



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

**INCIDENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS  
INTERPROVINCIAL SOBRE EL INTRAPROVINCIAL, CASO DE  
ESTUDIO: TRAMO CANTÓN MONTALVO-BABAHOYO.**

**Trabajo de titulación**

**Tipo:** Proyecto de Investigación

Presentado para optar el grado académico de:

**INGENIERA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE**

**AUTORA:** ERIKA MONSERRATH BAQUERO SANTILLAN

**DIRECTOR:** ING. RUFFO NEPTALÍ VILLA UVIDIA

Riobamba-Ecuador

2021

© 2021, Baquero Santillan Erika Monserrath

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

Yo, Erika Monserrath Baquero Santillan, declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y los resultados del mismo son auténticos. Los textos en el documento que provienen de otras fuentes están debidamente citados y referenciados.

Como autor asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación; El patrimonio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Riobamba, 26 de Abril de 2021



**Erika Monserrath Baquero Santillan,**  
**C.C: 0604275628**

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

El Tribunal del trabajo de titulación certifica que: El trabajo de titulación: Tipo: Proyecto de Investigación, “**INCIDENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS INTERPROVINCIAL SOBRE EL INTRAPROVINCIAL, CASO DE ESTUDIO: TRAMO CANTÓN MONTALVO-BABAHOYO**”, realizado por la señorita: **ERIKA MONSERRATH BAQUERO SANTILLAN**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del trabajo de titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	<b>FIRMA</b>	<b>FECHA</b>
Ing. José Luis Llamuca Llamuca <b>PRESIDENTE DEL TRIBUNAL</b>	_____	2021/04/26
Ing. Ruffo Neptalí Villa Uvidia <b>DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN</b>	_____	2021/04/26
Ing. Patricio Xavier Moreno Vallejo <b>MIEMBRO DEL TRIBUNAL</b>	_____	2021/04/26

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de titulación se lo dedico:

A mis padres por su apoyo y sacrificio incondicional, por haber permanecido fieles a su compromiso de verme convertida en una profesional y por haber inculcado en mí, todos esos valores que me han traído hasta aquí.

A mi hermana por permanecer junto a mí constantemente, ayudándome en los momentos más difíciles y compartiendo aquellos más felices.

A mi pequeño perrito, Hachiko, por su amor y cariño sincero, por acompañarme en cada desvelo y por ser el causante de mi felicidad.

Y sobre todo me lo dedico a mí, por ser valiente y superar cada obstáculo en el camino sin rendirme a pesar de las circunstancias, por ello me valoro y me felicito por cumplir una meta más en mi vida.

Erika Baquero

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a mi familia quienes son parte fundamental de mi vida los que, con amor, paciencia, y perseverancia, me apoyaron incondicionalmente en mi formación académica y personal.

A la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, a todos los que conforman la Escuela de Ingeniería en Gestión de Transportes, por su colaboración en el desarrollo y perfeccionamiento del presente trabajo.

A familia y amigos, por su amistad sincera y por todos los consejos brindados durante estos años, los cuales me sirvieron de gran ayuda a lo largo de mi vida.

Gracias a todos, por creer en mí y en mi capacidad para cumplir mis sueños y metas.

Erika Baquero

## TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS.....	x
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xiii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiv
RESUMEN.....	xv
ABSTRACT.....	xvi
INTRODUCCIÓN.....	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
OBJETIVOS.....	3
Objetivo General.....	3
Objetivos Específicos.....	3
JUSTIFICACIÓN.....	4
<b>CAPÍTULO I</b>	
<b>1.    MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1    Antecedentes Investigativos.....</b>	<b>5</b>
<b>1.2    Fundamentación Teórica.....</b>	<b>7</b>
<b>1.2.1    Servicio de Transporte Intraprovincial.....</b>	<b>7</b>
1.2.1.1 <i>Servicio Intraprovincial.....</i>	7
1.2.1.2 <i>Autorización y supervisión.....</i>	7
1.2.1.3 <i>Contrato de operación.....</i>	8
1.2.1.4 <i>Prestación del servicio.....</i>	8
1.2.1.5 <i>Requisitos.....</i>	8
1.2.1.6 <i>Rutas y Frecuencias.....</i>	8
1.2.1.7 <i>Instalaciones Administrativas.....</i>	8
1.2.1.8 <i>Unidades Vehiculares.....</i>	9
1.2.1.9 <i>Obligaciones de la operadora de transporte.....</i>	9
1.2.1.10 <i>Seguro de vehículos y pasajeros.....</i>	10
<b>1.2.2    Servicio de Transporte Interprovincial.....</b>	<b>10</b>
1.2.2.1 <i>Servicio Interprovincial.....</i>	10
1.2.2.2 <i>Autorización y supervisión.....</i>	10
1.2.2.3 <i>Unidades Vehiculares.....</i>	11

1.2.2.4	<i>Prestación del servicio</i> .....	11
1.2.2.5	<i>Rutas y Frecuencias</i> .....	11
1.2.2.6	<i>Instalaciones Administrativas</i> .....	11
1.2.2.7	<i>Uso de Paraderos</i> .....	12
1.2.2.8	<i>Obligaciones de la operadora de transporte</i> .....	12
1.2.2.9	<i>Seguro de vehículos y pasajeros</i> .....	13
<b>1.2.3</b>	<b><i>Marco Conceptual</i></b> .....	<b>13</b>

## **CAPÍTULO II**

<b>2.</b>	<b>MARCO METODOLÓGICO</b> .....	<b>15</b>
<b>2.1</b>	<b>Enfoque de investigación</b> .....	<b>15</b>
<b>2.1.1</b>	<b><i>Enfoque Mixto</i></b> .....	<b>15</b>
<b>2.2</b>	<b>Nivel de investigación</b> .....	<b>15</b>
<b>2.2.1</b>	<b><i>Exploratorio</i></b> .....	<b>15</b>
<b>2.2.2</b>	<b><i>Descriptivo</i></b> .....	<b>16</b>
<b>2.2.3</b>	<b><i>Correlacional</i></b> .....	<b>16</b>
<b>2.3</b>	<b>Diseño de la investigación</b> .....	<b>17</b>
<b>2.3.1</b>	<b><i>Diseño no experimental</i></b> .....	<b>17</b>
<b>2.3.2</b>	<b><i>Transversal</i></b> .....	<b>17</b>
<b>2.4</b>	<b>Tipo de Estudio</b> .....	<b>17</b>
<b>2.4.1</b>	<b><i>Investigación Documental</i></b> .....	<b>17</b>
<b>2.4.2</b>	<b><i>Investigación de Campo</i></b> .....	<b>18</b>
<b>2.5</b>	<b>Población y cálculo de la muestra</b> .....	<b>18</b>
<b>2.5.1</b>	<b><i>Población</i></b> .....	<b>18</b>
<b>2.5.2</b>	<b><i>Muestra</i></b> .....	<b>18</b>
<b>2.6</b>	<b>Métodos, Técnicas e Instrumentos</b> .....	<b>19</b>
<b>2.6.1</b>	<b><i>Métodos de investigación</i></b> .....	<b>19</b>
<b>2.6.1.1</b>	<b><i>Inductivo</i></b> .....	<b>19</b>
<b>2.6.1.2</b>	<b><i>Deductivo</i></b> .....	<b>19</b>
<b>2.6.1.3</b>	<b><i>Analítico</i></b> .....	<b>19</b>
<b>2.6.2</b>	<b><i>Técnicas de investigación</i></b> .....	<b>19</b>
<b>2.6.2.1</b>	<b><i>Entrevista</i></b> .....	<b>19</b>
<b>2.6.2.2</b>	<b><i>La encuesta</i></b> .....	<b>20</b>
<b>2.6.2.3</b>	<b><i>Fichaje</i></b> .....	<b>21</b>
<b>2.6.3</b>	<b><i>Instrumentos de investigación</i></b> .....	<b>22</b>
<b>2.7</b>	<b>Idea a defender</b> .....	<b>22</b>

<b>2.7.1</b>	<b>General</b> .....	22
<b>2.7.2</b>	<b>Específicas</b> .....	22

### **CAPÍTULO III**

<b>3.</b>	<b>MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS</b> .....	23
<b>3.1</b>	<b>Resultados</b> .....	23
<b>3.1.1</b>	<b>Identificación de la zona de estudio</b> .....	23
<b>3.1.2</b>	<b>Análisis de la oferta del servicio</b> .....	24
3.1.2.1	<i>Oferta del Transporte Intraprovincial</i> .....	24
3.1.2.2	<i>Oferta del Transporte Interprovincial</i> .....	27
3.1.2.3	<i>Análisis cualitativo-cuantitativo del servicio de transporte Intraprovincial</i> .....	28
<b>3.1.3</b>	<b>Análisis de la demanda del servicio</b> .....	41
<b>3.1.4</b>	<b>Zona de cobertura del servicio</b> .....	45
<b>3.1.5</b>	<b>Rutas y frecuencias</b> .....	46
3.1.5.1	<i>Distribución de Frecuencias</i> .....	47
3.1.5.2	<i>Distribución de unidades COOP CITAM</i> .....	49
3.1.5.3	<i>Distribución de unidades COOP IMCA</i> .....	50
<b>3.1.6</b>	<b>Ubicación de las oficinas y venta de servicios</b> .....	51
3.1.6.1	<i>Tarifas en el tramo Montalvo-Babahoyo</i> .....	53
<b>3.1.7</b>	<b>Ubicación de los paraderos y/o terminales que podrán usar</b> .....	54
<b>3.1.8</b>	<b>Análisis de interferencias</b> .....	62
<b>3.2</b>	<b>Verificación de la idea a defender</b> .....	64
<b>3.3</b>	<b>Propuesta</b> .....	65
<b>3.3.1</b>	<b>Título</b> .....	65
<b>3.3.2</b>	<b>Contenido de la propuesta</b> .....	65
3.3.2.1	<i>Objetivos</i> .....	65
3.3.2.2	<i>Análisis de la Incidencia del Transporte Interprovincial sobre el Intraprovincial</i> .....	65
3.3.2.3	<i>Desarrollo de Estrategias</i> .....	69
	<b>CONCLUSIONES</b> .....	85
	<b>RECOMENDACIONES</b> .....	86
	<b>GLOSARIO</b> .....	87
	<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	88
	<b>ANEXOS</b> .....	90

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1-1:</b>	Cuadro de Aplicación Vida Útil Total .....	14
<b>Tabla 1-2:</b>	Muestra Poblacional .....	18
<b>Tabla 2-2:</b>	Entrevista a Gerentes de las Cooperativas de Transporte Intraprovincial .....	20
<b>Tabla 3-2:</b>	Encuesta a socios de las cooperativas de Transporte Intraprovincial .....	21
<b>Tabla 1-3:</b>	Cooperativas de Transporte Intraprovincial en el Tramo Montalvo-Babahoyo ...	25
<b>Tabla 2-3:</b>	Rutas de la Cooperativa IMCA de acuerdo al Contrato de Operación .....	25
<b>Tabla 3-3:</b>	Rutas de la Cooperativa CITAM de acuerdo al Contrato de Operación.....	26
<b>Tabla 4-3:</b>	Cooperativas de Transporte Interprovincial en el Tramo Montalvo-Babahoyo ...	27
<b>Tabla 5-3:</b>	Entrevistas a Gerentes de las Cooperativas CITAM e IMCA .....	28
<b>Tabla 6-3:</b>	Tiempo del socio en la operadora de transporte .....	31
<b>Tabla 7-3:</b>	Fuentes de ingreso de los socios .....	32
<b>Tabla 8-3:</b>	Costo de Mantenimiento de la unidad.....	33
<b>Tabla 9-3:</b>	Conocimiento sobre reglamentos de Transporte .....	34
<b>Tabla 10-3:</b>	Cumplimiento de la normativa legal .....	35
<b>Tabla 11-3:</b>	Incidencia del Transporte Interprovincial .....	36
<b>Tabla 12-3:</b>	Indicadores de incidencia del transporte Interprovincial.....	37
<b>Tabla 13-3:</b>	Competencia Desleal .....	38
<b>Tabla 14-3:</b>	Colaboración de las autoridades .....	39
<b>Tabla 15-3:</b>	Ofrecimiento de soluciones por las autoridades.....	40
<b>Tabla 16-3:</b>	Aforo de Pasajero Día 1.....	42
<b>Tabla 17-3:</b>	Aforo de Pasajeros Día 2 .....	43
<b>Tabla 18-3:</b>	Aforo de Pasajeros Día 3 .....	44
<b>Tabla 19-3:</b>	Demanda actual y demanda insatisfecha.....	45
<b>Tabla 20-3:</b>	Características de la zona de cobertura del servicio .....	45
<b>Tabla 21-3:</b>	Rutas y frecuencias en el tramo de estudio de la operadora IMCA.....	46
<b>Tabla 22-3:</b>	Rutas y frecuencias en el tramo de estudio de la operadora CITAM .....	46
<b>Tabla 23-3:</b>	Frecuencias de la Ruta Montalvo-Babahoyo y Babahoyo-Montalvo .....	47
<b>Tabla 24-3:</b>	Distribución de Unidades COOP CITAM trayecto Montalvo-Babahoyo (Día 1)	49
<b>Tabla 25-3:</b>	Distribución de Unidades COOP CITAM trayecto Montalvo-Babahoyo (Día 2)	50
<b>Tabla 26-3:</b>	Distribución de Unidades COOP CITAM trayecto Montalvo-Babahoyo (Día 3)	50
<b>Tabla 27-3:</b>	Distribución de unidades COOP IMCA trayecto Montalvo-Babahoyo .....	51
<b>Tabla 28-3:</b>	Ubicación de los puntos de venta de servicio .....	52
<b>Tabla 29-3:</b>	Cuadro Tarifario Trayecto Babahoyo-Montalvo.....	53
<b>Tabla 30-3:</b>	Cuadro Tarifario Trayecto Montalvo-Babahoyo.....	53

<b>Tabla 31-3:</b>	Resumen de Paradas Ruta Montalvo- Babahoyo .....	54
<b>Tabla 32-3:</b>	Parada No. 01 Pisagua, punto de Origen de la ruta .....	55
<b>Tabla 33-3:</b>	Parada No. 02 Almacenes Tía.....	55
<b>Tabla 34-3:</b>	Parada No. 03 Cruz Roja .....	56
<b>Tabla 35-3:</b>	Parada No. 04 Colegio 10 de Agosto .....	56
<b>Tabla 36-3:</b>	Parada No. 05 “Y” de Montalvo .....	57
<b>Tabla 37-3:</b>	Parada No. 06 San Joaquín - Rio Chico .....	58
<b>Tabla 38-3:</b>	Parada No. 07- 24 de Mayo .....	58
<b>Tabla 39-3:</b>	Parada No. 08 La Mascota.....	59
<b>Tabla 40-3:</b>	Parada No. 09 CDG - El Palmar .....	59
<b>Tabla 41-3:</b>	Parada No. 10 Entrada a la Universidad .....	60
<b>Tabla 42-3:</b>	Parada No. 11 La Replica .....	60
<b>Tabla 43-3:</b>	Parada No. 12 Terminal Terrestre Babahoyo .....	61
<b>Tabla 44-3:</b>	Análisis de interferencias.....	63
<b>Tabla 45-3:</b>	Demanda de pasajeros .....	66
<b>Tabla 46-3:</b>	Estrategias para mitigar la problemática en el sector de estudio. ....	69
<b>Tabla 47-3:</b>	Estrategias para mitigar la problemática en el sector de estudio. ....	73
<b>Tabla 48-3:</b>	Actividades para dar cumplimiento a la estrategia 1 .....	74
<b>Tabla 49-3:</b>	Plazo de ejecución de las actividades de la estrategia 1 .....	74
<b>Tabla 50-3:</b>	Actividades para dar cumplimiento a la estrategia 2 .....	79
<b>Tabla 51-3:</b>	Plazo de ejecución de las actividades de la estrategia 2 .....	80
<b>Tabla 52-3:</b>	Paradas con interferencia.....	81
<b>Tabla 53-3:</b>	Actividades para el sistema de control de abordaje de pasajeros .....	84
<b>Tabla 54-3:</b>	Actividades para el sistema de control de abordaje de pasajeros .....	84

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1-3:</b>	Tiempo del socio en la operadora de transporte.....	31
<b>Gráfico 2-3:</b>	Fuentes de ingreso de los socios.....	32
<b>Gráfico 3-3:</b>	Costo de Mantenimiento de la Unidad .....	33
<b>Gráfico 4-3:</b>	Conocimientos sobre Reglamentos de Transporte .....	34
<b>Gráfico 5-3:</b>	Cumplimiento de la Normativa Legal .....	35
<b>Gráfico 6-3:</b>	Incidencia del Transporte Interprovincial.....	36
<b>Gráfico 7-3:</b>	Indicadores de Incidencia del Transporte Interprovincial .....	37
<b>Gráfico 8-3:</b>	Competencia desleal.....	38
<b>Gráfico 9-3:</b>	Colaboración de las autoridades .....	39
<b>Gráfico 10-3:</b>	Ofrecimiento de soluciones por las autoridades.....	40

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1-3:</b>	Tramo de Vía: Montalvo-Babahoyo .....	23
<b>Figura 3-3:</b>	Trayecto de la ruta del Transporte Intraprovincial dentro del cantón Montalvo ..	24
<b>Figura 2-3:</b>	Trayecto de la ruta del Transporte Intraprovincial dentro del cantón Babahoyo ..	24
<b>Figura 4-3:</b>	Secciones Tarifarias para la Ruta Montalvo-Babahoyo .....	52
<b>Figura 5-3:</b>	Secciones Tarifarias para la Ruta Montalvo-Babahoyo .....	53
<b>Figura 6-3:</b>	Parada No. 01 Pisagua, punto de Origen de la ruta .....	55
<b>Figura 7-3:</b>	Parada No. 02 Almacenes Tía.....	55
<b>Figura 8-3:</b>	Parada No. 03 Cruz Roja .....	56
<b>Figura 9-3:</b>	Parada No. 04 Colegio 10 de Agosto .....	56
<b>Figura 10-3:</b>	Parada No. 05 “Y” de Montalvo .....	57
<b>Figura 11-3:</b>	Parada No. 06 San Joaquín - Rio Chico.....	58
<b>Figura 12-3:</b>	Parada No. 07 - 24 de Mayo .....	58
<b>Figura 13-3:</b>	Parada No. 08 La Mascota.....	59
<b>Figura 14-3:</b>	Parada No. 09 CDG - El Palmar .....	59
<b>Figura 15-3:</b>	Parada No. 10 Entrada a la Universidad .....	60
<b>Figura 16-3:</b>	Parada No. 11 La Replica .....	61
<b>Figura 17-3:</b>	Parada No.12 Terminal Terrestre Babahoyo .....	61
<b>Figura 18-3:</b>	Control de Paradas en otras provincias .....	72
<b>Figura 19-3:</b>	Ubicación parada transporte interprovincial .....	76
<b>Figura 20-3:</b>	Señalización y dimensión de parada de buses.....	77
<b>Figura 21-3:</b>	Diseño parada de transporte interprovincial.....	77
<b>Figura 22-3:</b>	Señalización y dimensión de parada de buses.....	78
<b>Figura 23-3:</b>	Modelo de sello de seguridad .....	79
<b>Figura 24-3:</b>	Modelo del boleto con el sistema TAGS .....	82
<b>Figura 25-3:</b>	Diseño del panel de control .....	83

## **ÍNDICE DE ANEXOS**

**ANEXO A:** ENTREVISTA

**ANEXO B:** ENCUESTA DIRIGIDA A LOS CONDUCTORES

**ANEXO C:** FICHA DE ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS

**ANEXO D:** TABULACIÓN DE FICHAS DE ASCENSO Y DESCENSO: COOP CITAM

**ANEXO E:** TABULACIÓN DE FICHAS DE ASCENSO Y DESCENSO: COOP IMCA

**ANEXO F:** BOLETOS O TICKETS EMITIDOS POR LAS COOPERATIVAS CITAM E IMCA

## RESUMEN

El trabajo de titulación denominado “Incidencia del Transporte Público de Pasajeros Interprovincial sobre el Intraprovincial, Caso de Estudio: Tramo Cantón Montalvo-Babahoyo” tuvo como finalidad establecer el nivel de incidencia y afectación que provoca el servicio de transporte interprovincial sobre el intraprovincial entre la ciudad de Montalvo y Babahoyo. Para plasmar la problemática existente fue necesario la aplicación de tres técnicas de investigación con sus respectivos instrumentos; se llevó a cabo una entrevista a los gerentes de las cooperativas de transporte intraprovincial que permitió obtener puntos de vista de la operación actual; la encuesta aplicada a todos los socios o conductores de las cooperativas de transporte intraprovincial permitió obtener una construcción más fiable de la realidad; y el aforo de ascenso y descenso de pasajeros permitió obtener una estimación de la demanda de pasajeros en el sector de estudio. Los resultados expusieron que las 2 operadoras intraprovinciales existentes en el sector están siendo gravemente afectadas, la Cooperativa CITAM con 27 socios e IMCA con 22 socios, ya que por el tramo en estudio circulan 14 Cooperativas Interprovinciales siendo la Cooperativa Bolívar la que mayor número de interferencias provoca y las cuales inciden directamente en la disminución de la demanda con un 4,3% menos de usuarios. Para mitigar esta problemática se propusieron algunas estrategias como programas de control en las paradas, diseño de una parada estratégica y un sistema de control de abordaje de pasajeros. De esa manera se concluyó que existe una incidencia negativa del transporte interprovincial sobre el intraprovincial, la cual se ha agravado a causa de la pandemia del Covid-19 reflejando un descenso de pasajeros y por ende un menor margen de ingresos, por lo que se aconseja a las entidades de regulación y control acoger las ideas presentadas u ofrecer alguna que mitigue la problemática existente en el sector de estudio.

**Palabras clave:** <CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS> <TRANSPORTE INTRAPROVINCIAL> <TRANSPORTE INTERPROVINCIAL> <INCIDENCIA> <MONTALVO (CANTÓN)>



Firmado electrónicamente por:  
**HOLGER GERMAN  
RAMOS UVIDIA**

1187-DBRA-UPT-2021

2021-05-28

## **ABSTRACT**

The thesis called "Incidence of interprovincial public transportation system of passengers over the intraprovincial transportation system, Case Study: Canton Montalvo-Babahoyo route" retended to establish the level of incidence and impact caused by the transportation service from the route previously mentioned. In order to conduct this study, an interview was applied to the managers of the intraprovincial transportation system which allowed to obtain their opinions about its current operations; a survey applied to all the members or drivers of intraprovincial transportation associations about passengers loading and unloading capacity which allowed to obtain an estimate about the demand of passengers under the area of study.

