niveles de servicio determinados por la CNTTTSV, los vehículos que presten este servicio podrán operar como ambulantes, a pedido expreso de los pasajeros en las calles, el valor del servicio será definido en este caso por la UNIDAD DE MOVILIDAD LATACUNGA, previo a un estudio de ajuste tarifario y su cobro será controlado por taxímetro.

Taxi de servicio ejecutivo.- Es el servicio de transporte comercial que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, que consiste en el traslado exclusivo de personas en forma segura dentro de su ámbito de operación, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillos y que se lo contratara única y exclusivamente a través de los medios de telecomunicación establecidos y autorizados para cada uno de ellos. Su cobro será controlado por taxímetro y el valor del servicio en este caso será definido por la UNIDAD DE MOVILIDAD LATACUNGA, previo a un estudio de ajuste tarifario.

Los vehículos de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivos deben tener instalado y visible para los pasajeros el taxímetro, revisado, sellado y autorizado por el INEN y la comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

El vehículo debe tener las siguientes características para prestar el servicio, en la parte central del asiento delantero se colocara la identificación y fotografía del conductor, matrícula del vehículo, numero de taxímetro, nombre de la operadora de transporte. Las características técnicas de construcción, dimensiones, peso, condiciones de seguridad, comodidad y mantenimiento que establezca el INEN, el reglamento y demás instructivos normas técnicas emitidas por la comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Prohibiciones en el servicio convencional.- queda prohibido en los vehículos que brindan el transporte de taxi de servicio convencional:

1. Usar distintivos en forma tal que impida leer las placas de identificación.

2. Dirigir el escape de los gases producto de la combustión hacia la superficie de la calzada o de la acera.
3. Portar objetos, poner escritos o hacer instalaciones de cualquier naturaleza que impida la visibilidad del conductor.
4. Usar faros o reflectores de luz roja en la parte delantera del vehículo.
5. Usar faros pilotos
6. Usar sirenas; cornetas o pitos de alarma.
7. Todos aquellos elementos externos que reduzcan la visibilidad entre ellos películas antisolares o vidrios polarizados, guarda llluvias en cualquier tamaño y color, adhesivos decorativos, entre otros.
8. Aquellos sistemas de combustión que no se encuentren debidamente aprobados y autorizados por la CNTTTSV.

Requisitos para prestar el servicio de taxi con servicio ejecutivo.- Además de los requisitos establecidos en este reglamento para dar el servicio de transporte en taxi con servicio ejecutivo deberán cumplir con lo siguiente:

1. Espacio físico adecuado, el mismo que deberá contar con una infraestructura mínima que comprenda:
 - a) Áreas de administración,
 - b) Parqueadero para las unidades de la operadora, el mismo que deberá contar con las dimensiones establecidas en la norma INEN vigente.
 - c) Equipo informático de computación,
 - d) Centro de llamadas (call center);
 - e) Mobiliario necesario.
2. Contar con la asignación de frecuencias o sistemas de comunicación destinado a este propósito.
3. Contar con el sistema de control y monitoreo satelital o contrato de prestación de este servicio con empresas constituidas para la prestación de este servicio.
4. Contar con una flota vehicular que responda al informa técnico de factibilidad correspondiente al informe técnico de factibilidad correspondiente, que en ningún caso podrá ser menor a 15 unidades, desde su constitución y durante el periodo de vigencia de la compañía.

5. En caso de utilización de sistemas de radio comunicación, contar con la correspondiente asignación de frecuencias de radio espectro radioeléctrico, o los contratos para la obtención de este servicio con empresas autorizadas por la SENATEL.
6. Poseer seguro que cubra a terceros transportados y no transportados, robo e incendio. Como mínimo.

Prohibiciones.- Los vehículos los que brindan el transporte de taxis con servicios ejecutivos tienen prohibido además de las prohibiciones establecidas en la ley orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, las siguientes;

- a) Estacionar las unidades en la vía publica estableciendo “paradas” para el ingreso de pasajeros;
- b) Estacionar frente a las salas de espectáculos públicos, deportivos y otros con la misma finalidad;
- c) Llevar acompañante sin la conformidad del pasajero;
- d) Prestar el servicio con vehículos no autorizados;
- e) Que los vehículos sean conducidos por personas no autorizadas; y,
- f) Introducir o adaptar modificaciones en el vehículo ya habilitado.
- g) Recoger pasajeros en las vías, que no respondan a llamadas telefónicas que requieran la prestación del servicio.

3.5.1.1.4. Base legal que reglamenta la prestación de servicio de transporte público intracantonal de pasajeros.

Las operadoras (compañías o cooperativas) de transporte que operen bajo la modalidad de transporte público intercantonal-urbano se someterá a las normas legales establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y los respectivos organismos de tránsito, la violación de las indicadas normas y resoluciones o cualquier alteración que ocasione a las decisiones contenidas en el permiso de operación que otorgue los organismos competentes, es causa de que se revierta el mismo.

En este ámbito es importante recalcar lo que antecede en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial; los artículos 55 y 56 establece al transporte

público así como la infraestructura y equipamiento auxiliar y que se utilizan en la prestación de servicios, como un servicio estratégico. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación, además se estipula que el servicio de transporte público podrá ser prestado por el estado, y otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

El artículo 75 de la LOTTTSV dispone que; Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda:

- a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal.

3.5.1.2. Cuadro de vida útil del transporte terrestre público y comercial

El cuadro de vida útil vigente se encuentra inmerso en la RESOLUCIÓN No. 082-DIR-2015-ANT, “Reforma al reglamento relativo a los procesos de la revisión de vehículos a motor” en el Art. 4 indica que se incluya el Art. 64.1 que reza lo siguiente:

Para la prestación del servicio de transporte terrestre público y comercial a excepción de carga pesada, se observa lo dispuesto en la normativa vigente y se considerara el siguiente cuadro de Vida Útil:

Tabla 3.6: Cuadro de vida Útil del transporte público y comercial intracantonal.

MODALIDAD DE TRANSPORTE	CLASE DE VEHICULO	TIPO DE VEHICULO	VIDA ÚTIL (TOTAL AÑOS)
Taxis convencionales	Automóvil	Sedan o station wagon y camionetas doble cabina (región amazónica e insular)	15
Taxis Ejecutivos	Automóvil	Sedan o station wagon y camionetas doble cabina (región amazónica e insular)	10
Carga Liviana	Camioneta	Cabina simple	15
Escolar institucional	Autobús	Bus, Minibús o Microbús	20
	Furgoneta	Furgoneta de pasajeros	15
Intracantonal urbano y rural	Autobús	Bus o Minibús	20
		Articulado - Biarticulado	25

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

Es necesario anexar a la presente lo dispuesto en la RESOLUCIÓN No. 036-DIR-2016-ANT, “ampliación de la vida útil de los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre comercial Escolar e Institucional y Publico en el ámbito intracantonal urbano y rural”.

En donde resuelve lo siguiente:

Art. 1.- Se concede prórroga de dos (2) años contados a partir de la aprobación de la presente resolución, para que los vehículos del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional y los del servicio público en el ámbito intracantonal (urbano y rural), que hayan cumplido su vida útil en el tiempo de vigencia de las resoluciones No. 011-2015 de 06 de marzo de 2015 y No. 001-2016 de 21 de enero de 2016, emitida por el Comité Ejecutivo de Comercio Exterior, puedan seguir prestando el servicio de transporte.

Art. 2.- Para la aplicación del artículo que procede, los vehículos deberán obligatoriamente aprobar la revisión técnica vehicular conforme lo dispuesto en el Art. 308 del Reglamento General de Aplicación de la LOTTTSV.

3.5.1.3. Ordenanzas sustitutiva a las ordenanzas de creación y reformas de la unidad municipal de transporte terrestre tránsito y seguridad vial del GAD municipal del cantón Latacunga por la de unidad de movilidad del GAD municipal del cantón Latacunga.

Se crea la Unidad de Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga, dependencia técnica de nivel operativo y administrativo, cuyo titular es el Director y estará subordinado a supervisión el Gobierno del Consejo Cantonal y del Señor Alcalde.

La Unidad de Movilidad del GAD Municipal del Cantón Latacunga representado con sus siglas (UML), es creada con fines de dar cumplimiento a las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidad, en materia de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Se encargara de planificar, organizar, regular y controlar el Transito, Transporte Terrestre y la Seguridad Vial intracantonal y urbano en todo el

territorio que comprenda la Jurisdicción del Cantón Latacunga, Manteniendo Coordinación directa con los órganos de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial competentes para la correcta aplicación de esta Ordenanza, leyes y reglamentos.

Principios de actuación.- El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Latacunga en Materia de Movilidad, actuara bajo los siguientes principios.

a) Considerar al peatón como el elemento más importante de la Movilidad del Cantón, para este efecto se deberán:

1.- Diseñar calles y avenidas con aceras amplias y seguras que garanticen una circulación cómoda y segura.

2.- Fomentar Programas de Peatonización, regular los niveles de circulación de vehículos particulares en el centro histórico a fin de disminuir efectos como ruidos, contaminación ambiental, accidentes y congestión vehicular.

b) Facilitar el desplazamiento para personas con capacidades especiales.

c) Fomentar el uso de medios alternativos de transporte.

d) Tratar los sistemas de transporte público, comercial y privado, como servicios vitales para el desarrollo de la ciudad y el Cantón.

e) Considerar el tránsito de vehículos con seguridad para peatones, conductores, usuarios y disminuir los conflictos y fricciones urbanas generados por su circulación y falta de accesos.

f) Actuar siempre con fundamento técnico, legal, económico – financiero, social y ambiental.

3.5.1.4. Ordenanza que regula la tarifa para el transporte comercial en taxi en la ciudad de Latacunga, provincia de Cotopaxi.

La ordenanza fue discutida y aprobada por la cámara Edilicia en sesiones Ordinarias realizada los días miércoles 25 de mayo y miércoles 8 de junio del 2016.- Latacunga 10 de junio del 2016.

Luego de seguir todo el proceso con respecto a contratación, discusión y aprobación del “Estudio del ajuste tarifario para el servicio de taxis y del transporte colectivo intercantonal del Cantón Latacunga” a favor de MOVIDELNOR EP. se fija la tarifa para la prestación de servicio de transporte comercial en taxi con el siguiente detalle:

La tarifa diurna diurno de la carrera mínima será de USD. 1,25 (un dólar con veinte y cinco centavos de dólar). El valor desglosado de la tarifa será de:

- ✓ **Valor único de arrancada:** USD 0,40 centavos de dólar
- ✓ **Valor de Km Recorrido:** USD. 0,40 centavos de dólar por km recorrido de forma incremental.
- ✓ **Minuto de espera:** U SD. 0,08 centavos de dólar por minuto pero no acumulativo en detención diferente.

La tarifa nocturna mínima de la carrera será de: \$ 1,50 para el Cantón Latacunga. Dicha tarifa se ha calculado en base a la tarifa actual en función de las resoluciones de la autoridad Nacional Competente. (Art. 49 del código del trabajo)

El horario de prestación de servicio en la jornada nocturna se realizara entre las 19h00 y las 06h00 del día siguiente, podrá tener la misma duración y dará derecho a igual remuneración que la diurna, aumentada en un veinticinco por ciento, el valor de la tarifa nocturna desglosado será de:

- ✓ **Valor único de arrancada:** USD 0,44 centavos de dólar
- ✓ **Valor de Km Recorrido:** USD. 0,44 centavos de dólar por km recorrido de forma incremental.
- ✓ **Minuto de espera:** USD. 0,09 centavos de dólar por minuto pero no acumulativo en detención diferente.

3.5.1.5. Ordenanza que regula la tarifa para el transporte público intracantonal urbano en la ciudad de Latacunga provincia de Cotopaxi.

En dicha ordenanza se fija las tarifas para la prestación del servicio de transporte público urbano dentro de la ciudad de Latacunga de acuerdo con los siguientes detalles:

- ✓ Tarifa normal: \$ 0,30
- ✓ Tarifa Diferenciada; \$ 0,15

Las operadoras que presten servicio en este ámbito, debe cumplir con la tarifa sujeta a la ordenanza, para efecto de la aplicación se debe respetar las tarifas diferenciadas conforme las condiciones establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

3.5.2. Análisis y resultado de la revisión documental versus las normas legales.

Para el respectivo análisis y obtención de resultados de la investigación; se validó la información de los permisos y contratos de operación, para que el mismo sea legible se separó la información por modalidad de servicio de transporte:

3.5.2.1. Operadoras de transporte comercial en taxis convencionales.

1.- Año de Fabricación

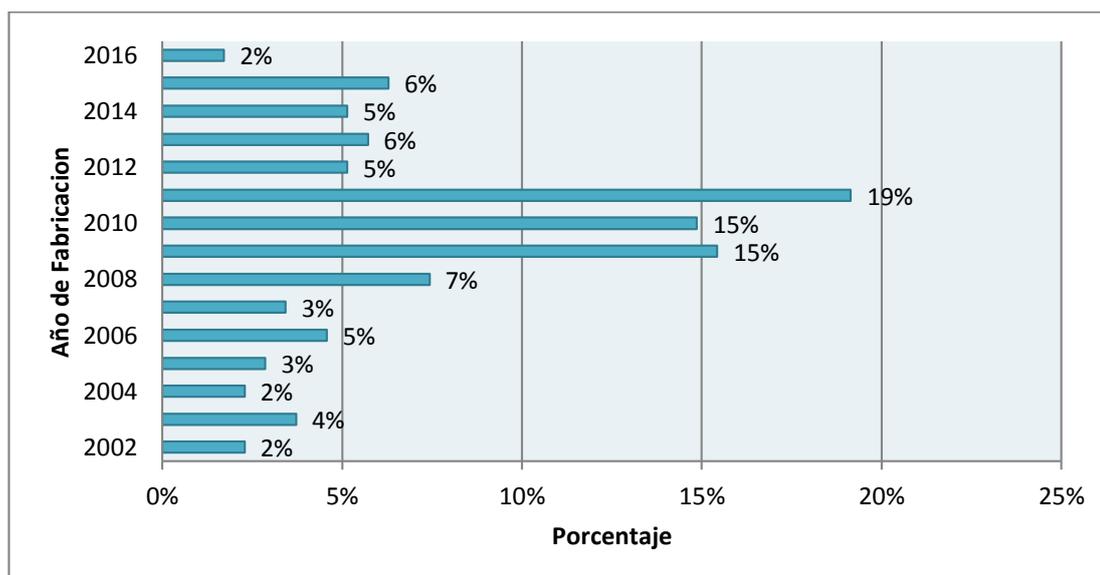
Tabla 3.7: Número de vehículos por año de fabricación

AÑO	NÚMERO DE VEHÍCULOS	PORCENTAJE
2002	8	2%
2003	13	4%
2004	8	2%
2005	10	3%
2006	16	5%
2007	12	3%
2008	26	7%
2009	54	15%
2010	52	15%
2011	67	19%
2012	18	5%
2013	20	6%
2014	18	5%
2015	22	6%
2016	6	2%
TOTAL	350	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en taxi convencional

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.1: Número de vehículos por año de fabricación



Fuente: Tabla 3.7

En el Cantón Latacunga el año de fabricación de vehículos, está entre los años 2002 a 2016, el número de vehículos correspondiente al menor porcentaje representan del 2% al 7% correspondiente a los años 2002 al 2007 y del 2012 al 2016, mientras el porcentaje del 15% al 19% es los años 2009 al 2011, revisando el cuadro de homologación se encontró que el 2% de los vehículos correspondiente al año de fabricación del 2002, en el año 2017 cumple con la vida útil, Figura 3.1.

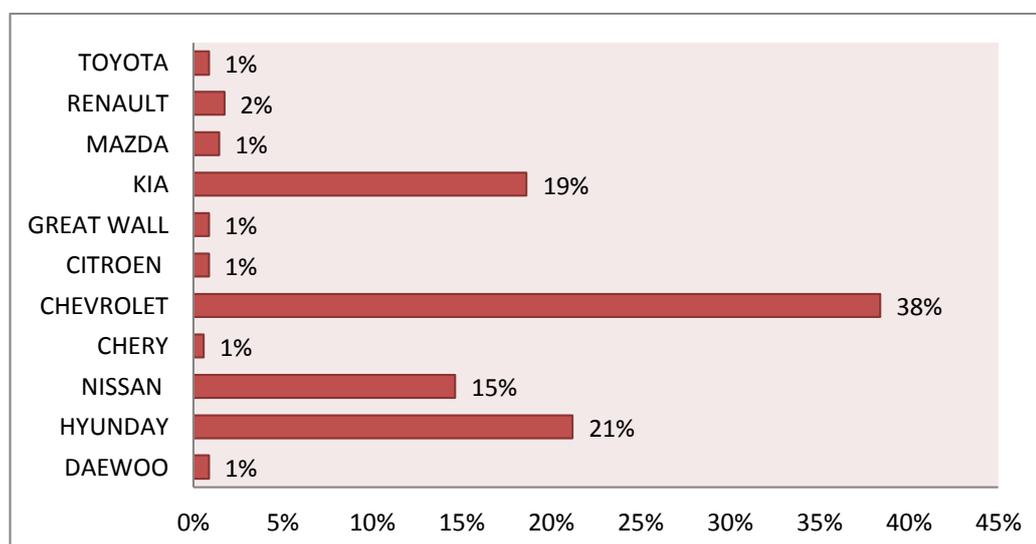
2.- Marca más utilizada para el transporte comercial en taxi convencional

Tabla 3.8: Marca de vehículos utilizados para el transporte comercial en taxi convencional

MARCA	NUMERO DE VEHÍCULOS	PORCENTAJE
DAEWOO	3	1%
HYUNDAI	74	21%
NISSAN	51	15%
CHERY	2	1%
CHEVROLET	134	38%
CITROEN	3	1%
GREAT WALL	3	1%
KIA	65	19%
MAZDA	5	1%
RENAULT	6	2%
TOYOTA	4	1%
TOTAL	350	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en taxi convencional
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.2: Marca de vehículos utilizados para el transporte comercial en taxi convencional



Fuente: Tabla 3.8

Se utilizan 11 marcas de vehículos para prestar el servicio de transporte comercial en taxi en el Cantón estas son: NISSAN con el 15%, KIA con el 19%, HYUNDAI con el 21% y la más utilizada CHEVROLET con el 38%, Observando estas marcas y comparando con el cuadro de homologación estas cumplen con las especificaciones técnicas requeridas, Y la tendencia es que la mayoría de los profesionales que prestan este servicio prefieren la marca CHEVROLET por la economía y durabilidad del mismo.

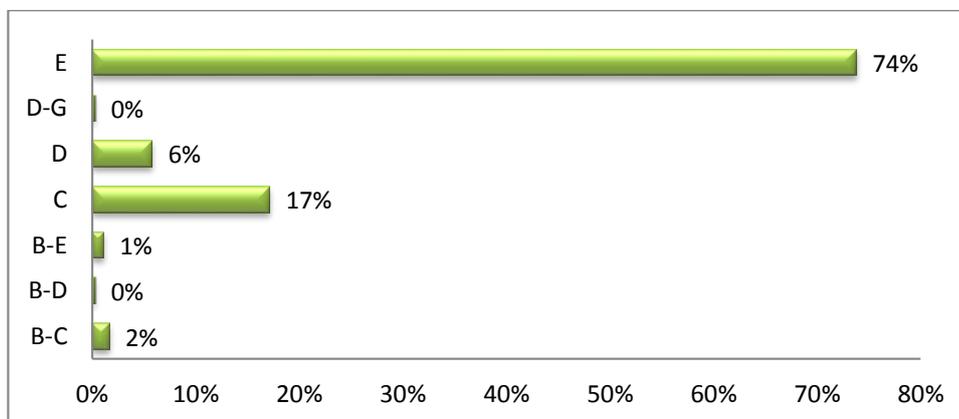
3.- Tipo de licencia de conducir

Tabla 3.9: Tipo de Licencia de conducir

TIPO DE LICENCIA	NUMERO DE CONDUCTORES	PORCENTAJE
B-C	6	2%
B-D	1	0%
B-E	4	1%
C	62	17%
D	21	6%
D-G	1	0%
E	267	74%
TOTAL	362	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en taxi convencional
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.3: Tipo de Licencia de conducir



Fuente: Tabla 3.9

En el transporte comercial en taxi los conductores poseen licencia tipo C y E, con un porcentaje representativo de 91%, siendo así existen algunos socios o accionistas de las operadoras que no tiene el tipo de licencia indicado, por lo que obligatoriamente deben contratar los servicios de un chofer profesional.

4.- Si tienen contratado los servicio de un chofer profesional.

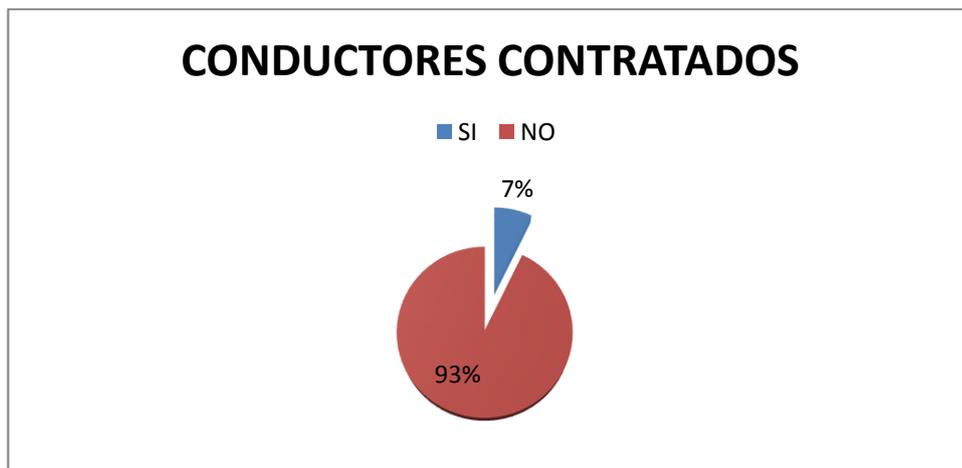
Tabla 3.10: Conductores contratados

CONTRATA CONDUCTOR		
SI	25	7%
NO	323	93%
TOTAL	348	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en taxi convencional

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.4: Conductores contratados



Fuente: Tabla 3.10

El 7% de los socios o dueños de las unidades de transporte comercial en taxi convencionales contratan los servicios de un chofer profesional y según los datos de los permisos de operación el 93% de ellos no lo hacen, pero es necesario indicar que en el levantamiento de información se encontraron conductores que trabajan sin un contrato, por lo que este valor puede cambiar significativamente.

3.5.2.2. Operadoras de transporte comercial en taxis ejecutivos.

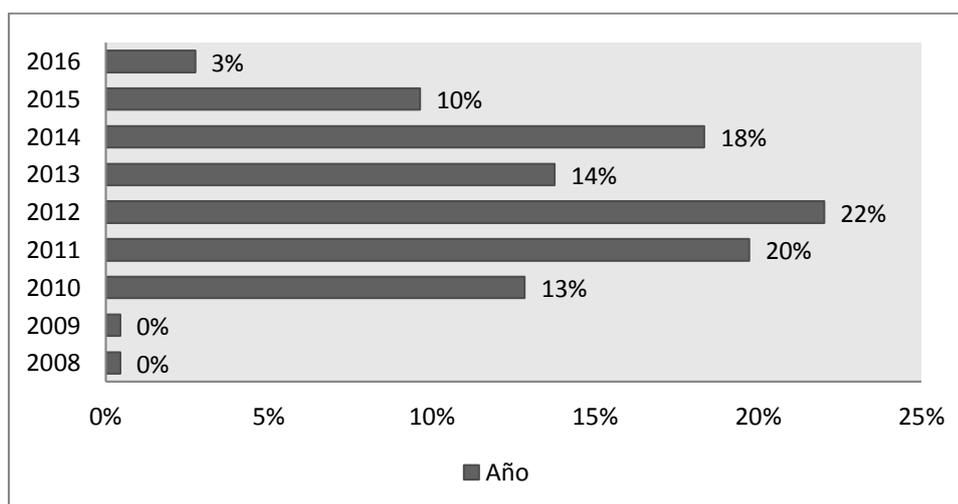
1.- Año de Fabricación

Tabla 3.11: Año de fabricación de vehículos de transporte comercial en taxi ejecutivo

AÑO	NUMERO DE VEHÍCULOS	PORCENTAJE
2008	1	0%
2009	1	0%
2010	28	13%
2011	43	20%
2012	48	22%
2013	30	14%
2014	40	18%
2015	21	10%
2016	6	3%
TOTAL	218	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en taxi ejecutivo
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.5: Año de fabricación de vehículos de transporte comercial en taxi ejecutivo



Fuente: Tabla 3.11

El año de fabricación de las unidades del transporte comercial en taxi ejecutivo son actuales, siendo así que en el año 2008 y 2009 se registraron apenas una unidad respectivamente que no llega ni al 1%, mientras que desde el año 2010 al 2016 si se registran unidades, Figura 3.5, La vida útil de los vehículos del servicio de taxis ejecutivos es de 10 años, siendo así la flota vehicular de esta modalidad de transporte está dentro del cuadro de vida útil.

2.- Marca más utilizada para el transporte comercial en taxi ejecutivo

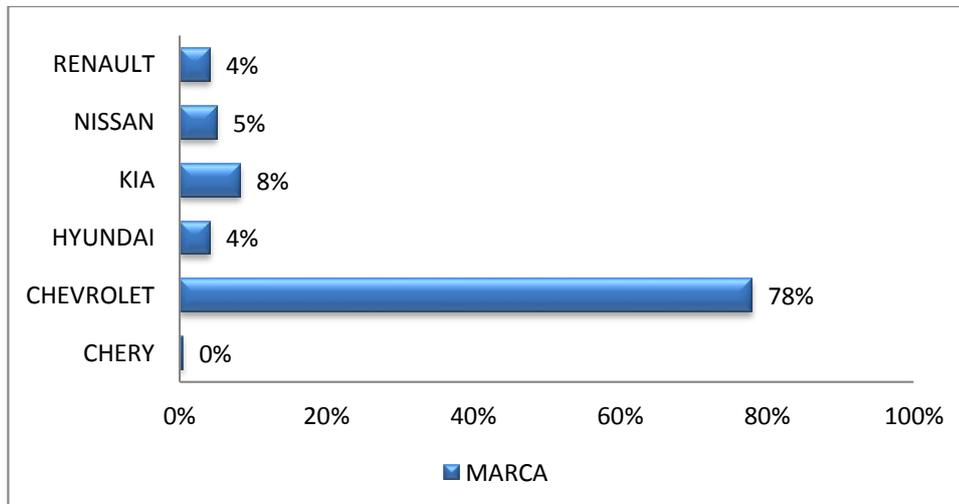
Tabla 3.12: Marca de vehículos

MARCA	NUMERO DE VEHÍCULOS	PORCENTAJE
CHERY	1	0%
CHEVROLET	169	78%
HYUNDAI	9	4%
KIA	18	8%
NISSAN	11	5%
RENAULT	9	4%
TOTAL	217	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en taxi ejecutivo

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.6: Marca de vehículos



Fuente: Tabla 3.12

En el servicio de transporte en taxi ejecutivo, se han registrado 6 marcas pero la más utilizada es CHEVROLET con un 78% y las demás marcas están debajo del 8% hasta llegar al 0% que en si representa un vehículo con la marca CHERY, las marcas están dentro del cuadro de homologación por lo que las operadoras cumplen con la ley y reglamento en cuanto a la homologación de vehículos por marcas.

3.- Tipo de licencia de conducir

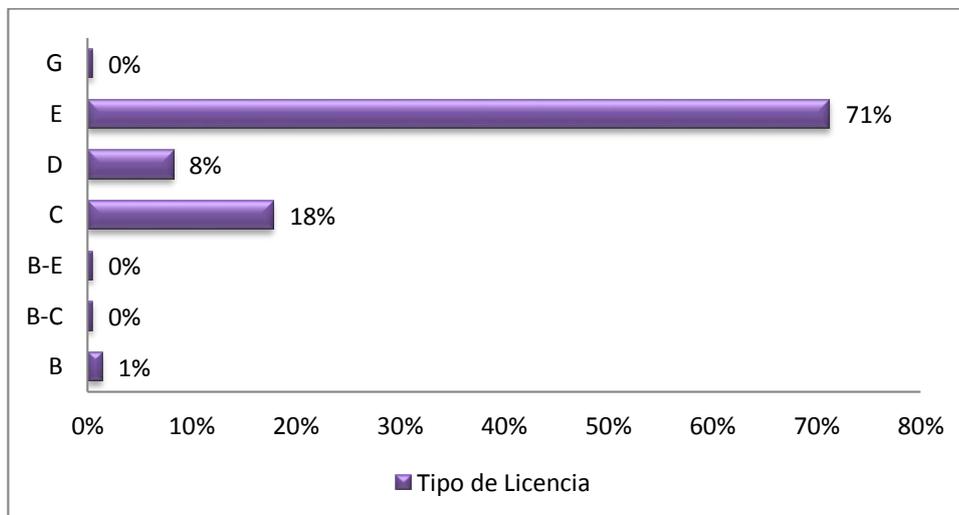
Tabla 3.13: Tipo de licencia

TOTAL	NÚMERO DE CONDUCTORES	PORCENTAJE
B	3	1%
B-C	1	0%
B-E	1	0%
C	39	18%
D	18	8%
E	156	71%
G	1	0%
TOTAL	219	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en taxi ejecutivo

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.7: Tipo de licencia



Fuente: Tabla 3.13

Los conductores de taxis ejecutivos poseen el tipo de licencia, C, D y E, correspondiente al 18%, 8% y 71% respectivamente, el resto poseen licencias de otro tipo y que necesariamente deben contratar un conductor que tenga el tipo de licencia que habilite su conducción.

4.- Si tienen contratado los servicio de un chofer profesional.

Tabla 3.14: Si tiene conductor

CONTRATA CONDUCTOR		
SI	18	8%
NO	207	92%
TOTAL	225	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en carga liviana
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.8: Si tiene conductor



Fuente: Tabla 3.14

El 8% de los dueños de las unidades de transporte comercial en taxis ejecutivos, prefieren contratar conductor mientras que el 92% de no lo hacen.