The results showed that the 2 existing intraprovincial operators in the area have been seriously affected, i.e the company CITAM with 27 members and the company IMCA with 22 members, due to other 14 interprovincial companies circulate along the area, like the Bolívar Company with the highest number of frequencies which directly causes a reduction in demand with 4.3% users. To mitigate this problem, some strategies were proposed such as bus stop control programs, the design of a strategic bus stop and a passenger boarding control system. In this way, it is concluded that there exists a negative incidence of the interprovincial transportation system over the intraprovincial transportation system which has worsened due to the Covid-19 pandemic, flecting a reduction of users and a lower income margin, in such a way that, regulatory and control entities are recommended to consider the ideas presented in this study or offer an alternative to mitigate the existing problems in the area.

**Keywords:** <ECONOMIC AND ADMINISTRATIVE SCIENCES> <INTRAPROVINCIAL TRANSPORTATION> <INTERPROVINCIAL TRANSPORTATION> <CONTROL SYSTEM> <MONTALVO (CANTON)>

**LUIS  
FERNANDO  
BARRIGA  
FRAY**

Firmado  
digitalmente por  
LUIS FERNANDO  
BARRIGA FRAY  
Fecha: 2021.06.02  
12:48:00 -05'00'

## **INTRODUCCIÓN**

El transporte público de pasajeros es una de las actividades fundamentales para el desarrollo de la sociedad, y por ende presenta una serie de dificultades que impiden la eficiencia en su operación, es por ello que el presente trabajo de titulación con el tema “INCIDENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS INTERPROVINCIAL SOBRE EL INTRAPROVINCIAL. CASO DE ESTUDIO: TRAMO CANTÓN MONTALVO-BABAHOYO” se realiza con el propósito analizar la operación del transporte público de pasajeros en los ámbitos intra e interprovincial y determinar cómo incide el uno sobre el otro.

El proyecto se desarrolla en tres capítulos principales, en el Capítulo I se detalla toda la información preliminar necesaria para el desarrollo de la investigación, antecedentes investigativos como artículos científicos o publicaciones afines al tema de estudio, y la fundamentación teórica a través de conceptos o teorías que permitan describir el sistema de transporte público de pasajeros intra e interprovincial, las mismos que ayudaron a la sustentación del presente trabajo de titulación.

El Capítulo II hace referencia a la metodología necesaria para la elaboración del proyecto, se habla de los aspectos relevantes de las variables de estudio, se desarrolla el enfoque, nivel y tipos de investigación, así también los métodos, técnicas e instrumentos como encuestas, entrevistas y fichas de ascenso/descenso de pasajeros necesarios para la recolección de información y a su vez también se detalla la idea a defender de forma general y específica.

Finalmente, en el capítulo III se refleja los resultados de la investigación con la tabulación, procesamiento y análisis de los datos obtenidos, se presenta el resultado final de la investigación, donde se analiza y determina la incidencia del transporte público de pasajeros interprovincial sobre el interprovincial y que factores son los más problemáticos en el sector de estudio. Así también la base general de las estrategias que pueden ayudar a mitigar la problemática, conclusiones y recomendaciones del trabajo de investigación.

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El transporte público de pasajeros es una de las actividades más importantes para el desarrollo de la humanidad, ya que asegura la movilización de personas, bienes, semovientes, entre otros, garantizando el derecho de movilidad segura y económica. Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el artículo 65, en Ecuador existen varios ámbitos de operación del transporte público: Intracantonal, Interprovincial, Intrarregional, Intraprovincial e Internacional. El presente proyecto toma en cuenta dos de estos ámbitos importantes el intraprovincial y el interprovincial debido a que existen varios problemas que inciden negativamente en la operación del ámbito intraprovincial.

El cantón Montalvo en la provincia de los Ríos cuenta con carreteras que son bastante transitadas por cooperativas de transporte interprovinciales de pasajeros, lo cual afecta exponencialmente a las cooperativas intraprovinciales, puesto que estas no cumplen con lo estipulado en su contrato de operación que es la prestación del servicio de terminal a terminal, la totalidad de unidades cuyas rutas pasan por el sector de Montalvo- Babahoyo, realizan escalas indebidas en varios puntos de la ciudad quebrantando las disposiciones legales, prestando así un servicio de dos ámbitos: el interprovincial y el intraprovincial, lo cual genera caos y malestar a las cooperativas de transporte intraprovinciales.

Uno de los principales problemas de estas escalas indebidas es la reducción de pasajeros para el mercado del transporte intraprovincial a causa de que el transporte interprovincial incumple la tarifa de cobro provocando que los pasajeros opten por el uso del mismo al percibir un costo menor del pasaje, esto afecta directamente a los socios de las cooperativas intraprovinciales al disminuir su nivel de ingresos.

El uso de infraestructura es otra causal de conflicto ya que el espacio en varias de las paradas destinadas al transporte intraprovincial es usado por largos periodos de tiempo por el transporte interprovincial, causando desfases en sus frecuencias y muchas de las veces obligándolos a omitir estas paradas, todo esto debido al escaso control y regulación de las autoridades competentes y a la competencia desleal por parte del transporte interprovincial.

## **FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

¿De qué manera incide la prestación del servicio de transporte público de pasajeros interprovincial sobre el intraprovincial en el tramo comprendido entre los cantones Montalvo-Babahoyo?

## **SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA**

**Acción:** Gestión de Transporte

**Objeto:** Transporte Público de pasajeros Intraprovincial e Interprovincial

**Espacio:** Tramo Cantón Montalvo-Babahoyo

**Propósito:** Determinar la incidencia del transporte interprovincial sobre el intraprovincial

**Línea de investigación:** Gestión del transporte terrestre por carreteras: Transporte público de pasajeros.

## **OBJETIVOS**

### **Objetivo General**

Realizar un análisis de la prestación del servicio de transporte interprovincial, mediante el uso de herramientas de investigación que permitan determinar su incidencia sobre el transporte intraprovincial, Sector de estudio Montalvo-Babahoyo.

### **Objetivos Específicos**

Diagnosticar la situación actual de la prestación del servicio de transporte intra e interprovincial en el sector Montalvo-Babahoyo

Determinar en qué forma incide la prestación del servicio de transporte interprovincial sobre el intraprovincial en el sector Montalvo-Babahoyo.

Realizar una propuesta que permita mitigar el impacto del transporte interprovincial sobre el intraprovincial en el sector Montalvo-Babahoyo.

## **JUSTIFICACIÓN**

Desde el inicio de los tiempos la necesidad de movilizarse ha sido esencial para el desarrollo de la humanidad, es por ello que el transporte público es una de las actividades que más importancia tienen para el progreso de un país. En Ecuador según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial existen varios ámbitos de prestación del servicio de transporte, para el desarrollo de esta investigación se va a tomar en cuenta dos de estos ámbitos el intraprovincial que es aquel que opera dentro de los límites provinciales cuyos contratos de operación serán atribución por Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales o la Agencia nacional de tránsito, y el ámbito interprovincial que es aquel que opera bajo cualquier tipo dentro de los límites del territorio nacional y cuyos contratos de operación son atribución de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre.

La presente investigación pretende realizar un análisis de la prestación del servicio de transporte interprovincial e intraprovincial, con la finalidad de conocer la incidencia que estos tienen el uno sobre el otro, identificando los factores que generan conflicto, así como los problemas recurrentes que presentan en la actualidad al verse afectados por el incumplimiento de la normativa legal del transporte interprovincial. Además, la contribución de este trabajo de titulación es presentar una propuesta que ayude a mitigar los efectos negativos producidos por este incumplimiento.

Los Beneficiarios directos de esta investigación son las cooperativas de transporte intraprovincial del sector Montalvo-Babahoyo, principalmente la cooperativa de transporte de pasajeros intraprovincial "CITAM", a la que servirá como un aporte a las autoridades competentes con la finalidad de tomar decisiones eficaces para mejorar la prestación del servicio. Realizar este trabajo de investigación es factible, debido a que se cuenta con varias fuentes de información, tanto virtual como física, además del apoyo directo de la cooperativa de transporte "CITAM" como guía para desarrollar el trabajo investigativo proporcionando los recursos necesarios y otorgando los permisos correspondientes por parte de sus autoridades. El presente trabajo se realizará en la provincia de Los ríos, específicamente en la ruta que corresponde desde el cantón Montalvo hasta el cantón Babahoyo.

## CAPÍTULO I

### 1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

#### 1.1 Antecedentes Investigativos

El sistema de transporte público para cualquier ciudad corresponde un servicio tan necesario como un servicio básico, esta idea del transporte público o colectivo nace en 1962 con el pensador francés Blaise Pascal, ya que para facilitar la vida de los ciudadanos Pascal desarrolló un sistema de transporte urbano de carruajes con itinerarios, tarifas y horarios regulares, aunque por problemas de movilidad tuvo que cerrar el sistema de transporte colectivo, reabriéndose años más tarde en Europa y América. (Lopes, 2018)

Hoy en día el sistema de transporte público de pasajeros es una actividad fundamental para el desarrollo de la economía y comercio en todo el mundo y gracias al avance de la tecnología se puede contar con unidades de transporte mucho más eficientes y veloces que acortan los tiempos de viaje y ofrecen al usuario la comodidad de un viaje seguro.

En base a lo expuesto es necesario hacer uso de un conjunto de fuentes bibliográficas que permitirán desarrollar el tema de investigación, sustentado en la problemática existente entre el transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial, en el tramo Montalvo-Babahoyo de la provincia de Los Ríos. Es así que a nivel mundial, latinoamericano y nacional se han desarrollado varias investigaciones referentes con el transporte público de pasajeros que servirán de guía para la investigación, y las cuales exponemos a continuación:

En Lérida (España), en la Universidad de Lleida, se llevó a cabo, un proyecto de investigación denominado: “El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública”. La presente investigación, nos enfoca al fracaso del sistema de transporte público urbano, por diversas situaciones, entre las mismas tenemos, las interferencias entre unidades, planificación deficiente en rutas y frecuencias, incremento en los tiempos de viaje, para lo mismo se propone medidas para resolver los problemas anteriormente mencionados, entre ellas, realizar un dimensionamiento correcto de flota vehicular, una planificación eficaz de rutas y frecuencias, evitando las interferencias e interrupciones entre las mismas, de esta forma proporcionar a la población de Santiago de Chile de un sistema de transporte público de calidad, y que cubra la necesidad de la urbe. La asimilación de dichas propuestas, nos permite visualizar desde un enfoque técnico, variables a tomar en cuenta para corregir el problema expuesto en el presente proyecto de investigación. (Torres, 2017)

En Medellín (Colombia), en la Universidad Nacional de Colombia, realizó el artículo científico, “Metodología para estudio de demanda de transporte público de pasajeros en zonas rurales”, el mismo se basa en el Plan de Ordenamiento Territorial y estudios de movilidad realizados anteriormente, en los que se determina, el estado actual del sistema, dentro de las cuales se logra evidenciar las interferencias entre unidades de transporte público de pasajeros, con otros sistemas de transporte como, el vehículo privado, taxis y otras modalidades de transporte público de pasajeros, adicionalmente se obtuvo indicadores de calidad de servicio, análisis de las rutas y frecuencias, y el sistema tarifario del servicio. Existieron resultados relevantes del estudio donde determinaron que existe un déficit en la oferta del servicio de transporte del, siendo aproximadamente el 15% del total de la demanda, teniendo como consecuencia la interferencia de otras modalidades de servicio de transporte público, para satisfacer la demanda insatisfecha del servicio, por lo tanto el estudio da como resultado el reordenamiento de rutas y frecuencias, con la inclusión del 15% de oferta necesaria, con el fin de satisfacer a las personas que acceden a los distintos sistemas de transporte. (Posada & Gonzáles, 2010)

En Tulcán (Ecuador), en la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, ejecutó el trabajo de investigación” Análisis del Servicio de Transporte Público Interprovincial de Pasajeros En La Ruta Tulcán – Quito – Tulcán durante el año 2016”, el mismo que nació en base a los criterios de diversos usuarios, respecto a la calidad de servicio que prestan las unidades de transporte Interprovincial de pasajeros, que constituyen la Unión de cooperativas de transporte de pasajeros de Carchi, el problema radica en diversas causas, entre ellas tenemos, a las paradas informales, aumentos en los tiempos de viaje, así como las interferencias con las distintas modalidades de transporte público de pasajeros, para el estudio se segmentó en tres ejes: pasajeros, conductores y administrativos de las cooperativas que forman parte la unión anteriormente mencionada, de esta manera mediante un enfoque cualitativo, de los resultados, plantear alternativas que prevean solucionar los problemas antedichos, entre las que tenemos, una redistribución de frecuencias, el uso del pergamino en el terminal de origen, así como la revisión del mismo en el terminal de destino, entre otras, mediante los mismos se prevé aumentar la calidad de servicio del tramo analizado. (Enríquez et al., 2017)

## **1.2 Fundamentación Teórica**

Para el desarrollo de la presente investigación es fundamental conocer algunos conceptos básicos y técnicos relacionados con el servicio de transporte de pasajeros intra e interprovincial, las siguientes definiciones, parámetros y tipologías son tomadas principalmente de reglamentos y leyes referente al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, así como de las resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito la cual es la reguladora del transporte terrestre en el Ecuador.

### **1.2.1 Servicio de Transporte Intraprovincial**

“Se presta dentro de los límites provinciales entre cantones. Sera responsable de este registró la Unidad Administrativa Regional o Provincial, o GADs Regionales que hubieren asumido la competencia en el lugar donde se preste el servicio”. (Asamblea Nacional Constituyente, 2012)

#### *1.2.1.1 Servicio Intraprovincial*

Se reconoce dentro de la red vial nacional al servicio intraprovincial de pasajeros que se presta dentro de los límites provinciales, pudiendo o no hacerlos entre parroquias rurales, conforme las rutas y frecuencias debidamente autorizadas por la autoridad competente.

Este servicio está destinado al traslado colectivo de personas y bienes dentro de la provincia en rutas definidas por un origen k destino y puntos intermedios, sujetos a una tarifa fijada, y se presta dentro de los límites provinciales entre cantones, Sera responsable de este registro la Agencia Nacional de Regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, p.5)

#### *1.2.1.2 Autorización y supervisión*

La Agencia Nacional de Tránsito, autorizará y supervisará la prestación de este servicio de Transporte Intraprovincial, debiendo el mismo sujetarse a las normas y disposiciones del reglamento de transporte intraprovincial y más resoluciones que al respecto dictare la Agencia Nacional de Tránsito. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, p.6).

#### 1.2.1.3 *Contrato de operación*

Es el título habilitante mediante el cual se 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 en los ámbitos y vehículos debidamente autorizados.

El Contrato de Operación de esta modalidad será otorgado exclusivamente por la Agencia Nacional de Tránsito y no podrá ser modificado su contenido en todo o en parte por la Operadora u otro organismo o institución. El formato del contrato de operación será aprobado y otorgado por el directorio de la Agencia Nacional de Tránsito. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, p.6)

#### 1.2.1.4 *Prestación del servicio*

El Servicio de Transporte Intraprovincial de Pasajeros, se prestará permanentemente, tanto en los días ordinarios, fines de semana, como en los feriados, entre las ciudades de origen y destino, con paradas intermedias, en los turnos y frecuencias previamente autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito partiendo desde los Terminales Terrestres, incluyéndose la venta de boletos. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, p.10).

#### 1.2.1.5 *Requisitos*

Las unidades que presten el Servicio de Transporte Intraprovincial de Pasajeros, deberán cumplir con las especificaciones y requisitos detallados en el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 043-2010. Las unidades que presten el Servicio Intraprovincial de Transporte de Pasajeros, deberán estar pintadas exteriormente con los colores característicos de la Operadora y llevar los distintivos determinados por la ANT. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, p.10).

#### 1.2.1.6 *Rutas y Frecuencias*

Las organizaciones legalmente autorizadas para este tipo de servicio, operaran dentro de las rutas y frecuencias establecidas en los correspondientes Títulos Habilitantes. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, p.10).

#### 1.2.1.7 *Instalaciones Administrativas*

La operadora de transporte está obligada a contar con instalaciones propias o de terceros, debidamente condicionadas, para el manejo administrativo de la empresa, cuya dirección

constituirá su domicilio legal, en el que se realizarán las inspecciones y verificaciones que la autoridad competente considere necesarias. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, p.11).

#### 1.2.1.8 *Unidades Vehiculares*

Las unidades que presten servicio de transporte intraprovincial de pasajeros deberán encontrarse dentro del periodo de vida útil y cumplir los requisitos técnicos detallados en las Normas Técnicas vigentes para bus de Pasajeros Intraprovincial; para el efecto, se sujetarán al proceso de homologación vehicular dispuesto por la Agencia Nacional de Tránsito. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, p.11).

#### 1.2.1.9 *Obligaciones de la operadora de transporte*

Según (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, pp.13-14) nos menciona que, las operadoras están sujetas al reglamento de transporte Intraprovincial y a las condiciones y términos fijados en el contrato de operación vigente, estos obligan a las operadoras a:

- Prestar el servicio de transporte debidamente autorizado conforme las rutas y frecuencias constantes en su Contrato de Operación.
- Prestar el servicio de transporte con vehículos habilitados, lo que se acreditará con la habilitación vehicular respectiva, que deberá ser portada en el vehículo durante el viaje.
- Prestar el servicio de Transporte con vehículos que hayan aprobado la Revisión Técnica Vehicular, lo que se acreditará con el Certificado y/o calcomanía de Revisión Técnica.
- Realizar el mantenimiento preventivo de su flota vehicular, en forma directa o a través de terceros, debiendo llevar, en las oficinas de la empresa, la ficha técnica de mantenimiento por cada vehículo, la que estará a disposición de la autoridad competente hasta por dos años después de la fecha del mantenimiento.
- No hacer uso, para el servicio de transporte público de pasajeros intraprovincial, de vehículos siniestrados que no hayan aprobado la Revisión Técnica Vehicular que acredite su chasis o estructura no han sufrido daños que pongan en riesgo la seguridad de los pasajeros.
- Disponer que en los vehículos de su flota se porten elementos de emergencia, tales como extintor de fuego de capacidad no menor a 10 kilogramos y neumáticos de repuesto en óptimo estado de funcionamiento, así como botiquín de primeros auxilios.
- No permitir que transporten personas en número que exceda de lo permitido en la autorización.
- Permitir el inicio del viaje solo cuando:

- Los neumáticos de los ejes direccionales del vehículo habilitado no sean reencauchados o cuando la profundidad del dibujo de la superficie de rodadura de alguno de estos sea menor a 1.6 milímetros en cualquiera de los ejes.
- El vehículo cuente con el número de luces exigido por las normas pertinentes y estas funcionen correctamente.
- El parabrisas frontal, lateral o posterior del vehículo no se encuentra trizado y/o rajado, de tal manera que permita la visibilidad del conductor.

#### 1.2.1.10 *Seguro de vehículos y pasajeros*

Los vehículos que presten Servicio de Pasajeros, contará obligatoriamente con un seguro de Responsabilidad Civil contra terceros, con el objeto de cubrir los riesgos de posibles accidentes de tránsito. En igual forma, contarán con un seguro obligatorio de accidentes de tránsito para los usuarios de este tipo de servicio, a fin de cubrir riesgos por incapacidad o muerte, en montos que responda a las actuales exigencias económicas. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).

### **1.2.2 *Servicio de Transporte Interprovincial***

#### 1.2.2.1 *Servicio Interprovincial*

“Se presta dentro de los límites del territorio nacional, entre provincias de diferentes regiones, o entre provincias de una región y la provincia del resto del país o viceversa, o entre provincias que no se encuentren dentro de una región. Será responsable de este registro, únicamente, la ANT”. (Asamblea Nacional Constituyente, 2012, p.15).

El servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial está destinado al traslado colectivo de personas entre provincias dentro del territorio nacional, en rutas definida por un origen, un destino y puntos intermedios, sujetos a una tarifa fijada por la Agencia Nacional de Tránsito, bajo las condiciones dispuestas en la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento aplicativo y demás disposiciones emanadas en materia de transporte terrestre. (Agencia Nacional de Tránsito, 2013, p.6)

#### 1.2.2.2 *Autorización y supervisión*

La Agencia Nacional de Tránsito, autorizará y supervisará la prestación de este servicio de Transporte Interprovincial de transporte terrestre, a través del respectivo contrato de operación, debiendo el mismo sujetarse a las normas y disposiciones del reglamento de transporte interprovincial y más resoluciones que al respecto dictare la Agencia Nacional de Tránsito. (Agencia Nacional de Tránsito, 2013, p.6).

### 1.2.2.3 *Unidades Vehiculares*

Las unidades que presten servicio de transporte interprovincial de pasajeros deberán encontrarse dentro del periodo de vida útil y cumplir los requisitos técnicos detallados en las Normas Técnicas vigentes para buses de Pasajeros Interprovincial; para el efecto, se sujetaran al proceso de homologación vehicular dispuesto por la Agencia Nacional de Tránsito. (Agencia Nacional de Tránsito, 2013, p.9)

### 1.2.2.4 *Prestación del servicio*

El Servicio de Transporte Interprovincial de pasajeros, se prestará permanentemente tanto en los días ordinarios, como en los feriados, entre las ciudades de origen de una provincia a otra provincia de destino, con paradas intermedias, en las rutas, intervalos y frecuencias previamente autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito partiendo desde y hasta los Terminales Terrestres o puntos autorizados para ascenso/descenso de pasajeros en caso de no existir terminales terrestres, servicio que incluirá además la venta de boletos de viaje o tickets.

En el caso de no existir terminales terrestres en las jurisdicciones de origen y destino, estos deberán prestar su servicio en los puntos debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito. (Agencia Nacional de Tránsito, 2013, p.10)

### 1.2.2.5 *Rutas y Frecuencias*

Las operadoras legalmente autorizadas para prestar el servicio de transporte terrestre interprovincial operarán dentro de las rutas, intervalos y frecuencias establecidas en el correspondiente Contrato de Operación; y, en las que posteriormente las autorice la Agencia Nacional de Tránsito, las cuales deberán ser incorporadas al contrato de operación vigente. (Agencia Nacional de Tránsito, 2013, p.10)

### 1.2.2.6 *Instalaciones Administrativas*

Las operadoras de transporte interprovincial están obligadas a contar con instalaciones propias o arrendadas, debidamente condicionadas, para el manejo administrativo de la empresa, cuya dirección constituirá su domicilio legal, en el que se realizaran las inspecciones y verificaciones que la Agencia Nacional de Tránsito considere necesarias.

En las ciudades donde existan terminales terrestres, podrá la operadora, a través de un contrato de arrendamiento, señalar como su domicilio las instalaciones administrativas que allí se encontraren, las mismas que podrán contener servicio de encomiendas, para cuyo efecto deberán contar con la autorización de la Agencia Nacional de Tránsito y el respectivo registro Postal, con los costos y precios fijados por la autoridad competente, los cuales deberán exhibirse en lugares visibles. (Agencia Nacional de Tránsito, 2013, p.11)

#### 1.2.2.7 *Uso de Paraderos*

Las Operadoras de transporte están obligadas a utilizar aquellos paraderos dispuestos por la autoridad para brindar el servicio de transporte interprovincial, no pudiendo detenerse a recoger pasajeros fuera de los puntos autorizados en su Contrato de Operación. (Agencia Nacional de Tránsito, 2013, p.12).

#### 1.2.2.8 *Obligaciones de la operadora de transporte*

Según Agencia Nacional de Tránsito, 2013, pp.15-16) nos indica que, la operadora de transporte interprovincial debe prestar sus servicios en base a reglamentos y condiciones suscritas en el contrato de operación y se encuentra obligada a:

- Prestar exclusivamente el servicio de transporte autorizado, en el ámbito y condiciones establecidas en el título habitante; esto es, transporte interprovincial público de pasajeros.
- Prestar el servicio de transporte por rutas y frecuencias autorizadas.
- Prestar el servicio de transporte con vehículos habilitados, lo que se acreditará con el respectivo contrato de operación y los alcances respectivos de ser el caso.
- Portar el sticker de la Revisión Técnica Vehicular que lo habilita para prestar el servicio.
- Para el embarque y desembarque de pasajeros utilizar únicamente los terminales terrestres, estaciones de ruta o paraderos según corresponda, autorizados por la ANT.
- Disponer que en los vehículos de su flota se porten elementos de emergencia, tales como extintor de fuego de capacidad no menor a 6 kilogramos y neumáticos de repuesto en óptimo estado de funcionamiento, así como botiquín de primeros auxilios que contenga vendas, algodón, gasa esparadrappo y alcohol.
- Permitir el inicio del viaje solo cuando:
  - Los neumáticos de los ejes direccionales del vehículo habilitado no sean reencauchados
  - Cuando la profundidad de rodadura de los neumáticos sea mayor a 1.6 milímetros en cualquiera de los ejes.

- El vehículo cuente con el número de luces exigido por las normas pertinentes y estas funcionen correctamente.
- El parabrisas del vehículo no se encuentra trizado y/o rajado, de tal manera que impida la visibilidad del conductor. En caso de presentarse un trizado y/o rajado en el parabrisas, del lado que no corresponda al conductor, el mismo deberá ser subsanado en un plazo máximo de 15 días de ocurrido el hecho. De comprobarse el incumplimiento a lo antedicho, la Operadora será responsable de las sanciones administrativas que esta le correspondiere por no acatar las disposiciones de la ANT.

#### 1.2.2.9 *Seguro de vehículos y pasajeros*

Las unidades que presten el servicio interprovincial de pasajeros, contarán obligatoriamente con los siguientes seguros:

- Seguro de responsabilidad Civil contra terceros, con el objeto de cubrir los riesgos de posibles accidentes de tránsito, cuyo monto será fijado por la máxima autoridad de la Agencia Nacional de Tránsito.
- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para los usuarios de este tipo de servicios, a fin de cubrir riesgos por incapacidad o muerte. En montos que responda a las actuales exigencias económicas. (Agencia Nacional de Tránsito, 2013, p.22).

#### 1.2.3 *Marco Conceptual*

**Área de cobertura:** “Área de influencia autorizada para que la operadora preste su servicio de transporte público interprovincial” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, p.3).

**Derecho de vía:** “Preferencia otorgada a cierto tipo de vehículos sobre otros y sobre peatones” (Agencia Nacional de Tránsito, 2013).

**Horario de servicio:** “Periodo de tiempo en el que la operadora está autorizada para prestar el servicio de transporte” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).

**Intervalo:** “Diferencia de tiempo existente entre las frecuencias de paso de dos unidades de transporte en un mismo punto” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).

**Paradero:** “Sitio autorizado para ascenso y descenso pasajeros” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).

**Pasajero:** “Usuario de un medio de transporte utilizado para su movilización de un lugar a otro, a excepción del conductor” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).

**Sistema Tarifario:** “Sistema destinado a gestionar los ingresos del servicio de transporte mediante el pago de tarifas” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).

**Ruta:** “Trayecto designado por un origen, puntos intermedios y destino sobre la que se desplazan las unidades de transporte” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).

**Operadora de transporte:** “Persona jurídica legalmente habilitada para la prestación del servicio de transporte de pasajeros y/o mercancías, debe contar con un contrato de operación” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).

**Terminal Terrestre:** “Instalaciones adecuadas para el embarque y desembarque de pasajeros, sirviendo como puntos de origen o destino de las operadoras de transporte” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).

**Contrato de operación:** “Título Habilitantes otorgado a las operadoras de transporte, que los faculta a prestar el servicio público de transporte” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016).

**Vida Útil de los vehículos:** “Corresponde al tiempo en que una unidad de transporte puede operar” (Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2010).

**Tabla 1-1:** Cuadro de Aplicación Vida Útil Total

MODALIDAD DE TRANSPORTE	TIPO DE VEHICULO	Constitución Jurídica y Permiso de Operación	Incrementos y Cambios	Vida útil total
		AÑOS	AÑOS	AÑOS
Taxis	Automóvil	0	6	15
Taxis Ejecutivos	Automóvil	0	0	10
Carga Liviana	Camioneta	5	10	15
Carga Mixta	Camioneta doble cabina	5	10	15
Carga Pesada	Camión	32	32	32
	Tracto camión	32	32	32
Escolar	Bus o Minibús	4	12	20
	Furgoneta	4	10	15
Intraprovincial	Bus o Minibús	5	15	20
Interprovincial	Bus	5	15	20

Fuente: Resolución No. 139-DIR-2010-CNNTTTSV

## CAPÍTULO II

### 2. MARCO METODOLÓGICO

#### 2.1 Enfoque de investigación

##### 2.1.1 *Enfoque Mixto*

El enfoque de investigación mixto representa un modelo de integración de los enfoques cualitativo y cuantitativo contemplando todas las ventajas de cada uno de ellos. El enfoque cuantitativo utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente, confiando en la medición numérica, el conteo y el uso de la estadística para establecer con exactitud patrones en una población. El enfoque cualitativo se utiliza para descubrir y refinar preguntas de investigación, pero no necesariamente para probar hipótesis, con frecuencia se basa en métodos de recolección de datos sin medición numérica, sin conteo. Utiliza las descripciones y las observaciones, reconstruyendo la realidad tal y como la observan los actores de un sistema social. (Gomez, 2006)

El enfoque de la presente investigación fue mixto debido a que cuantitativamente se tomó datos numéricos para determinar el número de viajes, unidades, pasajeros, rutas y frecuencias que son utilizadas al momento de la prestación del servicio de transporte tanto interprovincial como intraprovincial, obteniendo así datos numéricos importantes para el desarrollo de la investigación, y cualitativamente debido a que gracias a las encuestas y entrevistas se tomó en cuenta el punto de vista de personas vinculadas al uso de este servicio como pasajeros, socios de cooperativas, conductores entre otros, para construir una realidad desde el punto de vista de cada uno de ellos.

#### 2.2 Nivel de investigación

##### 2.2.1 *Exploratorio*

Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o propósito poco estudiado, del cual se tiene muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura revela que solo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si se desea indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas. Estos sirven para familiarizar al investigador con fenómenos relativamente desconocidos, obtener información sobre llevar a cabo la investigación, indagar en nuevos problemas, establecer prioridades para investigaciones futuras o sugerir afirmaciones y postulados. (Hernández et al., 2014)

El enfoque exploratorio fue tomado en cuenta en la investigación debido a que el tema ha sido muy poco tratado y no existen datos históricos en el sector de estudio que determine las causas y efectos de los problemas que se abordaron en esta investigación por ello fue necesario examinar de manera compleja el sector de estudio para obtener una mayor precisión en la toma de datos y en la muestra de resultados.

### **2.2.2 Descriptivo**

Con el estudio descriptivo se busca especificar las propiedades, características, y perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, pretende medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o variables a las que se refieren. Sirven fundamentalmente para descubrir y mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación. (Hernández et al., 2014)

La presente investigación describió específicamente los fenómenos vinculados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, en este caso el ámbito interprovincial y el intraprovincial, determinando las características de cada uno de estos, su modo de operación y los problemas que genera el uno con el otro.

### **2.2.3 Correlacional**

Estos tipos de estudio tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que existe entre dos o más conceptos, categorías o variables en una muestra o contexto particular. Para evaluar el grado de asociación entre dos o más variables en los estudios correlacionales primero se mide cada una de estas y después se cuantifican, analizan y establecen las vinculaciones. La utilidad principal de este estudio es saber cómo se puede comportar un concepto o variables al conocer el comportamiento de otras variables vinculadas. (Hernández et al., 2014)

Fue importante determinar la correlación que existe entre los dos ámbitos de transporte de estudio, las características de cada uno de ellos y la manera en la que realizan la prestación del servicio, todo esto para poder determinar los errores de cada uno de estos y verificar la afectación e incidencia que tiene el uno sobre el otro.

## **2.3 Diseño de la investigación**

### **2.3.1 *Diseño no experimental***

Es la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Lo que hace es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. En un experimento se construye una realidad, se desarrolla en un ambiente artificial. En cambio, en un estudio no experimental no se construye ninguna situación, si no que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente por el investigador. (Gomez, 2006)

La investigación tuvo un diseño no experimental ya que no se cambió ni se modificó de ninguna manera el sector de estudio, simplemente se observó las operaciones y actividades que existen en él, para determinar de esa manera la incidencia que tiene el transporte interprovincial sobre el intraprovincial.

### **2.3.2 *Transversal***

La consulta transversal está diseñada para recopilar datos en un solo momento en un tiempo dedicado. Su propósito es explicar los cambios y verificar los cambios dentro de un tiempo determinado, pueden comprender varias colecciones o subgrupos de individuos, objetos o indicadores; y situaciones o eventos en diferentes sociedades. (Gomez, 2006)

En la investigación se llevó a cabo un diseño transversal debido que se tomó en cuenta los datos obtenidos en un solo momento de la observación, es decir sin datos históricos ni largos periodos de tiempo que permitan describir la evolución de un fenómeno, al contrario, se pretendía observar la situación actual en la que se encuentra el sector de estudio para el desarrollo de la investigación.

## **2.4 Tipo de Estudio**

### **2.4.1 *Investigación Documental***

“La investigación de la literatura se centra en materiales impresos, en los que se ha registrado o fijado de alguna manera información relevante” (Gallardo, 2007). La presente investigación fue del tipo documental debido a que se toma muy en cuenta las leyes, reglamentos y documentos en la que se detalló la manera en la que debe operar cada uno de los ámbitos de transporte, información que también se pudo detallar en los permisos, contratos o autorizaciones.

## 2.4.2 Investigación de Campo

Este tipo de investigación tiene que levantar, registrar o imprimir su información mediante la observación, entrevista, experimentos entre otros. (Gallardo, 2007).

La investigación de campo es fundamental para el desarrollo de esta investigación ya que se observó la manera en la que se desenvuelve el sector de estudio se pudo determinar de manera más eficaz y fiable los problemas e incidencias que tiene la prestación del servicio de transporte interprovincial sobre el intraprovincial.

## 2.5 Población y cálculo de la muestra

### 2.5.1 Población

Según Pineda et al 1994:108 citado por (López, 2004). “la población es el grupo de individuos u objetos a los cuales se les va a realizar la consulta. El universo o la población pueden estar formado por personas, animales, historiales médicos, nacimientos, muestras de laboratorio, accidentes de tráfico, etc.”

Para el presente trabajo de titulación se tomó en cuenta como población objetivo a las Cooperativas de Transporte Intraprovincial que hacen uso del tramo de vía Montalvo-Babahoyo en la provincia de Los Ríos.

### 2.5.2 Muestra

“Muestra es un subconjunto o parte del universo o población en que se llevará a cabo la investigación. La muestra es una parte representativa de la población”. (López, 2004)

Para la investigación, se tomó como muestra a todo el universo de estudio, que en este caso son las cooperativas de transporte público de pasajeros Intraprovincial CITAM e IMCA.

**Tabla 1-2:** Muestra Poblacional

COOPERATIVA	Nº SOCIOS
Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses Asociados Montalvo “CITAM”	27
Cooperativa de Transporte Interprovincial Montalvo Cooperativa Asociada “IMCA”	22

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA

**Realizado por:** Baquero E., 2021

## **2.6 Métodos, Técnicas e Instrumentos**

### **2.6.1 *Métodos de investigación***

#### **2.6.1.1 *Inductivo***

“Hay razones para pensar que a partir de un caso concreto se desarrollará el sentido común, método que puede utilizarse para la formación de hipótesis, la investigación y demostración de leyes científicas” (Ramos, 2008). Este tipo de método es importante ya que permitió esclarecer las causas de la incidencia negativa que tiene el transporte interprovincial sobre el intraprovincial y de esa manera se pudo obtener una conclusión general que ayude a mitigar los problemas que se encuentran en el sector de estudio.

#### **2.6.1.2 *Deductivo***

“Este es un tipo de método que nos permite pasar de la generalidad a la particularidad, de la complejidad a la simplicidad, y aplicar los principios del descubrimiento a casos específicos a través de vínculos experimentales” (Ramos, 2008). En esta investigación fue necesaria la utilización de este método debido a que se parte del estudio de los problemas para determinar las causas concretas de los mismos, en este caso el incumplimiento de disposiciones legales por parte del transporte interprovincial.

#### **2.6.1.3 *Analítico***

“El método analítico distingue los elementos del fenómeno y los revisa por separado. Implica extraer partes del todo para estudiarlas y examinarlas por separado para obtener la relación entre ellas” (Ramos, 2008). Este está ligada directamente al método correlacional, debido a que se estudió cada uno de los ámbitos de transporte y se determinó la vinculación que existe entre ellos y como afectan el uno al otro.

### **2.6.2 *Técnicas de investigación***

#### **2.6.2.1 *Entrevista***

Técnica utilizada para la recopilación de información que mediante una conversación profesional permite obtener puntos de vista relevantes para la investigación, esta técnica fue aplicada a los gerentes de las cooperativas de transporte intraprovincial con la finalidad de obtener detalles acerca de la operación y la problemática actual en el ámbito de transporte intraprovincial.

**Tabla 2-2:** Entrevista a Gerentes de las Cooperativas de Transporte Intraprovincial

Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Preguntas
Transporte Intra e Interprovincial	Prestación del Servicio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cuántos años de servicio tiene la Cooperativa de Transporte?</li> <li>• ¿Cuántos socios están activos en la Cooperativa?</li> <li>• ¿Cuántas unidades de Transporte trabajan diariamente en la ruta?</li> <li>• ¿Cuál es la realidad actual de la prestación de servicio de Transporte Público Intraprovincial?</li> </ul>
	Incidencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cree usted que la prestación del servicio interprovincial afecta al intraprovincial?</li> <li>• ¿Qué tipo de problemas son más comunes con el transporte interprovincial?</li> <li>• ¿Por qué cree que el transporte interprovincial realiza estas paradas intermedias no autorizadas?</li> </ul>
	Control	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cómo considera el control por parte de las autoridades ante tal situación?</li> <li>• ¿Por qué cree usted que las autoridades no mitigan los problemas suscitados en la ruta?</li> <li>• ¿Qué alternativas se han tomado para mejorar la situación?</li> </ul>
	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Porque cree usted que no existe un terminal en la ciudad de Montalvo?</li> <li>• ¿Considera que, si se le otorga paradas al transporte interprovincial, el problema se mitigaría?</li> </ul>

**Fuente:** Gestión de la Calidad-Ing. Marcelo Villalba

**Realizado por:** Baquero E., 2021

#### 2.6.2.2 La encuesta

“Es una técnica que recolecta información de atención sociológica a través de un cuestionario elaborado previamente, a través de este cuestionario se puede comprender la crítica o evaluación de individuos seleccionados en una muestra de un tema determinado” (Ramos, 2008). Esta encuesta fue aplicada tanto a los socios de las cooperativas de transporte intraprovincial, a los conductores y a los pasajeros que hacen uso del mismo, y así se obtuvo una construcción más fiable de la realidad y desde diferentes puntos de vista.

**Tabla 3-2:** Encuesta a socios de las cooperativas de Transporte Intraprovincial

<b>Parámetro Principal</b>	<b>Parámetro Secundario</b>	<b>Preguntas</b>
Transporte Intra e Interprovincial	Prestación del Servicio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cuánto tiempo lleva siendo socio de la Operadora de Transporte?</li> <li>• ¿Es el transporte su única fuente de ingresos?</li> <li>• ¿Cuánto invierte mensualmente en el gasto y mantenimiento de su unidad?</li> </ul>
	Reglamentos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Conoce usted los reglamentos del transporte intra e interprovincial?</li> <li>• ¿Cree usted que las operadoras de transporte interprovincial cumplen con la normativa legal?</li> </ul>
	Incidencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cree usted que el transporte interprovincial afecta al intraprovincial?</li> <li>• ¿De qué manera cree usted que le afecta el transporte interprovincial?</li> <li>• ¿Considera usted al transporte interprovincial como competencia desleal?</li> </ul>
	Control	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cree usted que existe colaboración por parte de las autoridades para resolver estos problemas?</li> <li>• ¿Cree usted que las Autoridades están ofreciendo soluciones a esta situación?</li> </ul>

**Fuente:** Gestión de la Calidad Ing. Marcelo Villalba

**Realizado por:** Baquero E., 2021

### 2.6.2.3 Fichaje

“Esta es una técnica auxiliar de otras técnicas a utilizar que se basa en el registro de datos obtenidos en herramientas llamadas archivos que contienen la mayor parte de la información recopilada en la encuesta” (Ramos, 2008). Esta técnica fue indispensable para llevar un registro ordenado de la información obtenida ya sea en las entrevistas o en las encuestas y en el registro de ascenso y descenso de pasajeros en el tramo de vía.

Para el desarrollo de la investigación se realizó un aforo de ascenso y descenso de pasajeros para obtener una estimación de la demanda de pasajeros en el sector de estudio, con la finalidad de obtener datos más representativos de la situación actual de la operación del transporte, y la problemática que se está viviendo en torno al transporte interprovincial.

### **2.6.3 Instrumentos de investigación**

Los instrumentos son los recursos necesarios para que el investigador se acerque al estudio de algún fenómeno o problema, siendo algunos de estos el cuestionario en la entrevista o en las encuestas para determinar la situación actual en el sector de estudio, otro instrumento son las fichas utilizadas en la técnica de fichaje para el registro de datos obtenidos.

Para la presente investigación se tomó en cuenta como instrumentos de investigación cuestionarios para conocer las opiniones de los gerentes de las Cooperativas de Transporte Interprovincial, así como para las encuestas dirigidas a los socios de las mismas cooperativas con el fin de determinar cómo incide la prestación del servicio de transporte interprovincial en su actividad. Otro instrumento necesario para la investigación fueron las fichas de observación utilizadas en el estudio de campo con las cuales se corroboró la información obtenida en las entrevista y encuestas, además de una ficha de aforo de ascenso y descenso de pasajeros con el objetivo de determinar la demanda de pasajeros en el tramo de estudio.

## **2.7 Idea a defender**

### **2.7.1 General**

Con el análisis de la operación del servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Tramo de la ruta Montalvo-Babahoyo se determinará la incidencia que tiene el Transporte Interprovincial sobre el Intraprovincial

### **2.7.2 Específicas**

- ¿Cómo funciona actualmente el sistema de Transporte Público de Pasajeros intra e interprovincial en el tramo Montalvo-Babahoyo?
- ¿Cuáles son los problemas evidenciables entorno al transporte intra e interprovincial en la ruta Montalvo-Babahoyo?
- ¿Cuáles son los factores que influyen en la incidencia de transporte interprovincial sobre el intraprovincial?
- ¿Cómo se puede mitigar los problemas encontrados en el sector de estudio?

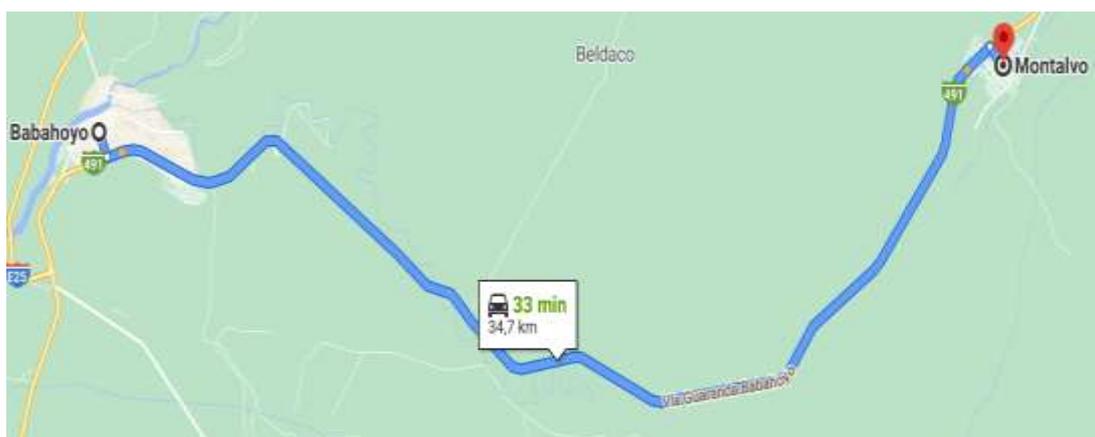
## CAPÍTULO III

### 3. MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

#### 3.1 Resultados

##### 3.1.1 Identificación de la zona de estudio

La presente investigación se lleva a cabo en el tramo de vía Montalvo-Babahoyo que cubre una distancia de 34,7 km, el cual está ubicado en la ciudad de Babahoyo, capital política de la provincia de Los Ríos, situada en el sector Litoral de la República del Ecuador. La provincia de Los Ríos limita al norte con Santo Domingo de los Tsáchilas, al oeste con Cotopaxi y Bolívar, al noroccidente con Manabí y al oeste y sur con la provincia de las Guayas; al ubicarse al centro de las regiones sierra y litoral, corresponde un punto estratégico para el desarrollo de la economía y comercio en el país, así como punto estratégico para el paso de unidades de transporte público de pasajeros interprovincial. La ciudad de Babahoyo cuenta con una población de 153776 habitantes y la ciudad de Montalvo cuenta con una población de 24164 según datos tomados por el INEC en el censo realizado en 2010. (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010).