3.5.2.3. Operadora de transporte en carga liviana

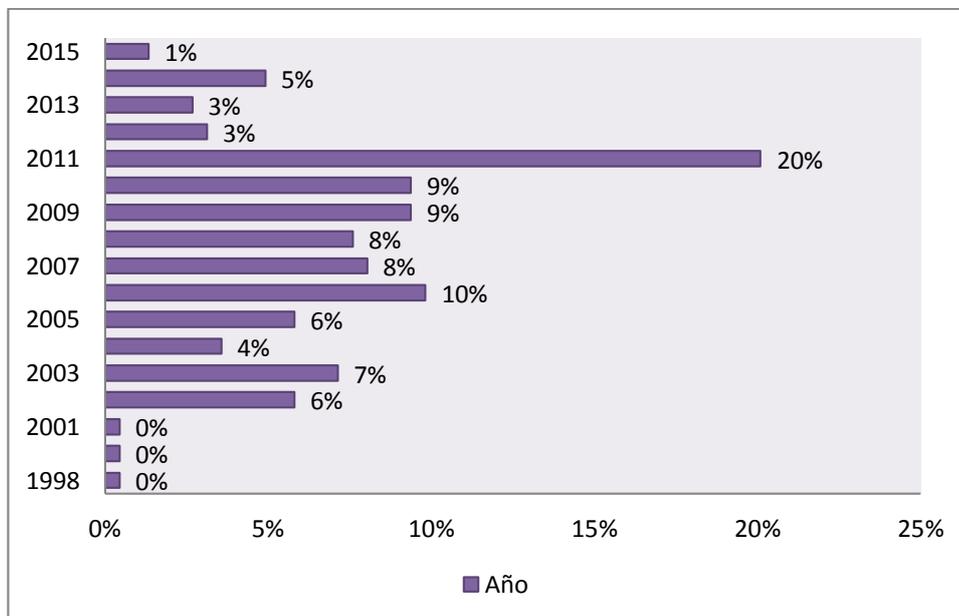
1.- Año de fabricación

Tabla 3.15: Año de fabricación de vehículos de transporte comercial en carga liviana

AÑO	NUMERO DE VEHÍCULOS	PORCENTAJE
1998	1	0%
1999	1	0%
2001	1	0%
2002	13	6%
2003	16	7%
2004	8	4%
2005	13	6%
2006	22	10%
2007	18	8%
2008	17	8%
2009	21	9%
2010	21	9%
2011	45	20%
2012	7	3%
2013	6	3%
2014	11	5%
2015	3	1%
TOTAL	224	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en carga liviana
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.9: Año de fabricación de vehículos de transporte comercial en carga liviana



Fuente: Tabla 3.15

Existen vehículos correspondientes a los años 1998 al 2001, un vehículo por año que no representa ni el 1%, sin embargo estos se suman a los vehículos que no cumplen con el cuadro de vida útil y la autoridad competente debe tomar asunto en este tema, el 6% corresponde al año 2002, que en el año 2017 cumple con la vida útil. Y los demás vehículos están dentro del cuadro de vida útil pues estos corresponden a los años de fabricación del 2003 al 2015, con un porcentaje total del 94%, las operadoras de transporte deben revisar el cuadro de vida útil para no incumplir con la misma.

2.- Marca más utilizada para el transporte comercial en carga liviana

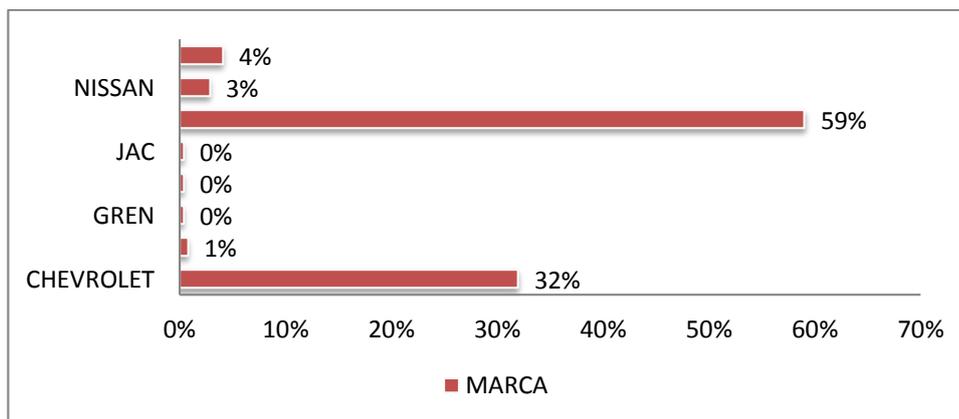
Tabla 3.16: Marca de vehículos

MARCA	NUMERO DE VEHÍCULOS	PORCENTAJE
CHEVROLET	78	32%
FORD	2	1%
GREN	1	0%
HYUNDAI	1	0%
JAC	1	0%
MAZDA	144	59%
NISSAN	7	3%
TOYOTA	10	4%
TOTAL	244	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en carga liviana

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.10: Marca de vehículos



Fuente: Tabla 3.16

En el Cantón usualmente se trabaja en este tipo de servicio con vehículos de marca Toyota, Chevrolet y Mazda con un porcentaje total del 95%, mientras que el porcentaje total de otras marcas son relativamente bajas es decir apenas llegan al 5% y estos son FORD, HYUNDAI, JAC y NISSAN.

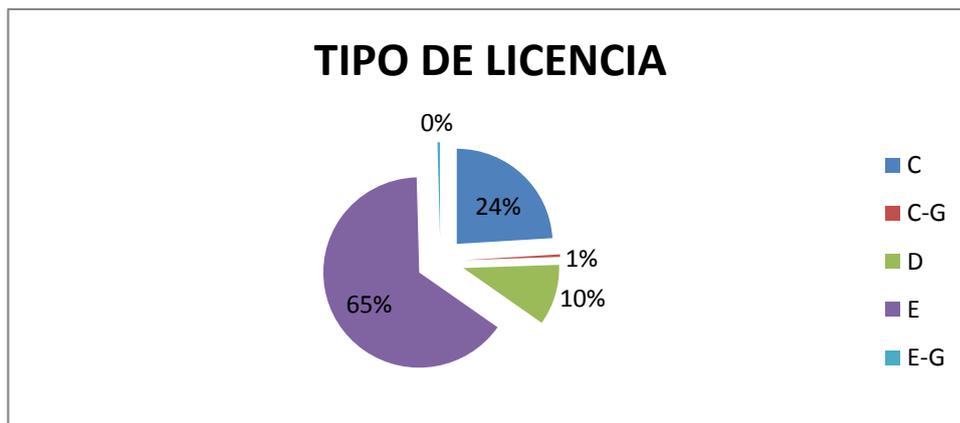
3.- Tipo de licencia de conducir

Tabla 3.17: Tipo de licencia

TIPO DE LICENCIA	NUMERO DE CONDUCTORES	PORCENTAJE
C	56	24%
C-G	1	0%
D	24	10%
E	151	65%
E-G	1	0%
TOTAL	233	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en carga liviana
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.11: Tipo de licencia



Fuente: Tabla 3.17

En esta modalidad la cifra de conductores profesionales es del 99% y el 1% restante tiene licencia profesional y adicional a ello tienen la licencia que habilita operar maquinaria pesada.

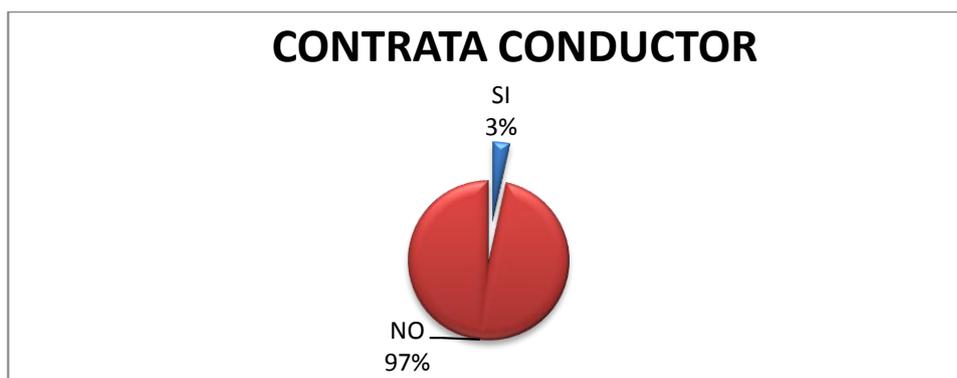
4.- Si tienen contratado los servicio de un chofer profesional.

Tabla 3.18: Si tiene conductor

CONTRATA CONDUCTOR		
SI	8	3%
NO	227	97%
TOTAL	235	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en carga liviana
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.12: Si tiene conductor



Fuente: Tabla 3.18

Se registra contratos de choferes en un 3%, frente al 97% que no lo hacen, el porcentaje refleja las políticas de las compañías operadoras de transporte comercial en carga liviana, donde el 90% de estas compañías y cooperativas entre sus políticas tiene que no se puede contratar un chofer.

3.5.2.4. Operadoras de transporte escolar e institucional

1.- Año de fabricación

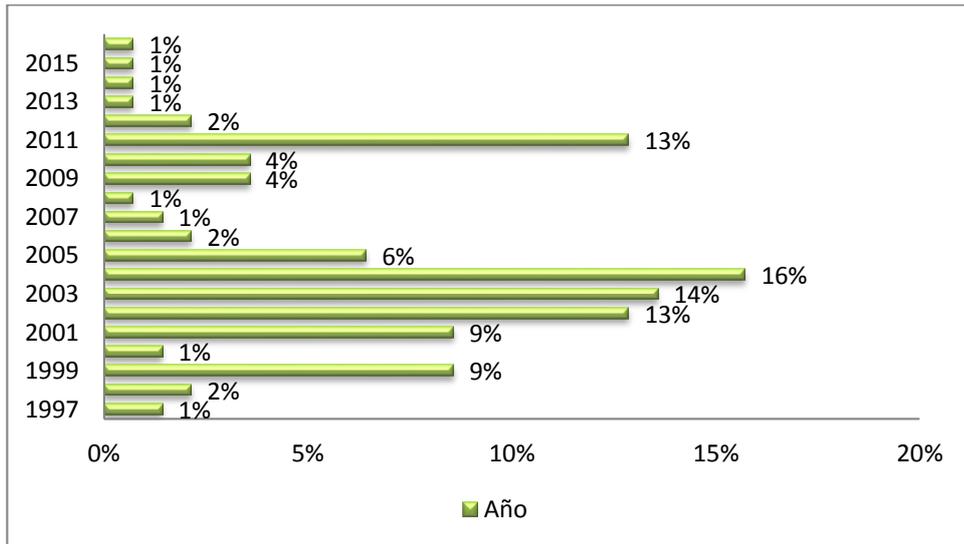
Tabla 3.19: Año de fabricación de vehículos de transporte escolar e institucional

AÑO	NUMERO DE VEHÍCULOS	PORCENTAJE
1997	2	1%
1998	3	2%
1999	12	9%
2000	2	1%
2001	12	9%
2002	18	13%
2003	19	14%
2004	22	16%
2005	9	6%
2006	3	2%
2007	2	1%
2008	1	1%
2009	5	4%
2010	5	4%
2011	18	13%
2012	3	2%
2013	1	1%
2014	1	1%
2015	1	1%
2016	1	1%
TOTAL	140	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte escolar e institucional

Elaborado por: Segundo Yupangui

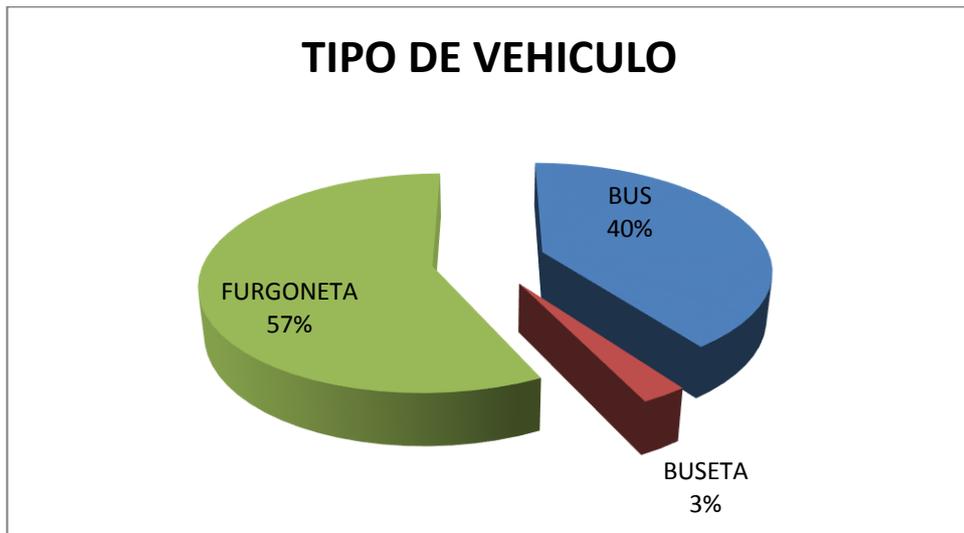
Figura 3.13: Año de fabricación de vehículos de transporte escolar e institucional



Fuente: Tabla 3.19

El año de fabricación de los vehículos para prestar el servicio escolar e institucional va desde el año 1997 hasta 2015, siendo así el 1% de vehículos han cumplido con la vida útil, el 2% de vehículos cumplen su vida útil el año siguiente, mientras que el 97% de los vehículos aún siguen vigentes.

Figura 3.14: Tipo de Vehículo



Fuente: Permisos de operación del Transporte escolar e institucional

El 57% correspondiente a furgonetas la vida útil es de 15 años y lo que corresponde a BUS y BUSETAS que representa el 43% la vida útil es de 20 años.

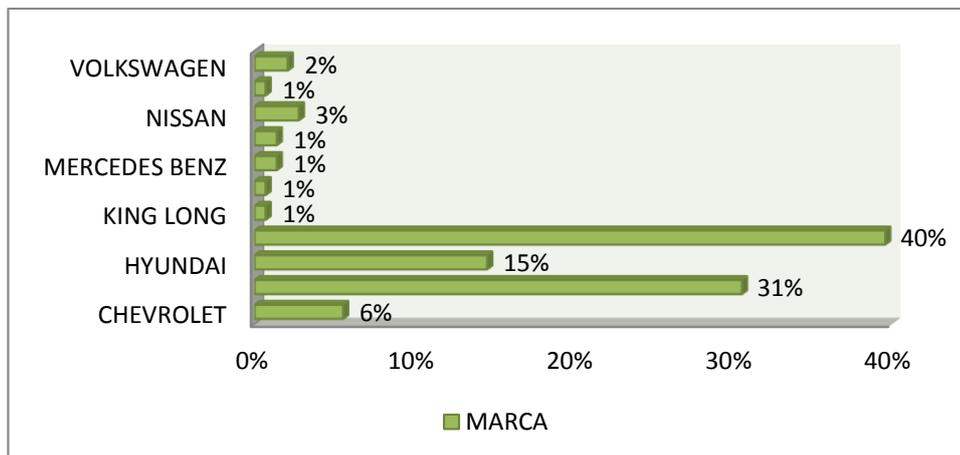
2.- Marca más utilizada para el transporte Escolar e Institucional

Tabla 3.20: Marca de Vehículos

MARCA	NUMERO DE VEHÍCULOS	PORCENTAJE
CHEVROLET	8	6%
HINO	44	31%
HYUNDAI	21	15%
KIA	57	40%
KING LONG	1	1%
MAN	1	1%
MERCEDES BENZ	2	1%
MITSUBISHI	2	1%
NISSAN	4	3%
TOYOTA	1	1%
VOLKSWAGEN	3	2%
TOTAL	144	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte Escolar e institucional
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.15: Marca de Vehículos



Fuente: Tabla 3.20

Los vehículos que son utilizados para el servicio de transporte escolar e institucional responden a las marcas; CHEVROLET, HYUNDAI, HINO y KIA correspondiente al 92% del total de la flota vehicular, a diferencia del 8% que son marcas que se utilizan en menor porcentaje.

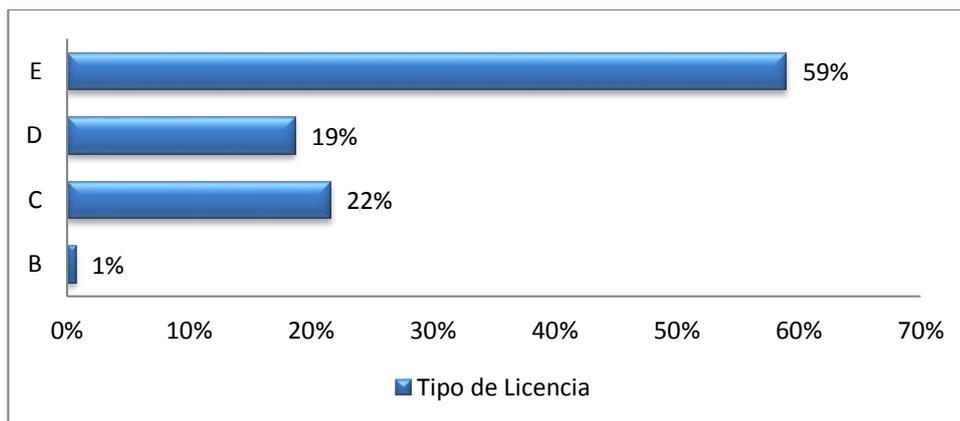
3.- Tipo de licencia de conducir

Tabla 3.21: Tipo de licencia

TIPO DE LICENCIA	NÚMERO DE CONDUCTORES	PORCENTAJE
B	1	1%
C	30	22%
D	26	19%
E	82	59%
TOTAL	139	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte Escolar e Institucional
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.16. Tipo de licencia



Fuente: Tabla 3.21

El 19% de los conductores tienen licencia tipo D, el 22% de ellos tienen licencia tipo C y el 59% tiene licencia tipo E, en virtud de ello el 99% de los profesionales del volante están capacitados y habilitados para hacer las veces de transportista de esta modalidad, salvo el 1% que tiene la licencia no profesional tipo B.

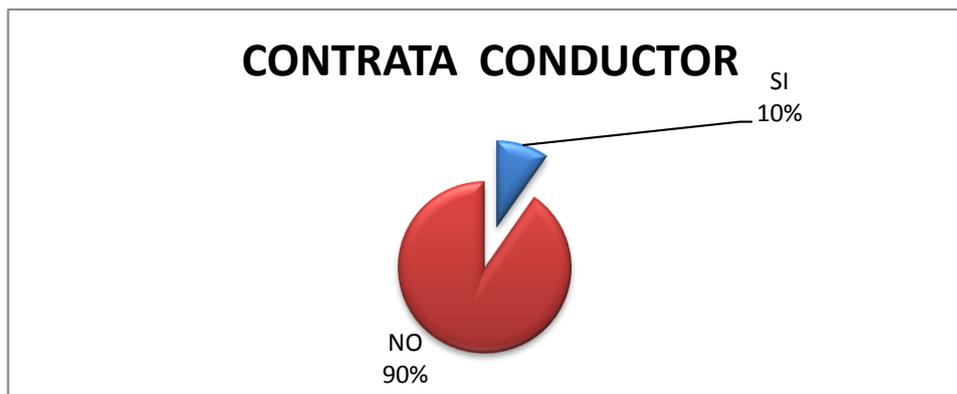
4.- Si tienen contratado los servicio de un chofer profesional.

Tabla 3.22: Si tiene conductor

CONTRATA CONDUCTOR		
SI	14	10%
NO	131	90%
TOTAL	145	100%

Fuente: Permisos de operación del Transporte comercial en carga liviana
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.17: Si tiene conductor



Fuente: Tabla 3.22

En este tipo de servicio de transporte comercial el 10% de los socios de las compañías y cooperativas suelen contratar los servicios de un chofer profesional mientras que el 90% prefieren prestar ellos mismo el servicio de transporte.

3.5.3. Resultado de las entrevistas a los dirigentes del transporte público y comercial en el Cantón Latacunga

Las entrevistas se lo realizo a los dirigentes de las operadoras de transporte público y comercial, a cada uno se los localizo en las paradas donde están domiciliadas sus operadoras de transporte, Se entrevistó a un número representativo de cada modalidad de servicio para la obtención de información clara y precisa que ayude identificar de mejor manera el problema a investigar.

3.5.3.1. Transporte público intracantonal urbano.

Tabla 3.23: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte público intracantonal urbano preguntas 1,2 y 3.

N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta	
1	Joselito Moreno	CITIBUS	Presidente	1.- ¿La compañía Operadora de Transporte público cumple con la verificación de requisitos en el proceso de selección, contratación, evaluación y control de sus conductores?	a.- SI b.- NO	
2	Geovanny Quispe	SULTANA DE COTOPAXI	Presidente		a.- SI b.- NO	La revisión se lo realiza 2 veces al año para verificar la vigencia de la licencia y otros aspectos de importancia.
N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta	
1	Joselito Moreno	CITIBUS	Presidente	2.- ¿Si la compañía / Operadora de transporte público que usted representa maneja una programación operacional esta es?	a.- Diaria b.- Semanal c.- Mensual d.- Anual	El programa operacional es diario, se trabaja con una hoja en base a la información de las tiquiadoras, que ayuda a contralar a las unidades en ruta.
2	Geovanny Quispe	SULTANA DE COTOPAXI	Presidente		a.- Diaria b.- Semanal c.- Mensual d.- Anual	El programa de trabajo es diario, porque por alguna situación alguna unidad abandona una X ruta nosotros inmediatamente debemos sustituirla.
N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta	
1	Joselito Moreno	CITIBUS	Presidente	3.- En estos últimos 6 meses se ha emitido títulos habilitantes a favor de la operadora de transporte publico correspondiente a?	En estos últimos 6 meses se han realizado tramites de: Cambio de Socio: 6 Cambio de unidad: 2	
2	Geovanny Quispe	SULTANA DE COTOPAXI	Presidente		En estos últimos 6 meses se han realizado tramites de: Cambio de Socio: 5 Cambio de unidad: 3	

Fuente: Entrevistas a dirigente del transporte público intracantonal urbano

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.24: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte público intracantonal urbano preguntas 4 y 5.

N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta	
1	Joselito Moreno	CITIBUS	Presidente	4.- ¿La Compañía / Operadora de transporte funciona en base a un?	<p>a.- Organigrama estructural. b.- Organigrama Funcional c.- Con las dos d.- Con Ninguna de las dos</p>	<p>La operadora funciona con los dos organigramas y esta es la estructura: ✓ Presidente ✓ Gerente ✓ Comisario ✓ Jefe de operaciones ✓ Tiquiadoras</p>
2	Geovanny Quispe	SULTANA DE COTOPAXI	Presidente		<p>a.- Organigrama estructural. b.- Organigrama Funcional c.- Con las dos d.- Con Ninguna de las dos</p>	<p>La operadora funciona con: ✓ Presidente ✓ Gerente ✓ Presidente de Vigilancia ✓ Socios ✓ Empleados</p>
N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta	
1	Joselito Moreno	CITIBUS	Presidente	5.- La compañías / Operadoras de transporte publico realizan el control de sus unidad, conductores y recorridos?	<p>a.- SI b.- NO</p>	<p>El jefe de operaciones prepara una hoja con todos los aspectos a revisar, entre ellos esta; llantas, luces, carrocería interna y externa y el motor, si la unidad pasa este control puede seguir operando de lo contrario tiene 5 días para solucionarlo si en ese periodo no lo hace corre la multa, esto se lo hace un rato menos pensado.</p>
2	Geovanny Quispe	SULTANA DE COTOPAXI	Presidente		<p>a.- SI b.- NO</p>	<p>Lo realizamos dos veces al año mediante una carpeta donde se controla el vehículo y al conductor, así también se revisa los caminos si estos están en mal estado tenemos que hacer mingas para arreglar.</p>

Fuente: Entrevistas a dirigente del transporte público intracantonal urbano

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.25: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte público intracantonal urbano preguntas 6.

N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta
1	Joselito Moreno	CITIBUS	Presidente	6.- La unidad de movilidad Latacunga (UML) en conjunto con la operadora de transporte debe trabajar para mejorar el servicio de transporte, según su percepción la gestión mancomunada que deben realizar es:	<p><u>a.- Sociabilizar a los usuarios de transporte público que para acceder al servicio se debe respetar las paradas establecidas.</u></p> <p><u>b.- capacitación a los conductores _____ y ayudantes para mejorar la atención al usuario.</u></p> <p><u>c.- Ninguna de las dos</u></p> <p>a.- Nosotros hemos realizado hasta el cansancio y la gente no entiende, ahora la Unidad de Movilidad también debe aportar algo para disminuir este problema, nosotros realizamos esta actividad con nuestros recursos pero no hemos tenido resultados.</p> <p>b.- Las capacitación que realizamos es por gestión que hacemos y más no por la Unidad de Movilidad, sería interesante que ellos también aporten con un granito de arena en ese sentido.</p>
2	Geovanny Quispe	SULTANA DE COTOPAXI	Presidente	6.- La unidad de movilidad Latacunga (UML) en conjunto con la operadora de transporte debe trabajar para mejorar el servicio de transporte, según su percepción la gestión mancomunada que deben realizar es:	<p><u>a.- Sociabilizar a los usuarios de transporte público que para acceder al servicio se debe respetar las paradas establecidas.</u></p> <p><u>b.- capacitación a los conductores _____ y ayudantes para mejorar la atención al usuario.</u></p> <p><u>c.- Ninguna de las dos</u></p> <p>a.- En este aspecto la unidad de movilidad no colabora y tampoco la ciudadanía y si es que hay que trabajar en conjunto nosotros estamos prestos.</p> <p>b.- la policía nos colabora con las capacitación seria excelente que la unidad de movilidad también nos colabore con la capacitación para los conductores.</p>

Fuente: Entrevistas a dirigente del transporte público intracantonal urbano

Elaborado por: Segundo Yupangui

3.5.3.2. Transporte comercial en; Taxi convencional, Taxi ejecutivo, Carga Liviana y Escolar e Institucional.

Tabla 3.26: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 1.

N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta	
1	Roberto Leonardo Parreño Cantos	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AV. UNIDAD NACIONAL	Presidente	1.- ¿La compañía Operadora de Transporte comercial cumple con la verificación de requisitos en el proceso de selección, contratación, evaluación y control de sus conductores?	a.- SI b.- NO	
2	Luis Anibal Zambrano Cadena	COMPAÑÍA DE TAXIS EJECUTIVOS "LOSMASHCAS S.A"	Presidente		a.- SI b.- NO	
3	Torres Hugo Jaime Remigio	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA LIVIANA EN CAMIONETAS "CENTINELA DEL COTOPAXI"	Presidente		a.- SI b.- NO	Esto se realiza cada vez que contratan un chofer que es rara vez solo por alguna circunstancia mayor pueden contratar de lo contrario no se permite choferes
4	Adrián Paul Salazar Parra	COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESTUDIANTIL EN FURGONETAS LAS FUENTES S.A.	Presidente		a.- SI b.- NO	Porque cada uno es independiente y tienen sus rutas por donde prestan el servicio, entonces no se los controla.

Fuente: Entrevistas a dirigente del transporte comercial.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.27: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 2.

N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta	
1	Roberto Leonardo Parreño Cantos	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AV. UNIDAD NACIONAL	Presidente	2.- ¿Si la compañía / Operadora de transporte comercial que usted representa maneja una programación operacional esta es?	a.-Diaria b.-Semanal c.-Mensual d.-Anual	No se tiene porque en nuestra modalidad se presta el servicio prácticamente cuando los usuarios lo requieran, estos pueden estar en las vías o alguna parte, por esa razón no se puede programar
2	Luis Anibal Zambrano Cadena	COMPAÑÍA DE TAXIS EJECUTIVOS "LOSMASHCAS S.A"	Presidente		a.- Diaria b.-Semanal c.-Mensual d.-Anual	Se debe respetar los turnos y se trabaja con una centralista que identifica la ubicación de la unidad y envía al lugar que requiere el usuario.
3	Torres Hugo Jaime Remigio	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA LIVIANA EN CAMIONETAS "CENTINELA DEL COTOPAXI"	Presidente		a.- Diaria b.-Semanal c.-Mensual d.-Anual	El programa que se debe cumplir es rotativo por orden de lista, el que le toque una semana X, tiene que estar pendiente de los conos, la limpieza de la parada entre otras actividades.
4	Adrián Paul Salazar Parra	COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESTUDIANTIL EN FURGONETAS LAS FUENTES S.A.	Presidente		a.- Diaria b.-Semanal c.-Mensual d.-Anual	Cada socio debe programar su servicio diario, porque se tiene que cumplir con los recorridos de estudiantes de diferentes colegios y para eso se debe estar puntualmente en cada parada para que el estudiante pueda llegar a la unidad educativa y así mismo a la casa, también se trabaja con el recorrido de los trabajadores de las instituciones públicas y privadas.

Fuente: Entrevistas a dirigente del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.28: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 3.

N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta
1	Roberto Leonardo Parreño Cantos	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AV. UNIDAD NACIONAL	Presidente	3.- En estos últimos 6 meses se ha emitido títulos habilitantes a favor de la operadora de transporte comercial correspondiente a?	a.- Cambio de Socio b.- <u>Cambio de Unidad 1</u> c.- Cambio de socio y unidad d.- Incremento de cupo e.- Ninguno
2	Luis Anibal Zambrano Cadena	COMPAÑÍA DE TAXIS EJECUTIVOS "LOSMASHCAS S.A"	Presidente		a.- Cambio de Socio b.- Cambio de Unidad c.- <u>Cambio de socio y unidad 1</u> d.- Incremento de cupo e.- Ninguno
3	Torres Hugo Jaime Remigio	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA LIVIANA EN CAMIONETAS "CENTINELA DEL COTOPAXI"	Presidente		a.- Cambio de Socio b.- Cambio de Unidad c.- Cambio de socio y unidad d.- Incremento de cupo e.- <u>Ninguno</u>
4	Adrián Paul Salazar Parra	COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESTUDIANTIL EN FURGONETAS LAS FUENTES S.A.	Presidente		a.- Cambio de Socio b.- Cambio de Unidad c.- Cambio de socio y unidad d.- Incremento de cupo e.- <u>Ninguno</u>

Fuente: Entrevistas a dirigente del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.29: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 4.