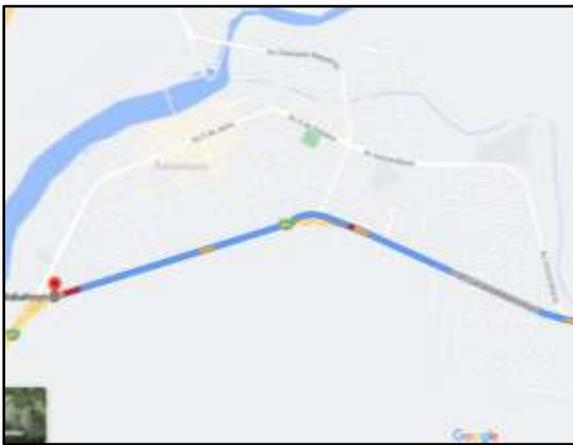
**Figura 1-3:** Tramo de Vía: Montalvo-Babahoyo

Fuente: Google Maps

Cabe recalcar, que la ruta tiene una distancia de 38,4 km de recorrido la cual es completada en un tiempo promedio de 40 minutos en horas valle y 45 minutos en horas pico en donde existe una mayor concentración de demanda de pasajeros y congestión vehicular, la mayor parte de este trayecto es en carretera por lo que los tiempos de viaje son menores. “La estructura física de la ruta Montalvo-Babahoyo es de tipo Radial en el trayecto que cruza el cantón Montalvo, ya que la mayor parte de sus viajes esta canalizado en el centro de actividades o centro histórico, mientras que en el trayecto ubicado en el cantón Babahoyo se la podría considerar como ruta de tipo tangencial ya que pasa a un lado del centro de actividades” (Molineró & Sánchez, 2005). Esta ruta

comprende un circuito de tipo abierto debido a que el origen de su viaje lo realiza en el cantón Montalvo y el destino en el cantón Babahoyo o viceversa, sin retorno, terminando así el viaje.

La identificación de la Ruta Montalvo-Babahoyo fue realizada mediante visitas de campo al sector de estudio, que junto con la cooperación de algunas autoridades de las cooperativas involucradas en el desarrollo del proyecto se pudo determinar con exactitud la ruta utilizada, además de la forma en la que operan los ámbitos de transporte tanto intra como interprovincial. La identificación de la ruta utilizada por el ámbito de Transporte de Pasajeros Interprovincial en el sector de estudio es fundamental, debido a que, con ello se puede establecer el lugar de conexión de los dos ámbitos y determinar el punto en donde inicia el conflicto, cabe que recalcar que desde el punto llamado Y de Montalvo hasta el Terminal Terrestre de Babahoyo el transporte intra e interprovincial realizan el mismo trayecto de ruta.



**Figura 3-3:** Trayecto de la ruta del Transporte Público Intraprovincial dentro del cantón Babahoyo  
**Fuente:** Google Maps



**Figura 2-3:** Trayecto de la ruta del Transporte Público Intraprovincial dentro del cantón Montalvo  
**Fuente:** Google Maps

### 3.1.2 *Análisis de la oferta del servicio*

#### 3.1.2.1 *Oferta del Transporte Intraprovincial*

En este escenario los principales actores son los prestadores del servicio de transporte intra e interprovincial, considerados la oferta de transporte existente para la zona de estudio. Aunque en la provincia de Los Ríos existen varias cooperativas de transporte intraprovincial para el desarrollo de esta investigación se toma en cuenta únicamente las dos cooperativas en cuya ruta existe el tramo Montalvo-Babahoyo las cuales son: la cooperativa de transporte interprovincial Montalvo cooperativa Asociada “IMCA” y la cooperativa de transporte de pasajeros en buses asociados Montalvo “CITAM”.

**Tabla 1-3:** Cooperativas de Transporte Intraprovincial en el Tramo Montalvo-Babahoyo

COPERATIVA	No. DE SOCIOS
Cooperativa de Transporte Interprovincial Montalvo Cooperativa Asociada "IMCA"	22
Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses Asociados Montalvo "CITAM"	27

Fuente: Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA

Realizado por: Baquero E., 2021

En base a los contratos de operación se detallan las 22 rutas de la Cooperativa IMCA y las 24 rutas de la CITAM, las cuales forman parte de la oferta de transporte, del cantón Montalvo:

**Tabla 2-3:** Rutas de la Cooperativa de Transportes IMCA de acuerdo al Contrato de Operación

Rutas	Red Vial	Frecuencias	Observaciones
Montalvo – Babahoyo	Vía Guaranda - Babahoyo	20	Cruza el Tramo de estudio
Babahoyo – Montalvo	Vía Babahoyo - Guaranda	22	Cruza el Tramo de estudio
Monserrate - San Román - Babahoyo	Vía a San Román	2	
Babahoyo - San Román - Monserrate	Vía a San Román	2	
Miraflores – Montalvo	Por la Vitalia	1	
Montalvo – Miraflores	Por la Vitalia	1	
Puerto Arturo – Montalvo	Por la Vitalia	2	
Montalvo - Puerto Arturo	Por la Vitalia	2	
Rcto San Jorge de Montalvo – Babahoyo	Por la Vitalia	2	
Babahoyo - Rcto San Jorge de Montalvo	Por la Vitalia	2	
Rcto Balsas – Babahoyo	Por la Vitalia	2	
Babahoyo - Rcto Balsas	Por la Vitalia	2	
Babahoyo – Pimocha	Vía E485	29	
Pimocha – Babahoyo	Vía E485	29	
Babahoyo - Ecuavegetal - La Tranca - La Carmela - La Primavera	-	25	
La Primavera - La Carmela - La Tranca - Ecuavegetal - Babahoyo	-	25	
La Corona – Babahoyo	Sector Cedege	4	
Babahoyo - La Corona	Sector Cedege	4	
Babahoyo - Caracol - La Unión	-	40	
La Unión – Caracol – Babahoyo	-	40	
Babahoyo – Caracol – La Unión Alargue Recto el Cuatro, Las Garzas	-	3	
La Unión - Caracol – Babahoyo Alargue Recto Las Garzas, el Cuatro	-	3	

Fuente: Contrato de Operación de la Operadora IMCA

Realizado por: Baquero E., 2021

**Tabla 3-3:** Rutas de la Cooperativa de Transportes CITAM de acuerdo al Contrato de Operación

Rutas	Red Vial	Frecuencias	Observaciones
Montalvo – Babahoyo	Vía Guaranda - Babahoyo	39	Cruza el Tramo de estudio
Babahoyo – Montalvo	Vía Babahoyo - Guaranda	39	Cruza el Tramo de estudio
Babahoyo – Baba	Vía E25 –E485	13	
Baba – Babahoyo	E485 –Vía E25	13	
San Joaquín – Babahoyo	Vía Guaranda - Babahoyo	1	
Babahoyo - San Joaquín	Vía Babahoyo - Guaranda	1	
San Joaquín – Montalvo	Vía Babahoyo - Guaranda	1	
Montalvo - San Joaquín	Vía Guaranda - Babahoyo	1	
Guadalupe – Montalvo	Vía Babahoyo - Guaranda	1	
Montalvo – Guadalupe	Vía Guaranda - Babahoyo	1	
Maravilla – Montalvo	Por recinto Pretoria	1	
Montalvo – Maravilla	Por recinto Pretoria	1	
Babahoyo - Clementina - La Unión	-	27	
La Unión - Clementina - Babahoyo	-	27	
Babahoyo - Montalvo - Reciento la Esmeralda	-	1	
Reciento la Esmeralda - Montalvo – Babahoyo	-	1	
Babahoyo - San José del Tambo (hasta el límite de los ríos) - La fortuna - El Palmar - Guarel - El Volante - Monserrate - María Cristina - El Paraíso - La isla - El Tigrillo	-	2	
San José del Tambo (hasta el límite de los ríos) - Babahoyo por el Tigrillo - La Isla - El Paraíso - María Cristina - Monserrate - El Volante - Coop. Nicolás Infante Díaz - Agrícola la Victoria - Coop. Bañón - El Palmar - La fortuna	-	2	
Babahoyo - El Mirador	Vía Babahoyo - Guaranda - Montalvo - Por Pretoria	1	
El Mirador - Babahoyo	Por Pretoria - Montalvo - Guaranda - Babahoyo	1	
Babahoyo - Caracol - La Unión	-	40	
La Unión - Caracol - Babahoyo	-	40	
Babahoyo - Caracol - La Unión Alargue Rcto el Cuatro – Las Garzas	-	3	
La Unión - Caracol - Babahoyo Alargue las Garzas - El Cuatro	-	3	

Fuente: Contrato de Operación de la Operadora CITAM

Realizado por: Baquero E., 2021

### 3.1.2.2 Oferta del Transporte Interprovincial

De igual manera para las cooperativas de transporte interprovincial se toma en cuenta únicamente aquellas que hacen uso del tramo Montalvo-Babahoyo, las cuales se detallan a continuación:

**Tabla 4-3:** Cooperativas de Transporte Interprovincial en el Tramo Montalvo-Babahoyo

Cooperativas que hacen uso de Tramo de vía Montalvo-Babahoyo	Provincia
Cooperativa Interprovincial de Transportes Flota Bolívar	Bolívar
Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros Caluma	Bolívar
Cooperativa de Transporte y Turismo Baños	Tungurahua
Cooperativa de Transportes Patria	Chimborazo
Cooperativa de Transportes 10 de Noviembre	Bolívar
Cooperativa de Transportes de Pasajeros la Unión.	Santo Domingo
Cooperativa de Transportes 22 de Julio	Tungurahua
Cooperativa de Transportes en Buses interprovincial e intercantonal San Juan	Tungurahua
Cooperativa de Transportes Express Baños	Tungurahua
Cooperativa de Transportes El Dorado	Tungurahua
Cooperativa de Transportes Cevallos Quero	Tungurahua
Cooperativa de Transporte Interprovincial Putumayo	Sucumbíos
Cooperativa de Transportes de Pasajeros en Buses San Pedro de Ricaurte	Los Ríos
Cooperativa de Transporte Express Atenas	Bolívar

Fuente: Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA

Realizado por: Baquero E., 2021

El transporte en general se ha visto afectado a gran escala debido a la pandemia derivada por el Covid-19 en 2020 por lo que en transporte público intra e interprovincial se vio paralizado ya que era un medio de propagación del mismo, sin embargo, las actividades de transporte fueron reiniciadas para el transporte intraprovincial en el mes de junio y el interprovincial en el mes de septiembre con pocas unidades de transporte que circulan diariamente, frecuencias más largas y con las precauciones necesarias para evitar la propagación del virus.

La situación de la pandemia mundial ha significado un descenso exponencial en la economía de los prestadores del servicio de transporte tanto intraprovincial como interprovincial es por ello que en octubre de 2020 los socios de las cooperativas de transporte intraprovincial de la ciudad de Babahoyo y Montalvo han optado por realizar comisiones en conjunto con la policía nacional para ubicarse en sitios y paradas estratégicas en las rutas y de esa manera evitar que los buses de transporte interprovincial realicen paradas informales para el ascenso de pasajeros a sus unidades.

### 3.1.2.3 Análisis cualitativo-cuantitativo del servicio de transporte Intraprovincial

#### 1. Entrevistas dirigidas a los Gerentes de las Cooperativas CITAM e IMCA

Con la finalidad de determinar la incidencia que tiene el transporte público de pasajeros Interprovincial sobre el interprovincial y la operación del servicio en el tramo Montalvo-Babahoyo, se aplicó un cuestionario de preguntas abiertas a los gerentes de las cooperativas de transporte público de pasajeros intraprovincial CITAM e IMCA.

Cabe recalcar que el gerente de la cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses Asociados Montalvo CITAM, es el Sr. Jorge Uvenson Morales y de la Cooperativa de Transporte interprovincial Montalvo Cooperativa Asociada es el Sr. Kléver Modesto Pazmiño, quienes muy amablemente se ofrecieron a entregar información acerca del tema de estudio.

**Tabla 5-3:** Entrevistas a Gerentes de las Cooperativas CITAM e IMCA

Pregunta	Entrevistado	Análisis
<b>Prestación del Servicio</b>		
¿Cuántos años de servicio tiene la Cooperativa de Transporte?	Gerente Cooperativa CITAM	La Cooperativa de Transporte en Buses Asociados Montalvo CITAM fue inaugurada en el año 1972 y su registro oficial en el año 1972 por lo que tiene 49 años de servicio.
	Gerente Cooperativa IMCA	La Cooperativa de Transporte Interprovincial Montalvo Cooperativa Asociada fue registrada en el año 1943 por lo que tiene 48 años.
¿Cuántos socios están activos en la cooperativa?	Gerente Cooperativa CITAM	Son 27 socios activos actualmente.
	Gerente Cooperativa IMCA	Son 22 socios activos actualmente.
¿Cuántas unidades de transporte trabajan diariamente en la ruta?	Gerente Cooperativa CITAM	En situaciones normales se asigna de 8 a 9 unidades en la ruta, pero actualmente por el covid-19 se trabaja con 7 unidades.
	Gerente Cooperativa IMCA	En la ruta Montalvo-Babahoyo se trabaja con 8 unidades al día, sin embargo, una unidad es asignada a la ruta del recinto el Volante, por lo que se opera con 7 unidades en la ruta.
¿Cuál es la realidad actual de la prestación de servicio de transporte público intraprovincial?	Gerente Cooperativa CITAM	Debido a la pandemia que se vivió en el año 2020 la situación del transporte en general se ha convertido en una actividad no rentable.
	Gerente Cooperativa IMCA	El servicio de transporte en la actualidad ha ido empeorando mucho con la situación actual, la pandemia del covid-19, el incremento de combustibles entre otras cosas hace que esta actividad no sea tan rentable hoy en día.

<b>Incidencia del Transporte Interprovincial sobre el Intraprovincial</b>		
¿Cree usted que la prestación del servicio interprovincial afecta al intraprovincial?	Gerente Cooperativa CITAM	Sí, porque causa problemas al hacer paradas no autorizadas, disminuyendo la demanda de pasajeros para el transporte intraprovincial.
	Gerente Cooperativa IMCA	Sí, porque con las paradas intermedias que realizan y la competencia desleal, hacen que los pasajeros disminuya para nuestras unidades de transporte y por ende nuestros ingresos.
¿Qué tipo de problemas son más comunes con el transporte interprovincial?	Gerente Cooperativa CITAM	El transporte interprovincial realiza paradas intermedias en la ruta, aunque esto no está permitido por la ley. Este es un problema recurrente de hace tiempo atrás.
	Gerente Cooperativa IMCA	Existe una competencia desleal en costo de pasajes, además solicitan a los GADs Municipales a quienes no les corresponde esta competencia, paradas intermedias que no están permitidas en sus contratos de operación.
¿Por qué cree que el transporte interprovincial realiza estas paradas intermedias no autorizadas?	Gerente Cooperativa CITAM	Porque se les otorga frecuencias más recurrentes, lo que provoca que la unidad salga con un número menor de pasajeros, incumpliendo la ley al recoger pasajeros en las vías para completar su capacidad.
	Gerente Cooperativa IMCA	La principal causa es el exceso de frecuencias y la baja demanda de pasajeros en sus destinos, lo que provoca que la unidad de transporte interprovincial vaya realizando paradas intermedias no autorizadas.
<b>Control</b>		
¿Cómo considera el control por parte de las autoridades ante tal situación?	Gerente Cooperativa CITAM	Malo, debido a que no intentan arreglar la situación, solamente dejan que las cosas pasen y lo empeoran por actos de corrupción.
	Gerente Cooperativa IMCA	No existe un control por parte de las autoridades, incluso apoyan al incumplimiento de la ley otorgándoles permisos que no les corresponden a los interprovinciales.
¿Por qué cree usted que las autoridades no mitigan los problemas suscitados en la ruta?	Gerente Cooperativa CITAM	Por la falta de conocimiento, y por actos de corrupción tanto de las operadoras como de las autoridades que se hacen de la vista gorda.
	Gerente Cooperativa IMCA	Porque anteriormente no ha habido un compromiso por partes de las operadoras intraprovinciales para exigir el cumplimiento de la ley y evitar estas paradas no autorizadas.
¿Qué alternativas se han tomado para mejorar la situación?	Gerente Cooperativa CITAM	Entre los socios de las cooperativas intraprovinciales, ha habido una organización para ubicarnos en la parada más problemática que es la “Y” de Montalvo y evitar que las operadoras interprovinciales recojan pasajeros,

		además se ha hablado con las autoridades nacionales y locales para llevar a un consenso.
	Gerente Cooperativa IMCA	Las cooperativas de transporte intraprovincial están haciendo muchos esfuerzos para hacer cumplir la ley y que las autoridades trabajen a conveniencia de ambos ámbitos.
<b>Infraestructura</b>		
¿Porque cree usted que no existe un terminal en la ciudad de Montalvo?	gerente cooperativa CITAM	No sería factible, debido a que al ser una ciudad muy pequeña no se podría mantener la administración del terminal. Además, la única ruta factible sería hacia Guayaquil.
	gerente cooperativa IMCA	Montalvo es un pueblo pequeño, y el presupuesto no alcanza para el estudio y construcción de un terminal.
¿Considera que, si se le otorga paradas al transporte interprovincial, el problema se mitigaría?	gerente cooperativa CITAM	talvez se podría mitigar el problema si se les otorgara una parada regulada y en base a todas las reglamentaciones de la ley
	Gerente Cooperativa IMCA	Si la ANT emite una parada autorizada sería problemático por la competencia desleal que existe, sin embargo, puede ser de ayuda si esta se realiza con los estudios técnicos pertinentes y es regulada.

**Fuente:** Autoridades Cooperativas IMCA

**Realizado por:** Baquero E., 2021

## 2. Encuestas dirigidas a los socios de las Cooperativas CITAM e IMCA

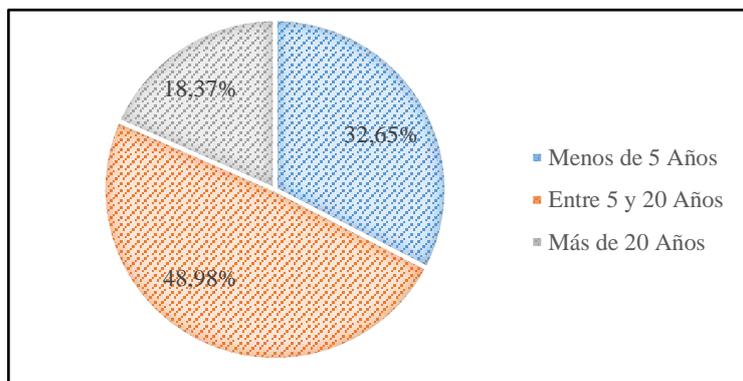
La encuesta nos permitió conocer información relevante de la oferta de transporte intraprovincial y el nivel de servicio que ofertan cada uno de los socios de las Cooperativas CITAM e IMCA. Es así que, la encuesta fue aplicada a 49 personas de los cuales 27 son socios de la Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses Asociados Montalvo y 22 de la Cooperativa de Transporte Interprovincial Montalvo Cooperativa Asociada, cuyos datos se presentan a continuación:

**PREGUNTA 1:** ¿Cuánto tiempo lleva siendo socio de la operadora de transporte?

**Tabla 6-3:** Tiempo del socio en la operadora de transporte

Indicador	Frecuencia	Porcentaje
Menos de 5 Años	16	32,65%
Entre 5 y 20 Años	19	48,98%
Más de 20 Años	14	18,37%

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021



**Gráfico 1-3:** Tiempo del socio en la operadora de transporte

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021

**Interpretación:** De 49 personas encuestadas, 16 que representan el 32,65% manifiestan que llevan menos de 5 años siendo socios de las cooperativas de transporte, 24 que corresponden al 48,98% son socios entre 5 y 20 años y los 9 restantes que simbolizan el 18,37% tienen un tiempo de más de 20 años siendo socios de las operadoras.

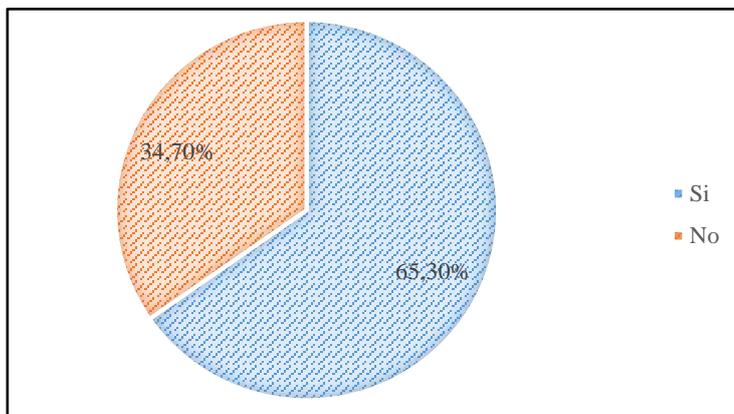
**Análisis:** El análisis de esta pregunta es fundamental, debido a que los socios que llevan mayor tiempo operando en la ruta Montalvo-Babahoyo, tienen un concepto más claro de la problemática que se vive en el sector de estudio, puesto que este conflicto no es reciente, más bien recurrente.

**PREGUNTA 2:** ¿Es el transporte su única fuente de ingreso?

**Tabla 7-3:** Fuentes de ingreso de los socios

Indicador	Frecuencia	Porcentaje
Si	32	65,30%
No	17	34,70%

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021



**Gráfico 2-3:** Fuentes de ingreso de los socios

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021

**Interpretación:** De los socios encuestado el 65,30% correspondiente a 32 socios, afirman que el transporte es su única fuente de ingreso, mientras que el 34,70% proporcional a 17 socios, tienen otras actividades además del transporte público intraprovincial.

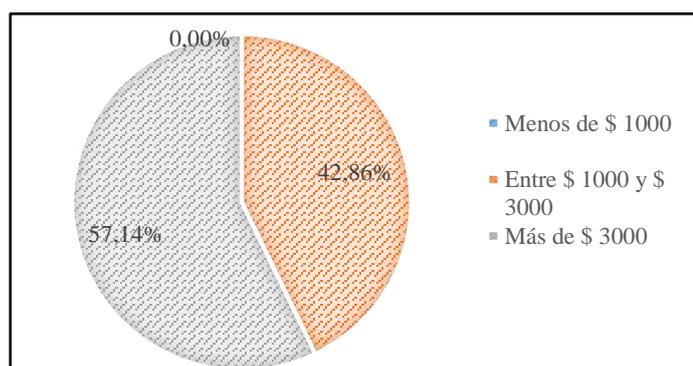
**Análisis:** Con relación a las fuentes de ingreso, se puede determinar que la mayoría de los socios, dependen únicamente de la operación del transporte, lo que resulta problemático debido a la situación laboral actual, ya que se ha identificado una notable disminución en los ingresos económicos de los mismos.

**PREGUNTA 3:** ¿Cuánto invierte mensualmente en el gasto y mantenimiento de la unidad?

**Tabla 8-3:** Costo de Mantenimiento de la unidad

Indicador	Frecuencia	Porcentaje
Menos de \$ 1000	0	0,00%
Entre \$ 1000 y \$ 3000	21	42,86%
Más de \$ 3000	28	57,14%

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Gráfico 3-3:** Costo de Mantenimiento de la Unidad

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021

**Interpretación:** En cuanto a gastos y mantenimiento relacionados con la unidad de transporte, 21 socios, el 42.86% de los encuestados tiene un gasto mensual entre 1000 y 3000 dólares americanos, mientras que 28 personas, el 57.14% restante, superan los 3000 dólares en gastos.