N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta
1	Roberto Leonardo Parreño Cantos	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AV. UNIDAD NACIONAL	Presidente	4.- ¿La Compañía / Operadora de transporte funciona en base a un?	<p>a.- Organigrama estructural. b.- Organigrama Funcional c.- Con las dos d.- Con Ninguna de las dos</p> <p>La operadora funciona con los dos organigramas y esta es la estructura: ✓ Presidente ✓ Gerente ✓ Secretario ✓ Presiden de vigilancia ✓ Vocales</p>
2	Luis Anibal Zambrano Cadena	COMPAÑÍA DE TAXIS EJECUTIVOS "LOSMASHCAS S.A"	Presidente		<p>a.- Organigrama estructural. b.- Organigrama Funcional c.- Con las dos d.- Con Ninguna de las dos</p> <p>La operadora funciona con: ✓ Presidente ✓ Gerente ✓ Comisario ✓ Asamblea ✓ Centralista</p>
3	Torres Hugo Jaime Remigio	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA LIVIANA EN CAMIONETAS "CENTINELA DEL COTOPAXI"	Presidente		<p>a.- Organigrama estructural. b.- Organigrama Funcional c.- Con las dos d.- Con Ninguna de las dos</p> <p>La operadora funciona con los dos organigramas y esta es la estructura: ✓ Presidente ✓ Gerente ✓ Secretario ✓ Presidente de vigilancia ✓ Vocales</p>
4	Adrián Paul Salazar Parra	COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESTUDIANTIL EN FURGONETAS LAS FUENTES S.A.	Presidente		<p>a.- Organigrama estructural. b.- Organigrama Funcional c.- Con las dos d.- Con Ninguna de las dos</p> <p>La operadora funciona con: ✓ Presidente ✓ Gerente ✓ Presidente de Vigilancia ✓ Socios</p>

Fuente: Entrevistas a dirigente del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.30: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 5.

N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta	
1	Roberto Leonardo Parreño Cantos	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AV. UNIDAD NACIONAL	Presidente	5.- La compañías / Operadoras de transporte comercial realizan el control de sus unidad, conductores y recorridos?	a.- SI b.- NO	
2	Luis Anibal Zambrano Cadena	COMPAÑÍA DE TAXIS EJECUTIVOS "LOSMASHCAS S.A"	Presidente		a.- <u>SI</u> b.- NO	✓ Se lo monitorea mediante GPS, radio a cada unidad.
3	Torres Hugo Jaime Remigio	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA LIVIANA EN CAMIONETAS "CENTINELA DEL COTOPAXI"	Presidente		a.- SI b.- NO	
4	Adrián Paul Salazar Parra	COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESTUDIANTEL EN FURGONETAS LAS FUENTES S.A.	Presidente		a.- <u>SI</u> b.- <u>NO</u>	

Fuente: Entrevistas a dirigente del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.31: Resultado de entrevistas a dirigente del transporte comercial, pregunta 6.

N°	Nombre del dirigente.	Operadora / Razón Social	Cargo	Pregunta	Respuesta	
1	Roberto Leonardo Parreño Cantos	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS AV. UNIDAD NACIONAL	Presidente	6.- La unidad de movilidad Latacunga (UML) en conjunto con la operadora de transporte debe trabajar para mejorar el servicio de transporte, según su percepción la gestión mancomunada que deben realizar es:	<p>a.- Identificación de lugares idóneos de abordaje y descenso de usuarios de transporte comercial.</p> <p>b.- <u>Satisfacer la demanda en base a la oferta existente, abarcando un radio de cobertura cantonal.</u></p>	Es necesario verificar los lugares donde es necesario que existe acceso al transporte en taxi convencional ejemplo el intercambiador.
2	Luis Aníbal Zambrano Cadena	COMPAÑÍA DE TAXIS EJECUTIVOS "LOSMASHCAS S.A"	Presidente		<p>a.- <u>Identificación de lugares idóneos de abordaje y descenso de usuarios de transporte comercial.</u></p> <p>b.- Satisfacer la demanda en base a la oferta existente, abarcando un radio de cobertura cantonal.</p>	Es necesario esto pero en lugares como el terminal, el salto y toda la Av. 5 de junio porque nosotros vamos a dejar una carrera en esos sitios y no hay ni donde estacionar.
3	Torres Hugo Jaime Remigio	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA LIVIANA EN CAMIONETAS "CENTINELA DEL COTOPAXI"	Presidente		<p>a.- Identificación de lugares idóneos de abordaje y descenso de usuarios de transporte comercial.</p> <p>b.- <u>Satisfacer la demanda en base a la oferta existente, abarcando un radio de cobertura cantonal.</u></p>	Si deberíamos trabajar en este sentido porque nosotros únicamente esperamos llamadas a los celulares para ir a algún lado llevar carga.
4	Adrián Paul Salazar Parra	COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ESTUDIANTIL EN FURGONETAS LAS FUENTES S.A.	Presidente		<p>a.- Identificación de lugares idóneos de abordaje y descenso de usuarios de transporte comercial.</p> <p>b.- <u>Satisfacer la demanda en base a la oferta existente, abarcando un radio de cobertura cantonal.</u></p>	Trabajando un poco más en este tema, para nosotros hay más demanda pero las otras modalidades son las que prestan el servicio y nos dejan sin usuarios.

Fuente: Entrevistas a dirigente del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

3.5.4. Resultado de las observaciones de transporte público y comercial en horas pico y horas valle.

Para realizar las observaciones se identificó lugares de mayor afluencia de personas, vías del principal ingreso a la ciudad, Tabla 3.32, en estos lugares se observó al transporte público así también al transporte comercial.

Tabla 3.32: Lugares donde se realizó las observaciones.

N°	INTERSECCIÓN	SECTOR
1	Av. Rumiñahui y Atahualpa	AKI del Sur
2	Av. 5 de Junio y Marco Aurelio Subía	La estación
3	Av. Amazonas	El salto
4	Calle Quijano y Ordoñez y Catalina Rivera	El Niagra
5	Av. General Proaño	La policía
6	Av: Benjamín Terán y Amazonas	Redondel de la FAE

Fuente: Observación de campo

Elaborado por: Segundo Yupangui

3.5.4.1. Resultado de las observaciones del transporte público.

Tabla 3.33: Actividades que realizan al momento que prestan el servicio de transporte público “hora valle”

HORAS VALLE; OBSERVADO 157 UNIDADES		SI	NO	PORCENTAJE	
ACTIVIDADES QUE REALIZAN, AL MOMENTO DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIO	Exceso de pasajeros	50	107	32%	68%
	Estacionan las unidades en la vía publica estableciendo "paradas no autorizadas" para el embarque y desembarque de los pasajeros	69	88	44%	56%
	La unidad circula con las puertas cerradas hasta llegar a las paradas autorizadas, donde está permitido el embarque y desembarque de pasajeros	38	119	24%	76%

Fuente: Observación de campo “Transporte Público”

Elaborado por: Segundo Yupangui

En horas valle se registra que el 32% de las unidades exceden el límite de pasajeros que deben transportar y el 68% de ellos no exceden su capacidad.

El 44% de conductores estacionan las unidades en la vía publica estableciendo "paradas no autorizadas" para el embarque y desembarque de los pasajeros, mientras que el 56% de ellos respetan las paradas.

Las unidades de transporte público deben circular con las puertas cerradas hasta llegar a las paradas, sin embargo el 24% de los conductores cumplen con esto y el 76% de ellos no lo hacen.

Tabla 3.34: Actividades que realizan al momento que prestan el servicio de transporte público “hora pico”

HORAS PICO; OBSERVADO 98		SI	NO	PORCENTAJE	
ACTIVIDADES QUE REALIZAN, AL MOMENTO DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIO	Exceso de pasajeros	90	8	92%	8%
	Estacionan las unidades en la vía pública estableciendo "paradas no autorizadas" para el embarque y desembarque de los pasajeros	93	5	95%	5%
	La unidad circula con las puertas cerradas hasta llegar a las paradas autorizadas, donde está permitido el embarque y desembarque de pasajeros	9	89	9%	91%

Fuente: Observación de campo “Transporte Publico”

Elaborado por: Segundo Yupangui

En horas pico el exceso de pasajeros sube es del 92% de los buses que transitan por los lugares anteriormente identificados y tan solo el 8% de ellos cumplen con la capacidad máxima de sus unidades.

El 95% de conductores estacionan las unidades en la vía pública “paradas no autorizadas” a diferencia del 5% que si respetan las paradas.

En horas pico el 91% de las unidades de transporte público que circulan con las puertas abiertas y con ello los usuarios pueden acceder al servicio cuando el vehículo está en movimiento aprovechando el congestionamiento vehicular.

Tabla 3.35: Señalización horizontal y vertical

		SI	NO	PORCENTAJE	
SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y VERTICAL	Existe señalética horizontal y vertical, que guíe al usuario del transporte público	4	2	67%	33%
	La señalética está ubicada en un lugar visible para el usuario del transporte público	2	4	33%	67%
	La instalación de la señalética obedece a las normas INEN	2	4	33%	67%
	Entre la señalética, existe un croquis que contenga el recorrido de transporte público con sus respectivas líneas de servicio	0	6	0	100%

Fuente: Observación de campo “Transporte Publico”

Elaborado por: Segundo Yupangui

En el 67% de los tramos que conectan las paradas observadas si existe señalización, mientras que el 33% no tiene señalización.

El 67% de la señalética que existe está ubicado en lugares visibles que permite observar con atención al usuario, mientras que el 33% indica lo contrario, la señalización esta averiada por causa del clima, manipulación de las personas y por falta de mantenimiento.

La señalética si está colocada acorde a la NORMA INEN, pero en el caso de la señalización horizontal, la pintura antigua aún existe y esto hace que la nueva señalización tenga falencias pese a que respete la norma técnica.

En los tramos recorridos y las paradas en donde se realiza la observación no se encontró un croquis que contenga el recorrido de transporte público con sus respectivas líneas de servicio.

Tabla 3.36: Paradas de transporte público.

OBSERVADO 18 PARAS		SI	NO	PORCENTAJE	
PARADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO	La parada de transporte público está equipada con mobiliario adecuado y acogedor para el usuario	3	15	17%	83%
	La distancia entre las paradas cumple con los parámetros establecidos para el transporte público.	Distancias promedio (m)			
		176	368	712	1.208

Fuente: Observación de campo “Transporte Público”

Elaborado por: Segundo Yupangui

El 17% de las paradas de transporte público están equipadas con un mobiliario adecuado y acogedor para el usuario, mientras que el 83% de ellos solo se identifican las paradas y no tienen mobiliario.

Existen 4 distancias diferentes desde el más corto al más largo por ejemplo la primera distancia es 176m este es el más corto recorre una cuadra, la otra distancia es 368m, este es la distancia aproximada que debe existir entre paradas, mientras que la otra distancia es de 712 m, está se ubican en sitios de afluencia de personas, el problema es la distancia de 1208 m entre paradas, primero la distancia es muy larga, segundo en este trayecto existen usuarios que al no encontrar una parada esperan la unidad de transporte

en lugares cercanos a ellos, entonces al recorrer un bus de transporte urbano desde una parada hasta llegar a la otra parada ya habían hecho unas 10 mini paradas.

3.5.4.2. Resultado de las observaciones del transporte comercial.

Tabla 3.37: Actividades que realizan en el transporte comercial al prestar el servicio “Hora Pico”

HORAS PICO; OBSERVADO 137		SI	NO	PORCENTAJE	
ACTIVIDADES QUE REALIZAN, AL MOMENTO DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIO	Exceso de pasajeros	6	131	4%	96%
	Estacionan las unidades en la vía pública estableciendo "paradas no autorizadas" para el embarque y desembarque de los pasajeros	134	3	98%	2%
	En la unidad está disponible y de forma visible la información sobre las características y razón social de las compañías a las que pertenecen.	134	3	98%	2%

Fuente: Observación de campo “Transporte Comercial”

Elaborado por: Segundo Yupangui

El 4% del transporte comercial excede su capacidad en horas pico. El 98% del transporte comercial no estacionan correctamente las unidades para que el usuario acceda al servicio, y el otro 2% corresponde al transporte de carga liviana y el escolar e institucional que obligatoriamente deben buscar bahías de estacionamiento para que las personas aborden o se bajen de los vehículos.

En el 98% de las unidades está disponible y de forma visible la información sobre las características y razón social de las compañías a las que pertenecen, y en el 2% de ellos no se observó esta información, esto fue principalmente en el transporte de carga liviana donde la camioneta estaba pintada de blanca pero no tenía ningún distintivo.

Tabla 3.38: Actividades que realizan en el transporte comercial al prestar el servicio “Hora valle”

HORAS VALLE; OBSERVADO 87		SI	NO	PORCENTAJE	
ACTIVIDADES QUE REALIZAN, AL MOMENTO DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIO	Exceso de pasajeros	0	87	0%	100%
	Estacionan las unidades en la vía pública estableciendo "paradas no autorizadas" para el embarque y desembarque de los pasajeros	50	37	57%	43%
	En la unidad está disponible y de forma visible la información sobre las características y razón social de las compañías a las que pertenecen.	0	87	0%	100%

Fuente: Observación de campo “Transporte Comercial”

Elaborado por: Segundo Yupangui

En horas valle no se registra exceso de pasajeros en el transporte comercial.

En horas valles el 57% de conductores estacionan sus unidades en las vía pública, y el 43% buscan bahías o lugares despejados de estacionamiento donde pueden detener el vehículo, para prestar el servicio.

En horas valle no se registró unidades sin identificación, todos tenía la información disponible clara y precisa.

Tabla 3.39: Paradas de transporte comercial.

OBSERVADO; 18 PARAS		SI	NO	PORCENTAJE	
PARADAS DEL TRANSPORTE COMERCIAL	Existe la identificación de las, modalidades de servicio de transporte comercial y la razón social.	11	7	61%	39%
	Existe al menos una unidad disponible en la parada	15	3	83%	17%

Fuente: Observación de campo “Transporte Comercial”

Elaborado por: Segundo Yupangui

El 61% de las paradas tiene la identificación y la señalización a pesar que está deteriorada, el 7% de ellos están incompletos si existe el letrero pero no se identifica la señalización o viceversa.

El 83% de paradas disponen de al menos una unidad para que preste el servicio de transporte comercial, el 39% de ellos no cumplen con esto.

Tabla 3.40: Unidad de transporte comercial

		SI	NO	PORCENTAJE	
UNIDAD DE TRANSPORTE COMERCIAL	En la unidad de transporte comercial figura algún tipo de publicidad	2	135	1%	99%

Fuente: Observación de campo “Transporte Comercial”

Elaborado por: Segundo Yupangui

En los días de levantando información se pudo identificar dos unidades de transporte comercial en taxi, que llevaba la publicidad de AGOGO, en parte superior del vehículo.

3.5.5. Resultado de las encuestas realizadas a los conductores de transporte público y comercial.

3.5.5.1. Encuestas realizadas a los conductores de transporte público intercantonal urbano.

1.- ¿Cuál es su nivel de instrucción?

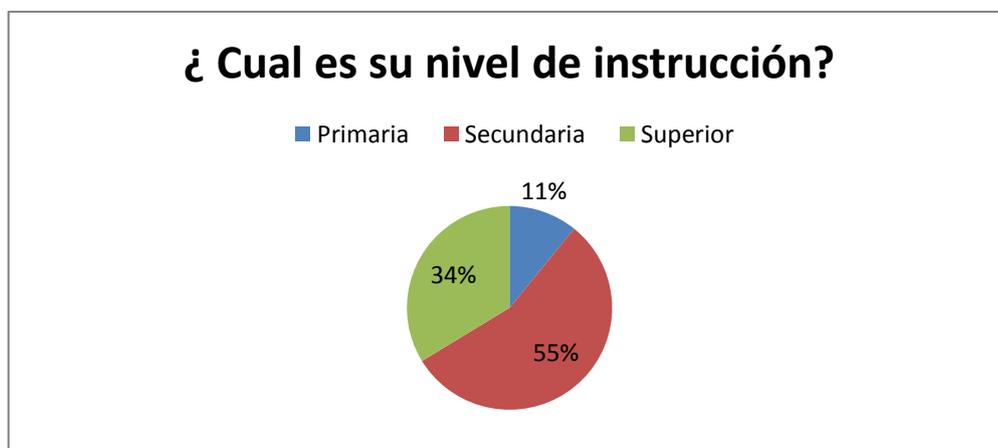
Tabla 3.41: Nivel de instrucción

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Primaria	9	11%
Secundaria	46	55%
Superior	28	34%
TOTAL	83	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.18: Nivel de instrucción



Fuente: Tabla 3.41.

Los conductores del transporte público, El 55% tienen culminado la secundaria, el 34% es de nivel superior y el 11% son de primaria, ellos tienen un nivel de preparación que les permite ser educados con los usuarios del servicio de transporte público.

2.- ¿En estos últimos 6 meses ha sido sancionado por alguna contravención de tránsito?

Tabla 3.42: Sancionado por contravención de tránsito

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	8	10%
NO	75	90%
TOTAL	83	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.19: Sancionado por contravención de tránsito



Fuente: Tabla 3.42.

Los conductores de transporte público, el 10% de ellos han cometido algún tipo de contravención de tránsito en estos últimos 6 meses y el 90% no ha cometido contravenciones.

3.- ¿Usted da cumplimiento con lo descrito en el título habilitante correspondiente a?

Tabla 3.43: Ámbito de operación y cumplimiento de ruta y frecuencia

REPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Ámbito de Operación	44	47%
Cumplimiento con la ruta y frecuencia asignadas conforme al permiso de operación.	49	53%
Ninguno	0	0%
TOTAL	93	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Manuel Yupangui Yupangui

Figura 3. 20: Ámbito de Operación y cumplimiento de rutas y frecuencias.



Fuente: Tabla 3.43.

El 47% de los conductores dan cumplimiento al ámbito de operación de transporte público, y el 53% consideran que dan cumplimiento lo estipulado en el permiso de operación correspondiente a la ruta y frecuencia.

4.- ¿Conoce usted los documentos que deben portar los conductores de forma obligatoria?

Tabla 3.44: Conoce los documentos que deben portar los conductores de forma obligatoria.

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	83	100%
NO	0	0%
TOTAL	83	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

El 100% los conductores responden que si conocen los documentos que deben llevar consigo al momento de conducir un vehículo de transporte público.

5.- ¿Recibe algún tipo de capacitación para mejorar el servicio?

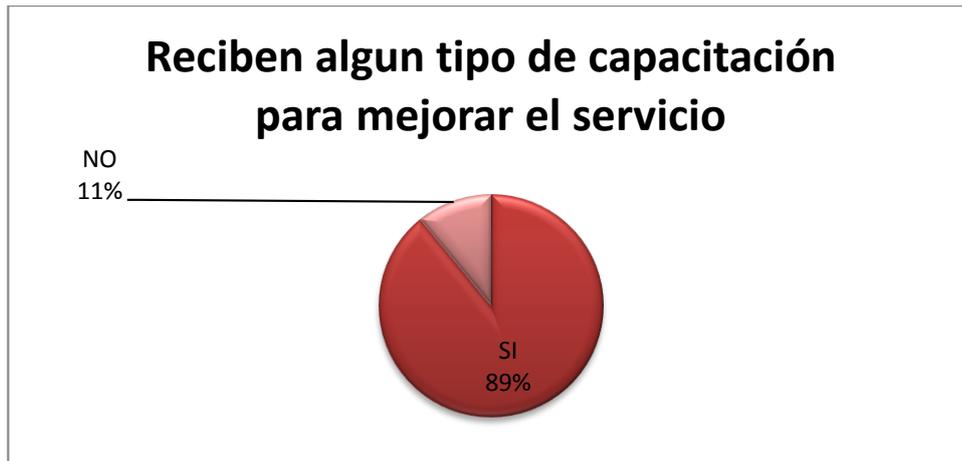
Tabla 3.45: Capacitación de conductores

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	74	89%
NO	9	11%
TOTAL	83	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.21: Capacitación de conductores



Fuente: Tabla 3.45

Se determina que el 89% de los conductores realizan capacitaciones, el cual les permite mejorar el servicio y actualizarse en otros aspectos que les ayuda a fortalecer su formación profesional, mientras que el 11% de ellos no han realizado capacitaciones.

6.- ¿Cada que tiempo recibe la capacitación para mejorar el servicio?

Tabla 3.46: Cada que tiempo recibe la capacitación

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Una vez al año	17	20%
Dos veces al año	58	70%
Nunca	8	10%
TOTAL	83	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.22: Cada que tiempo recibe la capacitación



Fuente: Tabla 3.46.

En observa que el 70% de conductores reciben capacitación dos veces al año, de la misma manera el 20% reciben capacitación una vez al año y en un minino porcentaje que representa el 10% nunca ha recibido una capacitación.

7.- ¿Qué tipo de capacitación recibe?

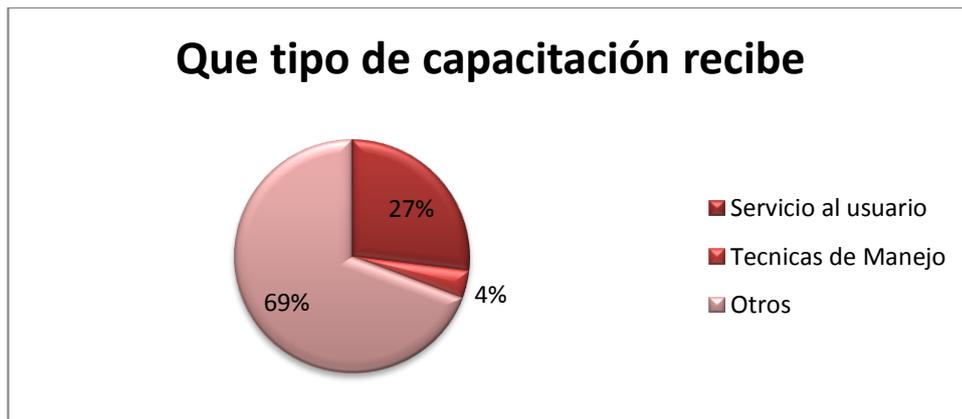
Tabla 3.47: ¿Qué tipo de capacitación recibe?

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Servicio al usuario	21	27%
Técnicas de Manejo	3	4%
Otros	54	69%
TOTAL	78	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.23: Tipo de capacitación que recibe



Fuente: Tabla 3.47.

Se observa que el 4% han recibido capacitación relacionada a técnicas de manejo, seguido del 27% que han recibido la capacitación relacionada con servicio al usuario y el 69% indica que han recibido capacitaciones en otros temas, por ejemplo Leyes de tránsito, accidentología, relaciones humanas, etc.

8.- ¿Considera que el servicio que usted presta a los usuarios es?

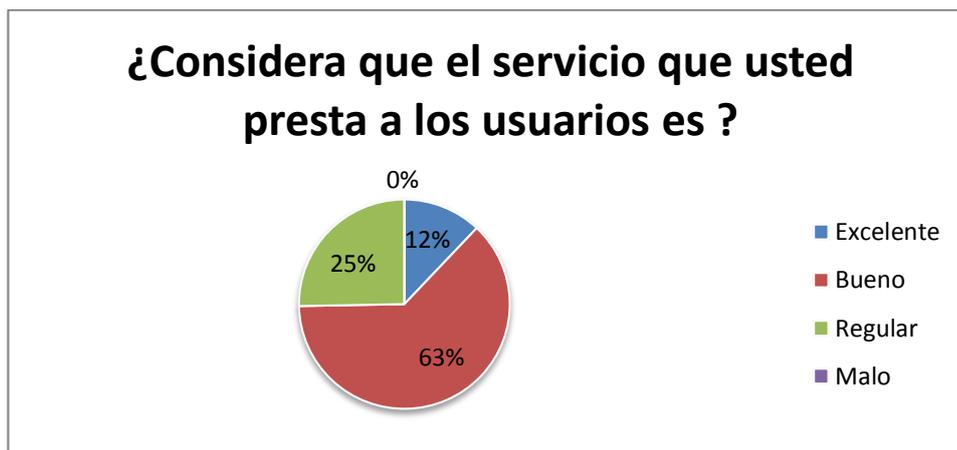
Tabla 3.48: Servicio que presta el conductor

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Excelente	10	12%
Bueno	52	63%
Regular	21	25%
Malo	0	0%
TOTAL	83	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público

Elaborado por: Segundo Manuel Yupangui Yupangui

Figura 3.24: Servicio que presta el conductor



Fuente: Tabla 3.48.

El 12% de los conductores dijeron que el servicio que prestan es excelente, el 63% indican que el servicio que ellos prestan es bueno y para finalizar se conoció el criterio del 25% que dicen que el servicio es regular no por ellos sino por la falta de educación, valores y respeto de los usuarios.

9.- ¿Según su percepción los usuarios cumplen con sus obligaciones al momento de transportarse dentro de sus unidades?

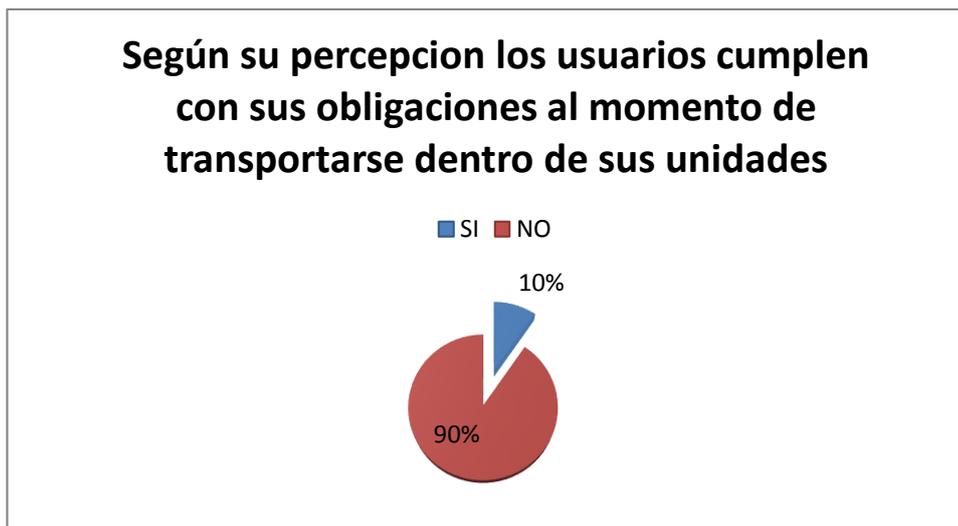
Tabla 3.49: Los usuarios cumplen con sus obligaciones.

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	8	10%
NO	75	90%
TOTAL	83	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.25: Los usuarios cumplen con sus obligaciones



Fuente: Tabla 3.49.

Los conductores dan a conocer que del 90% de los pasajeros que viajan en sus unidades no cumplen con las obligaciones como usuario del servicio de transporte público.

10.- ¿En una escala del uno al 5 siendo 1 excelente, 2 bueno, 3 malo, 4 regular, 5 deficiente; cómo calificaría el desempeño de la unidad de movilidad Latacunga (UML) que planifica regula y control el transporte en el Cantón según sus competencias.?

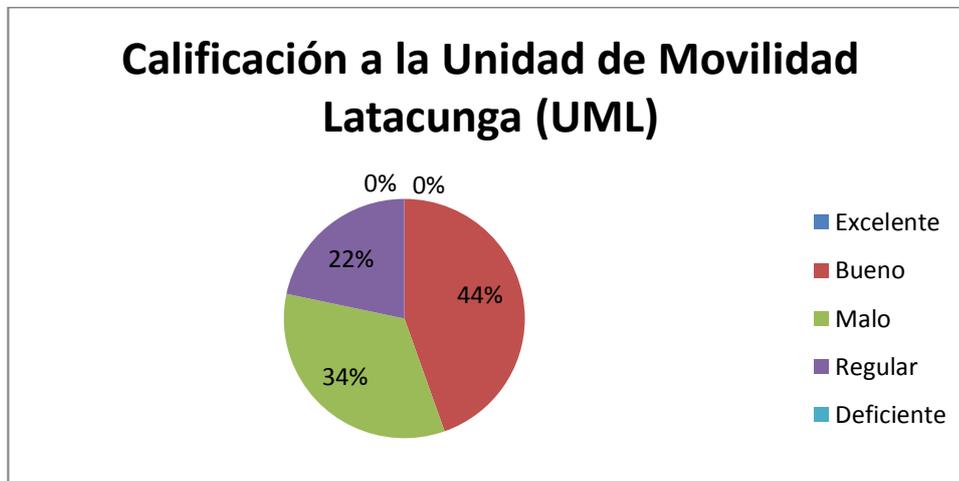
Tabla 3.50: Calificación a la Unidad de Movilidad Latacunga (UML)

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Excelente	0	0%
Bueno	37	45%
Malo	28	34%
Regular	18	22%
Deficiente	0	0%
TOTAL	83	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.26: Calificación a la Unidad de Movilidad Latacunga (UML)



Fuente: Tabla 3.50.

Se observa que el 44% de los entrevistados dieron la calificación de bueno a la gestión que realiza la Unidad Movilidad Latacunga, el 34% dice que el desempeño es malo y el 22% que es regular.

11.- ¿Está de acuerdo con la sanción administrativa a las operadoras de transporte público si incumplen con lo dispuesto en la ley y el reglamento de transporte terrestre tránsito y seguridad vial?

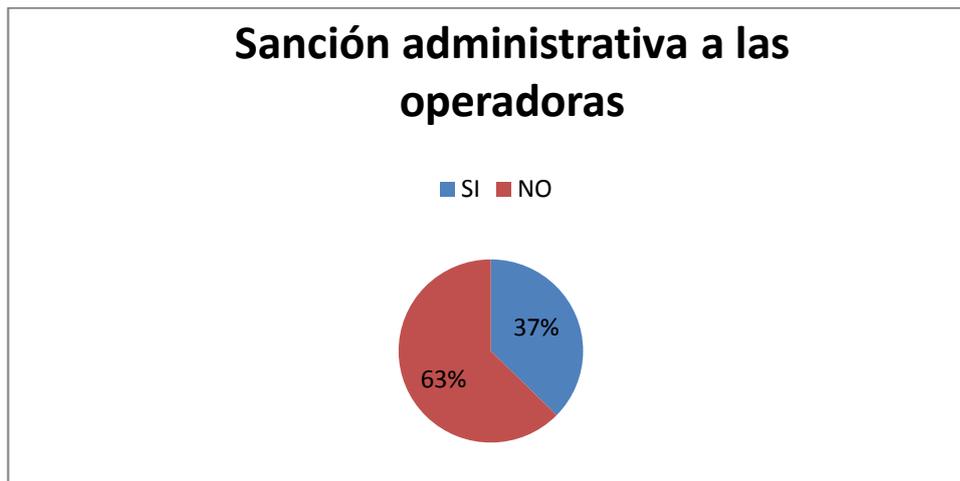
Tabla 3.51: Sanción administrativa a las operadoras de transporte.

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	31	37%
NO	52	63%
TOTAL	83	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.27: Sanción administrativa de las operadoras de transporte.



Fuente: Tabla 3.51

El 63% de personas encuestadas están de acuerdo, mientras que el 37% hacen dura crítica sobre este tema y no están de acuerdo con la sanción administrativa a las operadoras de transporte público.

12.- ¿Considera usted que es importante implementar una ordenanza para la operación, control y servicio de transporte público?