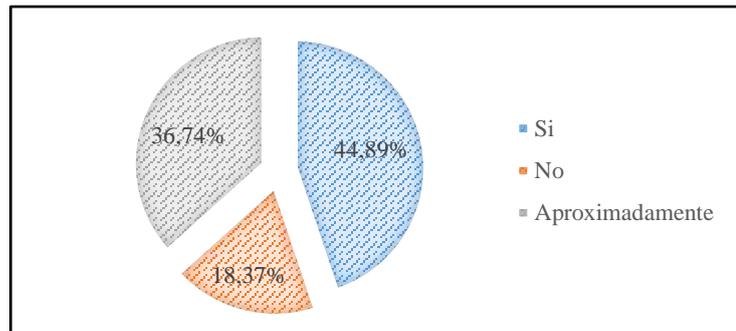
**Análisis:** El mantenimiento de la unidad, corresponde a todo el capital que se invierte mensualmente para la operación del servicio, lo que incluye el salario de los colaboradores, combustible, lubricantes, repuestos, neumáticos, pago de tasas para el terminal, entre otros. Este gasto es muy elevado, lo que deja a los socios un margen de ganancia muy pequeño o pérdida.

**Pregunta 4: ¿Conoce usted los reglamentos para el transporte inter e intraprovincial?**

**Tabla 9-3:** Conocimiento sobre reglamentos de Transporte

Indicador	Frecuencia	Porcentaje
Si	22	44,89%
No	9	18,37%
Aproximadamente	18	36,74%

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021



**Gráfico 4-3:** Conocimientos sobre Reglamentos de Transporte

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021

**Análisis:** Con la tabulación de los datos, se puede conocer que el 44,89% de los encuestados, es decir 22 socios conocen acerca de los reglamentos del transporte tanto intra como interprovincial, 9 de ellos, el 18,37% están al tanto del contenido de aquellos reglamentos y los 18 socios restantes, que figuran el 36,74% conocen algo acerca de los mismos.

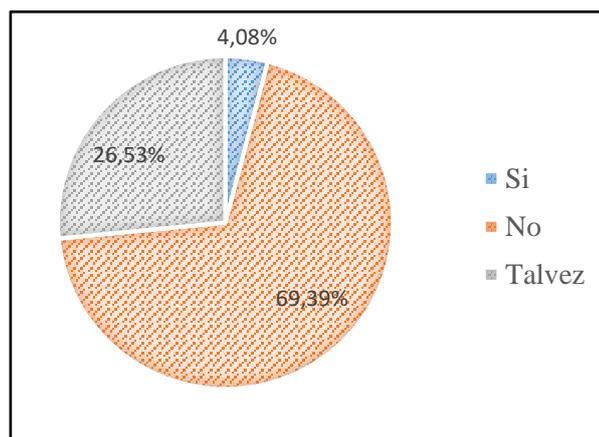
**Interpretación:** Una gran mayoría de socios de las cooperativas de transporte intraprovincial en el cantón Montalvo, tienen conocimiento acerca de los reglamentos de transporte tanto intra como interprovincial, o al menos están al tanto de su contenido, sin embargo, aún existe un porcentaje que no conoce nada acerca de estos, lo que resulta preocupante ya que no conocen sus derechos y obligaciones.

**PREGUNTA 5:** ¿Cree usted que el transporte interprovincial cumple con su normativa legal?

**Tabla 10-3:** Cumplimiento de la normativa legal

Indicador	Frecuencia	Porcentaje
Si	2	4,08%
No	34	69,39%
Talvez	13	26,53%

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021



**Gráfico 5-3:** Cumplimiento de la Normativa Legal

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021

**Interpretación:** El 69,39% de los encuestados, 34 socios, consideran que las cooperativas de transporte interprovincial no cumplen con su normativa legal, el 26,36% que corresponde a 13 socios, creen solo cumplen su normativa en algunas ocasiones y un mínimo número de encuestados, el 4,08% perteneciente a 2 de ellos opinan que no cumplen con sus reglamentos.

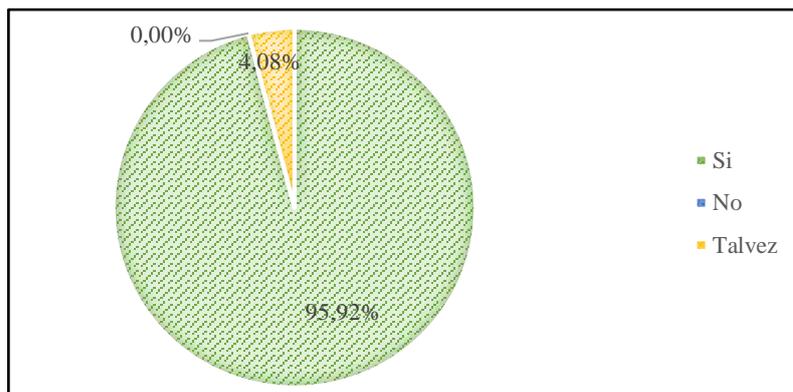
**Análisis:** Se puede apreciar que la mayoría de socios de las cooperativas intraprovinciales, consideran que las operadoras de transporte interprovincial no cumplen con sus reglamentos, ni contratos de operación, principalmente cuando realizan paradas intermedias que no están autorizadas por ninguna agencia gubernamental del país.

**PREGUNTA 6:** ¿Cree usted que el transporte interprovincial afecta al intraprovincial?

**Tabla 11-3:** Incidencia del Transporte Interprovincial

Indicador	Frecuencia	Porcentaje
Si	47	95,92%
No	0	0,00%
Talvez	2	4,08%

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Gráfico 6-3:** Incidencia del Transporte Interprovincial

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021

**Interpretación:** El 95,92 % que representa a 47 encuestados, consideran que el transporte interprovincial afecta al intraprovincial en el tramo Montalvo-Babahoyo, el 4,08% correspondiente a dos socios creen que talvez exista una afectación, mientras que el 0%, es decir, nadie considera que no haya afectación.

**Análisis:** Como se puede observar la gran mayoría de socios, los cuales superan el 90%, se ven afectados por la operación del transporte interprovincial, debido a que, con el incumplimiento de sus reglamentos, se han suscitado una serie de conflictos en la zona de estudio sobre todo por la competencia que existe entre estos dos ámbitos de transporte además de inconformidades con las autoridades gubernamentales, problemas sociales y con la ciudadanía en general.

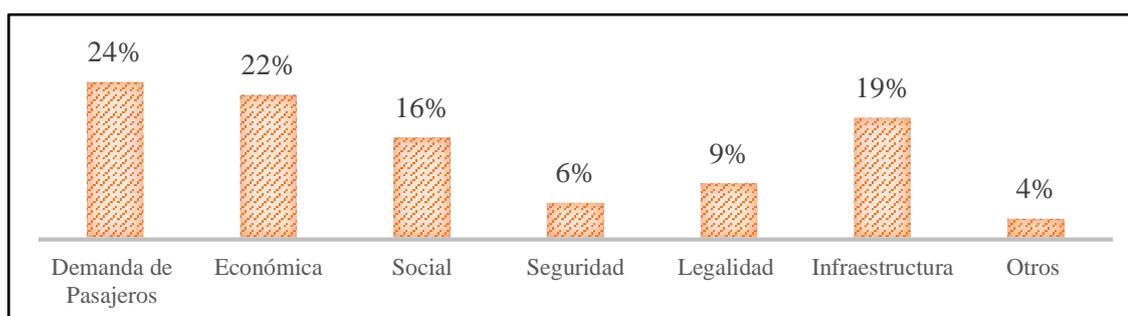
**PREGUNTA 7:** ¿De qué manera cree usted que le afecta el transporte interprovincial?

**Tabla 12-3:** Indicadores de incidencia del transporte Interprovincial

Indicador	Frecuencia	Porcentaje
Demanda de Pasajeros	49	24%
Económica	45	22%
Social	32	16%
Seguridad	12	6%
Legalidad	18	9%
Infraestructura	38	19%
Otros	7	4%

Fuente: Investigación de campo

Realizado por: Baquero E., 2021



**Gráfico 7-3:** Indicadores de Incidencia del Transporte Interprovincial

Fuente: Investigación de campo

Realizado por: Baquero E., 2021

**Interpretación:** Para la tabulación de esta pregunta se tomó en cuenta 7 indicadores principales para manifestar la incidencia del transporte interprovincial sobre el intraprovincial de los cuales: el 100% de los encuestados creen que incide en la demanda de pasajeros, el 91,84% en su economía, el 65,31% en aspectos sociales, el 24,49% en seguridad, el 36,73% en legalidad, el 77,55% en infraestructura de transporte y el 14,29% considera que existe otras formas.

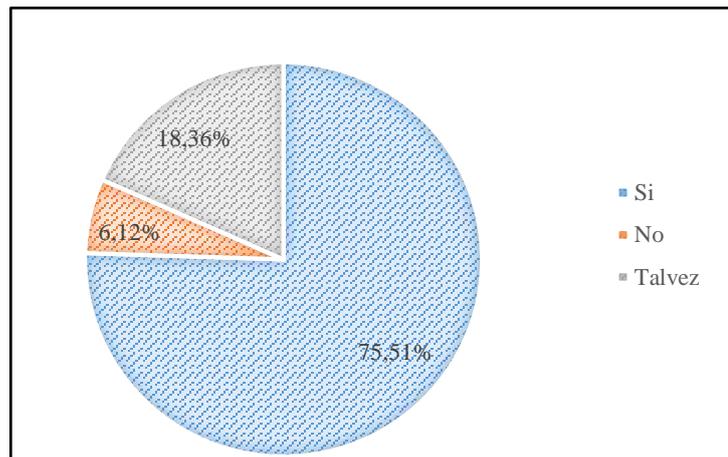
**Análisis:** Con relación a la incidencia que tiene el transporte interprovincial sobre el intraprovincial, la totalidad de los encuestados se ven afectados principalmente en la demanda de pasajeros, ya que muchas de las ocasiones en las paradas intermedias no autorizadas, en las unidades de transporte interprovincial ascienden el 100% de los pasajeros, dejando sin demanda al transporte intraprovincial, lo que significa una gran pérdida económica al reducir los ingresos de pasajes, el intento de frenar esta situación, provoca discordia entre los conductores de ambos ámbitos de transporte, provocando un ambiente social incómodo. Tiene una incidencia en la seguridad debido a que, al querer llegar antes a una parada para recoger pasajeros, provoca un aumento de velocidad, poniendo en peligro a todos en su alrededor, en cuanto a legalidad, los encuestados afirman que no se cumplen los reglamentos ni contratos de operación. La infraestructura también se ve afectada ya que el transporte interprovincial hace uso de las paradas destinadas al transporte intraprovincial impidiéndoles realizar su parada autorizada. Otros socios alegan que existen un abuso de confianza y una competencia desleal.

**PREGUNTA 8: ¿Considera usted al transporte interprovincial como competencia desleal?**

**Tabla 13-3:** Competencia Desleal

Indicador	Frecuencia	Porcentaje
Si	37	75,51%
No	3	6,12%
Talvez	9	18,36%

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021



**Gráfico 8-3:** Competencia desleal

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021

**Interpretación:** De los datos obtenidos, el 75,51% equivalente a 37 encuestados, estiman al transporte Interprovincial como competencia desleal, el 18,36% correspondiente a 9 socios no están seguros de considerar al transporte interprovincial como competencia desleal y los 3 socios restantes, el 6,12% no consideran al transporte interprovincial como competencia desleal.

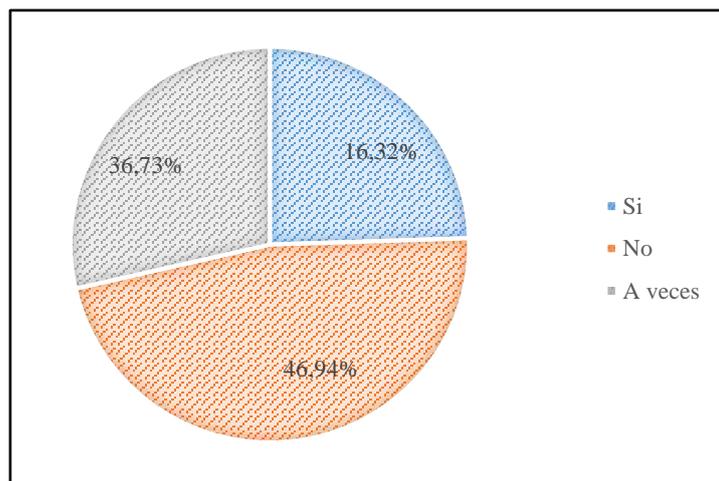
**Análisis:** La mayoría de socios encuestados consideran al transporte interprovincial como competencia desleal, la principal razón para esta deliberación es la desigualdad de precios que se maneja, ya que el transporte interprovincial realiza el recorrido Montalvo-Babahoyo por un costo de 50ctvs., considerando que el precio que se maneja es de 90ctvs.

**PREGUNTA 9:** ¿Cree usted que existe una colaboración por parte de las autoridades para resolver estos problemas?

**Tabla 14-3:** Colaboración de las autoridades

Indicador	Frecuencia	Porcentaje
Si	8	16,32%
No	23	46,94%
A veces	18	36,73%

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Gráfico 9-3:** Colaboración de las autoridades

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021

**Interpretación:** De las encuestas realizadas, 12 socios que significa el 16,32% creen que, si existe colaboración de las autoridades para resolver el problema, 23 que corresponde al 46,94% aseguran que no existe ninguna colaboración, y el 36,73%, es decir 14 socios, consideran que existe colaboración solo en algunas ocasiones.

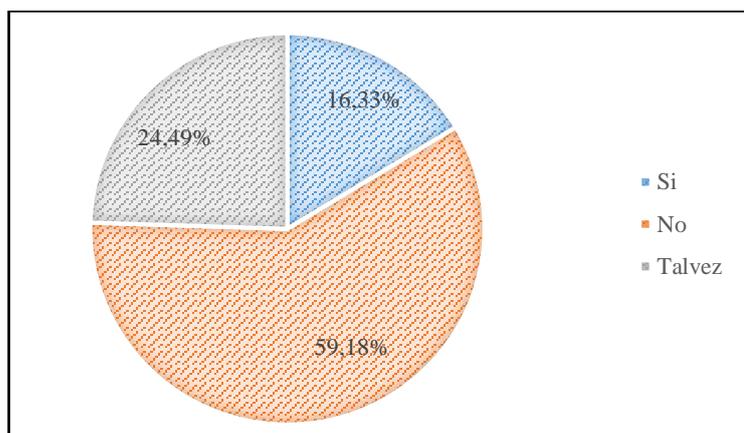
**Análisis:** La mayoría de socios encuestados tienen una total inconformidad con las autoridades, esto debido a que considera que no existe ninguna colaboración para mitigar los problemas con el transporte interprovincial, muchos de ellos creen que no le ofrecen interés a la situación por estar involucrados en actos de corrupción. Otro pequeño porcentaje creen que existe colaboración solo por parte de algunas autoridades, entre ellos la Comisión de Tránsito del Ecuador y algunos consideran que las autoridades si colaboran ante la situación.

**PREGUNTA 10:** ¿Cree usted que las autoridades están ofreciendo soluciones a esta situación?

**Tabla 15-3:** Ofrecimiento de soluciones por las autoridades

Indicador	Frecuencia	Porcentaje
Si	8	16,33%
No	29	59,18%
Talvez	12	24,49%

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021



**Gráfico 10-3:** Ofrecimiento de soluciones por las autoridades.

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021

**Análisis:** De los encuestados, el 16,33% afirma que las autoridades si están buscando solución para los problemas en el sector, el 29,49% consideran que talvez se está haciendo algo al respecto, mientras que el 59,18% expresan que las autoridades no ofrecen soluciones.

**Interpretación:** Existe una contrariedad casi similar entre los encuestados acerca de si las autoridades están o no buscando soluciones a los problemas en el sector de estudios, aquellos que afirman que, si o talvez se trabaja en ellos, alegan que se ha convocado a reuniones de los involucrados y las autoridades para llegar a acuerdos que beneficien a ambas partes, mientras que aquellos que consideran que no se hace nada al respecto explican que en varias ocasiones ignoran los problemas que son evidentes, ya sea por no involucrarse o por actos de corrupción y lo único que logran es empeorar la situación.

### **3.1.3 *Análisis de la demanda del servicio***

La demanda corresponde a la necesidad de transporte en un lugar determinado, es decir al número de usuarios que generalmente se movilizan o tienen la intención de moverse en las operadoras de transporte público de pasajeros, si dicha demanda no es cubierta por algún motivo, se considera una demanda insatisfecha. Para analizar la demanda en el tramo Montalvo–Babahoyo se llevó a cabo el aforo de ascenso y descenso de pasajeros en las unidades de transporte que brindan su servicio en esta ruta. Mediante fichas de ascenso y descenso se logró obtener una aproximación de la demanda en el sector, y lo cual nos ayuda a sustentar estadísticamente la necesidad de la población, de tal forma que el servicio de transporte sea provisto a lugares y horas donde sea necesario y evitando la sobre oferta de transporte.

El aforo se realizó únicamente en el trayecto cuyo origen es el cantón Montalvo y destino el cantón Babahoyo, esto debido a que la problemática con las operadoras de transporte interprovincial se ve reflejada únicamente en este trayecto. Además se realizó en las 66 frecuencias de la ruta en estudio, durante 3 días típicos de la semana: lunes 21 de diciembre de 2020, martes 22 de diciembre de 2020 y miércoles 23 de diciembre de 2020, empezando con la frecuencia de las 4:00 am y finalizando con la frecuencia de las 18:10 pm, además hubo la intervención de las 14 unidades de transporte que tienen su recorrido diario en esta ruta.

El análisis e interpretación de datos en esta fase, se realiza con el resumen diario de pasajeros que acceden a las unidades de transporte, los detalles diarios de los datos se encuentran especificados en el Anexo D para la cooperativa CITAM y el Anexo E para la cooperativa IMCA.

Para el análisis de los datos se toma en cuenta el resumen diario de los pasajeros que acceden a la unidad en las 66 frecuencias y los 14 vehículos asignados a la ruta. Los pasajeros que no acceden son aquellos que ascienden a las unidades de las operadoras de transporte interprovincial, esto se puede observar cuando la unidad de transporte interprovincial llega a la parada antes que la intraprovincial, por lo que los pasajeros no acceden a la misma.

Las horas picos que se encuentra en el análisis de los datos varían en la mañana entre las 6:00 y 7:24 am, en el medio día, entre las 12:00 y 13:36 pm y en la tarde entre las 17:30 y 18:10 pm. En este lapso de tiempo se encontró un mayor número de demanda de pasajeros. A continuación se exponen los datos resumidos en las siguientes tablas:

**Tabla 16-3:** Aforo de Pasajero Día 1

DATOS GENERALES						
Unidades Coop. CITAM	Ciclos	Unidades Coop. IMCA	Ciclos	Provincia	Origen	Destino
01	5	06	5	Los Ríos	Montalvo	Babahoyo
02	5	07	5			
03	5	09	5			
04	5	19	5	Primera Frecuencia		Última Frecuencia
05	5	18	5			
07	4	15	4	4:00 AM		18:10 PM
09	4	10	4			
AFORO DE PASAJEROS Y DATOS RECORRIDO						
Total Unidades	Total Frecuencias	Promedio Tiempo De Recorrido	Pasajeros Suben		Pasajeros No Acceden	
14	66	40 min 23 seg	HORA PICO	534	HORA PICO	43
			HORA VALLE	939	HORA VALLE	30
			<b>TOTAL</b>	<b>1473</b>	<b>TOTAL</b>	<b>73</b>

**Fuente:** Investigación de campo

**Realizado por:** Baquero E., 2021

**Nota:** Se toma como pasajeros que no acceden a aquellos que se suben a las unidades de transporte interprovincial, esto es visible cuando la unidad de transporte interprovincial esta antes de la intraprovincial

En el aforo realizado el día lunes 21 de diciembre de 2020 se encontró que en las horas pico un número de 534 personas acceden a las unidades de transporte, y en las horas valle 939 personas, dando un total de 1473 pasajeros que acceden en todo el día. En cuanto a los pasajeros que no acceden a las unidades de transporte intraprovincial son 43 en las horas pico y 30 en las horas valle sumando así 73 pasajeros. El número total de pasajeros que accedieron a las unidades de los dos ámbitos de transporte es de 1546 de los cuales el 4,72% no hace uso del transporte intraprovincial.

Aforo día martes 22 de diciembre de 2020.

**Tabla 17-3:** Aforo de Pasajeros Día 2

DATOS GENERALES						
Unidades Coop. CITAM	Ciclos	Unidades Coop. IMCA	Ciclos	Provincia	Origen	Destino
02	5	07	5	Los Ríos	Montalvo	Babahoyo
03	5	09	5			
04	5	19	5			
05	5	18	5	PRIMERA FRECUENCIA		ÚLTIMA FRECUENCIA
07	5	15	5			
09	4	10	4	4:00 AM		18:10 PM
10	4	14	4			
AFORO DE PASAJEROS Y DATOS RECORRIDO						
Total Unidades	Total Frecuencias	Promedio Tiempo de Recorrido	Pasajeros Suben		Pasajeros no Acceden	
14	66	40 min 16 seg	HORA PICO	608	HORA PICO	23
			HORA VALLE	886	HORA VALLE	43
			<b>TOTAL</b>	<b>1494</b>	<b>TOTAL</b>	<b>66</b>

**Fuente:** Investigación de campo

**Realizado por:** Baquero E., 2021

**Nota:** Se toma como pasajeros que no acceden a aquellos que se suben a las unidades de transporte interprovincial, esto es visible cuando la unidad de transporte interprovincial esta antes de la intraprovincial.

En el aforo realizado el día martes 22 de diciembre de 2020 se encontró que en las horas pico un número de 608 personas acceden a las unidades de transporte, y en las horas valle 886 personas, dando un total de 1494 pasajeros que acceden en todo el día. En cuanto a los pasajeros que no acceden a las unidades de transporte intraprovincial son 23 en las horas pico y 43 en las horas valle sumando así 66 pasajeros. El número total de pasajeros que accedieron a las unidades de los dos ámbitos de transporte es de 1560 de los cuales el 4,23% no hace uso del transporte intraprovincial

**Tabla 18-3:** Aforo de Pasajeros Día 3

DATOS GENERALES						
Unidades Coop CITAM	Ciclos	Unidades Coop IMCA	Ciclos	Provincia	Origen	Destino
06	5	09	5	Los Ríos	Montalvo	Babahoyo
04	5	19	5			
05	5	18	5			
07	5	15	5	PRIMERA FRECUENCIA		ÚLTIMA FRECUENCIA
09	5	10	5			
10	4	14	4	4:00 AM		18:10 PM
12	4	06	4			
AFORO DE PASAJEROS Y DATOS RECORRIDO						
Total Unidades	Total Frecuencias	Promedio Tiempo de Recorrido	Pasajeros Suben		Pasajeros No Acceden	
14	66	40 min 20 seg	HORA PICO	608	HORA PICO	31
			HORA VALLE	789	HORA VALLE	25
			<b>TOTAL</b>	<b>1397</b>	<b>TOTAL</b>	<b>56</b>

**Fuente:** Investigación de campo

**Realizado por:** Baquero E., 2021

**Nota:** Se toma como pasajeros que no acceden a aquellos que se suben a las unidades de transporte interprovincial, esto es visible cuando la unidad de transporte interprovincial esta antes de la intraprovincial.

En el aforo realizado el día miércoles 23 de diciembre de 2020 se encontró que en las horas pico un número de 608 personas acceden a las unidades de transporte, y en las horas valle 789 personas, dando un total de 1397 pasajeros que acceden en todo el día. En cuanto a los pasajeros que no acceden a las unidades de transporte intraprovincial son 31 en las horas pico y 25 en las horas valle sumando así 56 pasajeros. El número total de pasajeros que accedieron a las unidades de los dos ámbitos de transporte es de 1453 de los cuales el 3,85% no hace uso del transporte intraprovincial.

## *Demanda actual y demanda insatisfecha*

**Tabla 19-3:** Demanda actual y demanda insatisfecha

<b>Días</b>	<b>Pasajeros que acceden</b>	<b>Pasajeros que no acceden</b>
Día 1	1473	73
Día 2	1494	66
Día 3	1397	56
<b>Total</b>	<b>4364</b>	<b>195</b>

**Fuente:** Investigación de campo

**Realizado por:** Baquero E., 2021

La demanda actual del sistema de transporte intraprovincial, en la ruta Montalvo-Babahoyo se logró obtener del aforo de ascenso y descenso ejecutado en las unidades de transporte, en función de dicho levantamiento se logró obtener una demanda actual de **4364** pasajeros diarios. A su vez se logró evidenciar que existen **195** pasajeros al día que no acceden a este servicio de transporte, generándose una demanda insatisfecha en este servicio de transporte de pasajeros intraprovincial, la cual está cubriendo actualmente el transporte interprovincial mediante competencia desleal.

### **3.1.4 Zona de cobertura del servicio**

La zona de cobertura del servicio hace referencia a la caracterización geográfica de los poblados o ciudades que se encuentran involucrados en el recorrido de la ruta solicitada. Para lo cual a continuación, se describe el recorrido de la ruta, las costumbres de movilidad del origen y destino de la ruta definida, caracterización vial del corredor utilizado y la descripción del lugar de origen y destino, mediante información exacta:

**Tabla 20-3:** Características de la zona de cobertura del servicio

<b>Red vial Nacional</b>	E491, Colectora Guaranda-Babahoyo
<b>Descripción del recorrido</b>	Vía Montalvo – Babahoyo
<b>Costumbres de movilidad</b>	<i>Horas pico:</i> 6:00 a 7:24 am (mañana); 12:00 y 13:36 pm (medio día) y 17:30 y 18:10 pm (tarde) <i>Horas Valle:</i> 7:30 a 11:30 (mañana) y 13:40 a 17:25 (tarde)
<b>Caracterización vial</b>	Buen estado de la vía
<b>Descripción origen</b>	Parada en Pisagua
<b>Descripción destino</b>	Terminal Terrestre de Babahoyo: es una terminal de buses ubicada en Babahoyo, en la avenida 25 de Junio.

**Fuente:** Investigación de campo

**Realizado por:** Baquero E., 2021

### 3.1.5 Rutas y frecuencias

De acuerdo a los títulos habilitantes de las dos Operadoras de Transporte de pasajeros IMCA y CITAM, existen dos rutas en cada cooperativa que intervienen ampliamente en el tramo de estudio, la ruta Montalvo-Babahoyo y Babahoyo Montalvo, las cuales son similares en cuanto a su origen y destino, sin embargo existen diferencias en el número de frecuencias ya que, la cooperativa IMCA posee alrededor de 42 frecuencias y la cooperativa CITAM posee 78 frecuencias, lo que pone en evidencia la desigualdad entre las dos operadoras de acuerdo a lo que establecen los contratos de operación. A continuación, se detallan las rutas y frecuencias de las dos cooperativas de transporte intraprovincial:

**Tabla 21-3:** Rutas y frecuencias que intervienen en el tramo de estudio de la operadora IMCA

Rutas	Frecuencias	Total Frecuencias
<b>Montalvo - Babahoyo</b> (Vía Guaranda - Babahoyo)	4h30, 5h00, 5h40, 7h00, 7h40, 8h20, 9h00, 9h40, 10h20, 11h00, 11h40, 12h20, 13h00, 13h40, 14h20, 15h00, 15h40, 16h20, 17h00	20
<b>Babahoyo - Montalvo</b> (Vía Babahoyo - Guaranda)	5h00, 5h30, 5h40, 7h00, 7h40, 8h20, 9h00, 9h40, 10h20, 11h00, 11h40, 12h20, 13h00, 13h40, 14h20, 15h00, 15h40, 16h20, 17h00, 17h00, 18h20	22

Fuente: Contrato de Operación de la Operadora IMCA

Realizado por: Baquero E., 2021

**Tabla 22-3:** Rutas y frecuencias que intervienen en el tramo de estudio de la operadora CITAM

Rutas	Frecuencias	Total Frecuencias
<b>Montalvo - Babahoyo</b> (Vía Guaranda - Babahoyo)	6h00, 6h15, 6h45, 7h00, 7h15, 7h45, 8h00, 8h15, 8h45, 9h00, 9h15, 9h45, 10h00, 10h15, 10h45, 11h00, 11h15, 11h45, 12h00, 12h15, 12h45, 13h00, 13h15, 13h45, 14h00, 14h15, 14h45, 15h00, 15h15, 15h45, 16h00, 16h15, 16h45, 17h00, 17h15, 17h45, 18h00, 18h15, 18h45	39
<b>Babahoyo - Montalvo</b> (Vía Babahoyo - Guaranda)	6h00, 6h15, 6h45, 7h00, 7h15, 7h45, 8h00, 8h15, 8h45, 9h00, 9h15, 9h45, 10h00, 10h15, 10h45, 11h00, 11h15, 11h45, 12h00, 12h15, 12h45, 13h00, 13h15, 13h45, 14h00, 14h15, 14h45, 15h00, 15h15, 15h45, 16h00, 16h15, 16h45, 17h00, 17h15, 17h45, 18h00, 18h15, 18h45	39

Fuente: Contrato de Operación de la Operadora CITAM

Realizado por: Baquero E., 2021

### 3.1.5.1 Distribución de Frecuencias

Debido a los contratos de operación y a la amplia diferencia en el número de frecuencias en la Ruta Montalvo-Babahoyo y viceversa, se han establecido por convenio mutuo entre las dos operadoras, 66 frecuencias las cuales están distribuidas de manera alternada para las dos Cooperativas de Transporte Intraprovincial CITAM e IMCA, ejemplificando: el primer turno del día 1 lo toma la cooperativa CITAM, el segundo la cooperativa IMCA, el tercero la cooperativa CITAM, el cuarto la cooperativa IMCA y así sucesivamente. Para el día 2 el primer turno lo toma la otra cooperativa de transporte, garantizando así la equidad entre las dos cooperativas.

Las frecuencias del trayecto Montalvo-Babahoyo se encuentran organizadas de la siguiente manera: los primeros 3 turnos, desde las 4 am a 5 am, tienen un intervalo de tiempo de 30 minutos entre turno y turno, los 4 turnos siguientes de 5 am a 6 am con un intervalo de 15 minutos; a partir del turno 8 hasta el 62, de 6:12 am hasta las 17:00 horas, cuentan con un intervalo de 12 minutos y finalmente los 6 últimos turnos desde las 17:00 horas hasta las 18:10 tienen intervalos de tiempo de 15 a 20 minutos. Igualmente, para el trayecto Babahoyo-Montalvo las frecuencias se encuentran organizadas de la siguiente manera: los primeros 6 turnos de 5:45 am a 7 am tienen un intervalo de 15 minutos entre turnos, desde el turno 7 hasta el 61 de 7:12 am a 18:00 con un tiempo de 12 minutos y para finalizar desde el turno 62 al 66, de 18:15 a 19:30 cuentan con intervalos de tiempo de 15 a 25 minutos.

**Tabla 23-3:** Frecuencias de la Ruta Montalvo-Babahoyo y Babahoyo-Montalvo

No.	Montalvo	Babahoyo	Día 1	Día 2
1	4:00	5:45	CITAM	IMCA
2	4:30	6:00	IMCA	CITAM
3	5:00	6:15	CITAM	IMCA
4	5:15	6:30	IMCA	CITAM
5	5:30	6:45	CITAM	IMCA
6	5:45	7:00	IMCA	CITAM
7	6:00	7:12	CITAM	IMCA
8	6:12	7:24	IMCA	CITAM
9	6:24	7:36	CITAM	IMCA
10	6:36	7:48	IMCA	CITAM
11	6:48	8:00	CITAM	IMCA
12	7:00	8:12	IMCA	CITAM
13	7:12	8:24	CITAM	IMCA
14	7:24	8:36	IMCA	CITAM
15	7:36	8:48	CITAM	IMCA
16	7:48	9:00	IMCA	CITAM
17	8:00	9:12	CITAM	IMCA
18	8:12	9:24	IMCA	CITAM
19	8:24	9:36	CITAM	IMCA

20	8:36	9:48	IMCA	CITAM
21	8:48	10:00	CITAM	IMCA
22	9:00	10:12	IMCA	CITAM
23	9:12	10:24	CITAM	IMCA
24	9:24	10:36	IMCA	CITAM
25	9:36	10:48	CITAM	IMCA
26	9:48	11:00	IMCA	CITAM
27	10:00	11:12	CITAM	IMCA
28	10:12	11:24	IMCA	CITAM
29	10:24	11:36	CITAM	IMCA
30	10:36	11:48	IMCA	CITAM
31	10:48	12:00	CITAM	IMCA
32	11:00	12:12	IMCA	CITAM
33	11:12	12:24	CITAM	IMCA
34	11:24	12:36	IMCA	CITAM
35	11:36	12:48	CITAM	IMCA
36	11:48	13:00	IMCA	CITAM
37	12:00	13:12	CITAM	IMCA
38	12:12	13:24	IMCA	CITAM
39	12:24	13:36	CITAM	IMCA
40	12:36	13:48	IMCA	CITAM
41	12:48	14:00	CITAM	IMCA
42	13:00	14:12	IMCA	CITAM
43	13:12	14:24	CITAM	IMCA
44	13:24	14:36	IMCA	CITAM
45	13:36	14:48	CITAM	IMCA
46	13:48	15:00	IMCA	CITAM
47	14:00	15:12	CITAM	IMCA
48	14:12	15:24	IMCA	CITAM
49	14:24	15:36	CITAM	IMCA
50	14:36	15:48	IMCA	CITAM
51	14:48	16:00	CITAM	IMCA
52	15:00	16:12	IMCA	CITAM
53	15:12	16:24	CITAM	IMCA
54	15:24	16:36	IMCA	CITAM
55	15:36	16:48	CITAM	IMCA
56	15:48	17:00	IMCA	CITAM
57	16:00	17:12	CITAM	IMCA
58	16:12	17:24	IMCA	CITAM
59	16:24	17:36	CITAM	IMCA
60	16:36	17:48	IMCA	CITAM
61	16:48	18:00	CITAM	IMCA
62	17:00	18:15	IMCA	CITAM
63	17:15	18:30	CITAM	IMCA
64	17:30	18:45	IMCA	CITAM
65	17:50	19:05	CITAM	IMCA
66	18:10	19:30	IMCA	CITAM

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021

Cabe aclarar que la unidad que toma el primer turno del trayecto Montalvo-Babahoyo, también toma el primer turno del trayecto Babahoyo-Montalvo, tal como lo especifica la tabla. El número de ciclos que realiza cada unidad de transporte, depende del número de unidades que estén trabajando en la ruta que generalmente son 7 de la cooperativa CITAM y 7 de la Cooperativa IMCA, es decir la unidad de transporte debe esperar 14 turnos para retomar el segundo ciclo, por ejemplo, la unidad que toma el primer turno de 4 am, realizará su segundo ciclo a las 7:36 am, después de 14 turnos, esta distribución está basada en el trayecto Montalvo-Babahoyo. Cada unidad de transporte realiza un aproximado de 5 ciclos de ida y vuelta.

### 3.1.5.2 Distribución de unidades COOP CITAM

En la cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses Asociados Montalvo CITAM, existe un total de 30 socios con 27 unidades en funcionamiento y cuenta con 24 rutas de transporte. Para el desarrollo de esta investigación de toma en cuenta únicamente la Ruta Montalvo-Babahoyo, a la cual se le atribuyen 7 unidades de transporte diariamente. Esta distribución de unidades se la realiza ordenadamente en base al número de socio de la cooperativa, cada unidad permanece en la ruta 7 días, el ingreso de la siguiente unidad se realiza de forma ascendente, es decir cuando la unidad 01 sale del recorrido, la unidad 10 ingresa. Es necesario resaltar que los socios No. 08, 11, y 25 no tienen unidades de transporte, por lo que no son tomados en cuenta en la distribución. (Agencia Nacional de Tránsito, 2011)

Para la ejemplificación de la designación de unidades para la ruta Montalvo-Babahoyo, se tomó como referencia 3 días, como se muestra en las siguientes tablas:

**Tabla 24-3:** Distribución de Unidades COOP CITAM trayecto Montalvo-Babahoyo (Día 1)

<b>Distribución de Unidades Cooperativa CITAM (Día 1)</b>	
<b>No. DISCO</b>	<b>FRECUENCIA</b>
01	4:00
02	5:00
03	5:30
04	6:00
05	6:24
07	6:48
09	7:12

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021

**Tabla 25-3:** Distribución de Unidades COOP CITAM trayecto Montalvo-Babahoyo (Día 2)

<b>Distribución de Unidades Cooperativa CITAM (Día 2)</b>	
<b>No. DISCO</b>	<b>FRECUENCIA</b>
02	4:30
03	5:15
04	5:45
05	6:12
07	6:36
09	7:00
10	7:24

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021

**Tabla 26-3:** Distribución de Unidades COOP CITAM trayecto Montalvo-Babahoyo (Día 3)

<b>Distribución de Unidades Cooperativa CITAM (Día 3)</b>	
<b>No. DISCO</b>	<b>FRECUENCIA</b>
<b>03</b>	4:00
<b>04</b>	5:00
<b>05</b>	5:30
<b>07</b>	6:00
<b>09</b>	6:24
<b>10</b>	6:48
<b>12</b>	7:12

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021

### 3.1.5.3 *Distribución de unidades COOP IMCA*

En la cooperativa de Transporte Montalvo Cooperativa Asociada, existe un total 22 unidades en funcionamiento y cuenta con 22 rutas de transporte según el Contrato de Operación. Al igual que la Operadora CITAM únicamente se va a considerar la ruta Montalvo-Babahoyo.

La asignación de las unidades a las rutas se las realiza semanalmente con un registro ordenado en las rutas Pimocha y La Carmela y las sobrantes en las Rutas Montalvo y La Unión, cuando las unidades de transporte terminan su recorrido en las rutas Carmela y Pimocha son reintegradas a las Rutas Montalvo y La Unión. Por ejemplo, si una unidad de Transporte en la semana 1 tuvo su recorrido en la ruta Babahoyo-La Unión y en la semana 2 en ruta Babahoyo-Pimocha o Babahoyo-La Carmela, para la semana 3 será asignada a la Ruta Montalvo-Babahoyo. (Agencia Nacional de Tránsito, 2018)

En la tabla anterior, se puede observar que las unidades de transporte no tienen frecuencias un día a la semana, como por ejemplo la unidad 01 no tiene frecuencias el día martes, esto se da debido a que son asignadas a una extensión de ruta llamada recinto El Volante, a esta ruta se le determina únicamente 1 unidad de transporte al día. Para la ejemplificación de la distribución de unidades de la cooperativa IMCA se tomó como base la 1<sup>era</sup> semana de operación, como se observa a continuación:

**Tabla 27-3:** Distribución de unidades COOP IMCA trayecto Montalvo-Babahoyo

<b>Distribución de Unidades Cooperativa IMCA</b>							
<b>No. Disco</b>	<b>Frecuencias</b>						
	<b>Lunes</b>	<b>Martes</b>	<b>Miércoles</b>	<b>Jueves</b>	<b>Viernes</b>	<b>Sábado</b>	<b>Domingo</b>
01	4:00	-	7:12	7:00	6:24	6:12	5:30
20	5:00	4:30	-	7:24	6:48	6:36	6:00
02	5:30	5:15	4:00	-	7:12	7:00	6:24
22	6:00	5:45	5:00	4:30	-	7:24	6:48
21	6:24	6:12	5:30	5:15	4:00	-	7:12
12	6:48	6:36	6:00	5:45	5:00	4:30	-
15	7:12	7:00	6:24	6:12	5:30	5:15	4:00
14	-	7:24	6:48	6:36	6:00	5:45	5:00

Fuente: Investigación de campo

Realizado por: Baquero E., 2021

### 3.1.6 *Ubicación de las oficinas y venta de servicios*

En esta sección se describe la ubicación de los puntos de venta de servicios autorizados, en cada una de las ciudades y/o poblados que intervienen en la ruta Montalvo-Babahoyo y viceversa, principales beneficiarios de la oferta de transporte. Previamente se evidenció que la estructura del sistema tarifario manejado por las cooperativas de Transporte Público Intracantonal CITAM e IMCA es de tipo seccional. (Molinero & Sánchez, 2005), afirman que:

“La tarifa de tipo seccional consiste en dividir una ruta en tramos y determinar la tarifa en función del número de secciones que el usuario recorre. Puesto que las secciones son de menor tamaño y el nivel tarifario se relaciona más con la distancia” (p.561). El manejo de la tarifa de tipo seccional en función precio-recorrido es mucho más compleja ya que dificulta actividades como el cobro y el control de pasajes además requiere más personal para su control. En las dos operadoras CITAM e IMCA, la diferenciación de pasajes para personas de grupos vulnerables se mantiene vigente, garantizando así el derecho de estas personas, tal como lo establece el Art. 48 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En ese sentido, el sistema de cobro o forma de pago se lo realiza de dos maneras diferentes:

- **Pago en efectivo:** es la forma más común de pago, aunque esta corresponde una mayor dificultad de control debido al manejo de tarifas seccionales, este pago se lo encuentra comúnmente cuando el punto de origen de la ruta es la ciudad de Montalvo, ya que no existe una oficina que emita boletos en el cantón
- **Tarifa preparada:** es usada cuando el origen de la ruta es en el cantón Babahoyo debido a que las cooperativas de transporte intraprovincial cuentan con oficinas ubicadas en el terminal terrestre de Babahoyo, que se encargan de la emisión boletos que garantizan al usuario el viaje y el ingreso a las zonas de los andenes sin el boleto, el usuario no puede acceder a las zona del andén ya que este incluye la tasa torniquete con un valor de 0.10 ctv. En la siguiente tabla y grafico se muestran la ubicación de las oficinas en el cantón Babahoyo:

**Tabla 28-3:** Ubicación de los puntos de venta de servicio

Ciudad	Babahoyo, provincia de los Ríos
Dirección	Av. 25 de Junio
Coordenada X	661982
Coordenada y	9799691

Fuente: Google map

Realizado por: Baquero E., 2021



**Figura 4-3:** Secciones Tarifarias para la Ruta Montalvo-Babahoyo

Fuente: Autoría propia

### 3.1.6.1 Tarifas en el tramo Montalvo-Babahoyo

La ruta Montalvo-Babahoyo está dividida en 5 secciones para el cobro de tarifas, estas son: Palmar, 24 de Mayo, San Joaquín, Montalvo y Babahoyo. Los boletos son emitidos por las oficinas de la cooperativa CITAM e IMCA por separado, aunque el boleto o ticket es válido para las dos cooperativas de transporte. El detalle es el siguiente:



**Figura 5-3:** Secciones Tarifarias para la Ruta Montalvo-Babahoyo

Fuente: Google Maps

**Tabla 29-3:** Cuadro Tarifario Trayecto Babahoyo-Montalvo

TRAYECTO BABAHOYO – MONTALVO			
Secciones	Tarifa	Tasa Torniquete	Valor Total
Babahoyo	Origen	Origen	Origen
El palmar	\$ 0.45	\$ 10	\$ 0.55
24 de Mayo	\$ 0.60	\$ 10	\$ 0.70
San Joaquín	\$ 0.70	\$ 10	\$ 0.80
Montalvo	\$ 0.90	\$ 10	\$ 1.00

Fuente: Investigación de campo

Realizado por: Baquero E., 2021

Existe también un boleto del camino entregado por cada unidad de transporte para aquellas paradas intermedias en las que no es posible obtener el boleto en las oficinas de las cooperativas. Estos boletos se encuentran especificados en el Anexo F.

**Tabla 30-3:** Cuadro Tarifario Trayecto Montalvo-Babahoyo

TRAYECTO MONTALVO - BABAHOYO	
Secciones	Tarifa
Montalvo	Origen
San Joaquín	\$ 0.45
24 de Mayo	\$ 0.60
El Palmar	\$ 0.70
Babahoyo	\$ 0.90

Fuente: Investigación de campo

Realizado por: Baquero E., 2021

### 3.1.7 Ubicación de los paraderos y/o terminales que podrán usar

Mediante la investigación realizada en campo se logró determinar que el tramo Montalvo-Babahoyo posee 12 paradas autorizadas por los respectivos GAD`s. El punto de origen es la parada de Pisagua de donde parten las unidades de las cooperativas CITAM e IMCA y su punto de destino es el terminal interprovincial del cantón Babahoyo y viceversa, como se muestra a continuación en el siguiente cuadro de resumen:

**Tabla 31-3:** Resumen de Paradas Ruta Montalvo- Babahoyo

Parada	Km Entre Paradas	Tiempo Entre Paradas
Pisagua	Origen	Origen
Tía Montalvo	2.5 km	4 min
Cruz Roja	0.4 km	2 min
10 de Agosto	0.3 km	1 min
Y de Montalvo	0.6 km	2 min
San Joaquín	8.5 km	6 min
24 de Mayo	8.1 km	6 min
La mascota	0.6 km	2 min
CDG – El Palmar	5 km	6 min
Entrada a la Universidad	5.3 km	7 min
La Replica	1.6 km	2 min
Terminal Terrestre Babahoyo	5.5 km	7 min

**Fuente:** Investigación de campo

**Realizado por:** Baquero E., 2021

Las paradas intermedias fueron seleccionadas en base a la demanda de pasajeros que existe en cada una de ellas, es decir se tomaron aquellas paradas estratégicas en las que existe mayor cantidad de pasajeros y donde se evidencia infraestructura adecuada para la correcta prestación del servicio de transporte.