Tabla 3.52: Implementacion de una ordenanza

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	74	89%
NO	9	11%
TOTAL	83	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.28: Implementación de una ordenanza



Fuente: Tabla 3.52.

El 89% de los conductores indican la aceptación por la implementación de una ordenanza para la operación, control y servicio de transporte público, mientras el 11% de ellos no les gusta la idea de implementar más ordenanzas.

13.- ¿Cuál es el problema que afecta al transporte público en el Cantón?

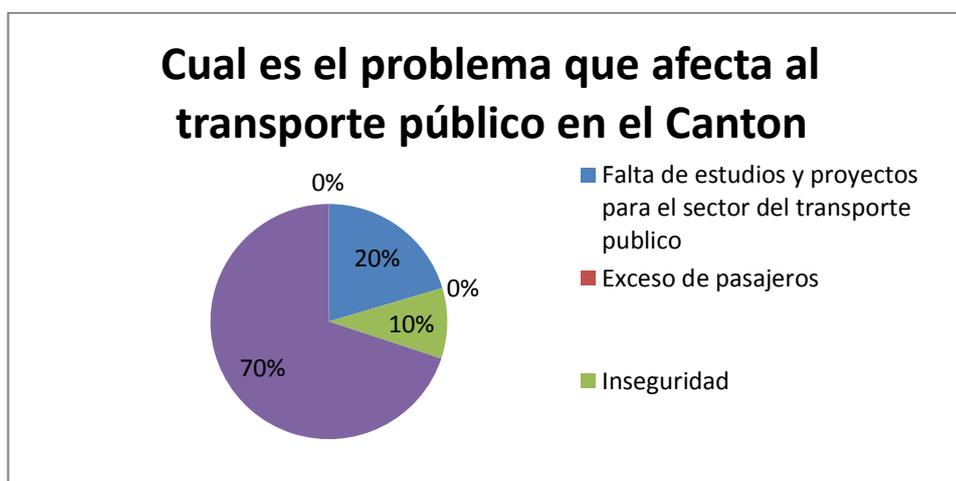
Tabla 3.53: Problema que afecta al transporte público

RESPUESTAS	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Falta de estudios y proyectos para el sector del transporte publico	21	20%
Exceso de pasajeros	0	0%
Inseguridad	10	10%
Los usuarios del transporte público no respetan las paradas establecidas	72	70%
ninguno	0	0%
TOTAL	103	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.29: Problema que afecta al transporte público



Fuente: Tabla 3.53.

El 70% de los conductores encuestados apuntan que el problema que afecta al transporte público es que los usuarios no respeten las paradas establecidas, mientras que 20% creen que también influye la falta hagan estudios en beneficio del transporte público y el 10% de ellos están descontentos porque la delincuencia ha crecido y temen que en cualquier comento ellos también pueden ser víctima de un asalto.

13.- ¿El problema principal para movilizarse en el transporte público dentro del canto es?

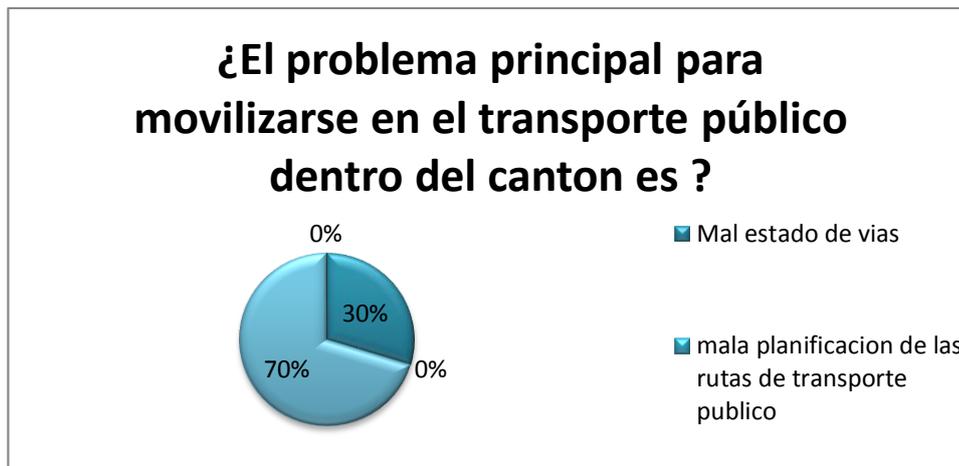
Tabla 3.54: Problema que afecta para movilizarse en el transporte público

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Mal estado de vías	30	30%
mala planificación de las rutas de transporte publico	0	0%
congestionamiento vehicular	71	70%
ninguno	0	0%
TOTAL	101	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.30: Problema que afecta para movilizarse en el transporte publico



Fuente: Tabla 3.54.

De las personas encuestadas el 70%, indican que el problema que debe enfrentar el transporte público es el congestionamiento vehicular, y para el 30% el problema está en el mal estado de vías.

14.- ¿Conoce usted la gestión que debe realizar la Unidad de Movilidad Latacunga (UML) con respecto al transporte público?

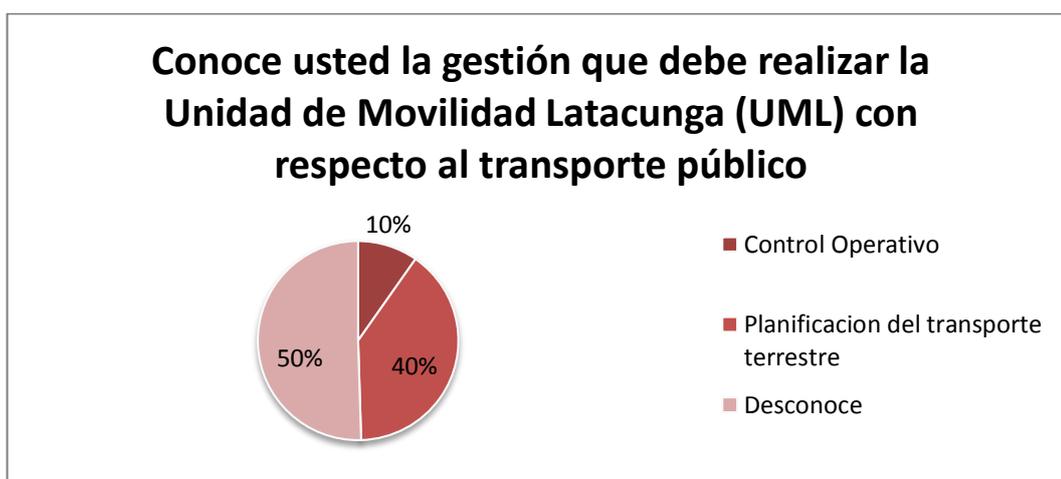
Tabla 3.55: La gestión que debe realizar la Unidad de Movilidad Latacunga con respecto al transporte público

RESPUESTAS	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Control Operativo	10	10%
Planificación del transporte terrestre	41	40%
Desconoce	52	50%
TOTAL	103	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.31: La gestión que debe realizar la Unidad de Movilidad Latacunga con respecto al transporte público



Fuente: Tabla 3.55

El 50% responden que desconocen la gestión que debe realizar la Unidad de Movilidad Latacunga, a este porcentaje se le suma el 10% que respondieron que la gestión de la Unidad de Movilidad Latacunga es el control operativo, esta respuesta da a entender que también desconocen, mientras que el 40% de ellos indican que la unidad de movilidad debe planificar el transporte terrestre dentro de sus competencias.

3.5.5.2. Encuestas realizadas a los conductores de transporte comercial en, Taxis ejecutivo y convencional, carga liviana y escolar e institucional.

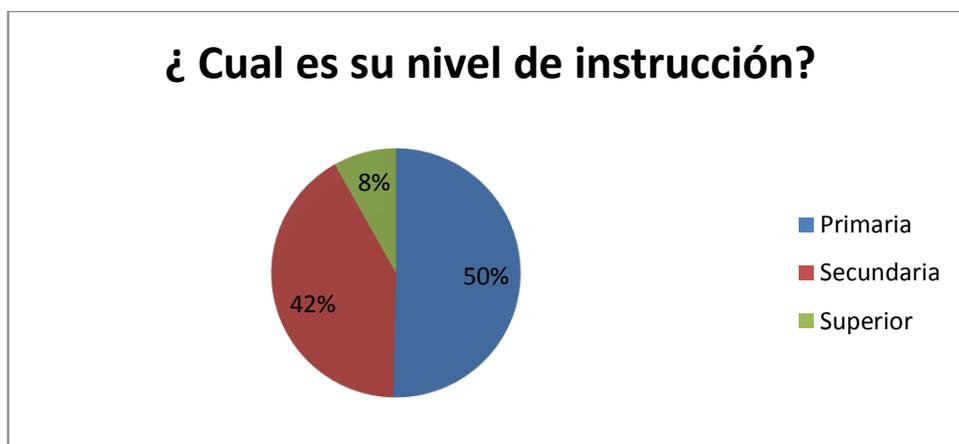
1.- ¿Cuál es su nivel de instrucción?

Tabla 3.56: Nivel de instrucción

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
PRIMARIA	74	50%
SECUNDARIA	61	41%
SUPERIOR	12	8%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.32: Nivel de instrucción



Fuente: Tabla 3.56.

A diferencia del conductor del transporte público, en el transporte comercial el 8%, tiene el nivel de instrucción superior mientras que el nivel de instrucción primaria sube al 50%, sin embargo el 42% de ellos han culminado los estudios secundarios.

2.- ¿En estos últimos 6 meses ha sido sancionado por alguna contravención de tránsito?

Tabla 3.57: Sancionado por contravención de tránsito

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	34	23%
NO	113	77%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial.
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.33: Sancionado por contravención de tránsito



Fuente: Tabla 3.57.

El 23% de conductores indican que si han sido sancionados por infracciones de tránsito, esta cifra con respecto a la modalidad de servicio de transporte público ha subido en un 15%, y los que no han cometido infracciones de tránsito están dentro del 77%.

3.- ¿Usted da cumplimiento con lo descrito en el título habilitante correspondiente a?

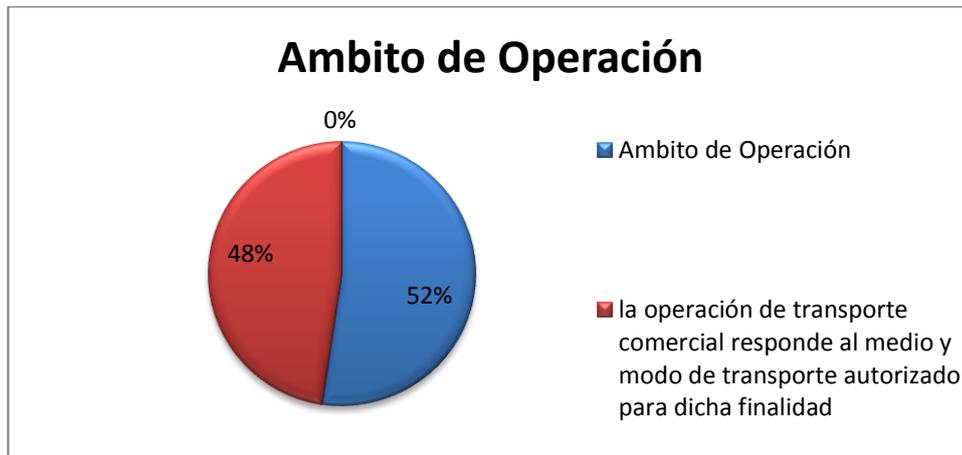
Tabla 3.58: Ámbito de operación.

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Ámbito de Operación	77	52%
La operación de transporte comercial responde al medio y modo de transporte autorizado para dicha finalidad	70	48%
Ninguno	0	0%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.34: Ámbito de operación.



Fuente: Tabla 3.58.

El 52% de los conductores encuestados dan cumplimiento a que la prestación de servicio responda al medio y modo de transporte autorizado para dicha finalidad, mientras el 48% dicen que deben cumplir obligatoriamente al ámbito de operación.

4.- ¿Conoce usted los documentos que deben portar los conductores de forma obligatoria?

Tabla 3.59: Documentos que deben llevar los conductores

RESPUESTAS	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	147	100%
NO	0	0%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

El 100% de los conductores conocen los documentos que deben llevar al momento de conducir sus vehículos, pero al revisar los reglamentos de cada modalidad de servicio de transporte comercial se puede conocer que ellos desconocen de los documentos obligatorios que deben llevar los conductores que son: documentos personales, licencia de conducir, matrícula vehicular, revisión anual del vehículo, copia certificada del permiso de operación y si es el caso de transporte escolar copia certificada del contrato de servicio.

5.- ¿Reciben algún tipo de capacitación para mejorar el servicio?

Tabla 3.60: Capacitación conductores

RESPUESTA	Nº DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	61	41%
NO	86	59%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.35: Capacitación conductores



Fuente: Tabla 3.60

En los datos el 59% de conductores indican que no han recibido capacitación alguna, a diferencia del 41% de ellos si han recibido capacitación. Este porcentaje hace pensar que los conductores de transporte comercial no reciben igual capacitación que los transportistas del transporte público.

6.- ¿Cada que tiempo recibe la capacitación para mejorar el servicio?

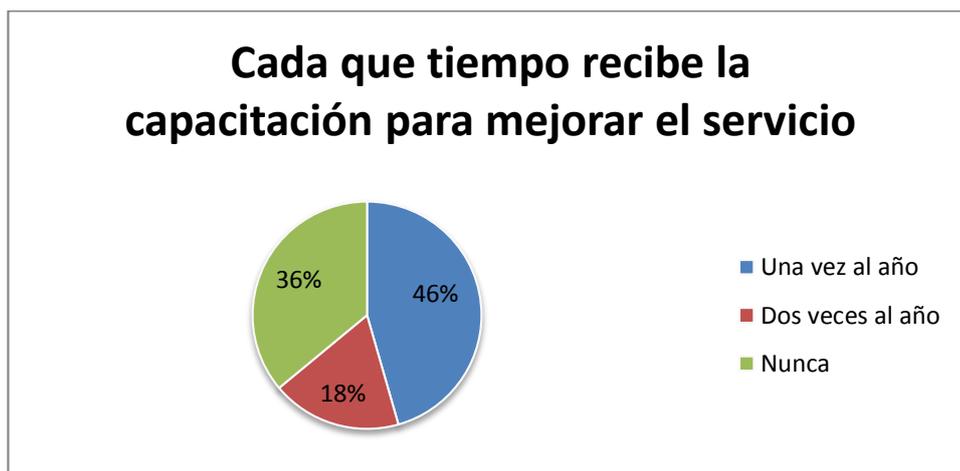
Tabla 3.61: En qué tiempo recibe la capacitación

RESPUESTAS	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Una vez al año	67	46%
Dos veces al año	27	18%
Nunca	53	36%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.36: En qué tiempo recibe la capacitación



Fuente: Tabla 3.61.

El 36% de los conductores no han recibido capacitación en toda su vida profesional, mientras que 46% dicen que lo hacen una vez al año y el 18% se capacitan dos veces al año.

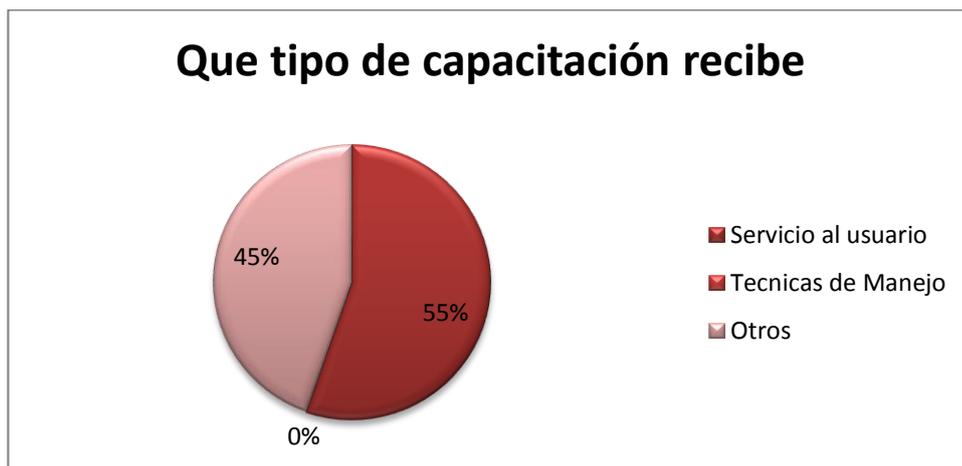
7.- ¿Qué tipo de capacitación recibe?

Tabla 3.62: Tipo de capacitación

RESPUESTAS	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Servicio al usuario	52	55%
Técnicas de Manejo	0	0%
Otros	42	45%
TOTAL	94	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.37: Tipo de capacitación



Fuente: Tabla 3.62.

Los conductores se capacitan en el tema de servicio al usuario el 55%, y el 45% se capacitan en otros temas relacionados a, Economía popular y solidaria, Leyes de tránsito, Cooperativismo, Relaciones humanas etc.

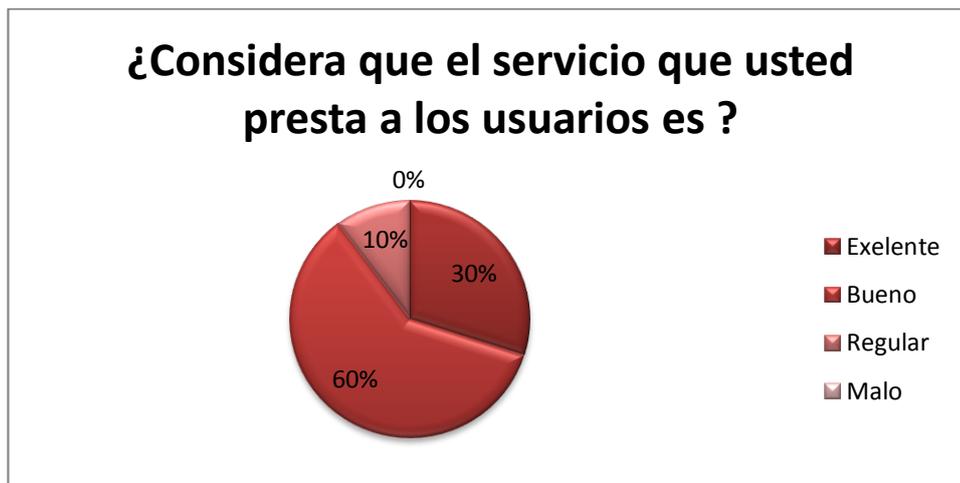
8.- ¿Considera que el servicio que usted presta a los usuarios es?

Tabla 3.63: Como presta el servicio

RESPUESTA	Nº DE PERSONAS	PORCENTAJE
Excelente	44	30%
Bueno	88	60%
Regular	15	10%
Malo	0	0%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.38: Como presta el servicio



Fuente: Tabla 3.63.

El 30% de los conductores del transporte comercial creen que dan un servicio excelente, a diferencia del 60% indican que dan un servicio bueno, pero hay un 10% que manifiestan que nada es perfecto, para ellos la forma como prestan el servicio es regular.

9.- ¿Según su percepción los usuarios cumplen con sus obligaciones al momento de transportarse dentro de sus unidades?

Tabla 3.64: Obligaciones de los usuarios

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	82	56%
NO	65	44%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.39: Obligaciones de los usuarios



Fuente: Tabla 3.64.

Para los conductores del transporte comercial el 56%, indican que los usuarios si cumplen con sus obligaciones al momento de transportarse dentro de sus unidades, mientras que el 44% dicen que no cumplen con sus obligaciones.

10.- ¿En una escala del uno al 5 siendo 1 excelente, 2 bueno, 3 malo, 4 regular, 5 deficiente; cómo calificaría el desempeño de la Unidad de Movilidad Latacunga (UML) que planifica regula y controla, en transporte en el Cantón según sus competencias.

Tabla 3.65: Calificación a la Unidad de Movilidad

RESPUESTAS	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Excelente	15	10%
Bueno	88	60%
Malo	15	10%
Regular	29	20%
Deficiente	0	0%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.40: Calificación a la Unidad de Movilidad



Fuente: Tabla 3.65.

El 60% de las personas que prestan el servicio de transporte comercial creen que la gestión que realiza la Unidad de Movilidad Latacunga es bueno, el 10% de ellos indican que su gestión es Excelente, de la misma manera el otro 10% creen es malo y para finalizar el 20% de los encuestados dicen que se desenvuelven de una manera regular.

11.- ¿Está de acuerdo con la sanción administrativa a las operadoras de transporte público si incumplen con lo dispuesto en la ley y el reglamento de transporte terrestre tránsito y seguridad vial?

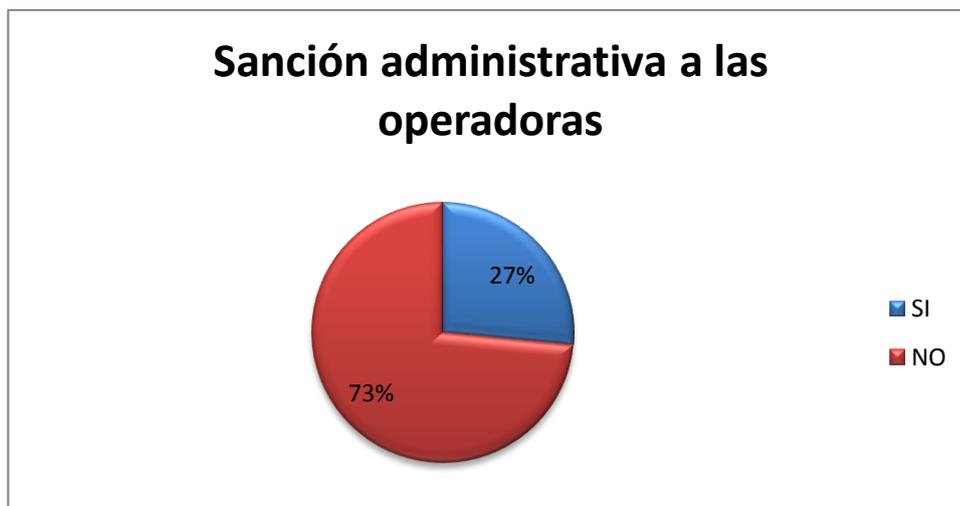
Tabla 3.66: Sanción administrativa de las operadoras

RESPUESTAS	Nº DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	39	27%
NO	108	73%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.41: Sanción administrativa de las operadoras



Fuente: Tabla 3.66.

El 73% de conductores encuestados están en desacuerdo con la sanción administrativa a las operadoras, y el 25% de ellos si están de acuerdo.

12.- ¿Considera usted que es importante implementar una ordenanza para la operación, control y servicio de transporte comercial?

Tabla 3.67: Implementación de ordenanza

RESPUESTAS	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	97	66%
NO	50	34%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.42: Implementación de ordenanza



Fuente: Tabla 3.67.

El 66% de personas encuestas dan a conocer que están de acuerdo con la implementación de una ordenanza ellos creen que es más factible y manejable incluso ellos mismo pueden ayudar con la sociabilización a los socios de cada operadora de transporte y el 34% no está de acuerdo.

13.- ¿Cuál es el problema que afecta al transporte comercial en el Cantón?

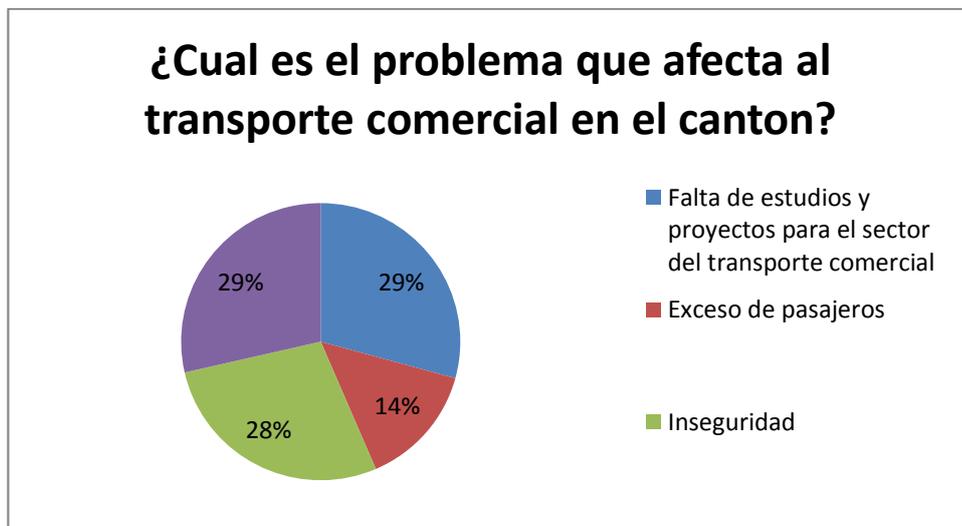
Tabla 3.68: Problema que afecta al transporte comercial

RESPUESTAS	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Falta de estudios y proyectos para el sector del transporte comercial	43	29%
Exceso de pasajeros	21	14%
Inseguridad	41	28%
El usuarios inconforme con la tarifa que paga por el servicio	42	29%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.43: Problema que afecta al transporte comercial



Fuente: Tabla 3.68.

Para los conductores el problema que afecta al transporte comercial es; falta de estudios y proyectos para el sector del transporte comercial y el usuario inconforme con la tarifa que paga por el servicio es decir el 58% indican que estos son los principales problemas, mientras que para el 14% dice que existe exceso de pasajero y el 28% indica que el problema es la inseguridad.

14.- ¿El problema principal para movilizarse en el transporte comercial dentro del canto es?

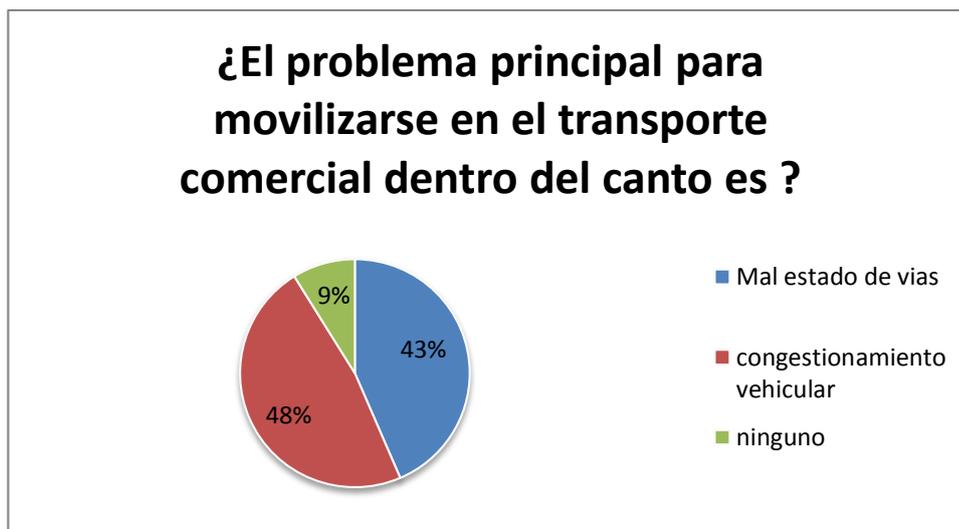
Tabla 3.69: Problema para movilizarse en transporte comercial

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Mal estado de vías	64	44%
congestionamiento vehicular	70	48%
ninguno	13	9%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.44: Problema para movilizarse en transporte comercial



Fuente: Tabla 3.69.

El 48% de los investigados creen que el principal problema es el congestionamiento vehicular, seguido del 43% que piensan que el problema es el mal estado de vías y el 9% indican que no hay problema para movilizarse en el transporte comercial.

15.- ¿Conoce usted la gestión que debe realizar la unidad de movilidad Latacunga (UML) con respecto al transporte comercial?

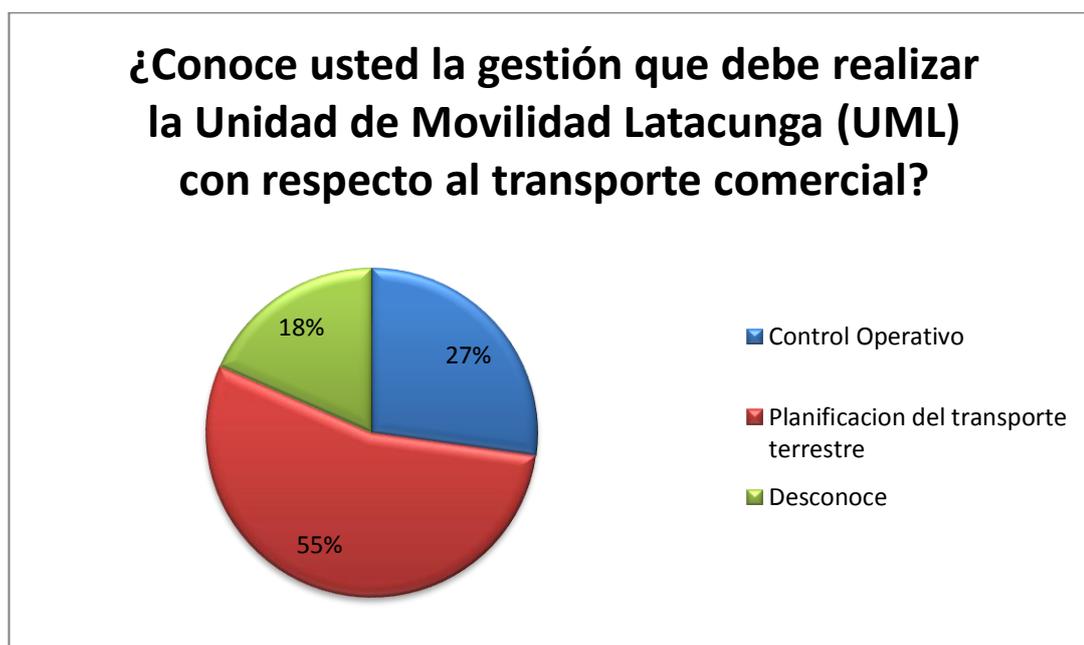
Tabla 3.70: Gestión de la Unidad de Movilidad

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Control Operativo	40	27%
Planificación del transporte terrestre	80	54%
Desconoce	27	18%
TOTAL	147	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.45: Gestión de la Unidad de Movilidad



Fuente: Tabla 3.70.

La respuesta del 55% de los conductores es, la unidad de movilidad realiza la planificación del transporte terrestre en su jurisdicción, y el 27% dicen que realizan el control operativo y el 18% desconoce de las actividades o gestiones que realiza esta jefatura.

16.- ¿Usted conoce el reglamento para la prestación de servicio de transporte en?