La ubicación, características y detalles de las 12 paradas existentes en el tramo Montalvo-Babahoyo se detallan a continuación:

## PARADA 1: PISAGUA

**Tabla 32-3:** Parada No. 01 Pisagua, punto de Origen de la ruta

PISAGUA	
No. Parada	01
Distancia entre Paradas	0 km
Tiempo entre Paradas	0 minutos
Infraestructura	No adecuada
Señalética	No adecuada
Zonas Atractoras- Generadoras de viajes	Restaurante 3 hermanos, casa de retiro San José, Hacienda el progreso, Dirección Municipal de Tránsito de Montalvo

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo

**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 6-3:** Parada No. 01 Pisagua, punto de Origen de la ruta

**Fuente:** Google Maps

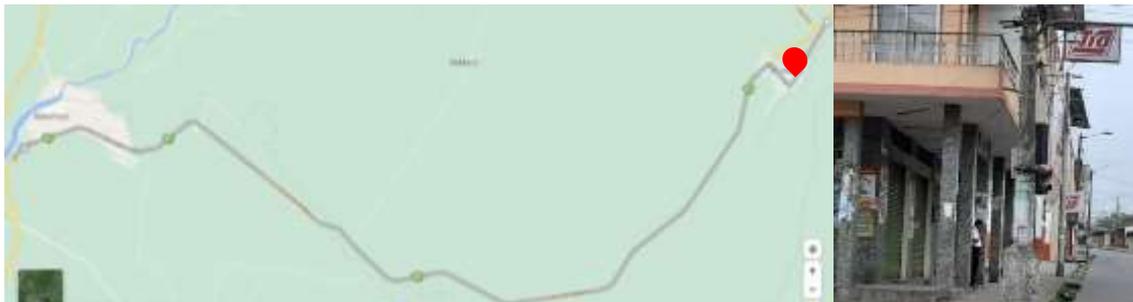
## PARADA 2: ALMACENES TÍA

**Tabla 33-3:** Parada No. 02 Almacenes Tía

ALMACENES TÍA	
No. Parada	02
Distancia entre Paradas	2.5 km
Tiempo promedio entre Paradas	4 minutos
Infraestructura	No adecuada
Señalética	No adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Empresa de Agua, Tía Montalvo, Municipio de Montalvo, Parque Central.

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo

**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 7-3:** Parada No. 02 Almacenes Tía

**Fuente:** Google Maps

### PARADA 3: CRUZ ROJA

**Tabla 34-3:** Parada No. 03 Cruz Roja

CRUZ ROJA	
No. Parada	03
Distancia entre Paradas	400 m
Tiempo Promedio entre Paradas	2 minutos
Infraestructura	No adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Banco Pichincha, CNT, Centros de Educación, Cruz Roja

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 8-3:** Parada No. 03 Cruz Roja

**Fuente:** Google Maps

### PARADA 4: COLEGIO 10 DE AGOSTO

**Tabla 35-3:** Parada No. 04 Colegio 10 de Agosto

COLEGIO 10 DE AGOSTO	
No. Parada	04
Distancia entre Paradas	300 m
Tiempo Promedio entre Paradas	1 minutos
Infraestructura	No adecuada
Señalética	Adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Colegio 10 de Agosto, Banco del Pacifico, SRI.

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 9-3:** Parada No. 04 Colegio 10 de Agosto

**Fuente:** Google Maps

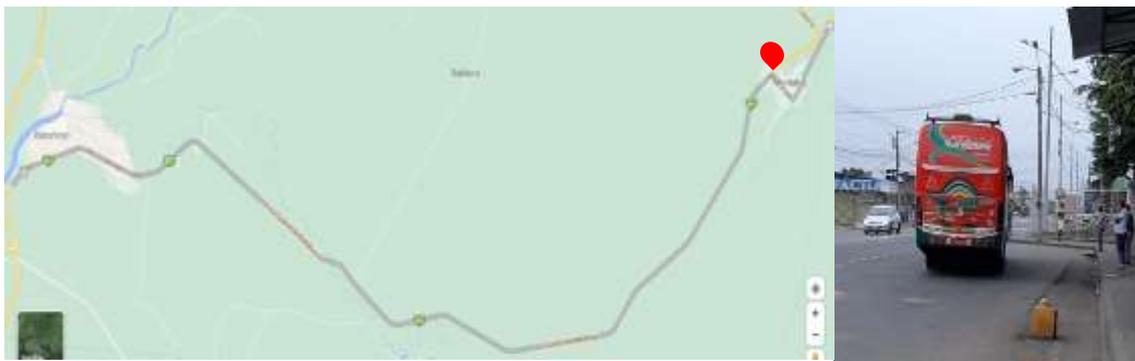
En la Ruta Montalvo-Babahoyo existen 3 puntos de control de tiempo mediante tarjetas, en las cuales se registra el tiempo de llegada de la unidad de transporte. El primero se encuentra entre las paradas 10 de agosto y “Y” de Montalvo, en donde las unidades de transporte tienen un tiempo límite de 7 minutos para la llegada desde el punto de origen Pisagua a la Y de Montalvo. Si este tiempo no se cumple la unidad estará sujeta a multas las cuales serán cobradas por la unidad con la frecuencia siguiente de la otra Operadora.

#### PARADA 5: Y DE MONTALVO

**Tabla 36-3:** Parada No. 05 “Y” de Montalvo

“Y” DE MONTALVO	
No. Parada	05
Distancia entre Paradas	600 m
Tiempo Promedio entre Paradas	2 minutos
Infraestructura	Adecuada
Señalética	Adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Restaurantes, Vulcanizadoras, Centros comerciales.

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 10-3:** Parada No. 05 “Y” de Montalvo

**Fuente:** Google Maps

Las paradas identificadas desde el punto Pisagua hasta la Y de Montalvo, se encuentran dentro del cantón y están legalmente autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito para el ascenso y descenso de pasajeros, además cuentan con señalética distintiva de las cooperativas de transporte interprovincial.

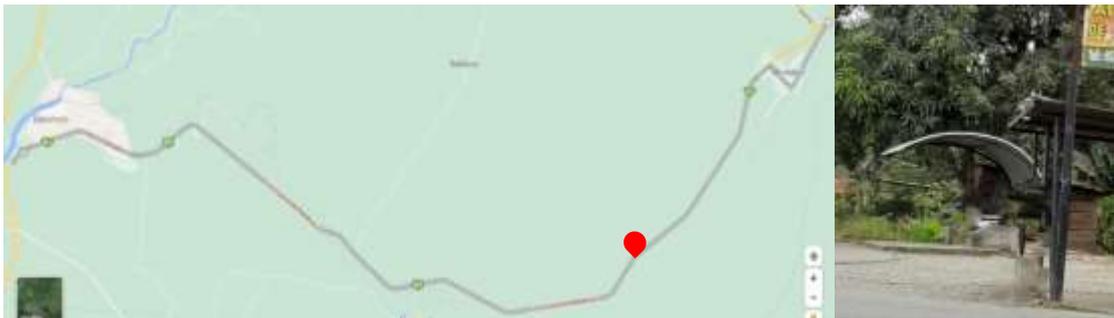
Entre la parada “Y” de Montalvo y San Joaquín está ubicado el segundo punto de control, en la gasolinera sindicato de choferes con un tiempo de marcación máximo de 6 minutos desde el marcado anterior, el cual si no se cumple este sujeto a multas.

## PARADA 6: SAN JOAQUIN-RIO CHICO

**Tabla 37-3:** Parada No. 06 San Joaquín - Rio Chico

SAN JOAQUIN – RIO CHICO	
No. Parada	06
Distancia entre Paradas	8.5 Km
Tiempo Promedio entre Paradas	6 minutos
Infraestructura	Adecuada
Señalética	Adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Recintos de vivienda

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 11-3:** Parada No. 06 San Joaquín - Rio Chico

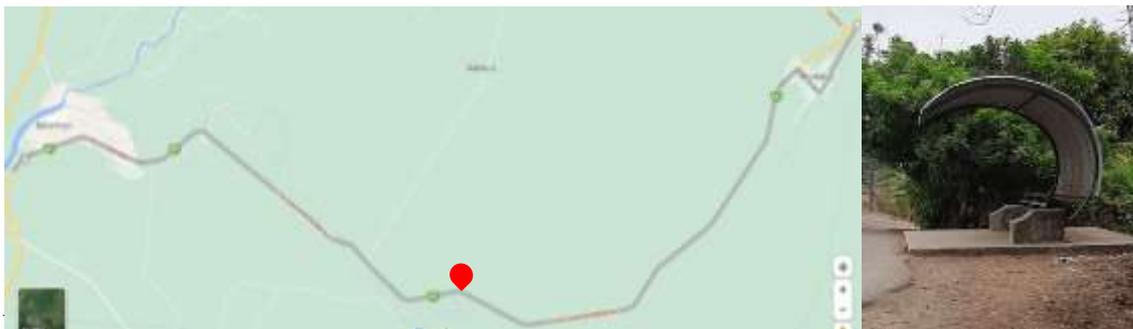
**Fuente:** Google Maps

## PARADA 7: 24 DE MAYO

**Tabla 38-3:** Parada No. 07- 24 de Mayo

24 DE MAYO	
No. Parada	07
Distancia entre Paradas	8.1 Km
Tiempo Promedio entre Paradas	6 minutos
Infraestructura	Adecuada
Señalética	Adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Iglesia, Recinto de Vivienda, Subcentro de Salud

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 11-3:** Parada No. 07 - 24 de Mayo

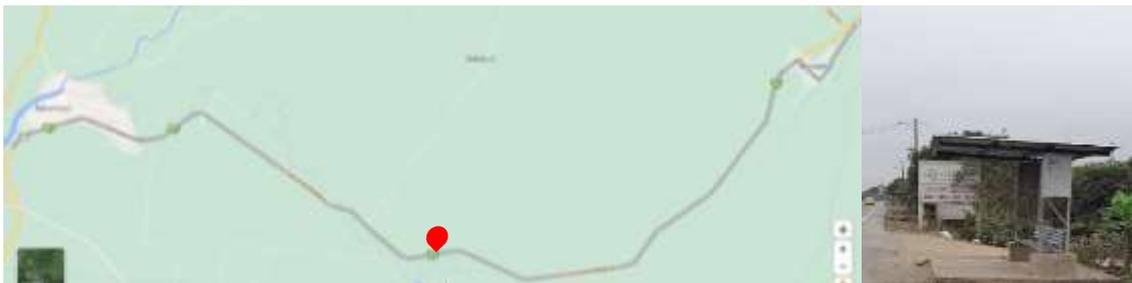
**Fuente:** Google Maps – Autoría Propia

## PARADA 8: LA MASCOTA

**Tabla 39-3:** Parada No. 08 La Mascota

LA MASCOTA	
No. Parada	08
Distancia entre Paradas	600m
Tiempo Promedio entre Paradas	2 minutos
Infraestructura	Adecuada
Señalética	No Adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Recinto de Vivienda, Piladora, UPC.

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 13-3:** Parada No. 08 La Mascota

**Fuente:** Google Maps – Autoría Propia

## PARADA 9: CDG - EL PALMAR

**Tabla 40-3:** Parada No. 09 CDG - El Palmar

CDG – EL PALMAR	
No. Parada	09
Distancia entre Paradas	5 Km
Tiempo Promedio entre Paradas	6 minutos
Infraestructura	Adecuada
Señalética	Adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Piladora CDG, Recintos de Viviendas

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 14-3:** Parada No. 09 CDG - El Palmar

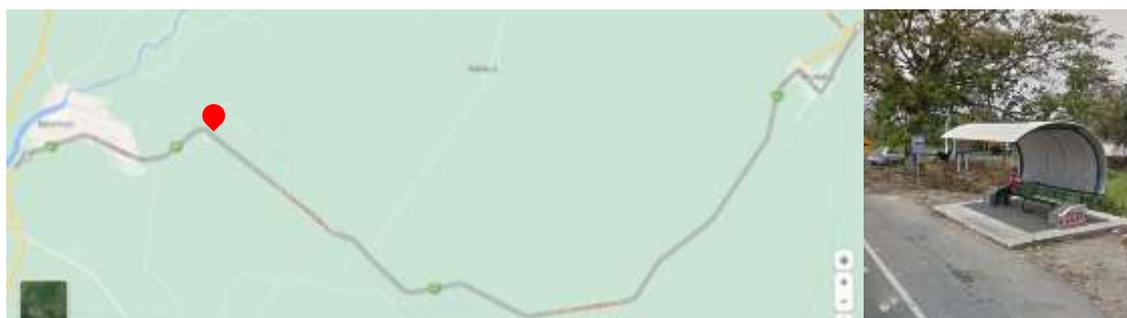
**Fuente:** Google Maps – Autoría Propia

## PARADA 10: INGRESO A LA UNIVERSIDAD

**Tabla 41-3:** Parada No. 10 Entrada a la Universidad

ENTRADA A LA UNIVERSIDAD	
No. Parada	10
Distancia entre Paradas	5.3 Km
Tiempo Promedio entre Paradas	7 minutos
Infraestructura	Adecuada
Señalética	Adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Recinto de Vivienda, Facultad de Ciencias Agropecuarias.

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 15-3:** Parada No. 10 Entrada a la Universidad

**Fuente:** Google Maps

El tercer y último punto de control de tiempos mediante tarjeta se encuentra en el ubicado en el sector llamado puertas negras, entre la parada El Palmar y La réplica con un tiempo máximo de llegada de 40 minutos, este tiempo realiza es tomado desde el punto de origen Pisagua, es decir se incluyen los tiempos de los controles anteriores.

## PARADA 11: LA REPLICIA

**Tabla 42-3:** Parada No. 11 La Replica

LA REPLICIA	
No. Parada	11
Distancia entre Paradas	1.6 Km
Tiempo Promedio entre Paradas	2 minutos
Infraestructura	Adecuada
Señalética	Adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Solca, Unidades Educativas, Centros de Comercio.

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 16-3:** Parada No. 11 La Replica  
Fuente: Google Maps

## PARADA 12: TERMINAL TERRESTRE DE BABAHOYO

**Tabla 43-3:** Parada No. 12 Terminal Terrestre Babahoyo

<b>TERMINAL TERRESTRE BABAHOYO</b>	
No. Parada	12
Distancia entre Paradas	5.5 Km
Tiempo entre Paradas	7 minutos
Infraestructura	Adecuada
Señalética	Adecuada
Zonas Atractoras-Generadoras de viajes	Zonas comerciales

**Fuente:** Autoridades Cooperativas CITAM e IMCA; Trabajo de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021



**Figura 17-3:** Parada No.12 Terminal Terrestre Babahoyo  
Fuente: Google Maps

Las siguientes paradas desde San Joaquín-Río Chico hasta la réplica son aquellas que se encuentran en el trayecto de carretera entre Montalvo y Babahoyo, cabe recalcar que una vez que ingresan al cantón Babahoyo, el transporte intraprovincial no tiene paradas debido a que en el cantón existe el transporte urbano, sin embargo, este puede realizar únicamente el descenso de pasajeros como lo estipula en el contrato de operación según la resolución 001-RPO-012-201.

De igual manera en el trayecto con Origen en el Terminal de Babahoyo hacia Montalvo, existen 2 puntos de control de tiempos mediante tarjeta, el primero es en punto llamado puertas negras con un tiempo máximo para la marcación de 12 minutos y el segundo es en la gasolinera de la Y de Montalvo cuyo tiempo máximo es de 32 minutos, sumando así 44 minutos de recorrido.

### **3.1.8 *Análisis de interferencias***

Para el análisis de interferencias directas en el tramo Montalvo-Babahoyo del corredor vial E491 o conocido como la Colectora Guaranda-Babahoyo por donde circulan los vehículos de las Cooperativas CITAM e IMCA; se analizará la oferta que existe en cada una de las paradas o puntos de referencia del tramo en estudio, para establecer el nivel de interferencia entre el transporte interprovincial y el intraprovincial que actualmente está provocando una competencia en la vía y mayor riesgo de accidentes de tránsito. El análisis de interferencias consiste en realizar el contraste entre la oferta existente de transporte intra e interprovincial con la que actualmente se presta el servicio en los dos poblados de esa provincia (frecuencias).

Para realizar el análisis se ejecutó un levantamiento de información que nos permitió conocer los datos de las operadoras interprovinciales que circulan durante un día normal y contrastarlas con los datos de las operadoras intraprovinciales obtenidos de la investigación de campo y de los Contratos de Operación, como se muestra a continuación:

**Tabla 44-3:** Análisis de interferencias

Ámbito	Operadora	Frecuencias de 8h a 10h am						Frecuencias de 10h a 11h am						Frecuencias de 14h a 17h pm								
		8:20	8:35	8:50	9:10	9:20	9:40	10:0	10:10	10:25	10:40	11:0	2:10	2:30	2:50	3:10	3:30	3:45	4:10	4:15	4:25	4:50
Interprovincial	Bolívar	1			1			1	1			1	1			1				1		
	San Pedrito		1														1					
	Baños			1						1												
	22 de Julio					1				1				1							1	
	Dorado						1							1								1
	10 de Noviembre																	1				
	Atenas																		1			
Intraprovincial	CITAM	1		1	1		1	1		1					1	1	1				1	
	IMCA		1			1			1		1	1	1	1				1	1			1

**Fuente:** Investigación de campo  
**Realizado por:** Baquero E., 2021

A través de la tabla presentada se logró evidenciar que existe un nivel de interferencia alto de las operadoras de transporte interprovincial sobre las operadoras intraprovinciales, en cada frecuencia analizada se puede observar que por lo menos una operadora interprovincial interfiere en el tramo Montalvo-Babahoyo; siendo la Cooperativa Bolívar la que mayor número de interferencias provoca a lo largo del día. Adicionalmente hay que considerar que la oferta de transporte interprovincial es mucho más amplia, variada y generalmente pasa por la ruta en estudio minutos antes que la oferta intraprovincial por lo que generalmente se llevan a los pasajeros en las diferentes paradas establecidas para la Cooperativa CITAM e IMCA.

### **3.2 Verificación de la idea a defender**

#### **Idea General**

Luego de analizar los resultados obtenidos mediante los métodos, técnicas e instrumentos utilizados en la investigación tales como entrevistas, encuestas, aforos y trabajo de campo, se concluye que existe una incidencia negativa de las Cooperativas de Transporte Público Interprovincial sobre los socios de las Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros Intraprovincial CITAM e IMCA.

#### **Ideas Específicas**

Actualmente en el tramo Montalvo-Babahoyo existe una oferta de 14 operadoras de Transporte Público de Pasajeros Interprovincial que hacen uso de este trayecto para llegar a su destino, y 2 Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros Intraprovincial, con un total de 49 socios entre las dos, que ofrecen servicio en esta ruta con 66 frecuencias en total y 14 unidades designadas.

En el tramo Montalvo-Babahoyo se puede encontrar algunos problemas derivados de la operación del Transporte Público de Pasajeros Intra e Interprovincial, entre estos se puede mencionar el incumplimiento de la normativa legal por parte del transporte interprovincial, ya que realizan paradas intermedias no autorizadas para recoger pasajeros, disminuyendo la demanda de pasajeros e ingresos de los prestadores del servicio de transporte Intraprovincial; el incumplimiento de la tarifa de cobro, uso inadecuado de la infraestructura de transporte como paradas, falta de control y regulación por parte de las autoridades, ambiente social tenso, disminución de la seguridad y una baja calidad de la prestación del servicio.

La influencia negativa del transporte Interprovincial sobre el Intraprovincial, se debe principalmente a la escasa demanda de pasajeros en los terminales interprovinciales, la cual ha empeorado actualmente por la pandemia global del Covid-19; a las frecuencias no reguladas, que provocan que las unidades interprovinciales inicien su recorrido sin completar su capacidad vehicular y a la escasa y tal vez nula regulación y control por partes de las autoridades.

Con ayuda de las instituciones, organismos de transporte competentes y las autoridades de las cooperativas del transporte de pasajeros intraprovincial CITAM e IMCA se puede lograr mitigar la problemática existente, para lo cual es necesario determinar algunas ideas o estrategias que minimicen el impacto social y económico que provoca la interferencia del transporte interprovincial sobre el intraprovincial en el sector de estudio.

### **3.3 Propuesta**

#### **3.3.1 Título**

ESTRATEGÍAS PARA MITIGAR LA INCIDENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS INTERPROVINCIAL SOBRE EL INTRAPROVINCIAL, EN EL TRAMO MONTALVO-BABAHOYO.

#### **3.3.2 Contenido de la propuesta**

##### **3.3.2.1 Objetivos**

- Realizar un análisis de los factores que inciden en la prestación del servicio de transporte interprovincial sobre el intraprovincial en el tramo Montalvo-Babahoyo.
- Desarrollar estrategias que permitan mitigar el impacto del transporte interprovincial sobre el intraprovincial en el tramo Montalvo-Babahoyo.
- Mejorar los desplazamientos en la ruta Montalvo-Babahoyo y viceversa brindándoles mayor seguridad, calidad de servicio, entre otros factores, que al ser potenciados contribuirán con el desarrollo del transporte intraprovincial.

##### **3.3.2.2 Análisis de la Incidencia del Transporte Interprovincial sobre el Intraprovincial.**

En el desarrollo del proyecto de investigación se pudo encontrar varios factores que determinan la incidencia del transporte público de pasajeros interprovincial sobre el intraprovincial, los cuales se detallan a continuación:

#### **Incidencia en la normativa legal**

El incumplimiento de la normativa por parte del Transporte Público de Pasajeros Interprovincial es el origen de los problemas suscitados en el sector de estudio. Según la (Agencia Nacional de Tránsito, 2013) en su Reglamento de Transporte Público Interprovincial de Pasajeros establece:

*Artículo 15.- De la prestación del servicio.-* El Servicio de Transporte Interprovincial de Pasajeros, se prestará entre las ciudades de origen de una provincia a otra de destino, con paradas intermedias, en las rutas, intervalos y frecuencias previamente autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito, partiendo desde y hasta los terminales terrestres o puntos autorizados de

ascenso y descenso de pasajeros. En caso de no existir terminales terrestres, se deberán prestar su servicio en los puntos debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito.