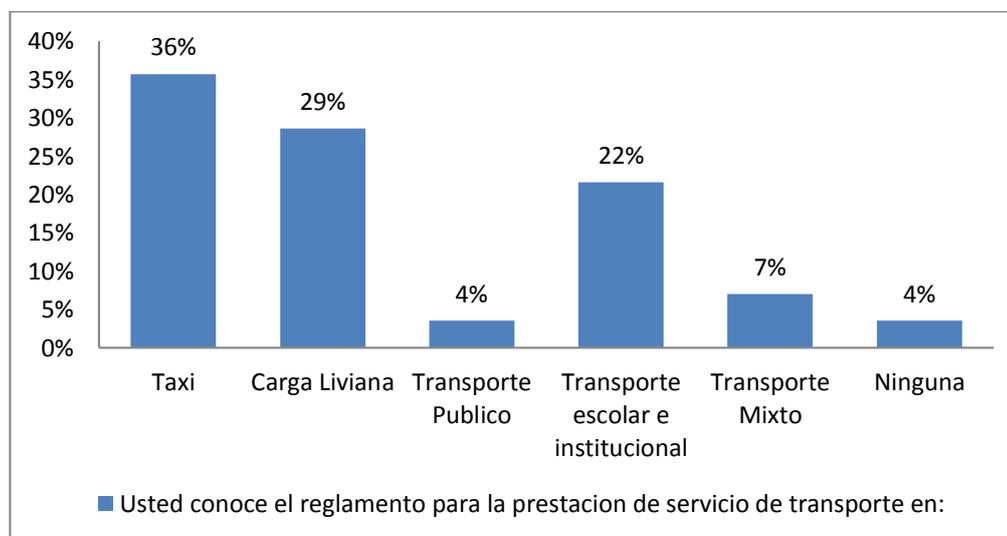
Tabla 3.71: Reglamento de transporte que conoce

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Taxi	81	36%
Carga Liviana	65	29%
Transporte Publico	8	4%
Transporte escolar e institucional	49	22%
Transporte Mixto	16	7%
Ninguna	8	4%
TOTAL	227	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3 46: Reglamento de transporte que conoce



Fuente: Tabla 3.71.

Los conductores únicamente conocen el reglamento de su competencia, pero hay un 4% de que desconocen de la existencia de este documento que le regula y ayuda a la explotación del transporte en cada modalidad de servicio.

3.5.5.3. Encuestas realizadas a los usuarios del transporte público intracantonal urbano.

1.- ¿Qué tipo de transporte público es el que utiliza?

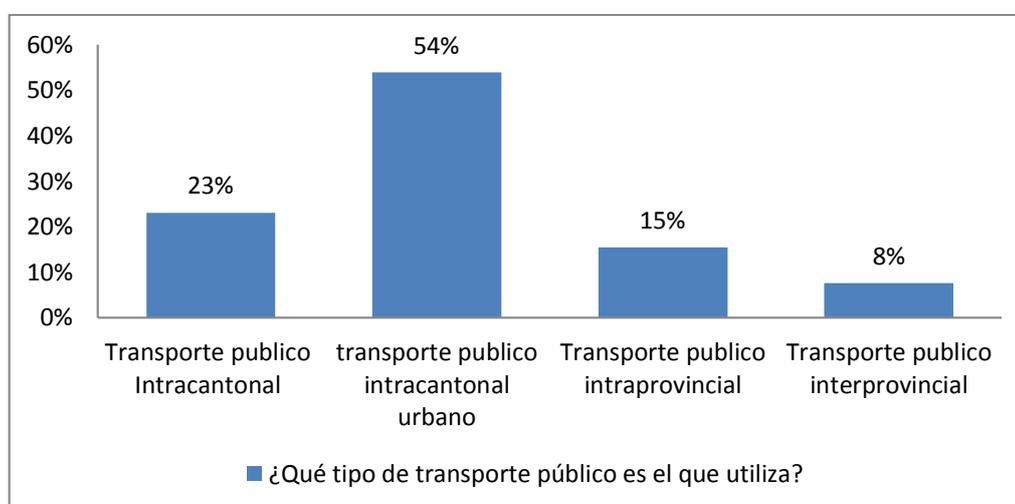
Tabla 3.72: Tipo de transporte público que utiliza

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Transporte público Intracantonal	88	23%
transporte público intracantonal urbano	206	54%
Transporte público intraprovincial	59	15%
Transporte público interprovincial	29	8%
TOTAL	382	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.47: Tipo de transporte público que utiliza



Fuente: Tabla 3.72.

Se observa que el 54% de los usuarios de transporte público utilizan principalmente el transporte público intracantonal urbano, el 23% de ellos utilizan transporte público intracantonal (el transporte interparroquial), el 15% utilizan transporte intraprovincial y el 8% utiliza el transporte interprovincial.

2.- ¿Ha sido víctima de un hecho delictivo en el transporte público?

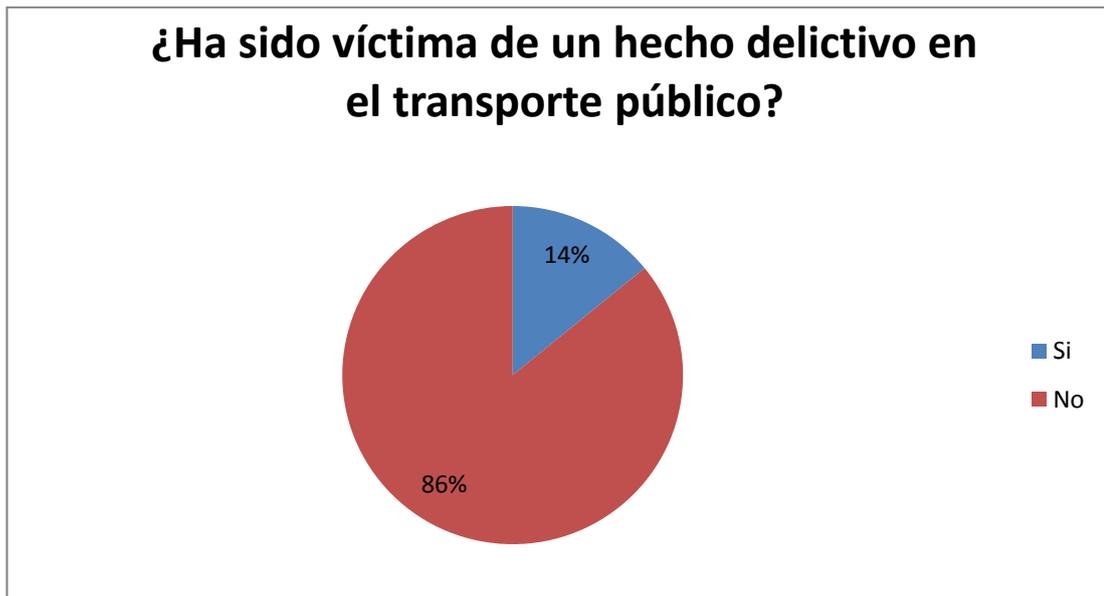
Tabla 3.73: Víctima de hechos delictivos en transporte público.

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	54	14%
NO	329	86%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.48: Víctima de hechos delictivos en transporte público.



Fuente: Tabla 3.73.

El 14% de los encuestados aseguran a ver sido víctimas en el transporte público y el 86% indica que no les ha pasado.

2.- Número de personas que viajan en horas pico

Tabla 3.74: Viajes en horas pico

HORA PICO	PERSONAS QUE VIAJAS	PORCENTAJE
06:30 a 08:00	203	53%
12:30 a 14:00	101	26%
17:00 a 19:30	79	21%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público.

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.49: Viajes en horas pico



Fuente: Tabla 3.74.

De los 383 encuestados 203 que corresponde al 53% han viajado en horas pico en el intervalo de 6:30 a 8:30 de la mañana, el 26% indican que viajan en el horario de 12:30 a 14:00 y el 21% viaja en el horario de 17:00 a 19:30 horas.

2.- Número de personas que viajan en horas valle

Tabla 3.75: Viajes en horas valle

HORA VALLE	PERSONAS QUE VIAJAS	PORCENTAJE
08:00 a 12:30	123	32%
14:00 a 17:00	157	41%
19:30 en adelante	103	27%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.50: Viajes en horas valle



Fuente: Tabla 3.75.

El 41% de los investigados expresan que viajan en el horario de 08:00 a 12:30, mientras que el 32% prefieren viajar en el horario de 14:00 a 17:00 así también el 27% que viaja en el horario de 19:30 en adelante.

3.- Estándar de viaje

Tabla 3.76: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Estándar de viaje”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
El servicio de transporte cumple con el tiempo de viaje que usted necesita cuando se traslada desde su origen hasta su destino.							
Cuánto tiempo se detiene el bus en la parada, para el embarque y desembarque de pasajeros.			1 min	2min	3min	5min	10 min
Cuánto tiempo se demora en llegar a su destino al viajar en horas pico			Menor o Igual a 10min	Menor o igual 20min	Menor o igual 30min	Menor o igual 45min	Mayor o igual 60min
Cuánto tiempo se demora en llegar a su destino al viajar en horas valle			Menor o Igual a 5min	Menor o igual a 10min	Menor o Igual a 20min	Menor o igual a 30min	Mayor o Igual a 45min

Fuente: Metodologías para el Análisis de servicio de transporte público (Ivana Olivková, 2011)

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.77: Respuestas por porcentaje.

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
El servicio de transporte cumple con el tiempo de viaje que usted necesita cuando se traslada desde su origen hasta su destino.	58%	42%	3%	55%	36%	5%	1%
Cuánto tiempo se detiene el bus en la parada, para el embarque y desembarque de pasajeros.	-	-	2%	17%	57%	23%	1%
Cuánto tiempo se demora en llegar a su destino al viajar en horas pico	-	-	0%	41%	56%	3%	0%
Cuánto tiempo se demora en llegar a su destino al viajar en horas valle	-	-	0%	47%	48%	3%	2%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público

Elaborado por: Segundo Yupangui

El estándar de tiempo de viaje es un criterio importante en el análisis del nivel de servicio transporte público, en base a la satisfacción del usuario. Este puede ser un criterio decisivo en la elección del modo de transporte, los pasajeros pueden elegir entre varias alternativas de transporte con la transferencia más corta desde el origen hasta su destino, el tiempo de viaje en el Cantón Latacunga consiste en abarcar todas las actividades necesarias desde que aborda un vehículo independientemente de cuantos vehículos tenga que hacer uso para llegar al destino, tomando en cuenta las horas pico y las horas valle que en esta ciudad influye directamente a esta variable, esta norma puede ser caracterizada como la disponibilidad de tiempo del centro de la ciudad.

- ✓ Siendo así que el 42% de las personas encuestadas indican que las unidades de transporte no cumplen con el tiempo de viaje que los usuarios requieren.
- ✓ Al momento de abordar un vehículo de transporte público, necesariamente se debe hacer uso de paradas, misma que la mayoría de los ciudadanos Latacungueños no respetan, por lo tanto el conductor del bus debe realizar paradas no autorizadas donde detiene el vehículo de 2 a 5 minutos, esta información indican el 97% de personas encuestadas, aquí se identifica el problema es decir al detener el vehículo por ese periodo de tiempo se detiene el tránsito vehicular generando malestar a los demás conductores que circulan detrás de la unidad de transporte público.
- ✓ Los latacungueños por lo general realizan sus viajes en horas pico comprendido entre las 06:30 a 08:00 en la mañana donde el tiempo de viaje se incrementa de 10 a 20 minutos dependiendo de la distancia que tenga que recorrer.
- ✓ De la misma manera la mayoría de los ciudadanos viajan en horas valle comprendida entre 14:00 a 17:00, en relación a las horas pico el tiempo de viaje se disminuye de 10 a 20 minutos, esta información da a conocer los usuarios encuestados que representan el 95%.

Siendo así se comprueba que el horario de viaje en horas pico es de 06:30 a 08:00 y en horas valle 14:00 a 17:00.

4.- Estándar de accesibilidad de paradas

Tabla 3.78: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Accesibilidad de paradas”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Las paradas del transporte público brindan refugio, cuenta con una cubierta, dispone de asientos, tiene un espacio informativo y facilita el embarque y desembarque de los usuarios							
Las paradas del transporte público están adecuadamente señalizadas y ubicadas de forma que se pueda acceder al servicio de transporte público.							
Cuanto tiempo Camina para acceder al servicio de transporte público.			5 min	10min	20min	30min	60min
El transporte público tiene cobertura hasta el lugar de origen de su viaje.							

Fuente: Metodologías para el Análisis de servicio de transporte público (Ivana Olivková, 2011)

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.79: Respuesta en porcentaje

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Las paradas del transporte público brindan refugio, cuenta con una cubierta, dispone de asientos, tiene un espacio informativo y facilita el embarque y desembarque de los usuarios	66%	33%	0%	17%	42%	25%	17%
Las paradas del transporte público están adecuadamente señalizadas y ubicadas de forma que se pueda acceder al servicio de transporte público.	34%	67%	0%	25%	17%	50%	8%
Cuanto tiempo Camina para acceder al servicio de transporte público.	-	-	8%	42%	42%	9%	0%
El transporte público tiene cobertura hasta el lugar de origen de su viaje.	58%	42%	0%	42%	17%	25%	17%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público

Elaborado por: Segundo Yupangui

La accesibilidad a las paradas determina la distancia en términos de longitud entre paradas y en términos de tiempo dedicado a caminar a la parada, la distancia a pie es una medida cuya configuración afectará a los ciudadanos que accedan al transporte público tomando en cuenta la cobertura del servicio hasta el lugar de origen de viaje, al determinar el límite de la distancia de parada respectivamente es necesario tener en cuenta el tiempo de caminata que pasa formar parte del tiempo empleado para alcanzar llegar a su destino.

- ✓ La accesibilidad a paradas es una variable importante en términos de análisis de nivel de servicio, sin embargo se consideró la infraestructura de la misma, sabiendo que debe cumplir con un estándar de calidad, entre sus principales funciones debe brindar refugio, disponer de asientos, tener un espacio informativo y facilita el embarque y desembarque de los usuarios, a esto el 66% de los investigados indican que cumple con estas características, sin embargo se pidió calificar el nivel de satisfacción y el resultado es completamente desfavorable porque 84% califican de regular a deficiente las paradas de transporte público en el Cantón.
- ✓ Para el 67% de los investigados las paradas no cumplen con la señalización requerida, información que concuerda con la observación de campo donde se verifica que las paradas no están completamente señalizadas, a esto el 75% de los usuarios califican de regular a deficiente.
- ✓ El 92% de los usuarios exponen que caminan de 5 a 20 minutos para acceder a una parada, esta información se comprueba con las observaciones de campo donde se confirma que los usuarios caminan 5 minutos o menos cuando la longitud entre paradas es de 176 metros, también caminan de 5 a 20 minutos cuando la distancian entre parada es de 368 metros a 1208 metros, es aquí donde se genera el problema, los usuarios por la distancia no caminan a las paradas establecidas y hacen que se detenga el vehículo en lugares no autorizados.
- ✓ La cobertura del servicio de transporte también es motivo de análisis, esto podría disminuir distancias de viaje y a su vez la accesibilidad a paradas o también puede agrandar el mismo, siendo así que para el 42% de las personas investigadas el transporte público no tiene cobertura hasta su lugar de origen de viaje, a esto el 37% de los encuestados califican de regular a malo.

5.- Estándar de conexión

Tabla 3.80: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Estándar de conexión”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Cuanto tiempo espera usted en la parada, hasta recibir el servicio de transporte público.			1 min	5min	10min	25min	45min
El horario de servicio le resulta cómodo para sus necesidades de movilizarse.							
Existe información clara y precisa del servicio de transporte público.							

Fuente: Metodologías para el Análisis de servicio de transporte público (Ivana Olivková, 2011)

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.81: Respuesta en porcentaje

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Cuanto tiempo espera usted en la parada, hasta recibir el servicio de transporte público.	0%	0	0%	50%	33%	17%	0%
El horario de servicio le resulta cómodo para sus necesidades de movilizarse.	58%	42%	8%	58%	25%	8%	0%
Existe información clara y precisa del servicio de transporte público.	58%	42%	0%	58%	33%	8%	0%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público

Elaborado por: Segundo Yupangui

El tiempo de espera para acceder al servicio de transporte público, es el tiempo medido desde la llegada del pasajero a la parada del bus, hasta después de abordar la unidad y esta se ponga en marcha, sin el conocimiento del horario y la frecuencia de la línea de servicio, la variabilidad del tráfico regular y situaciones adversas que influyan al tiempo de espera para el acceso al servicio.

- ✓ El 50% de los usuarios del transporte público esperan 5 minutos para acceder al servicio, favoreciendo al tiempo de acceso al servicio haciendo que el usuario sea paciente y únicamente se enfoque en esperar la unidad de transporte, pero el otro 50% esperan de 10 a 25 minutos este tiempo ya genera problemas el usuario se pone impaciente y opta por buscar alternativas de transporte que le haga llegar rápido a su lugar de destino.
- ✓ El 58% de los usuarios están conformes con el horario de servicio que les brindan los transportistas, mientras que el 42% está en desacuerdo esto en un análisis crítico indica que se debe reprogramar itinerarios, horarios y líneas de servicio para que este 42% pueda acceder al mismo, según sus necesidades de viajar.
- ✓ La información clara y precisa está enfocada a la línea, ruta y horario de servicio donde el 58% de los investigados manifiestan que si existe información o conocen lo suficiente sobre este tema, a diferencia de 42% que indican lo contrario, este porcentaje es alto y da conocer que se debe revisar la información expuesta para la ciudadanía en general con respecto al transporte público.

6.- Estándar de cambio de red de tráfico

Tabla 3.82: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Cambio de red de tráfico”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Utiliza siempre la misma ruta de viaje.							
Cuántas líneas de buses toma, hasta llegar a su destino.		0	1	2	3	4	0
Desde que sale de su hogar en cuanto tiempo llega a su destino.			10min	25min	45min	60min	80min
Usted hace el cambio de modalidad de servicio entre; Transporte comercial (Taxi, Mixto, Carga liviana, Escolar e institucional) a transporte público y viceversa.							

Fuente: Metodologías para el Análisis de servicio de transporte público (Ivana Olivková, 2011)

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.83: Respuestas por porcentaje

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Utiliza siempre la misma ruta de viaje.	67%	33%	-	-	-	-	-
Cuántas líneas de buses toma, hasta llegar a su destino.	0%	0%	0	58%	34%	8%	0%
Desde que sale de su hogar en cuanto tiempo llega a su destino.	0%	0%	9%	42%	33%	9%	8%
Usted hace el cambio de modalidad de servicio entre; Transporte comercial (Taxi, Mixto, Carga liviana, Escolar e institucional) a transporte público y viceversa.	49%	51%	0%	0%	0%	0%	0%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público

Elaborado por: Segundo Yupangui

El criterio y el tiempo de cambio de la red de tráfico, tienen un impacto significativo sobre el tiempo de viaje en general. Tiempo de cambio es la suma del tiempo de caminar entre el tope de abandonar un medio de transporte y el acceder al otro medio, estas puede ser entre las líneas de servicio que se está cambiando o a su vez otro modo de transporte más el tiempo de espera para el acceso posterior al servicio. Un mayor número de cambios durante un viaje suele reducir el interés de transporte público.

- ✓ El usuario puede viajar en transporte público hasta un determinado lugar y ahí cambiar de línea de servicio (red de tráfico), también este puede estar viajando en transporte público hasta llegar a un determinado lugar y realiza el cambio de modalidad de servicio es decir de transporte público a comercial o viceversa, en este sentido el 67% de los investigados utilizan una sola ruta de transporte público y el 33% de ellos realizan cambios para llegar a su destino de viaje.
- ✓ El 58% de los investigados utilizan una sola línea de bus al momento de viajar, esto les favorece ya que no pierden tiempo en ningún tipo de cambio de servicio de transporte. A diferencia del 42% de los investigados utilizan de 2 a 3 líneas de buses en el viaje, siendo este un porcentaje de usuarios que deben permanecer más tiempo en el servicio y el mismo afecta al tiempo de viaje disminuyendo las expectativas de volver utilizar el servicio de transporte público.
- ✓ Haciendo referencia a lo anterior el 75% de los investigados se demoraran de 25 a 45 minutos en tiempo de viaje, este es un tiempo límite que debe tener el transporte público intracantonal urbano en la ciudad de Latacunga porque la ruta más larga es de 31 km y operando a una velocidad comercial de 50 km/h, por lo tanto el 9% de usuarios investigados denuncian que ellos se demoran 60 minutos desde su lugar de origen hasta su destino cuando utilizan el transporte público, esta cifra indica que el transporte público en un determinado momento se vuelve ineficiente y no cumple con las necesidades del usuario.
- ✓ De los usuarios de transporte público el 49% realizan cambios de modalidad.

7.- Reglamento de Ajuste Legal:

Tabla 3.84: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Cambio de red de tráfico”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 Regular	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Las unidades tienen información clara y precisa de; la capacidad máxima de usuarios sentados y parados.							
En las unidades se identifican puertas de emergencia, kit de seguridad y que el ingreso de pasajeros es por puerta delantera y de salida por las puertas de atrás.							
El conductor del vehículo, respeta la señalización de tránsito, detiene el vehículo únicamente en paradas autorizadas y realiza una conducción adecuada y de forma responsable.							
Cuando tengo algún problema al momento de recibir el servicio lo hago conocer a las autoridades.							
Al momento de viajar ha sido testigo de que el vehículo excedió su capacidad máxima de pasajeros que debe transportar.							

Fuente: Metodologías para el Análisis de servicio de transporte público (Ivana Olivková, 2011)

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.85: Respuestas por porcentaje

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Las unidades tienen información clara y precisa de; la capacidad máxima de usuarios sentados y parados.	42%	58%	0%	42%	39%	3%	17%
En las unidades se identifican puertas de emergencia, kit de seguridad y que el ingreso de pasajeros es por puerta delantera y de salida por las puertas de atrás.	67%	33%	0%	67%	17%	8%	8%
El conductor del vehículo, respeta la señalización de tránsito, detiene el vehículo únicamente en paradas autorizadas y realiza una conducción adecuada y de forma responsable.	33%	67%	0%	33%	42%	25%	0%
Cuando tengo algún problema al momento de recibir el servicio lo hago conocer a las autoridades.	0	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Al momento de viajar ha sido testigo de que el vehículo excedió su capacidad máxima de pasajeros que debe transportar.	92%	8%	0%	0%	0%	0%	0%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público

Las regulaciones legales son exigibles por los ciudadanos, estos términos son definidos por ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, el reglamento para su aplicación y La Agencia Nacional de Transito siendo un ente regulador de tránsito y transporte define, normas, reglamentos y resoluciones en base a la ley anterior y apoya a los diferentes GADs municipales que planifica, regula y controla el transporte terrestre en el ámbito de sus competencias.

- ✓ El 42% de los usuarios indican que si existe información relacionada a la capacidad del vehículo, pero el 58% indican que no existe esta información, por lo tanto el usuario desconoce de la capacidad de personas que debe transporta, ya sean sentados o parados, si presencia de esta información los usuarios no pueden hacer observaciones al momento que esta exceda.
- ✓ El 67% de las personas indican que si se identifican puertas de emergencia, kit de seguridad y que la puerta de ingreso es por la puerta delantera y de salida es por la puerta de atrás, mientras que el 33% de ellos indican que la unidad carece de información.
- ✓ El 67% de son testigos que los conductores no respeta la señalización de tránsito, no detiene el vehículo en las paradas autorizadas y con ellos es incapaz de realizar una conducción adecuada y de forma responsable.
- ✓ Si un usuario tiene algún problema en el medio de transporte público, este no lo hace conocer a las autoridades quedando así los actos de irregularidades, infracción a la ley de tránsito y otras anomalías por parte de los conductores en la impunidad y por ende dan paso a que sigan cometiendo infracciones.
- ✓ El 92% de usuarios son testigos que los vehículos exceden su capacidad, teniendo en cuenta que las costumbres de movilidad de los latacungueños es en la mañana de 6:30 a 8:00 y en la tarde de 14:00 a 17:00, en donde existe mayor número de pasajeros y por lo tanto los vehículos tiende a exceder su capacidad en estos dos periodos de tiempo.

8.- Servicio de transporte publico

Tabla 3.86: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Servicio de transporte publico”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Los vehículos en las que prestan el servicio son confortables.							
Los conductores brindan un servicio agradable, eficiente y seguro.							
El personal de las operadoras de transporte público son amables y respetuosos.							
El vehículo, se encuentra visualmente limpio y ordenado así también el conductor es limpio y aseado.							

Fuente: Metodologías para el Análisis de servicio de transporte público (Ivana Olivková, 2011)

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.87: Respuesta por porcentajes

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Los vehículos en las que prestan el servicio son confortables.	58%	42%	1%	58%	38%	3%	0%
Los conductores brindan un servicio agradable, eficiente y seguro.	49%	51%	0%	49%	48%	3%	0%
El personal de las operadoras de transporte público son amables y respetuosos.	42%	58%	2%	41%	50%	7%	1%
El vehículo, se encuentra visualmente limpio y ordenado así también el conductor es limpio y aseado.	58%	42%	1%	58%	38%	2%	1%

Fuente: Encuestas a los conductores de transporte público

Elaborado por: Segundo Yupangui

- ✓ Para el 58% de los usuarios los vehículos si son confortables, estos responden al proceso de revisión y control a las que están sometidos, así también el 42% indican que las unidades no son confortables estos responden al año de fabricación que estos tienen, al inicio de este capítulo se revisó este tema en donde se conoció que al menos 29 vehículos responden al año de Fabricación del 2002 y 2004, es decir ya han pasado 14, 15 y 16 años en operación que da lugar a que los mismo se deterioren con el paso del tiempo y el uso indebido que les dan los usuarios.
- ✓ Los resultados arrojados tras preguntar a los usuarios si los conductores brindan un servicio agradable, eficiente y seguro, se denota que el 51% de estos responden que el servicio que ellos reciben no cumple con lo descrito y que el servicio está dentro de la calificación de bueno y regular, pese a la capacitación de los conductores en temas de relaciones humanas aún falta por pulir este tema de importancia para la satisfacción al usuario tras prestar el servicio.
- ✓ El tema de amabilidad y respeto por parte del personal de las operadoras de transporte público es importante a pesar que para el 58% de los usuarios el conductor no es amable ni respetuoso, este tiene un mal comportamiento suele hacer que el usuario tenga una mala imagen del personal que presta el servicio y por lo tanto demuestra un nivel bajo de educación.
- ✓ Un indicador de calidad de servicio es la limpieza y la presentación del conductor y la unidad de transporte ante los usuarios, que en porcentajes el 58% revelan que los conductores si cumplen con lo descrito anteriormente, por otro lado el 42% de los usuarios indican que no se evidencia limpieza y aseo en la unidad de transporte y tampoco de los conductores.

3.5.5.4. Encuestas realizadas a los usuarios del transporte comercial en Taxis convencional y ejecutivos, carga liviana y escolar e institucional.

1.- ¿Qué tipo de transporte comercial es el que más utiliza?

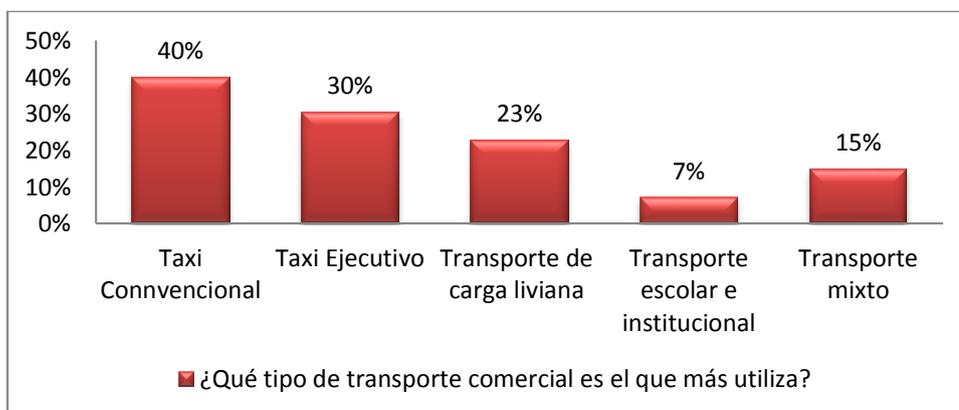
Tabla 3.88: Transporte comercial que más utiliza

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
Taxi Convencional	153	40%
Taxi Ejecutivo	116	30%
Transporte de carga liviana	87	23%
Transporte escolar e institucional	27	7%
Transporte mixto	57	15%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuestas realizada a los usuarios del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.51: Transporte comercial que más utiliza



Fuente: Tabla 3.88.

De las personas encuestadas el 40% utiliza el transporte comercial en taxi convencional siendo este el medio de transporte más utilizado de entre los tipos de transporte comercial, seguido del transporte comercial en taxis ejecutivos con 30%, también utilizan el transporte comercial carga liviana el 23% de ellos, finalmente los medios de transporte que menos utilizan es el transporte mixto con el 15% y el 7% que utiliza transporte Escolar e Institucional.

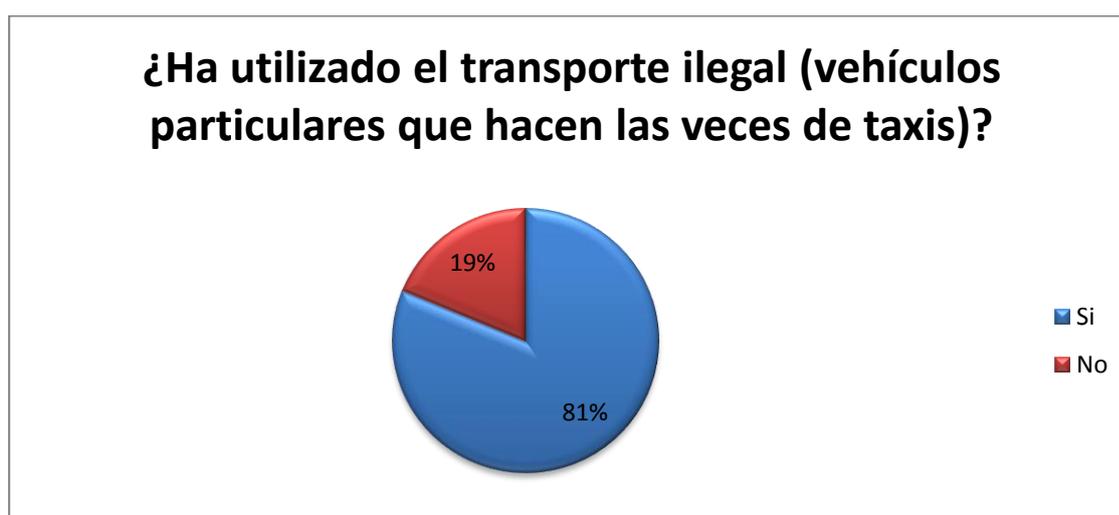
2.- ¿Ha utilizado el transporte ilegal (vehículos particulares que hacen las veces de taxis)?

Tabla 3.89: Uso del transporte ilegal

RESPUESTA	N° DE PERSONAS	PORCENTAJE
SI	238	81%
NO	55	19%
TOTAL	293	100%

Fuente: Encuestas realizada a los usuarios del transporte comercial
Elaborado por: Segundo Yupangui

Figura 3.52: Uso del transporte ilegal



Fuente: Tabla 3.89.

De los usuarios de transporte comercial quienes fueron investigados el 81% han utilizado el transporte ilegal (vehículos particulares que hacen las veces de taxis) y el 19% indica que no ha utilizado ese tipo de transporte.

3.- Fiabilidad:

Tabla 3.90: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por expectativas del servicio “Servicio de transporte comercial”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
El conductor del vehículo comprende sus necesidades específicas, (viaja hacia el lugar donde usted desee que lo lleve y hacer las paradas que usted crea conveniente).							
En la unidad existe información clara y precisa del servicio de transporte comercial respecto a; la modalidad de servicio, razón social de la operadora, número de disco y los stickers de autorización para prestación de servicio emitidos por la Unidad de Movilidad Latacunga.							
Los conductores estacionan al costado derecho de la vía para que el usuario aborde el vehículo.							
Cuando utiliza el servicio de transporte comercial estos cumplen con el tiempo de viaje que usted necesita para llegar a su destino.							

Fuente: Metodología para el Análisis de calidad de servicio “Servqual”

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.91: Resultado en porcentaje

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
El conductor del vehículo comprende sus necesidades específicas, (viaja hacia el lugar donde usted desee que lo lleve y hacer las paradas que usted crea conveniente).	72%	28%	3%	66%	4%	23%	3%
En la unidad existe información clara y precisa del servicio de transporte comercial respecto a; la modalidad de servicio, razón social de la operadora, número de disco y los stickers de autorización para prestación de servicio emitidos por la Unidad de Movilidad Latacunga.	79%	21%	6%	49%	24%	21%	0%
Los conductores estacionan al costado derecho de la vía para que el usuario aborde el vehículo.	43%	57%	1%	37%	8%	34%	20%
Cuando utiliza el servicio de transporte comercial estos cumplen con el tiempo de viaje que usted necesita para llegar a su destino.	64%	36%	8%	55%	18%	17%	1%

Fuente: Encuestas realizada a los usuarios del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Siendo la fiabilidad una probabilidad de que el servicio de transporte comercial cumpla sus funciones específicas según el ámbito de operación y el tipo de transporte comercial que este prestando y bajo ciertas condiciones que satisfagan al usuario, durante el tiempo de viaje.

- ✓ El 72% de los usuarios de transporte comercial especialmente en taxis convencionales y ejecutivos y de carga liviana indican que los conductores satisfacen sus necesidades específicas de viaje, sin embargo existe un 28% de usuarios que revelan otro comportamiento de los conductores, que influyen en el nivel de servicio de transporte comercial.
- ✓ En el reglamento del transporte comercial en taxis y camionetas de carga liviana reza que en la unidad de servicio de transporte comercial debe existir información clara y precisa del servicio de transporte comercial respecto a; la modalidad de servicio, razón social de la operadora, numero de disco y los stickers de autorización para prestación de servicio, emitidos por la autoridad competente, al ser este una disposición la Unidad de Movilidad Latacunga debe hacer cumplir con lo descrito en dichos reglamentos; como respuesta a lo anterior el 79% de los usuarios indican que han evidenciado la presencia de esta información en cada unidad de transporte, sin embargo el 21% exponen que no existe información completa especialmente en camionetas de carga liviana y transporte mixto.
- ✓ El 57% de los usuarios han sido testigos de que los conductores no estacionan al costado derecho de la vía para que el usuario aborde el vehículo, siendo este uno de los principales problemas que tiene el Cantón Latacunga en tema de transporte comercial.
- ✓ Para el 36% de los usuarios el transporte comercial no cumple con el tiempo de viaje debido a que por conveniencia los transportistas buscan rutas más largas y que la tarifa sea más alta, circulan por donde existe mayor tráfico vehicular etc.

4.- Seguridad

Tabla 3.92: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Servicio de transporte comercial”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Los conductores del transporte comercial prestan un servicio agradable, eficiente, seguro y rápido.							
Se siente seguro al viajar en la unidades de las operadoras de transporte (Taxi Ejecutivo, Taxi Convencional, Camionetas de carga liviana “cabina sencilla” y escolar e institucional)							
El personal encargado de prestar el servicio “conductor” es amable.							
El conductor del vehículo, respeta la señalización de tránsito, detiene el vehículo cuando usted lo pide y lo hace al costado derecho de la vía, conoce la ciudad, realiza una conducción adecuada y responsable.							
Cuando tengo algún problema al momento de recibir el servicio lo hago conocer a las autoridades.							

Fuente: Metodología para el Análisis de calidad de servicio “Servqual”

Tabla 3.93: Respuestas por porcentaje

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Los conductores del transporte comercial prestan un servicio agradable, eficiente, seguro y rápido.	72%	28%	15%	50%	7%	23%	5%
Se siente seguro al viajar en la unidades de las operadoras de transporte (Taxi Ejecutivo, Taxi Convencional, Camionetas de carga liviana “cabina sencilla” y escolar e institucional)	79%	21%	19%	45%	18%	16%	2%
El personal encargado de prestar el servicio “conductor” es amable.	86%	14%	27%	35%	23%	14%	1%
El conductor del vehículo, respeta la señalización de tránsito, detiene el vehículo cuando usted lo pide y lo hace al costado derecho de la vía, conoce la ciudad, realiza una conducción adecuada y responsable.	43%	57%	1%	23%	20%	50%	7%
Cuando tengo algún problema al momento de recibir el servicio lo hago conocer a las autoridades.	7%	93%	0%	0%	0%	0%	0%

Fuente: Encuestas realizada a los usuarios del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

La seguridad en el transporte comercial no significa la protección del usuario de cualquier anomalía que se puede presentar durante el servicio, sino también abarca aspectos como; el usuario debe sentirse seguro con la atención que le brinda el conductor, a esto se le añade el respeto y la amabilidad.

- ✓ Los conductores del transporte comercial en todo momento e independientemente de la persona a la que este prestando el servicio debe hacer que el mismo sea agradable, eficiente, seguro y rápido, esto en el Cantón Latacunga no se cumple pues el 28% de los usuarios aseguran que el servicio es de bueno a regular, esto quiere decir que los conductores no mantienen el mismo comportamiento con toda la población que demanda el transporte comercial en taxi.
- ✓ Al ser vehículos legales y autorizados para prestar el servicio de transporte comercial debe garantizar seguridad al usuario al momento de viajar en la unidades de las operadoras de transporte (Taxi Ejecutivo, Taxi Convencional, Camionetas de carga liviana “cabina sencilla” y escolar e institucional), para lo cual se ha encontrado en la investigación que el 21% de usuarios lamentablemente no se sienten seguros.
- ✓ Para el 57% de las personas, el conductor del vehículo de transporte comercial no está capacitado para conducir, no respeta la señalización de tránsito, no detiene el vehículo cuando el usuario lo pide y no lo hace al costado derecho de la vía.
- ✓ La obligación del usuario es; dar conocer a las autoridades cuando se presente algún inconveniente en el transporte comercial, sin embargo las personas no acostumbran informar de los problemas han tenido cuando están haciendo uso del medio de transporte, es así que el 7% de los usuarios han sido víctimas de algún tipo de inconveniente que prefirieron callar o a su vez solucionarlo ellos mismo, esto hace que las autoridades desconozcan del tema y no puedan actuar en defensa de los usuarios.

5.- Elementos Tangibles

Tabla 3.94: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Servicio de transporte comercial”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Los vehículos en las que prestan el servicio son confortables.							
Si ha utilizado el transporte comercial en taxi, el conductor utiliza el taxímetro para realizar el recorrido.							
El vehículo, se encuentra visualmente limpio y ordenado así también el conductor es limpio y aseado.							
Las paradas de las operadoras de transporte comercial están debidamente señalizada, pintada y se visualiza un letrero con la razón social de la misma.							
Existe regulación de las autoridades sobre la capacidad máxima de pasajeros que debe transportar el vehículo.							

Fuente: Metodología para el Análisis de calidad de servicio “Servqual”

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.95: Resultados en porcentajes

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Los vehículos en las que prestan el servicio son confortables.	79%	21%	23%	56%	20%	1%	0%
Si ha utilizado el transporte comercial en taxi, el conductor utiliza el taxímetro para realizar el recorrido.	14%	86%	0%	0%	0%	0%	0%
El vehículo, se encuentra visualmente limpio y ordenado así también el conductor es limpio y aseado.	79%	21%	21%	52%	6%	21%	1%
Las paradas de las operadoras de transporte comercial están debidamente señalizada, pintada y se visualiza un letrero con la razón social de la misma.	43%	57%	1%	38%	52%	5%	3%
Existe regulación de las autoridades sobre la capacidad máxima de pasajeros que debe transportar el vehículo.	93%	7%	0%	0%	0%	0%	0%

Fuente: Encuestas realizada a los usuarios del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

Los elementos tangibles en el transporte comercial vienen a ser los vehículos que deben tener una apariencia moderna, infraestructura atractiva, paradas con señalización horizontal y vertical, conductores con apariencia pulcra y la presencia de elementos informativos adheridos a la unidad.

- ✓ Para el 79% de los usuarios los vehículos en las que prestan el servicio si son confortables, es decir estos son nuevos y tienen un ambiente cómodo y agradable, mientras que al 21% no les parece confortables, es decir estos están por cumplir su vida útil, y su carrocería está deteriorada.
- ✓ La utilización del Taxímetro, es obligación de todos los conductores de transporte comercial en taxi ya sea esta convencional o ejecutivo, los usuarios de este tipo de transporte deben exigir que su tarifa sea la correcta mediante el uso de este dispositivo, pero en el Cantón Latacunga el 86% de los usuarios dan a conocer que los taxistas no utilizan este dispositivo o a su vez están en desacuerdo con la tarifa que tiene que pagar por una carrera mínima.
- ✓ Para el 79% de los usuarios el vehículo se encuentra limpio y ordenado así también el conductor es limpio y aseado al momento de prestar el servicio a diferencia del 21% que dan a conocer que el servicio se presta en condiciones mínimas de higiene.
- ✓ Las normas INEN establece la forma correcta como debe estar señalizada la paradas de las operadoras de transporte comercial y también esta se debe identificar mediante un letrero con la razón social de la misma, sin embargo el 57% de los usuarios dan a conocer que la señalización y dicha información no se puede visualizar en algunas paradas del transporte comercial o a su vez está deteriorada, esto da entender que no hay exigencia de la autoridad competente para que se de los mantenimientos respectivos a cada parada.
- ✓ La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y el reglamento para su aplicación así también las diferentes resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito, regulan la capacidad máxima del transporte comercial, Información que desconoce el 7% de los usuarios.

6.- Capacidad de respuesta

Tabla 3.96: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Servicio de transporte comercial”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Si usted pide un medio transporte comercial vía telefónica, en cuanto tiempo llega la unidad para ejecutar el servicio;			5 Minutos	10 minutos	25 minutos	Más de 45 Minutos	
Es accesible el servicio transporte comercial (taxi, carga liviana, mixta y escolar e institucional) en el Cantón.							
Con qué frecuencia utiliza el transporte comercial (taxi, carga liviana, mixta y escolar e institucional);			Todos los días	1 vez a la semana	2 veces a la semana	3 veces a la semana	
Cuánto tiempo Camina para acceder al servicio de transporte comercial;			5 Minutos	10 minutos	25 Minutos	Más de 45 Minutos	

Fuente: Metodología para el Análisis de calidad de servicio “Servqual”

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.97: Resultado en porcentajes

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
Si usted pide un medio transporte comercial vía telefónica, en cuanto tiempo llega la unidad para ejecutar el servicio;	0%	0%	51%	46%	2%	0%	0%
Es accesible el servicio transporte comercial (taxi, carga liviana, mixta y escolar e institucional) en el Cantón.	86%	14%	14%	65%	7%	13%	2%
Con qué frecuencia utiliza el transporte comercial (taxi, carga liviana, mixta y escolar e institucional);	0%	0%	17%	42%	27%	14%	0%
Cuánto tiempo Camina para acceder al servicio de transporte comercial	0%	0%	60%	27%	13%	0%	0%

Fuente: Encuestas realizada a los usuarios del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

La capacidad de respuesta en el transporte comercial va de la mano con el tiempo que se demora un vehículo en llegar para prestar el servicio y la accesibilidad al mismo, es decir que siempre debe haber un vehículo disponible, para que el usuario no tenga que esperar mucho tiempo para recibir el servicio.

- ✓ El 51% de los usuarios que piden el servicio vía telefónica señalan que espera 5 minutos siendo este un tiempo estimado para que el servicio sea eficiente, mientras que el 46% esperan 10 minutos para que el vehículo llegue a prestar el servicio, este porcentaje indica que el servicio no tiene una capacidad de respuesta inmediata.
- ✓ El transporte comercial debe garantizar la accesibilidad o el acceso al servicio reconociendo la igualdad de condiciones y género, en el momento y lugar necesario, a esto reconocen el 86% de usuarios que el servicio de transporte comercial si es accesible.
- ✓ La frecuencia con la que utilizan el transporte comercial es de una vez a la semana esto es el 42%, aleatoriamente puede ser de taxis o carga liviana, seguido del 27% que utiliza dos veces a la semana, estos datos demuestran con relación a las personas que utilizan todos los días el transporte comercial que es del 17%, esta información da a conocer un dinamismo sostenible en la utilización del transporte comercial.
- ✓ El 60% de usuarios caminan 5 minutos para acceder al servicio de transporte comercial, esta información da entender que el transporte comercial es capaz de cubrir la demanda existen en el Cantón.

7.- Empatía

Tabla 3.98: Indicador de preguntas, respuestas y calificación por nivel de satisfacción “Servicio de transporte comercial”

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
El comportamiento del conductor del vehículo de transporte comercial le transmite confianza.							
Recibe usted atención individualizada (no lleva acompañante, no sube otro pasajero) durante la prestación del servicio.							
El servicio de transporte se ajusta al horario y en los sitios que usted requiera.							

Fuente: Metodología para el Análisis de calidad de servicio “Servqual”

Elaborado por: Segundo Yupangui

Tabla 3.99: Resultado en porcentajes

PREGUNTAS	RESPUESTAS		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SATISFACCIÓN				
	Si	No	1 (Excelente)	2 (Bueno)	3 (Regular)	4 (Malo)	5 (Deficiente)
El comportamiento del conductor del vehículo de transporte comercial le transmite confianza.	72%	28%	16%	43%	22%	17%	1%
Recibe usted atención individualizada (no lleva acompañante, no sube otro pasajero) durante la prestación del servicio.	57%	50%	13%	37%	19%	38%	0%
El servicio de transporte se ajusta al horario y en los sitios que usted requiera.	79%	14%	17%	38%	30%	13%	2%

Fuente: Encuestas realizada a los usuarios del transporte comercial

Elaborado por: Segundo Yupangui

La empatía en transporte comercial tiene relación a la atención personal e individualizada, la preocupación de los conductores por mejorar el servicio, atender al usuario en el lugar y a la hora que el considere necesario.

- ✓ Para el 72% de los usuarios el comportamiento del conductor del vehículo de transporte comercial le transmite confianza, es decir se siente seguro y confía en el servicio que les está brindando, a diferencia del 28% que es todo lo contrario para ellos el servicio les parece poco agradable.
- ✓ El usuario de transporte comercial debe exigir una atención individualizada ya que está pagando la tarifa necesaria para que le lleve a su destino, sin embargo el 50% de los usuarios se sienten descontentos en este tema porque al momento de recibir el servicio el conductor lleva acompañante, o a su vez sube otro pasajero, razón por la cual el usuario se siente inseguro y le resulta molesto este tipo de actos por parte del conductor.
- ✓ Para el 79% de los usuarios del servicio de transporte comercial se ajusta al horario y en los sitios que él requiera, a diferencia del 14% que demuestra molestia porque en algunos sitios el transporte comercial es escaso.

3.6. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.6.1. Motivo de control, fiscalización y sanciones administrativas a las operadoras de transporte público y comercial intracantonal.

Con la aplicación de métodos y técnicas se comprueba la hipótesis planteada, con los resultados obtenidos de; las entrevistas a los representantes de las operadoras de transporte público y comercial intracantonal, la investigación de campo y documental, la investigación de campo fue realizada en el área urbana y rural del cantón donde se pudo evidenciar lo siguiente:

3.6.1.1. Servicio de transporte público

En el servicio de transporte público se incumple los parámetros operacionales como rutas, frecuencias, intervalos, número de pasajeros máximo que deben transportar, así también el incumplimiento de los títulos habilitantes otorgados a las operadoras de transporte público, no utilizan las paradas establecidas para el embarque y desembarque de pasajeros, circulan con las puertas abiertas, considerando que el incumplimiento a los factores antes mencionados generan molestias a los usuarios y afecta directamente al nivel de servicio.

Entre otros factores que afecta al nivel de servicio están; los usuarios de transporte público no respetan las paradas establecidas, no cumplen con las obligaciones que a ellos determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre tránsito y Seguridad Vial, al momento de viajar.

La ubicación de las paradas de transporte público no cumple con las normas reglamentarias para que sea utilizado de manera eficiente. La distancia entre ellas va desde 176 a 1208 metros.

El principal problema para movilizarse en este medio de transporte, es el congestionamiento vehicular y el mal estado de las vías.

3.6.1.2. Servicio de transporte comercial

En el servicio de transporte comercial se incumple los títulos habilitantes otorgadas a las operadoras, establecido por la ley y el reglamento de transporte comercial según el tipo de servicio.

Los conductores no tiene cultura vial, al momento de prestar el servicio lo hace sin que cumpla las normas mínimas de seguridad al usuario, recogen pasajeros en media vía obstaculizando el tránsito vehicular.

Los conductores de transporte comercial no realizan capacitaciones constantemente, esto influye en la prestación del servicio porque no saben relacionarse de forma correcta entre conductor y usuario.

Las paradas establecidas por la autoridad competente para el desarrollo del transporte comercial, tiene escasa señalización horizontal y vertical, y no se observa la identificación correspondiente a la razón social de la operadora.

Especialmente en el transporte de carga liviana no se observa los stickers que indican la autorización de la prestación del servicio.

En el transporte comercial de carga liviana existen conductores que no cumplen con la ley, ellos llevan personas en el balde de la camioneta.

Al igual que el transporte público, el transporte comercial también se ve afectado por el congestionamiento vehicular, y el mal estado de vías.

La falta de regulación y homologación de la señalización horizontal y vertical, la inexistencia de proyectos de semaforización en el Cantón Latacunga, también afecta en el servicio de transporte público y comercial, siendo estos los aspectos que hacen del transporte público y comercial deficiente.

El trabajo para mejorar el servicio de transporte público y comercial, no es únicamente para las autoridades, conductores o los usuarios, aquí corresponde realizar un proyecto de ordenanza que regule, la actuación de los conductores, usuarios del transporte y el

ajuste reglamentario de la infraestructura para que el transporte pueda desarrollarse de una manera eficiente, seguro y rápido.

3.6.2. Análisis del nivel de servicio.

Es motivo de análisis las respuestas de los usuarios de excelente, bueno, regular, malo y deficiente obtenidos en la encuestas a los usuarios del transporte público y comercial, a esto sumando temas relacionados con infraestructura, organización y la forma como las operadoras prestan el servicio.

Se analiza el nivel de servicio con respecto a la satisfacción del usuario, tomando como base la teoría de William Taylor y John Brogan, 1978, donde indican que el término "nivel de servicio" es una medida bien definida que tiene una aplicación extensa, los autores dan a conocer las normas establecidas para cada variable en el nivel de servicio. Para la variable de tiempo de espera del servicio, por ejemplo; nivel de servicio A corresponde a cero minutos de retraso para un viaje. Otros niveles de servicio relacionados con la demora son: 0 a 1 minutos de retraso para el nivel B; 1 a 2 minutos para C; 2 a 4 minutos para D; 4 a 8 minutos para E; y más de 8 minutos para F. rangos similares se desarrollan para cada una de las variables identificadas en el estudio como son:

1. Costo de Viaje
2. Uso alternativo del tiempo
3. Comodidad asociada al nivel de ocupación
4. Comodidad asociadas a las características del vehículo
5. Tiempo de espera y posibilidad de viajar sentado
6. Riesgo de accidentes
7. Tiempo de caminata.
8. Tiempo de viaje
9. Variabilidad de tiempo de espera

Es necesario indicar que estas variables fueron definidas en el artículo científico "Análisis de niveles de servicio de transporte público" por lo autores Ortuzar S., Ivelic Z. y Candia B. del departamento de ingeniería de transporte de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Por lo tanto, un operador de tránsito puede evaluar fácilmente cada variable y usando pesos asignados para esa variable.

En concordancia con esta teoría, para el Cantón Latacunga se define 5 niveles de servicio, correspondientes al Nivel A, Excelente, Nivel B, Bueno, Nivel C, Regular, Nivel D, Malo y Nivel E, Deficiente.

Revisando las respuestas obtenidas en la calificación por nivel de satisfacción del usuario de transporte público donde se midió; estándar de accesibilidad de paradas, estándar de espera de conexión, estándar de cambio de red de tráfico, reglamento de ajuste legal y el servicio de transporte mismos que tienen relación directa con las variables indicadas anteriormente.

✓ Al servicio de transporte público le corresponde el nivel de servicio B

De la misma manera se analiza la calificación por nivel de satisfacción del usuario de transporte comercial donde se midió; la fiabilidad, seguridad, elementos tangibles, capacidad de respuesta y empatía, estas cinco dimensiones fueron definidas por el Doctor Parasuraman (método Servqual), que es aplicado para servicios generales en este caso se aplicó al transporte comercial en el Cantón Latacunga siendo así:

✓ Al servicio de transporte comercial le corresponde el nivel de servicio C

CAPITULO IV: MARCO PROPOSITIVO



PROYECTO DE ORDENANZA PARA EL CONTROL Y SANCIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL INTRACANTONAL PARA MEJORAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN EL CANTÓN LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El desarrollo del cantón Latacunga en tema de transporte público y comercial ha alcanzado un nivel de crecimiento que responde a las condiciones de movilidad impuestas por la población y por las operadoras de transporte sin una figura legal que ayude al control de las operaciones de transporte en el ámbito intracantonal que determine sanciones administrativas a las operadoras de transporte que corresponde, dentro de la transferencia de competencia, y que el mismo ayude a mejorar el servicio.

Las competencias nacen o tienen reserva constitucional y legal, así se deriva del artículo 226 de la Constitución, por tanto los entes públicos deben adecuar sus actuaciones a esas competencias. Si bien resulta saludable que la implementación de nuevas competencias reconocidas en la Constitución se efectúe en forma ordenada y progresiva, conforme a la capacidad operativa de los GADS, según defina el Consejo Nacional de Competencias, la titularidad de las competencias en materia de Tránsito y Transporte Público ya están reconocidas en la Constitución y desarrolladas en la Ley.

El Consejo Nacional de Competencias mediante resolución No. 006-CNC-2012 publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 del 29 de mayo de 2012, ha expedido la regulación para el ejercicio de la competencia para ejercer la rectoría, planificación, regulación, control y gestión del transporte, tránsito y seguridad vial, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales.

Los Gobiernos Municipales deben prepararse adecuadamente, tanto en su infraestructura física, en su estructura normativa cuanto técnica y humana para el adecuado ejercicio de las competencias en materia de Planificación, Regulación y Control del Tránsito, Transporte Público y Seguridad Vial.

Adicionalmente los GADS municipales que asuman las competencias regularan, mediante las correspondientes ordenanzas, el procedimiento para la imposición de las sanciones administrativas a las operadoras de transporte que hayan incurrido en las infracciones previstas en la ley.

La normativa local permitirá a la administración municipal contar con un procedimiento para la sanción administrativa a las operadoras de transporte público y comercial ajustado a las realidades y necesidades del Cantón, enfocado al ordenamiento del transporte, tránsito y seguridad vial, mediante políticas adecuadas, programas, planes y proyectos elaborados en un entorno técnico con contenido humanista y enfocados a mejorar el nivel de servicio de transporte, en beneficio a la población cantonal mediante un transporte eficiente y moderno, tras cumplir con el ordenamiento del tránsito y reduciendo la inseguridad vial.

Con estos motivos el Gobierno Municipal del Cantón Latacunga considera indispensable expedir la normativa local que permita el accionar municipal en esta importante actividad.

EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA

CONSIDERANDO

Que, el artículo 226, en concordancia con el numeral 3 del artículo 11 de la Constitución de la República, establecen la obligación de los órganos del Estado, sus servidoras y servidores, a ejercer las competencias y obligaciones que le sean establecidas en la Constitución y la Ley, pero al mismo tiempo señala el carácter justiciable de los derechos;

Que, el artículo 238 de la Constitución de la República reconoce que los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, la que según el segundo inciso del artículo 5 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización “Se expresa en el pleno ejercicio de las facultades normativas y ejecutivas sobre las competencias de su responsabilidad...”;

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador y en concordancia el literal m) del artículo 55 del COOTAD prevén entre las competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados del nivel municipal, la de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal;

Que, el artículo 394, de la misma Constitución prevé que: "El Estado, garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo 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.

Que, la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización reconocen facultad legislativa municipal que se expresa mediante la expedición de normas generales, en el ámbito de las competencias y dentro de la respectiva jurisdicción;

Que, el Consejo Nacional de Competencias mediante resolución No. 006-CNC-2012 publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 del 29 de mayo de 2012, regula el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales del país;

Que, para el ejercicio de esta competencia, existen dos modelos de gestión definidos por el Consejo Nacional de Competencias (CNC), “A” y “B”: Al Modelo de gestión “A” le corresponde la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial de acuerdo a la regulación nacional y en la circunscripción cantonal; al Modelo de Gestión “B” le corresponde la planificación, regulación y control del

tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en Resolución 006 del CNC, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública.

Que, el Artículo 116 del COOTAD, establece: Facultades.- Las facultades son atribuciones para el ejercicio de una competencia por parte de un nivel de gobierno. Son facultades la rectoría, la planificación, la regulación, el control y la gestión, y son establecidas por la Constitución o la ley. Su ejercicio, a excepción de la rectoría, puede ser concurrente.

Que, La rectoría es la capacidad para emitir políticas públicas que orientan las acciones para el logro de los objetivos y metas del desarrollo; así como para definir sistemas, áreas y proyectos estratégicos de interés público, en función de su importancia económica, social, política o ambiental. Será nacional y corresponderá al gobierno central en el ámbito de sus competencias exclusivas, sectores privativos y estratégicos. Los gobiernos autónomos descentralizados también ejercerán esta facultad en el ámbito de sus competencias exclusivas y en sus respectivos territorios, bajo el principio de unidad nacional;

Que, la planificación es la capacidad para establecer y articular las políticas, objetivos, estrategias, y acciones como parte del diseño, ejecución y evaluación de planes, programas y proyectos, en el ámbito de sus competencias y de su circunscripción territorial, y en el marco del Sistema Nacional de Planificación. La planificación corresponde concurrentemente a todos los niveles de gobierno.

Que, la regulación es la capacidad de emitir la normatividad necesaria para el adecuado cumplimiento de la política pública y la prestación de los servicios, con el fin de dirigir, orientar o modificar la conducta de los administrados. Se ejerce en el marco de las competencias y de la circunscripción territorial correspondiente;

Que, el control es la capacidad para velar por el cumplimiento de objetivos y metas de los planes de desarrollo, de las normas y procedimientos establecidos, así como los estándares de calidad y eficiencia en el ejercicio de las competencias y en la prestación de los servicios públicos, atendiendo el interés general y el ordenamiento jurídico;

Que, la gestión es la capacidad para ejecutar, proveer, prestar, administrar y financiar servicios públicos. Puede ejercerse concurrentemente entre varios niveles de gobierno, dentro del ámbito de competencias y circunscripción territorial correspondiente, según el modelo de gestión de cada sector

Que, el artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina entre las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, las de planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal; el uso de las vías y de los corredores viales; declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes necesarios para la construcción de infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras y entidades prestadoras de servicios de transporte terrestre; promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas de tránsito y seguridad vial; implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones, fiscalizando el cumplimiento de los estudios, cuando lo considere oportuno.

Que, el Artículo 93 determina el procedimiento para las sanciones administrativas a las operadoras, los GADS que asuman las competencias regularan, mediante las correspondientes ordenanzas, el procedimiento para la imposición de las sanciones administrativas a las operadoras de transporte terrestre previstas en los artículos 80, 81, 82, y 83 de la ley, en el ámbito de sus competencias. Deberán para el efecto, mantener procedimientos homogéneos con el presente reglamento.

En uso de la facultad legislativa prevista en el artículo 240 de la Constitución de la República, artículo 7 y literal a) del artículo 57 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, expide la siguiente:

**ORDENANZA PARA EL CONTROL Y SANCIÓN DE LAS COMPAÑÍAS Y
COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL
INTRACANTONAL PARA MEJORAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN
EL CANTÓN LATACUNGA**

**TITULO I
OBJETO Y ÁMBITO**

Art. 1. Objeto.- La presente ordenanza establece el procedimiento, disposiciones y regulaciones para el control y sanción de las operadoras de transporte público y comercial en el ámbito intracantonal para mejorar la prestación de servicio en el Cantón Latacunga.

Art. 2. Ámbito.- El procedimiento, disposiciones y regulaciones contenidas en la presente ordenanza, son de aplicación obligatoria en toda la jurisdicción del territorio cantonal.

**TITULO II
COMPETENCIA DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA**

Art. 3. Competencia.- El GAD Municipal Del Cantón Latacunga, es el organismo público competente para el ejercicio de la planificación, regulación, control y gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el Cantón. Para esto el Concejo Cantonal aprobará las políticas públicas locales, ordenanzas o resoluciones, en armonía con las políticas públicas dictadas por el ente rector del sector.

**TITULO III
PRINCIPIOS Y EJERCICIO DE LA COMPETENCIA**

Art. 4. Principios.- Los principios generales que orientan la regulación de la competencia son: coordinación, participación ciudadana, solidaridad, corresponsabilidad, complementariedad, subsidiariedad, sustentabilidad del desarrollo.

Art. 5. Ejercicio de la competencia.- El Gobierno Municipal ejercerá esta competencia dentro de su circunscripción cantonal, conforme a principios, derechos y

obligaciones contempladas en la presente ordenanza, lo establecido en el PDOT, en el Plan de Movilidad Sustentable y la normativa nacional vigente.

TITULO IV DE LAS OPERADORAS

Art. 6. Definición.- Son operadoras las personas jurídicas de derecho privado que, constituidas como compañías o cooperativas, están autorizadas por el GAD Municipal del Cantón Latacunga, a prestar el servicio de transporte terrestre tanto público, comercial, mediante el correspondiente Contrato, Permiso o Autorización de Operación.

TITULO V DE LA NATURALEZA Y CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y COMERCIAL

CAPITULO I DE LA NATURALEZA Y CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI

Art. 7. Servicio de Taxi.- El servicio de taxi es el servicio de transporte terrestre comercial urbano de personas y sus equipajes (el “Usuario”), desde un lugar a otro, en vehículos habilitados administrativamente para este propósito conducidos por personas autorizadas conforme al ordenamiento jurídico (el “Conductor”), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este capítulo para cada clase y subclase.

Art. 8.- Clasificación General.- El Servicio de taxi se clasifica en las siguientes clases:

- a) **Convencional, y,**
- b) **Ejecutivo.**

Art. 9.- Servicio de taxi Convencional.- Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro dentro del área urbana autorizada para su operación, en vehículos automotores de color amarillo, con capacidad de hasta 5 pasajeros incluido el conductor, bajo normas técnicas y niveles de servicio determinados por el GAD Municipal del Cantón Latacunga, los vehículos que prestan este servicio podrán operar como ambulantes, a pedido expreso de los pasajeros en la calle.

Art. 10.- Taxi de Servicio ejecutivo.-

1. Es el servicio de transporte comercial que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, que consiste en el traslado exclusivo de personas en forma segura dentro de su ámbito de operación, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo, se lo hace en modalidad de “puerta a puerta” y se lo contratara a través de los medios de telecomunicación, establecidos y autorizados por cada uno de ellos a través de un centro de operaciones.
2. Se entiende por Centro de Operaciones a la infraestructura física, tecnológica y de comunicación en la que se receptan centralmente pedidos de las y los usuarios del servicio de taxi, para que dichos pedidos sean comunicados a las y los conductores con el objeto de que se trasladen al sitio en el que deba ser abordado el vehículo para la o el usuario pueda trasladarse a su destino.
3. El valor del servicio será definido por el GAD Municipal del Cantón Latacunga de acuerdo al nivel de servicio y su cobro será controlado por taxímetro.

CAPITULO II

DE LA NATURALEZA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL EN CARGA LIVIANA

Art. 11. Servicio de Transporte Terrestre de Carga Liviana.- Consiste en el Traslado de bienes en vehículos de hasta 3.5 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro de acuerdo a una contraprestación económica. Deberá estar provisto de una protección adecuada a la carga que transporte.

Art. 12. Ámbito.- el transporte comercial de carga liviana se realizara en el ámbito intracantonal.

CAPITULO III

DE LA NATURALEZA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL

Art. 13. Definición del transporte escolar e institucional.- El servicio de transporte escolar e institucional constituye un sistema personalizado para estudiantes y

trabajadores, sean estos del sector público o privado, que requiere de movilización desde sus hogares hasta las instituciones educativas o lugares de trabajo y viceversa, de acuerdo a la necesidad del contratante.

Art. 14. *Ámbito.*- El servicio de transporte escolar e institucional se prestara exclusivamente dentro del ámbito intracantonal, por lo que las operadoras habilitadas para este fin no podrá ofertar otro servicio adicional que no corresponda a su jurisdicción y modalidad, sin embargo conforme lo señala el reglamento aplicativo a la LOTTTSV, podrán por excepción extender su servicio a zonas pertenecientes a otros cantones que por su ubicación y características conforme una sola zona geográfica urbana consolidada.

Art. 15. *Contrato de servicio.*- el servicio de transporte escolar e institucional se prestara previo la suscripción de un contrato de operación legalmente celebrado entre los contratantes. El documento tendrá a más de los elementos jurídicos esenciales, la descripción detallada del origen, destino, horario de servicio y ruta, según el formato que para el efecto apruebe la Agencia Nacional de Tránsito, en concordancia con los organismos competentes.

CAPITULO IV

DE LA NATURALEZA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO INTRACANTONAL

Art. 16. *Definición.*- El transporte público es considera como un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación, podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas.

Art. 17. *Ámbito.*- El Servicio de Transporte Intracantonal, Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas) o un servicio rural (entre parroquias rurales). El perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio de transporte, será determinado directamente por el Gobierno Autónomo descentralizado de Latacunga, tras asumir las competencias en materia de

transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será responsable de este registro la Unidad de Movilidad del GAD Municipal del Cantón. Previa a la suscripción de los contratos de operación del servicio combinado (esto es entre parroquias urbanas y rurales) deberá contarse con los informes técnicos respectivos.

TITULO VI

DE LAS Y LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PUBLICO Y COMERCIAL

Art. 18. Definición. Se entiende por Conductor o Conductora a toda persona mayor de edad, que reuniendo los requisitos prescritos en el ordenamiento jurídico nacional y del GAD Municipal, está calificado para manejar un vehículo a motor en vías públicas para la prestación de servicio.

Art. 19. Obligaciones General del Conductor o Conductora.- Sin perjuicio de las obligaciones previstas en el ordenamiento jurídico nacional y del GAD municipal, son obligaciones generales de las y los Conductores que circulen dentro de la jurisdicción del Cantón Latacunga:

1. Ajustar su conducta al ordenamiento jurídico que regula la actividad que tiene encomendada, en tal virtud y de manera especial, deberá conducir dentro de los límites de velocidad, no exceder el número de pasajeros, emplear para sí mismos y requerir a los usuarios el uso del cinturón de seguridad, y, en general observar las normas jurídicas y técnicas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
2. Observar con las y los Usuarios un comportamiento correcto y cortés, en todo momento.
3. Mantener a la vista del usuario o usuaria, y en el lugar definido en correspondiente regla técnica, la identificación del conductor (a) y el cuadro de tarifa vigente otorgada por UNIDAD DE MOVILIDAD DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA.
4. Portar obligatoriamente los siguientes documentos vigentes con respecto de sí mismo o de vehículo que conduce, según corresponda:
 - a) Licencia de Conducir
 - b) Documento de matriculación vehicular.

- c) Permiso de Operación, ejemplar para ser portado en vehículos.
 - d) Certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular otorgado por la UNIDAD DE MOVILIDAD DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA.
 - e) Cartilla de los derechos y obligaciones del usuario o usuaria, en la forma y contenido autorizado por la UNIDAD DE MOVILIDAD DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA y otorgara, y mantenerla a la vista y disposición del usuario en todo momento.
 - f) Talonario de comprobantes de ventas válidos, que podrá ser sustituido por un tique de impreña incorporado al taxímetro o el sistema que en su sustitución sea autorizado mediante Resolución Administrativa en función del estado de la ciencia y tecnología.
 - g) Copia certificada del contrato de trabajo.
 - h) El contrato de operación legalmente celebrado entre los contratantes. El documento tendrá a más de los elementos jurídicos esenciales, la descripción detallada del origen, destino, horario de servicio y Obligatorio a los Conductores de Transporte Escolar e Institucional.
5. Cuidar su indumentaria y el aseo personal, así también del vehículo que conduce.
 6. Cuidar, en todo momento, el cumplimiento de las de las características y condiciones del vehículo previstas en la correspondiente “Reglas Técnicas de Características y Condiciones para los Vehículos destinados al Servicio de Transporte Público y Comercial, Intracantonal.
 7. Respetar en todo Momento los derechos de las y los usuarios y, en los que corresponda, facilitar el cumplimiento de sus obligaciones.

TITULO VII

DE LOS DERECHOS DE LAS Y LOS USUARIOS

Art. 20. Derechos relacionados con el Servicio de transporte público y comercial.- Son derechos de las y los usuarios, además de los previstos en la ley.

1. Recibir un trato digno y respetuoso de parte de la Conductora o Conductor y del personal administrativo de la operadora, y en su caso, del centro de operaciones.

2. Pagar exclusivamente la tarifa fijada a cada modalidad de servicio y recibir el comprobante de venta o su sustitutivo valido.
3. El usuario o usuaria de transporte comercial en taxi, debe exigir el uso de este dispositivo, para que se efectué el recorrido.

TITULO VIII

DE LAS OBLIGACIONES DE LAS Y LOS USUARIOS

Art. 21. Obligaciones relacionados con el Servicio de transporte público y comercial.- Son obligaciones de las y los usuarios, además de los previstos en la ley.

1. Denunciar de cualquier infracción al ordenamiento jurídico que rige el servicio de transporte público y comercial a la UNIDAD DE MOVILIDAD DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA, y obtener oportuna respuesta sobre las medidas adoptadas.

TITULO IX

DE LAS TARIFAS

Art. 21. Determinación.- La prestación del servicio de Transporte Publico y comercial intracantonal, estará sujeta al precio privado en la tarifa determinada, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, por el GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA, mediante resolución administrativa, que obligara por igual tanto a las y los usuarios como a las operadoras y sus conductores o conductoras.

TITULO X

POLÍTICA LOCAL EN TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL QUE CONTRIBUYA A LA MEJORA DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE.

Art. 22. Política local en Transporte, Tránsito y Seguridad Vial que contribuya a la mejora de la prestación de servicio de transporte.- El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga para el ejercicio de esta competencia adopta las siguientes políticas en su circunscripción:

- a) Incentivar el uso del transporte público masivo, seguro, digno y sustentable.
- b) Promocionar y propiciar condiciones y espacios públicos bajo normas técnicas que incentiven el uso de transporte público y comercial.
- c) Promover el respeto del derecho del peatón, el ciclista y los demás tipos de transeúntes a circular por la vía pública.
- d) Implementar proyectos de señalización y semaforización de acuerdo a la normativa nacional.
- e) Dotar de infraestructura adecuada y en óptimas condiciones para el uso y la gestión del transporte público y comercial.
- f) Fortalecer mecanismos de control para la prevención, la protección y la regulación, a fin de disminuir los accidentes de tránsito terrestre.
- g) Promover campañas culturales y educativas de seguridad vial, con énfasis en el respeto al peatón, a los ciclistas y la movilidad sostenible.
- h) Brindar las condiciones suficientes para garantizar la máxima accesibilidad al transporte público y en general a la movilidad, en su jurisdicción.
- i) Implementar medidas dentro de la Planificación, Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial para proteger los derechos de grupos vulnerables como tercera edad, niños y personas con discapacidad.

TITULO XI REGULACIÓN

Art. 23. Regulación del Transporte Terrestre.- Al Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga le corresponde:

- a) Establecer estándares locales para la operación de transporte terrestre.
- b) Aprobar y homologar medios y sistemas de transporte terrestre.
- c) Realizar en el ámbito de su competencia los estudios relacionados con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades, los cuales deberán considerar e incluir análisis técnicos de demanda de transporte, costos de operación y niveles de servicio, que serán puestos a consideración del Concejo Cantonal para su aprobación o reforma tomando en cuenta condiciones de equilibrio técnico y económico.

- d) Establecer estándares de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia para la operación y prestación del servicio de transporte público y comercial intracantonal.
- e) Expedir resoluciones administrativas las mismas que tienen que ser motivadas, en el marco de su competencia,
- f) Elaborar regulaciones y normas técnicas y someterlas a aprobación del Concejo Cantonal;

Art. 24. Regulación del tránsito cantonal.- Al Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Latacunga le corresponde:

- a) Homologar la señalización vial (horizontal y vertical), de acuerdo con los estándares nacionales y la reglamentación INEN.
- b) Normar y regular el uso del espacio público y vías.
- c) Regular la semaforización y la señalización en su circunscripción territorial.
- d) Regular el estacionamiento en general, en vía pública y fuera de vía pública.
- e) Regular las paradas del transporte público.
- f) Proponer normativa relacionada a procedimientos y parámetros para los estudios de impacto en el tránsito y propuestas de medidas de mitigación por la ejecución de obras de infraestructura pública o privada en el Cantón.
- g) Expedir resoluciones administrativas motivadas en el marco de su competencia.
- h) Elaborar las regulaciones y normas técnicas de tránsito y someterlos a la aprobación del Concejo Cantonal;

TITULO XII

CONTROL

Art. 25.- El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Latacunga, por intermedio de la Unidad de Movilidad de Latacunga (UML) y la Policía Nacional, ejercerá su autoridad mediante auditorías, operativos y demás acciones que permitan establecer el fiel cumplimiento de las calificaciones individuales, otorgadas a las operadoras reguladas y a los prestadores del servicio irregular, conforme lo establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 26.- Al Gobierno Autónomo Descentralizado le corresponde:

- a) Controlar las actividades, los servicios de transporte público y comercial, pasajeros y carga; en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por la entidad rectora del sector.
- b) Controlar el cumplimiento de la planificación operativa del control de transporte terrestre en el marco de la normativa nacional.
- c) Fiscalizar y controlar el sistema de transporte, el uso de las vías, el equipamiento urbano relativo al transporte público y comercial del cantón.

Art. 27. Control del tránsito cantonal.- Al Gobierno Autónomo Descentralizado le corresponde:

- a) Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas y de los corredores viales y áreas urbanas del cantón en el ámbito de sus competencias.
- b) Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento cantonal.

TITULO XIII

VEHÍCULO

Art. 28. Vehículos.- Los servicios de transporte terrestre de acuerdo a su clase, tipo y ámbito podrán prestarse en los siguientes vehículos:

1. TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO:

1.1. Transporte Intracantonal.-

- a) Transporte Colectivo: Buses y minibuses. Los mismos que pueden ser convencionales, de entrada baja o piso bajo.

2. TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL:

2.1. Transporte Intracantonal.-

- a) Transporte Escolar e Institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses

b) Taxis:

b.1) Convencional: Automóvil de 5 pasajeros, incluido el conductor.

b.2) Ejecutivo: Automóvil de hasta 5 pasajeros, incluido el conductor.

d) Carga liviana: Vehículos tipo camioneta de cabina sencilla con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

TITULO XIV

DEL CATASTRO MUNICIPAL DE TRANSPORTE PUBLICO Y COMERCIAL, INTRACANTONAL

Art. 29. Catastro de operadoras de transporte terrestre público y comercial.- La Dirección de Transporte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, elaborará y mantendrá un catastro actualizado de todas las operadoras de transporte terrestre; público, comercial y de las personas naturales y jurídicas, que se encuentran autorizadas a operar por cuenta propia, en el cantón. En dicho catastro deberá constar:

- a) El tipo de servicio;
- b) Los vehículos autorizados para prestar el servicio de que se trate;
- c) El sitio de estacionamiento asignado o la dirección de las oficinas de la operadora o empresa;
- d) Las rutas y frecuencias otorgadas a las operadoras de transporte público de pasajeros; y,
- e) Los nombres completos de los representantes legales de las operadoras, dirección y números telefónicos.

TITULO XV

DE LAS ATRIBUCIONES DE LA UNIDAD DE MOVILIDAD DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA, PARA GARANTIZAR EL SERVICIO DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES.

Art. 30.- Es potestad privativa de la Unidad de Movilidad del GAD municipal del Cantón Latacunga (UML), en coordinación con la Secretaría General de

Planificación, la determinación de la utilización de las vías y calzadas para el servicio de transporte público y comercial en el Cantón Latacunga.

Art. 31.- En función del servicio de transporte público y para el funcionamiento de la Red Integrada de Transporte, la UML., expedirá resoluciones sobre las siguientes potestades:

- a) La determinación del sentido de las vías;
- b) La definición y localización de señalización horizontal y vertical;
- c) La colocación de los sistemas y dispositivos para la regulación del tráfico vehicular;
- d) La determinación de áreas para el aparcamiento de los vehículos particulares y el uso de las vías por parte de éstos, en función de la Red Integrada de Transporte;
- e) La determinación de las áreas, horarios y regulaciones que se establezcan para la utilización de las vías para toda clase de vehículos;
- f) La definición y localización de paradas obligatorias;
- g) La utilización de las rutas por parte del servicio de transporte escolar, disponiendo las regulaciones correspondientes;
- h) La determinación de rutas y frecuencias del transporte público;
- i) La determinación de las frecuencias en las que de manera exclusiva se preste el servicio con los autobuses reconocidos como "Bus Tipo";
- j) La reducción, ampliación y modificación de itinerarios asignados a las Empresas para el servicio público de transporte;
- k) La localización de las estaciones de transferencia;
- l) La determinación de la ampliación o reducción de la flota de autobuses autorizados a cada una de las empresas;
- m) La reducción, ampliación, creación o extinción de áreas, rutas y frecuencias de operación;
- n) Todas las determinaciones que sean necesarias para el tránsito y transportación pública y comercial;
- o) La determinación de las características de los vehículos; y,
- p) La determinación del sistema tarifario y modelos de recaudación para la transportación.

TITULO XVI
DEL CONTROL, FISCALIZACIÓN Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS A
LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL

CAPÍTULO I
DEL CONTROL, FISCALIZACIÓN Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Art. 32. Control, fiscalización y sanciones.- El control, la fiscalización y las sanciones administrativas a las operadoras de transporte terrestre le corresponde realizar a la Unidad de Movilidad del GAD municipal del Cantón Latacunga, la misma que estará conformada por personal especializado y capacitado.

Art. 33. Ámbito del Control, fiscalización y sanciones.- El personal de fiscalización y control ejercerán su función en la red vial del cantón, conforme a la planificación establecida por la Unidad de Movilidad del GAD municipal del Cantón Latacunga.

Art. 33. Factores a tomar en cuenta en el control y fiscalización.- Los factores a tomar en cuenta dentro del proceso de fiscalización y control son los siguientes:

- a) Cumplimiento de los Parámetros operacionales como: Rutas, frecuencias, intervalos, inicio y fin de operaciones, número de pasajeros, velocidad, otros.
- b) El cumplimiento de los títulos habilitantes otorgados a las operadoras de transporte terrestre público y comercial;
- c) Que las unidades vehiculares cuenten con los respectivos distintivos de identificación;
- d) Que el conductor de la unidad, porte la tarjeta de identificación vehicular y demás documentos de tránsito, establecidos por la Ley, el reglamento y la presente ordenanza; y,
- e) El uso obligatorio de los terminales terrestres, estaciones de transferencia y pasos laterales establecidos por la Dirección de Transporte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal.
- f) Utilización de los espacios de estacionamiento.
- g) Verificación de la flota mínima de operación.
- h) Inicio y fin de operaciones de las operadoras de transporte.

Art. 34. Competencia para la imposición de sanciones administrativas.- La imposición de las sanciones administrativas dispuestas por los artículos 80, 81 y 82 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es de exclusiva competencia del Director de Transporte o de quien haga sus veces, del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, observando las reglas del debido proceso.

Art. 35. El GAD Municipal del Cantón Latacunga a través de la Unidad de Movilidad (UML), de manera directa, sancionará por infracción administrativa y afectación al servicio público y comercial de transportación, a las empresas prestadoras de servicios, y a sus conductores, que incumplan y contravengan las disposiciones contenidas la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Los reglamentos para la prestación de servicio emitidas por la ANT, y en la presente Ordenanza a través de los procedimientos establecidos en este mismo instrumento.

Art. 35. Infracciones y Sanciones.- La Unidad de Movilidad del GAD municipal del Cantón Latacunga, conforme al siguiente cuadro de sanciones sancionará; Las sanciones serán fijadas en proporción a la Remuneración Básica Unificada mensual (RBU).

Transporte público intracantonal

Las sanciones establecidas en el cuadro de sanciones abajo indicada, serán aplicadas a las operadoras de transporte público según sea el caso:

INFRACCIÓN	SANCIÓN
Los vehículos de transporte público que presten el servicio sin cumplir con la normativa vigente y el cuadro de vida útil.	2% de la Remuneración Básica Unificada y la suspensión del vehículo de la prestación del servicio por un periodo de 15 días
A la operadora de transporte público que no cumpla con la ruta y frecuencia descrita en el título habilitante.	6 Remuneraciones Básicas Unificadas y la suspensión de una ruta de operación por un periodo de 15 días
Las unidades de la operadora de transporte público que no respete las paradas de ascenso y descenso de pasajeros establecidas por la Unidad de Movilidad del GAD Municipal del Cantón Latacunga (UML)	80% de la Remuneración Básica Unificada
Las unidades de la operadora de transporte público que circulen con las puertas abiertas.	80% de la Remuneración Básica Unificada
El conductor del transporte público que no sea propietarios del vehículo y no presente la copia certificada del contrato de trabajo, la operadora será sancionado con.	3 Remuneración Básicas Unificadas y la separación del conductor y la unidad por un periodo de tiempo de 10 días
Los conductores de transporte público que no posean el tipo de licencia que determina la Ley y reglamento, para esta modalidad de transporte.	90% de la Remuneración Básica Unificada
A los conductores de transporte público que hayan incurrido por dos veces consecutivas en infracciones de tránsito graves, la operadora será sancionada con.	2 Remuneraciones Básicas y la suspensión de la prestación del servicio por 15 días
Las operadoras de transporte público que no cumpla con el proceso de selección, contratación, evaluación, y capacitación de sus conductores.	2 Remuneraciones básicas y la capacitación obligatoria en un tiempo de 90 días
Los conductores que no porten los documentos, estipulado en la LOTTTSV. La operadora será sancionada con.	50% de la Remuneración Básica Unificada
Las operadoras de transporte público que no cumplan con el protocolo de seguridad, condiciones idóneas de prestación de servicio, experiencia y calidad humana del conductor, serán sancionadas con	1 Remuneración Básica Unificada
A la operadora de transporte público que haya sido participe de un accidente de tránsito.	Sera sancionada con una multa de 8 Remuneraciones Básicas Unificadas y la suspensión de 30 días de la prestación de servicios
A los vehículos de la operadora de transporte público que no respeten la señalización horizontal y vertical y dispositivos de control de tránsito	2 remuneraciones Básicas Unificadas.
El vehículo de la operadora de transporte público que exceda la capacidad máxima de pasajeros.	4 Remuneraciones Básicas Unificadas

Transporte comercial

Las sanciones establecidas en el cuadro de sanciones abajo indicada, serán aplicadas a las operadoras de transporte comercial según sea el caso:

INFRACCIÓN	SANCIÓN
Los vehículos de transporte comercial que presten el servicio sin cumplir con la normativa vigente y el cuadro de vida útil.	2% de la Remuneración Básica Unificada y la suspensión del vehículo de la prestación del servicio por un periodo de 15 días
A la operadora de transporte comercial que no cumpla con el ámbito, modalidad y tipo de servicio, para el cual fue autorizado.	6 Remuneraciones Básicas Unificadas y la suspensión de 15 días de la prestación de servicios
Las unidades de la operadora de transporte comercial que se estacionen para el acceso de pasajeros, en lugares no autorizados por la Unidad de Movilidad del GAD Municipal del Cantón Latacunga (UML).	80% de la Remuneración Básica Unificada
Las operadoras de transporte comercial que no cuente con la infraestructura mínima para el desarrollo de su objeto social, establecida en los reglamentos para el transporte comercial según el tipo de servicio, emitida por la ANT.	4 Remuneraciones Básicas unificadas.
Las unidades que no se identifiquen con los colores oficiales, adhesivos de información y autorización emitida por la Unidad de Movilidad del GAD Municipal del Cantón Latacunga (UML).	2 Remuneraciones Básicas Unificadas.
El conductor del transporte comercial que no sea propietario del vehículo y no presente la copia certificada del contrato de trabajo, la operadora será sancionado con.	3 Remuneración Básicas Unificadas y la separación del conductor y la unidad por un periodo de tiempo de 10 días
Los conductores de transporte comercial que no posean el tipo de licencia que determina la Ley y reglamento para esta modalidad de transporte, la operadora será sancionado con.	90% de la Remuneraciones Básicas Unificadas
A los conductores que hayan incurrido por dos veces consecutivas en infracciones de tránsito graves, la operadora será sancionada con.	2 Remuneraciones Básicas y la separación de las operaciones por 30 días al conductor.
Las operadoras de transporte comercial que no cumpla con el proceso de selección, contratación, evaluación, y capacitación de sus conductores.	2 Remuneraciones básicas y la capacitación obligatoria en un tiempo de 90 días.
Los conductores que no porten los documentos estipulados en reglamentos para el transporte comercial según el tipo de servicio, emitida por la ANT.	50% de la Remuneraciones Básicas Unificadas
Las operadoras de transporte comercial que no realicen un control permanente de las unidades y conductores previo a la prestación del servicio.	1 Remuneración Básica Unificada.
Los conductores de transporte comercial en taxi, que no tenga el taxímetro y su respectiva calibración.	1 Remuneración Básica Unificada.
Las operadoras de transporte comercial que no cumplan con el protocolo de seguridad, condiciones idóneas de prestación de servicio, experiencia y calidad humana del conductor, serán sancionadas con.	1 Remuneración básica Unificada.
A la operadora de transporte comercial que haya sido participe de un accidente de tránsito.	Sera sancionada con una multa de 8 Remuneraciones Básicas Unificadas y la suspensión de 30 días de la prestación de servicios
El vehículo de la operadora de transporte comercial que exceda la capacidad máxima de pasajeros que pueden transportar.	4 Remuneraciones básicas unificadas

Art. 36. Las sanciones administrativas se aplicarán mediante resolución motivada, conforme a lo establecido por el artículo 66, numeral 23 de la Constitución de la República del Ecuador; y, será susceptible de apelación ante la máxima autoridad.

Art. 37. La máxima autoridad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, podrá intervenir al operador, suspender o revocar el contrato o permiso de operación, de acuerdo a la gravedad de la falta y al interés público comprometido conforme al debido proceso.

CAPÍTULO II

PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO

Art. 38.- El proceso de sanción a las operadoras puede iniciarse por denuncia debidamente fundamentada, por reporte de autoridades policiales o de la Unidad de Fiscalización y Control, que se emitan en base a operativos o controles realizados por las mismas.

Art. 39. De la competencia.- Les corresponde a los directores departamentales o quienes hagan sus veces en la estructura organizacional de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en cada área de la administración el conocer, iniciar y resolver los procedimientos de sanción en primera instancia, en los casos de incumplimiento a la normativa prevista en esta ordenanza.

En segunda instancia le corresponde al señor Alcalde/a o su delegado/a, conocer y resolver recursos administrativos.

Art. 40. Inicio del Procedimiento Administrativo.- El procedimiento administrativo empieza por cualquiera de las siguientes formas:

- a) Denuncia verbal o escrita de cualquier persona que conozca del cometimiento de la infracción, no se requerirá de la firma de abogado para presentar la denuncia; y,
- b) De oficio, por parte de la Autoridad Competente.

Art. 41. Del contenido del Auto Inicial- Se dictará auto inicial con el siguiente contenido:

- a) La relación sucinta de los hechos y del modo como llegaron a su conocimiento;
- b) La orden de citar al presunto infractor, disponiendo que señale domicilio para entregar las notificaciones, concediéndole el término de cinco (5) días para que conteste los cargos existentes en su contra; bajo prevención de que será juzgado en rebeldía en caso de no comparecer.
- c) La orden de agregar al expediente el informe o denuncia, si existieren, y de que se practiquen las diligencias que sean necesarias;
- d) La designación del Secretario que actuará en el proceso.
- e) En el mismo auto se solicitarán los informes y documentos que se consideren necesarios para el esclarecimiento del hecho.

Art. 42. De la citación.- La citación con el auto inicial al infractor se realizará:

- a) Personalmente en su domicilio, lugar de trabajo o cualquier otro lugar donde se verifique su presencia.
- b) Si no es posible ubicarlo en su domicilio lugar de trabajo o cualquier otro lugar donde se verifique su presencia, se lo citará mediante tres boletas dejadas en el domicilio, lugar de trabajo o cualquier otro lugar donde se verifique su presencia, debiendo dejar sentada la razón actuarial correspondiente.
- c) A personas cuya individualidad o residencia sea imposible determinar, se citará por tres publicaciones que se harán durante tres días seguidos, en un periódico de amplia circulación del lugar. La publicación contendrá un extracto de la providencia inicial. En todo caso se sentará la razón de la forma de citación.

Art. 43. De la contestación del presunto infractor.- Se le concederá al presunto infractor el término de cinco días para contestar de manera fundamentada los hechos imputados.

Art. 44. De la audiencia.- Con la comparecencia del presunto infractor se señalará día, hora y lugar donde se llevará a efecto la audiencia. En la audiencia se oirá al presunto infractor, que puede intervenir por sí o por medio de su abogado. Se recibirán las pruebas que presenten, las mismas que se agregarán al proceso. Se realizará un acta de la audiencia en la que firmarán los comparecientes, el Secretario designado en la causa y la autoridad.

La audiencia podrá diferirse con veinticuatro (24) horas de anticipación por una sola ocasión.

Art. 45. Del término de prueba.- En la misma audiencia se abrirá un término de prueba por seis (6) días, en el que se practicarán las pruebas solicitadas.

Art. 46. Del término para dictar la Resolución.- Una vez fenecido el término de prueba, la autoridad dictará resolución en el plazo de quince (15) días, misma que podrá ser absolutoria o sancionatoria.

Art. 47. Del plazo para interponer el Recurso de Apelación.- El plazo para la interposición del Recurso de Apelación será de cinco (5) días contados a partir del día siguiente al de su notificación.

Art. 48. Del término para dictar la Resolución promovido el recurso de apelación.- La autoridad dictará resolución en el plazo de treinta (30) días.

Art. 49. Caducidad del procedimiento administrativo sancionador.- El procedimiento administrativo sancionador o de control caducará si luego de treinta días de iniciado, la administración suspende su continuación o impulso. De ser ese el caso, la administración deberá notificar nuevamente al presunto responsable con la iniciación de un nuevo procedimiento sancionador, siempre que se encuentre dentro de los plazos de prescripción respectivos. El funcionario responsable de la caducidad de un procedimiento sancionador será sancionado de conformidad con la normativa seccional correspondiente y previo expediente disciplinario.

Se entenderá que el procedimiento ha sido suspendido si el presunto responsable no ha recibido resolución o requerimiento de la administración en el plazo establecido en este artículo.

Art. 50. Prescripción.- Las infracciones y sanciones prescribirán en dos años, salvo que otra normativa disponga un plazo diferente.

El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a contarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con

conocimiento del interesado, del procedimiento sancionador, reanudándose el plazo de prescripción si el expediente sancionador hubiere caducado.

El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que se notifique la resolución en firme.

Art. 51. Concurrencia de sanciones.- Nadie podrá ser sancionado administrativamente más de una vez y por un mismo hecho que ya haya sido sancionado por esa vía, en los casos en que exista identidad del sujeto, hecho y fundamento.

Art. 52. Las multas establecidas por las sanciones que se impongan serán notificadas a la Tesorería Municipal para su recuperación y recaudación por la vía coactiva u otras formas no opuestas a la Ley.

Art. 53. Es obligación del representante de la operadora de transporte u a quien designe, dejar el recibo del pago en departamento jurídico de la Unidad de Movilidad del GAD Municipal del Cantón Latacunga, para que la sanción sea absuelta.

TITULO XVII

DE LOS SERVICIOS CONEXOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

Art. 54. Lugares de ubicación de terminales y estaciones de transferencia.- La Dirección de Transporte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, establecerá los lugares adecuados, para el funcionamiento de terminales y estaciones de transferencia, del transporte interprovincial, intraprovincial e intracantonal; así como, los pasos laterales, para la circulación del transporte de carga pesada.

Art. 55.- Los terminales terrestres y estaciones de transferencia, deberán garantizar a los usuarios, la conexión con sistemas integrados de transporte urbano.

Art. 56. Del funcionamiento, operación y control de servicios conexos.- La Unidad de Movilidad del GAD Municipal del Cantón Latacunga, establecerá las normas para el funcionamiento, operación y control de las mencionadas instalaciones, las mismas que deberán utilizar obligatoriamente, todas las operadoras de transporte público de

pasajeros, que se encuentran habilitadas por los correspondientes organismos de transporte terrestre.

DISPOSICIÓN FINAL

El Proyecto de ordenanza, es una propuesta que si es necesario entrará en vigencia a partir de su sanción, según previene el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

CONCLUSIONES

- ✓ En el proyecto de investigación se estudió las características de la prestación del servicio de las compañías y cooperativas de transporte; público urbano, comercial en taxi, carga liviana y escolar e institucional existente en el Cantón Latacunga, donde se identificó problemas que afectan a la ocupación del espacio público destinado para el desarrollo del transporte, el incumplimiento al ordenamiento jurídico que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento para su aplicación así también a las resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y políticas u ordenanzas que establece el GAD Municipal del Cantón Latacunga, a causa de esto la insatisfacción de los usuarios del servicio.
- ✓ Se efectuó un análisis de las infracciones en las que incurren las compañías y cooperativas de transporte; público urbano, comercial en taxi, carga liviana y escolar e institucional, evidenciando así el incumplimiento de normas técnicas y jurídicas en la prestación del servicio tales como; modalidades de transporte, tipo de servicio, derechos y obligaciones de los usuarios, conductores y personal administrativo de las operadoras, siendo estas motivos de sanciones administrativas.
- ✓ Las entrevistas a los representantes de las operadoras de transporte público y comercial intracantonal, la investigación de campo y documental; permitió identificar aspectos para establecer las sanciones administrativas, conociendo los problemas existentes en el transporte del cual son partícipes las operadoras, que requiere ser organizado, planificado y regulado por la vía administrativa y así contrarrestar al irrespeto de la norma técnica y jurídica para garantizar la calidad del servicio.
- ✓ El servicio de transporte público tiene un nivel de servicio B y el servicio de transporte comercial tiene un nivel de servicio C, este es el resultado de; la falta de cultura vial de conductores y usuarios, el irrespeto a las paradas establecidas, exceso de pasajeros y el uso indebido de elementos y dispositivos de control de tránsito, siendo estos los aspectos principales para que las operadoras no sean capaces de satisfacer la necesidad de movilizarse de los usuarios.
- ✓ Se propone una ordenanza para el control y sanción de las operadoras de transporte en base a los problemas que causa un bajo nivel de servicio y el incumplimiento a las normas técnicas y jurídicas.

RECOMENDACIONES

- ✓ Las autoridades locales deben realizar operativos de control a las compañías y cooperativas de transporte público y comercial a fin que se cumpla el ordenamiento jurídico y ayude a mejorar el nivel de servicio.
- ✓ Establecer políticas locales en transporte, tránsito y seguridad vial para mejorar la prestación del servicio.
- ✓ A fin que se cumpla el procedimiento de control, fiscalización y sanciones administrativas a las operadoras de transporte público y comercial, la Unidad de Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Latacunga requiere capacitar al personal que labora en esta jefatura.
- ✓ La Unidad de Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Latacunga, sociabilice las políticas adoptadas para mejorar el servicio, tales como; obligaciones del transportista y usuarios; incentivar a la correcta utilización de la infraestructura y mobiliario; respetar el derecho del peatón, el ciclista y demás transeúntes que circulan por la vía pública.
- ✓ Implementar proyectos de señalización y semaforización acorde a la normativa nacional, en contribución a mejorar la seguridad vial del Cantón Latacunga.
- ✓ Las operadoras de transporte público y comercial en su planificación anual integren mínimo tres capacitaciones en temas relacionadas a mejorar el servicio.
- ✓ Las operadoras de transporte comercial deben cumplir con lo descrito en el reglamento para prestar el servicio que emite la Agencia Nacional de Tránsito
- ✓ Las operadoras de transporte público y comercial deben dar a conocer a sus conductores el peligro que conlleva el exceder el número de pasajeros.

BIBLIOGRAFÍA

- Abarca, F. y Álvarez, J. (2011). Identificación de patrones para la ordenación urbanística. Granda.
- Perez, E. (2009). Derecho Administrativo. Quito: CEP.
- Molinero, & Arellano, S. (2005). Transporte Publico Planeacion, Diseño, Operacion y Administracion . Mexico: Quinta del Agua Ediciones, SA de CV.
- Ortuzar, J. et al. (1991). Analisis de Niveles de Servicio en Transporte Público. Santiago de Chile: Pontificia Universida Católica de Chile.
- Hurtado Arroba, E. (2007). Politica, descentralización y autonomia en el Ecuador (1990 - 2007). Incentivos, debates y agendas pendientes. Quito.
- Asamblea Nacional. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi: Asamblea Nacional.
- Agencia Nacional de Transito. (2014). Resolucion No. 107-DE-ANT-2014. Quito: ANT.
- Arévalo Segarra, A. C. (2014). La regulación administrativa del transporte terrestre, a la luz de la Constitución. Cuenca: Universidad de Cuenca.
- Cabanellas , G. (2008). Diccionario Enciclopedico de Derecho Usual. Buenos Aires: Heliasta.
- Carrion , F. (2007). La Descentralización en el Ecuador: opciones comparadas. Quito. Asamblea Nacional. (2010). Codigo Organico de Organización Territorial, Autonomia y Descentralización. Quito: Editora Nacional.
- Cusme Gonzabay, V. G., & Aguirre Vera, A. A. (2011). La informalidad del transporte terrestre y comercial (taxis) en el cantón la libertad, conforme lo dispone la actual ley de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial” . La Libertad: Universidad Estatal Península de Santa Elena.
- Asamblea Nacional. (2008). Titulo II de la Constitucion del Ecuador. Montecristi. Gaceta Constituyente.
- Empresa Publica Municipal de Movilidad, Transito y Transporte de Cuenca. (2014). Área de Títulos Habilitantes y Autorizaciones. Cuenca: EMOV. EP
- Fuentelsaz Gallegos, C., & Icart Isern, M. T. (2006). Elaboración y presentación de un proyecto de investigación. Barcelona.

- Garcés, J. (2013). Congestion Vehicular Versus Planes de Movilidad. (Diario el Telegrafo, Entrevistador) Latacunga: Cotopaxi, Regional Centro.
- Grunauer, M. C. (2008). Manual de Derecho del Transporte Terrestre. Tucuman.
- Guzman , M. A. (2001). Descentralización autonomías y solidaridad nacional. Quito: Corporación Editora.
- Diario el Tiempo, (2011). Historia del Transporte. Quito: El Tiempo
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). Censo de Poblacion y Vivienda . Latacunga , INEC.
- Mendez, J. C. (2006). Reduccion Efectiva de la Flota Vehicular que Prestan el Servicio de Transporte de Pasajeron en Bus Urbano. Cuenca: Universidad de Azuay.
- MovildelNor, EP. (2016). Cálculo del modelo financiero que permita el ajuste tarifario del servicio transporte colectivo de pasajeros con ambito intracantonal urbano. Latacunga: MovildelNor, EP.
- Ruiz, K. (2010). Instrumentos de investigacion. Recuperado de: <http://cienciassocialeskathy.obolog.es/:3>
- Velasquez, D. (2011). Sistema de Transporte. Recuperado de: <http://velasquezdavid9004.blogspot.com/>
- Herrera Ronal , P. (2010). Evolucion de la Policia. Recuperado de: <http://evoluciondelapolicia1.blogspot.com/2010/05/la-policia-civil-nacional.html>.
- Agencia Nacional de Transito. (2008). Ley Organica de Transporte terrestre Transito y Seguridad Vial. Recuperado, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/leyorganica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transitoyseguridad-vial>.

ANEXOS

Figura. Anexo 1. Encuestas a los usuarios de transporte público.

 ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE			
Encuesta Dirigida a los usuarios del Transporte público del Cantón Latacunga.			
¿Qué tipo de transporte público es el que utiliza?	a) Transporte público Urbano c) Transporte público Interprovincial	b) Transporte Público Intra cantonal e) Transporte Público Intraprovincial	
¿Ha sido víctima de un hecho delictivo en el transporte público?	a) Si b) No		
Objetivo: Conocer el nivel de satisfacción de los usuarios del servicios de transporte público urbano en el Cantón Latacunga.			
Indicaciones: Evalúe el servicio de 1 a 5 indicando el grado de SATISFACCION siendo, 1 Excelente, 2 Bueno, 3 Regular, 4 Malo, 5 Deficiente.			
Estándar de Tiempo de Viaje:		RANGO	
1.- El servicio de transporte cumple con el tiempo de viaje que usted necesita cuando se traslada desde su origen hasta su destino.	Si No		
2.- Cuanto tiempo se detiene el bus en la parada, para el embarque y desembarque de pasajeros.		1 min Menor e Igual a 10min	2 min Menor e Igual a 20min
3.- Cuanto tiempo se demora en llegar a su destino al viajar en horas pico, Horas pico (06:30 a 08:00) <input type="checkbox"/> (12:30 a 14:00) <input type="checkbox"/>		Menor e Igual a 30min	Menor e Igual a 45min
4.- Cuanto tiempo se demora en llegar a su destino al viajar en horas valle; Horas Valle (08:30 a 12:30) <input type="checkbox"/> (14:00 a 17:00) <input type="checkbox"/>		Menor e Igual a 5min	Menor e Igual a 10min
		Menor e Igual a 20min	Menor e Igual a 30min
		Menor e Igual a 45min	Menor e Igual a 60min
Estándar de Accesibilidad de paradas:			
1.- Las paradas del transporte público brindan refugio, cuenta con una cubierta, dispone de asientos, tiene un espacio informativo y facilita el embarque y desembarque de los usuarios.	Si No		
2.- Las paradas del transporte público están adecuadamente señalizada y ubicadas de forma que se pueda acceder al servicio de transporte público.	Si No		
3.- Cuanto tiempo Camina para acceder al servicio de transporte público.		5 min	10 min
4.- El transporte público tiene cobertura hasta el lugar de origen de su viaje.	Si No	20 min	30 min
		60 min	
Estándar de espera de conexión:			
1.- Cuanto tiempo espera usted en la parada, hasta recibir el servicio de transporte público.		1 min	5 min
2.- El horario de servicio le resulta cómodo para sus necesidades de movilizarse.	Si No	10 min	25 min
3.- Existe información clara y precisa del servicio de transporte público.	Si No	45 min	
Estándar de cambio de red de tráfico:			
1.- Utiliza siempre la misma ruta de viaje.	Si No		
2.- Cuantos líneas de buses toma, hasta llegar a su destino.	Cantidad	0	1
3.- Desde que sale de su hogar en cuanto tiempo llega a su destino.		2	3
4.- Usted hace el cambio de modalidad de servicio entre; Transporte comercial (Taxi, Mixto, Carga liviana, Escolar e institucional) a transporte público y viceversa	Si No	4	5
		10 min	25 min
		45 min	60 min
		80 min	
Reglamento de Ajuste Legal:			
1.- Las unidades tienen información clara y precisa de; la capacidad máxima de usuarios sentados y parados.	Si No		
2.- En las unidades se identifican puertas de emergencia, kit de seguridad y que el ingreso de pasajeros es por puerta delantera y de salida por las puertas de atrás.	Si No		
3.- El conductor del vehículo, respeta la señalización de tránsito, detiene el vehículo únicamente en paradas autorizadas y realiza una conducción adecuada y de forma responsable.	Si No		
4.- Cuando tengo algún problema al momento de recibir el servicio lo hago conocer a las autoridades.	Si No		
5.- Al momento de viajar ha sido testigo de que el vehículo excedió su capacidad máxima de pasajeros que debe transportar.	Si No		
Servicio:			
1.- Los vehículos en las que prestan el servicio son confortables.	Si No		
2.- Los conductores brindan un servicio agradable, eficiente y seguro.	Si No		
3.- El personal de las operadoras de transporte público son amables y respetuosos.	Si No		
4.- El vehículo, se encuentra visualmente limpio y ordenado así también el conductor es limpio y aseado.	Si No		

Figura. Anexo 2. Encuesta usuarios de transporte comercial

 ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE 	
Encuesta Dirigida a los usuarios del Transporte comercial del Cantón Latacunga	
¿Qué tipo de transporte comercial es el que más utiliza?	a) Taxi Ejecutivos b) Taxi Convencional c) Transporte de carga liviana (camionetas) d) Transporte Mixto e) Transporte escolar e institucional
¿Autilizado el transporte ilegal (vehículos particulares que hacen las veces de taxis)?	a) Si b) No Porque.....
Indicaciones: Evalúe el servicio de 1 a 5 indicando el grado de SATISFACCION siendo, 1 Excelente, 2 Bueno, 3 Regular, 4 Malo, 5 Deficiente.	
Fiabilidad:	SI NO RANGO
1.- El conductor del vehículo comprende sus necesidades específicas, (viaja hacia el lugar donde usted desea que lo lleve y hacer las paradas que usted crea conveniente).	
2.- En la unidad existe información clara y precisa del servicio de transporte comercial respecto a; la modalidad de servicio, razón social de la operadora, número de disco y los stickers de autorización para prestación de servicio emitidos por la Unidad de Movilidad Latacunga.	
3.- Los conductores estacionan al costado derecho de la vía para que el usuario aborde el vehículo.	
4.- Cuando utiliza el servicio de transporte comercial estos cumple con el tiempo de viaje que usted necesita para llegar a su destino.	
Seguridad:	
1.- Los conductores del transporte comercial prestan un servicio agradable, eficiente, seguro y rápido.	
2.- Se siente seguro al viajar en la unidades de las operadoras de transporte (Taxi Ejecutivo, Taxi Convencional, Camionetas de carga liviana "cabina sencilla" y escolar e institucional)	
3.- El personal encargado de prestar el servicio "conductor" es amable.	
4.- El conductor del vehículo, respeta la señalización de tránsito, detiene el vehículo cuando usted lo pide y lo hace al costado derecho de la vía, conoce la ciudad, realiza una conducción adecuada y responsable.	
4.- Cuando tengo algún problema al momento de recibir el servicio lo hago conocer a las autoridades.	
Elementos Tangibles:	
1.- Los vehículos en las que prestan el servicio son confortables.	
2.- Si ha utilizado el transporte comercial en taxi, el conductor utiliza el taxímetro para realizar el recorrido.	
3.- El vehículo, se encuentra visualmente limpio y ordenado así también el conductor es limpio y aseado.	
4.- Las paradas de las operadoras de transporte comercial están debidamente señalizada, pintada y se visualiza un letrero con la razón social de la misma.	
5.- Existe regulación de las autoridades sobre la capacidad máxima de pasajeros que debe transportar el vehículo.	
Capacidad de respuesta:	
1.- Si usted pide un medio transporte comercial viatelefónica, en cuanto tiempo llega la unidad para ejecutar el servicio;	5 minutos <input type="checkbox"/> 10 minutos <input type="checkbox"/> 25 minutos <input type="checkbox"/> más de 45 minutos <input type="checkbox"/>
2.- Es accesible el servicio transporte comercial (taxi, carga liviana, mixta y escolar e institucional) en el Cantón.	
3.- Con qué frecuencia utiliza el transporte comercial (taxi, carga liviana, mixta y escolar e institucional);	Todos los días <input type="checkbox"/> 2 veces a la semana <input type="checkbox"/> 3 veces a la semana <input type="checkbox"/>
4.- Cuanto tiempo Camina para acceder al servicio de transporte comercial;	5 minutos <input type="checkbox"/> 10 minutos <input type="checkbox"/> 25 minutos <input type="checkbox"/> más de 45 minutos <input type="checkbox"/>
Empatía:	
1.- El comportamiento del conductor del vehículo de transporte comercial le transmite confianza.	
2.- Recibe usted atención individualizada (no lleva acompañante, no sube otro pasajero) durante la prestación del servicio.	
3.- El servicio de transporte se ajusta al horario y en los sitios que usted requiera.	

Figura. Anexo 3. Observaciones al transporte público y comercial


ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE


FICHA DE OBSERVACIÓN PARA TRANSPORTE COMERCIAL			
DATOS	Ciudad:		
	Lugar:		
	Fecha:		
	Intervalo de observación:		
	Responsables:		
OBSERVACION DIRECTA			
Actividades que realizan, al momento de la prestación de servicio.	Exceso de pasajeros	Si	No
	Estacionan las unidades en la vía pública estableciendo “paradas no autorizadas” para el embarque y desembarque de los pasajeros.	Si	No
	En la unidad está disponible y de forma visible la información sobre las características y razón social de la compañía a la que pertenece.	Si	No
Señalética Horizontal y Vertical	Existe señalética horizontal y vertical, que guíe al usuario de transporte comercial.	Si	No
	La señalética está ubicada en lugar visible para el usuario de transporte comercial.	Si	No
	La ubicación de la señalética obedece a las Normas <u>INEN</u> .	Si	No
Paradas del transporte Comercial	Existe la identificación de las modalidades de servicio de transporte comercial, razón social, señalética horizontal y vertical.	Si	No
	Existe al menos una unidad disponible en la parada.	Si	No
Unidades del transporte comercial	En la Unidad de transporte comercial figura algún tipo de publicidad.	Si	No


ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE


FICHA DE OBSERVACION PARA TRANSPORTE PUBLICO			
DATOS	Ciudad:		
	Lugar:		
	Fecha:		
	Intervalo de observación:		
	Responsables:		
OBSERVACION DIRECTA			
Actividades que realizan, al momento de la prestación de servicio.	Exceso de pasajeros	Si	No
	Estacionan las unidades en la vía pública estableciendo “paradas no autorizadas” para el embarque y desembarque de los pasajeros.	Si	No
Señalética Horizontal y Vertical	La unidad circula con las puertas cerradas hasta llegar a las paradas autorizadas, donde está permitido el embarque y desembarque de pasajeros.	Si	No
	Existe señalética horizontal y vertical, que guíe al usuario de transporte público.	Si	No
	La señalética está ubicada en lugar visible para el usuario de transporte público	Si	No
Paradas del transporte Publico	La instalación de la señalética obedece a las Normas <u>INEN</u> .	Si	No
	Entre la señalética, existe un croquis que contenga el recorrido de transporte público con sus respectivos líneas de servicio.	Si	No
Unidades del transporte público.	La parada del transporte público está equipada con un mobiliario adecuado y acogedor para el usuario?	Si	No
	La distancia entre paradas cumple con los parámetros establecidos para el transporte público.	Distancia	
Unidades del transporte público.	Tiene información clara de la ruta por donde circula.	Si	No

Figura. Anexo 4: Guía de entrevista a los dirigente de las operadoras de transporte público y comercial.

 ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE		
GUIA DE ENTREVISTA A LOS DIRIGENTE DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE.		
RESPONSABLES:		
ENTREVISTADO/A:		
FECHA:		
Luego de expresarle un cordial y atento saludo, quiero agradecerle a su persona por el tiempo que me ha prestado para poder realizar la presente entrevista. Es necesario indicar que los comentarios e información que proporcione serán muy valiosos para el proyecto de investigación denominado "Proyecto de ordenanza para el control y sanción de las compañías de transporte público y comercial <u>intracantonal</u> para mejorar la prestación del servicio en el cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi", que se va a realizar.		
1. ¿La Compañía / operadora de transporte comercial cumple con la verificación de requisitos en el proceso de selección, contratación, evaluación, y control de sus conductores?	a.- Si b.- No	a.- Una vez al mes. b.- Dos veces al año c.- Nunca
2. ¿Si la Compañía /operadora de transporte comercial que usted representa maneja una programación operacional esta es?	a.- Diaria c.- Mensual	b.- Semanal d.- Anual
3. ¿En estos últimos 6 meses se emitido títulos habilitantes a favor de la operadora de transporte comercial correspondiente a?	a.- Cambio de Socio b.- Cambio de unidad c.- Cambio de socio y unidad d.- Incremento de cupo e.- Ninguno	
4. ¿La Compañía / Operadora de transporte comercial funciona en base a un?	a.- Organigrama estructural b.- Organigrama Funcional c.- Con las dos d.- Con ninguna de las dos	
5. ¿La compañía / operadora de transporte comercial realizar el control de sus unidades, conductores y recorridos?	a.- Si b.- No	Si la respuesta es "SI" como realiza el respectivo control.
6. ¿La Unidad de Movilidad Latacunga (UML) en conjunto con la Operadora de transporte debe trabajar para mejorar el servicio del transporte comercial, según su percepción la gestión mancomunada que deben realizar es?	a.- Identificar los lugares idóneos de abordaje y descenso de usuarios de transporte comercial. b.- Satisfacer la demanda en base a la oferta existente, abarcando un radio de cobertura cantonal.	
Documentación que se solicita. ✓ Título habilitante (Permiso o contrato de operación) ✓ Matrículas y revisión técnica vehicular.		

 ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE		
GUIA DE ENTREVISTA A LOS DIRIGENTE DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE.		
RESPONSABLES:		
ENTREVISTADO/A:		
FECHA:		
Luego de expresarle un cordial y atento saludo, quiero agradecerle a su persona por el tiempo que me ha prestado para poder realizar la presente entrevista. Es necesario indicar que los comentarios e información que proporcione serán muy valiosos para el proyecto de investigación denominado "Proyecto de ordenanza para el control y sanción de las compañías de transporte público y comercial <u>intracantonal</u> para mejorar la prestación del servicio en el cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi", que se va a realizar.		
1. ¿La Compañía / operadora de transporte publico cumple con la verificación de requisitos en el proceso de selección, contratación, evaluación, y control de sus conductores?	a.- Si b.- No	a.- Una vez al mes. b.- Dos veces al año c.- Nunca
2. ¿Si la Compañía /operadora de transporte publico que usted representa maneja una programación operacional esta es?	a.- Diaria c.- Mensual	b.- Semanal d.- Anual
3. ¿En estos últimos 6 meses se emitido títulos habilitantes a favor de la operadora de transporte publico correspondiente a?	a.- Cambio de Socio b.- Cambio de unidad c.- Cambio de socio y unidad d.- Incremento de cupo e.- Ninguno	
4. ¿La Compañía / Operadora de transporte funciona en base a un?	a.- Organigrama estructural b.- Organigrama Funcional c.- Con las dos d.- Con ninguna de las dos	
5. ¿La compañía / operadora de transporte publico realizar el control de sus unidades, conductores y recorridos?	a.- Si b.- No	Si la respuesta es "SI" como realiza el respectivo control.
6. ¿La unidad de movilidad Latacunga (UML) en conjunto con la Operadora de transporte debe trabajar para mejorar el servicio del transporte, según su percepción la gestión mancomunada que deben realizar es?	a.- Socializar a los usuarios de transporte público que para acceder al servicio se debe respetar las paradas establecidas. b.- Capacitación a los conductores y ayudantes para mejorar la atención al usuario. c.- Ninguna de las dos	
Documentación que se solicita. ✓ Título habilitante (Permiso o contrato de operación) ✓ Matrículas y revisión técnica vehicular.		

Figura. Anexo. 5: Encuestas dirigidas a los usuarios de transporte público y comercial.

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

ENCUESTA: Dirigido a los conductores de las operadoras del transporte comercial.
OBJETIVO: Conocer la situación actual de la prestación de servicios por parte de los conductores.

1. ¿Cuál es su nivel de instrucción?
 a) Primaria
 b) Secundaria
 c) Superior
2. ¿En estos últimos 6 meses usted ha sido sancionado por alguna contravención de tránsito?
 a) Si
 b) No
3. Señale: Usted da cumplimiento con lo descrito en el título habilitante correspondiente a:
 a) Ambito de operación
 b) La operación de transporte comercial responde al medio y modo de transporte autorizado para dicha finalidad.
 d) Ninguno
4. ¿Conoce usted los documentos que deben portar los conductores de transporte comercial de forma obligatoria?
 a) Si
 b) No
 Indique cuales.....
5. Recibe algún tipo de capacitación para mejorar el servicio de transporte?
 a) SI
 b) NO
6. ¿Cada que tiempo recibe capacitación para mejorar el servicio?
 a) Una Vez al Mes
 b) Dos Veces al Año
 c) Nunca
7. ¿Que tipo de capacitación recibe?
 a) Servicio al Usuario
 b) Optimización del servicio
 c) Técnicas de Manejo
 d) Otros.
8. Considera que el servicio que usted presta a los usuarios es:
 a) Excelente
 b) Bueno
 c) Regular
 d) Malo
9. ¿Según su percepción los usuarios cumplen con sus obligaciones al momento de transportarse dentro de sus localidades?
 a) SI
10. En una escala del 1 al 5 siendo: Excelente, 2 bueno, 3 malo, 4 regular y 5 deficiente; cómo calificaría el desempeño de la Unidad de Movilidad Lamiunga (UML) que planifica regula y controla, el transporte en el Cañón según sus competencias? 1 2 3 4 5
11. Esta de acuerdo con la sanción administrativa a las operadoras si incumplen con los dispuesto en la ley y el reglamento de transporte terrestre tránsito y seguridad vial?
 a) SI
 b) NO
12. ¿Considera usted que es importante implementar una ordenanza para la operación, control y servicio de transporte comercial?
 a) SI
 b) NO
13. ¿Cuál es el principal problema de transporte comercial en el Cañón?
 a) Falta de estudios y proyectos para el sector del transporte comercial.
 b) Exceso de Pasajeros
 c) Inseguridad
 d) El usuario inconforme con la tarifa que paga por el servicio
14. ¿El problema principal para movilizarse en el transporte comercial dentro del Cañón es?
 a) Mal estado de vías
 b) Congestionamiento vehicular
 c) Ninguno
15. ¿Conoce usted la gestión que debe realizar la Unidad de Movilidad Lamiunga (UML). Con respecto al transporte comercial?
 a) Control Operativo
 b) Planificación del transporte terrestre.
 c) Desconoce.
16. Usted conoce el reglamento para la prestación de servicio de transporte en:
 e) Taxi
 f) Carga Liviana
 g) Transporte Publico
 h) Transporte escolar e institucional
 i) Transporte mixto
 j) Ninguna

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

ENCUESTA: Dirigido a los conductores de las operadoras del transporte público.
OBJETIVO: Conocer la situación actual de la prestación de servicios por parte de los conductores.

1. ¿Cuál es su nivel de instrucción?
 a) Primaria
 b) Secundaria
 c) Superior
2. ¿En estos últimos 6 meses usted ha sido sancionado por alguna contravención de tránsito?
 a) Si
 b) No
3. Señale: Usted da cumplimiento con lo descrito en el título habilitante correspondiente a:
 a) Ambito de operación
 c) Cumplen con la ruta y frecuencias asignadas conforme al permiso de operación.
 d) Ninguno
4. ¿Conoce usted los documentos que deben portar los conductores de forma obligatoria?
 a) Si
 b) No
 Indique cuales.....
5. Recibe algún tipo de capacitación para mejorar el servicio de transporte?
 a) SI
 b) NO
6. ¿Cada que tiempo recibe capacitación para mejorar el servicio?
 a) Una Vez al Mes
 b) Dos Veces al Año
 c) Nunca
7. ¿Que tipo de capacitación recibe?
 a) Servicio al Usuario
 b) Optimización del servicio
 c) Técnicas de Manejo
 d) Otros.
8. Considera que el servicio que usted presta a los usuarios es:
 a) Excelente
 b) Bueno
 c) Regular
 d) Malo
9. ¿Según su percepción los usuarios cumplen con sus obligaciones al momento de transportarse dentro de sus localidades?
 a) SI
10. En una escala del 1 al 5 siendo: Excelente, 2 bueno, 3 malo, 4 regular y 5 deficiente; cómo calificaría el desempeño de la Unidad de Movilidad Lamiunga (UML) que planifica regula y controla, el transporte en el Cañón según sus competencias? 1 2 3 4 5
11. Esta de acuerdo con la sanción administrativa a las operadoras de transporte público si incumplen con los dispuesto en la ley y el reglamento de transporte terrestre tránsito y seguridad vial?
 a) SI
 b) NO
12. ¿Considera usted que es importante implementar una ordenanza para la operación, control y servicio de transporte Público?
 a) SI
 b) NO
13. ¿Cuál es el problema que afecta al transporte público en el Cañón?
 a) Falta de estudios y proyectos para el sector del transporte público.
 b) Exceso de Pasajeros
 c) Inseguridad
 d) Los usuarios del transporte publico no respetan las paradas establecidas.
 e) Ninguno.
14. ¿El problema principal para movilizarse en el transporte público dentro del Cañón es?
 a) Mal estado de vías
 b) Mala planificación de las rutas de transporte público.
 c) Congestionamiento vehicular
 d) Ninguno
15. ¿Conoce usted la gestión que debe realizar la Unidad de Movilidad Lamiunga (UML). Con respecto al transporte público?
 a) Control Operativo
 b) Planificación del transporte terrestre.
 c) Desconoce.

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Figura. Anexo 6: Foto, encuesta a los conductores de transporte comercial



Figura. Anexo. 7: Foto, encuesta a los conductores de transporte comercial



Figura. Anexo. 8: Foto, entrevista a los representantes de las operadoras del público y comercial



Figura. Anexo. 9: Foto, servicio de transporte público



Figura. Anexo. 10: Foto, servicio de transporte comercial



Figura. Anexo. 11: Foto, parada de transporte comercial