*Artículo 18.- De las rutas y frecuencias.-* Las operadoras legalmente autorizadas para prestar el servicio de transporte terrestre interprovincial operarán dentro de las rutas, intervalos y frecuencias establecidas en el correspondiente Contrato de Operación; y en las que posteriormente las autorice la Agencia Nacional de Tránsito, las cuales deberán ser incorporadas en el contrato de operación vigente.

Este incumplimiento de la normativa legal se ve reflejada en las paradas intermedias que realizan las unidades de transporte interprovincial en la Ruta Montalvo-Babahoyo, las cuales no se encuentran reflejadas en su contrato de operación y por ende no están legalmente autorizadas por el organismo de regulación y de control, ANT. Con el desarrollo de los métodos y técnicas como las encuestas a los socios, entrevistas a los gerentes de las cooperativas y visitas de campo, aplicados en este proyecto de investigación, se pudo comprobar que el transporte interprovincial realiza paradas no autorizadas, especialmente en el sector llamado Y de Montalvo, en donde acceden más pasajeros a las unidades. Además, se pudo presenciar el descontento de los socios de las cooperativas de transporte intraprovincial, los cuales están intensamente afectados.

### **Incidencia en demanda de pasajeros**

Mediante las fichas de ascenso y descenso de pasajeros realizados los días lunes 21, martes 22 y miércoles 23 de diciembre, se pudo determinar que la demanda total aproximada de pasajeros del transporte intraprovincial durante los 3 días es de 4364 pasajeros. Las personas que accedieron al transporte público interprovincial es de 195 pasajeros, los cuales representan el 4,3% de los usuarios, estos datos son recolectados únicamente cuando coinciden las unidades de transporte público interprovincial con el intraprovincial a la misma hora en la ruta, y los valores de porcentaje se encuentran detallados en la tabla 45-3.

**Tabla 45-3:** Demanda de pasajeros

Horario	Pasajeros que acceden al transporte intraprovincial			Pasajeros que acceden al transporte interprovincial		
	Día 1	Día 2	Día 3	Día 1	Día 2	Día 3
Hora Pico	534	608	608	43	23	31
Hora Valle	939	886	789	30	43	25
<b>Total</b>	<b>1473</b>	<b>1494</b>	<b>1397</b>	<b>73</b>	<b>66</b>	<b>56</b>

Fuente: Investigación de campo  
Realizado por: Baquero E., 2021

El porcentaje de 4,3% corresponde a la disminución de demanda para el transporte público de pasajeros intraprovincial, sumando así otro problema en el sector de estudio. Hay que tomar en cuenta que las frecuencias manejadas por las cooperativas de transporte intraprovincial tienen generalmente un lapso de 12 minutos entre ellas, tiempo en el cual las cooperativas de transporte interprovincial siguen recogiendo pasajeros cuando transitan por la ruta, aumentando así el porcentaje de personas que no acceden al transporte intraprovincial.

### **Incidencia económica**

Con el análisis anterior, y teniendo en cuenta la encuesta aplicada a los socios de las cooperativas, se puede determinar que existe un impacto económico negativo hacia los mismos, el 22% de los conductores considera que el transporte interprovincial perjudica en el aspecto económico al servicio de transporte intraprovincial, ya que los ingresos disminuyen proporcionalmente a la disminución de demanda de pasajeros.

Esta reducción de ingresos, sumada a la situación global que se está viviendo actualmente a causa del Covid-19, que ha reducido significativamente la demanda usual de pasajeros especialmente en sectores educativos donde existía mayor demanda y por ende mayores ingresos y el aumento de los precios de combustibles y lubricantes, corresponde una situación crítica para las operadoras de transporte público, debido a que los ingresos difícilmente cubren los valores de gastos y mantenimiento mensuales invertidos en las unidades de transporte, dejando un margen de ganancia demasiado bajo que en ocasiones llega a convertirse en pérdida, ya que se logró determinar que el 57,14% de los conductores del transporte intraprovincial gastan más de 3000 dólares mensuales en mantenimiento de la unidad.

### **Incidencia en tarifas de pasajes**

La competencia desleal es un término usado frecuentemente por los socios de las cooperativas de transporte intraprovincial ya que se ven altamente afectados por las prácticas económicas deshonestas usadas por el transporte Interprovincial para obtener una ventaja ante la demanda de pasajeros en el sector de estudio. Esta problemática se ha podido corroborar gracias a las visitas de campo a las paradas de la ruta, donde se ha comprobado que las unidades de transporte interprovincial ofrecen una tarifa menor del pasaje

Esta práctica deshonestas se ve reflejada en el manejo de las tarifas del pasaje, ya que, para ejemplificar, la tarifa de Montalvo a Babahoyo es de 90 centavos, sin embargo, las unidades de transporte público interprovincial ofrecen una tarifa de 50 centavos, logrando de esta manera que

el pasajero opte por el uso de este con la finalidad de obtener un ahorro de sus recursos, contribuyendo así a la disminución de demanda de pasajeros para el transporte intraprovincial.

### **Incidencia en infraestructura de transporte**

Como se ha analizado anteriormente en la ruta Montalvo-Babahoyo existen 12 paradas principales para el ascenso y descenso de pasajeros, la mayoría de estas cuentan con infraestructura adecuada para que el pasajero espere cómodamente en el lugar resguardado del sol o la lluvia, además de un espacio destinado a la unidad de transporte en la infraestructura vial.

El conflicto se desarrolla cuando las unidades de transporte interprovincial hacen uso del espacio destinado al transporte intraprovincial, algunas veces por largos periodos de tiempo causando desfases en sus frecuencias y muchas de las veces obligándolos a omitir estas paradas.

### **Incidencia en la seguridad**

El transporte público de pasajeros debe procurar una prestación de servicio adecuada y de calidad, la cual mucha de las veces se ven corrompida debido a la guerra del centavo existente entre las operadoras de transporte Intra e interprovincial, lo que provoca aumentos de velocidad y correteos en las vías con el fin de llegar antes a las paradas y recoger pasajeros.

Este aumento de velocidad, es causal de citaciones, multas y múltiples accidentes en las vías, poniendo en peligro no solo a los conductores de las unidades de transporte y sus pasajeros, sino también, a aquellos que transitan a su alrededor ya sea en calidad de conductores o transeúntes, sin mencionar las pérdidas materiales y económicas. De igual manera esta situación violenta el derecho de seguridad el cual es uno de los siete principios que el transporte público debe cumplir.

### **Incidencia social**

Debido a todos los problemas suscitados a causa de las paradas intermedias no autorizadas realizadas por el transporte público de pasajeros interprovincial, muchas de las veces se vive un ambiente social tenso e incómodo cada vez que se encuentran las unidades de ambos ámbitos de transporte, ya al querer exigir el cumplimiento de la ley, se desarrollan altercados entre los conductores de las unidades.

En el mes de noviembre de 2020 las autoridades gubernamentales del cantón Montalvo otorgaron al transporte interprovincial una modificación de la ruta, permitiéndoles el paso por el centro del

cantón Montalvo, esta situación provocó una organización de los ciudadanos para realizar una marcha pacífica a favor de las operadoras de transporte intraprovincial, incluidos buses, taxi, mototaxis entre otros, para exigir a las autoridades el revocamiento de tal permiso, ya que la entidad gubernamental de Montalvo no tiene competencia para otorgar ese tipo de permisos. Una vez que el permiso otorgado al transporte interprovincial quedó sin efecto, las operadoras interprovinciales realizaron otra marcha, pidiendo que se otorgue nuevamente aquel permiso, sin embargo, este pedido no fue recibido, puesto que anteriormente no se actuó con legalidad.

### **Escaso control de las autoridades**

La mayoría de socios de las cooperativas de transporte de pasajeros intraprovincial muestran descontento en torno al trabajo realizado por las autoridades, ya que no muestran interés ni ofrecen soluciones viables a la problemática que se desarrolla en el sector de estudio y algunos de ellos alegan que en ocasiones trabajan en perjuicio del transporte intraprovincial.

#### *3.3.2.3 Desarrollo de Estrategias*

Los resultados obtenidos en el proyecto de investigación reflejaron la incidencia negativa del transporte Público de Pasajeros Interprovincial sobre el Intraprovincial, con ayuda de las autoridades de las cooperativas CITAM e IMCA se han desarrollado algunas posibles estrategias, definidas como los instrumentos que nos ayudarán a mitigar o contrarrestar los problemas existentes en el servicio de transporte de pasajeros entre el cantón Montalvo y Babahoyo. En la tabla 46-3 se enlistan las estrategias propuestas:

**Tabla 46-3:** Estrategias para mitigar la problemática en el sector de estudio.

<b>ESTRATEGIAS</b>	<b>ESPECIFICACIONES</b>
<p>Programas de control en las paradas estratégicas para evitar el incumplimiento de la ley.</p>	<p><b>Responsables:</b>                      Comisión de Tránsito del Ecuador                      Agencia Nacional de Tránsito</p> <p><b>Especificaciones:</b>                      Con esta estrategia se realizaría controles regulares en la ruta para evitar que las unidades de transporte realicen paradas no autorizadas, beneficiando así al transporte interprovincial.</p> <p>En caso de incumplir las disposiciones legales referente al contrato de operación se aplicaría las sanciones</p>

	<p>especificadas en la ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 81, numeral 2 y 4 como infracción de segunda clase.</p>
<p>Establecer una parada estratégica del transporte interprovincial para el ascenso y descenso de pasajeros, más un programa de sellado en la puerta de los vehículos.</p>	<p><b>Responsable:</b> Agencia Nacional de Tránsito</p> <p><b>Especificaciones:</b> Una solución viable sería la elaboración de un estudio que posibilitaría la autorización de una parada regulada en el cantón Montalvo para las operadoras de transporte interprovincial, de esa manera se actuaría con legalidad y se mitigaría la problemática existente en el sector por el incumplimiento de la normativa legal.</p>
<p>Diseño de un sistema de control de abordaje de pasajeros para los buses Interprovinciales.</p>	<p><b>Responsables:</b> Agencia Nacional de Tránsito GAD's provinciales</p> <p><b>Especificaciones:</b> El diseño de un sistema electromecánico para el abordaje de pasajeros permitirá controlar el abordaje de pasajeros trayecto del transporte público interprovincial durante su servicio, con la finalidad de evitar paradas no planificadas en sitios no autorizados. Dentro del tramo Montalvo-Babahoyo se pudo identificar que el problema que existe proviene de las paradas no planificadas ya que a lo largo de la vía el transporte interprovincial recoge pasajeros con la finalidad de aumentar las ganancias en cada viaje incumpliendo así las normativa legal referente a los sitios de embarque de usuarios especificada en el Art. 15 del Reglamento de transporte publico interprovincial.</p>

**Realizado por:** Baquero E., 2021

A continuación se presenta el desarrollo de cada una de las estrategias propuestas, las cuales se describen con diferentes parámetros técnicos como se muestra en la parte posterior:

## ESTRATEGIA 1

**Título:**

Programa de control en las paradas estratégicas para evitar el incumplimiento de la ley.

**Objetivo:**

Controlar las paradas informales del servicio de transporte público interprovincial, las mismas que interfieren con el servicio intraprovincial, con el fin de disminuir la cantidad de interferencias en el tramo sujeto a estudio.

**Descripción:**

En base a lo establecido en el diagnóstico, se pudo constatar que gran parte de la problemática proviene del poco control ejercido por parte de las autoridades competentes, como lo demuestra el 69.39% de socios de las cooperativas intraprovinciales, los mismos que piensan que no se cumple con la normativa legal, específicamente en el Artículo 15, de la prestación del servicio, Reglamento de Transporte Público Interprovincial de Pasajeros, siendo la causa para la planificación de un programa de control de paradas debidamente localizadas, para lo cual se toma en cuentas las 6 paradas donde se enfoca el problema, las mismas son:

1. Parada N° 5: “Y” de Montalvo
2. Parada N° 6: San Joaquín – Río Chico
3. Parada N° 7: 24 de Mayo
4. Parada N° 8: La Mascota
5. Parada N° 9: CDG – El Palmar
6. Parada N° 10: Entrada a la Universidad
7. Parada N° 11: La Réplica

Las paradas anteriormente mencionadas, son el tramo donde suscita el inconveniente entre el sistema de transporte público interprovincial, debido a que los dos ámbitos realizan el mismo trayecto a ruta, desde el punto llamado la “Y” de Montalvo, causando malestar en el transporte intraprovincial, por el ascenso de pasajeros en paradas que no se encuentran debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito. Así también las fichas de ascenso y descenso lograron determinar un 4.3% (195 Pasajeros durante 3 días), los mismos se considera como demanda insatisfecha que recurre al transporte interprovincial, haciendo un mal uso de las paradas destinadas al uso del transporte intraprovincial.

### **Especificación Técnica:**

Tras la descripción de las causas que provocan el problema, se ha determinado planificar un programa de control en las paradas, en donde se involucre a la Agencia Nacional de Transito, Comisión de Tránsito y los socios de la operadora de transporte para así dar solución al problema anteriormente descrito.



**Figura 18-3:** Control de Paradas en otras provincias  
Fuente: Imbabura en Línea

### *Programa de control*

Para el programa de control en las paradas, se tomará en cuenta las distintas paradas y sus horas pico, de esta manera alternando el control, para impedir la evasión de los mismos, como se puede evidenciar en el siguiente ejemplo:

**Tabla 47-3:** Estrategias para mitigar la problemática en el sector de estudio.

Días	Parada N°5 "Y" de Montalvo	Parada N° 6 San Joaquín - Río Chico	Parada N° 7 24 de Mayo	Parada N° 8 La Mascota	Parada N° 9 CDG – El Palmar	Parada N° 10 Entrada a la Universidad	Parada N° 11 La Réplica
Lunes	06:00 – 08:00	06:00 – 08:00	12:00 – 14:00	17:30 – 19:30	17:30 – 19:30	17:30 – 19:30	12:00 – 14:00
Martes	17:30 – 19:30	12:00 – 14:00	06:00 – 08:00	06:00 – 08:00	12:00 – 14:00	12:00 – 14:00	17:30 – 19:30
Miércoles	12:00 – 14:00	17:30 – 19:30	17:30 – 19:30	12:00 – 14:00	06:00 – 08:00	06:00 – 08:00	17:30 – 19:30
Jueves	12:00 – 14:00	17:30 – 19:30	06:00 – 08:00	12:00 – 14:00	17:30 – 19:30	17:30 – 19:30	06:00 – 08:00
Viernes	06:00 – 08:00	17:30 – 19:30	17:30 – 19:30	06:00 – 08:00	12:00 – 14:00	12:00 – 14:00	06:00 – 08:00
Sábado	17:30 – 19:30	06:00 – 08:00	12:00 – 14:00	17:30 – 19:30	12:00 – 14:00	06:00 – 08:00	12:00 – 14:00
Domingo	06:00 – 08:00	17:30 – 19:30	17:30 – 19:30	12:00 – 14:00	06:00 – 08:00	17:30 – 19:30	12:00 – 14:00

Realizado por: Baquero E., 2021

Por medio del siguiente cuadro determinamos el tiempo, el día y la parada donde se efectuaría el control por parte de la Comisión de Tránsito del Ecuador, Agencia Nacional de Tránsito, y el apoyo por parte de los socios de las cooperativas de transporte intraprovincial, cubriendo en las horas pico y de forma aleatoria las distintas paradas, donde encontramos el problema, de esta manera evitando la evasión de los controles por parte de las operadoras de transporte interprovincial, y de ser necesario efectuando las sanciones necesarias, contribuyendo a la mitigación del problema.

#### Actividades:

Entre las actividades que se van a realizar para llevar a cabo la estrategia, se encuentran a las siguientes con su respectivo presupuesto y responsable:

**Tabla 48-3:** Actividades para dar cumplimiento a la estrategia 1

N°	Actividades	Presupuesto	Responsable
01	Establecer y planificar un programa de control por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, Comisión de Tránsito del Ecuador y socios de la Operadora de Transporte Intraprovincial, para contribuir a la mitigación del problema de las interferencias del servicio interprovincial, al respecto del intraprovincial	\$ 0.00	Agencia Nacional de Tránsito Comisión de Tránsito del Ecuador
02	Ejecución del programa de control, en las horas pico las mismas que son, entre las 6:00 y 7:24 am, entre las 12:00 y 13:36 pm y entre las 17:30 y 18:10 pm, con esta estrategia se realizaría controles regulares, de esta manera evitar que las unidades de transporte interprovincial realicen paradas no autorizadas, beneficiando así al transporte intraprovincial.	\$ 0.00	ANT y Comisión Nacional de Tránsito Socios de las operadoras de transporte intraprovincial
03	En caso de incumplir las disposiciones legales referente al contrato de operación, como son el uso de paradas específicas para el transporte interprovincial, se aplicaría las sanciones especificadas en la LOTTTSV, en su artículo 81, numeral 2 y 4 como infracción de 2da clase.	\$ 0.00	Comisión Nacional de Tránsito
	Total	\$ 0.00	

Realizado por: Baquero E., 2021

#### Presupuesto:

El costo total de implementar un programa de control de las paradas estratégicas, es de \$0.00, puesto que el proceso total está direccionada y ejecutado por entidades públicas y no se requiere recursos extras.

#### Plazo de Ejecución:

**Tabla 49-3:** Plazo de ejecución de las actividades de la estrategia 1

Actividades	Plazo de Ejecución
Actividad 1	Continuo
Actividad 2	Continuo
Actividad 3	Continuo

Realizado por: Baquero E., 2021

La duración de la estrategia de control en las paradas será de forma permanente y continua, es decir se aplicara el programa de control los 365 días del año, durante los años que sean necesarios hasta regular el servicio de transporte intra e interprovincial en el tramo Montalvo-Babahoyo.

## ESTRATEGIA 2

### **Título:**

Establecer una parada estratégica del transporte interprovincial para el ascenso y descenso de pasajeros y aplicar un programa de sellado en la puerta de los vehículos.

### **Objetivo:**

Determinar una parada estratégica del transporte interprovincial aplicando un programa de sellado en los vehículos, con el fin de evitar la interferencia con el servicio de transporte intraprovincial en el tramo sujeto a estudio.

### **Descripción:**

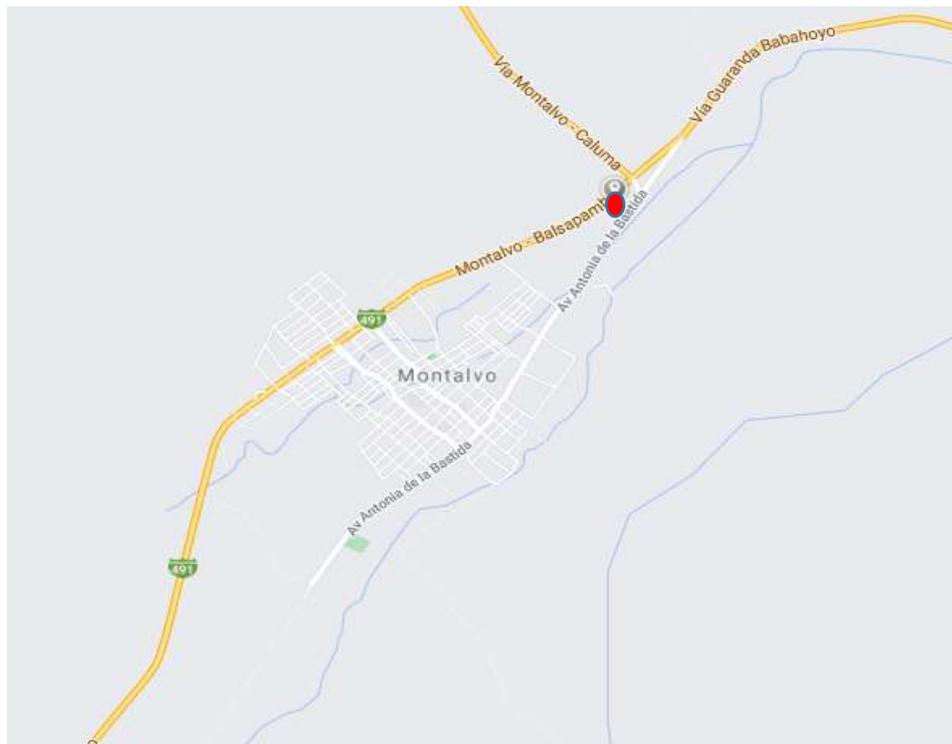
Según el diagnóstico, se verificó la falta de control por parte de las autoridades competentes, como se evidencia en la pregunta 9 donde un 46.94% de socios deliberaron que no existe colaboración por parte de las autoridades para resolver los problemas, de igual forma un 69.39% de socios de las cooperativas intraprovinciales están de acuerdo que el servicio de transporte interprovincial no cumple con la normativa legal, específicamente en el artículo 15. De la prestación del servicio, Reglamento de Transporte Público Interprovincial de Pasajeros (ANT, 2013); siendo esta la mayor causa del ascenso y descenso de pasajeros en la vía, y de esta manera afectando cuantiosamente al servicio de transporte intraprovincial, así como se demostró en la pregunta 7 de la encuesta, en donde un 100% y 91.84% de socios del servicio intraprovincial determinaron que el transporte interprovincial incide en la demanda de pasajeros, y en la parte económica de los mismos, respectivamente.

Mediante la descripción realizada, se determinó la necesidad de implementar una parada debidamente localizada, así como un programa de sellado en la parada anteriormente mencionada, siendo revisada y verificada en el terminal de destino, para impedir el rompimiento del sello, evitando la interferencia con el transporte intraprovincial, en el tramo sujeto a estudio.

## Requerimientos Técnicos:

### *Ubicación de la parada interprovincial*

La ubicación de la parada a implementarse en el cantón Montalvo, tendrá como objetivo el evitar la interferencia entre el transporte interprovincial y el intraprovincial, la misma se encuentra ubicada a continuación del cruce de la vía Caluma-Montalvo, con la vía Montalvo-Balsapamba, la misma se encuentra ubicada entre la 1era y 2da parada del transporte intraprovincial, evitando de esta manera que el transporte interprovincial realice paradas no autorizadas, al mismo tiempo con la ubicación de la parada anteriormente mencionada, se facilitará a todas las frecuencias del transporte interprovincial, con el ascenso y descenso de pasajeros en el cantón.



**Figura 19-3:** Ubicación parada transporte interprovincial  
Fuente: Google Maps

### *Diseño de la parada del transporte interprovincial*

El diseño de la parada se encuentra normalizado en base a la norma NTE INEN 2292, Accesibilidad de las personas al medio físico. Terminales, estaciones y paradas de transporte. El total del diseño de la parada es de 2.75m, y según lo estipulado en la norma INEN 2292 se necesita 1.20m para la circulación libre del peatón, 75cm del filo de la acera hasta el final de la señalética vertical, mientras que el restante 0.80 cm destinados para la cubierta y el mobiliario de la infraestructura. (INEN, 2017)



**Figura 20-3:** Señalización y dimensión de parada de buses  
 Fuente: (INEN, 2017)

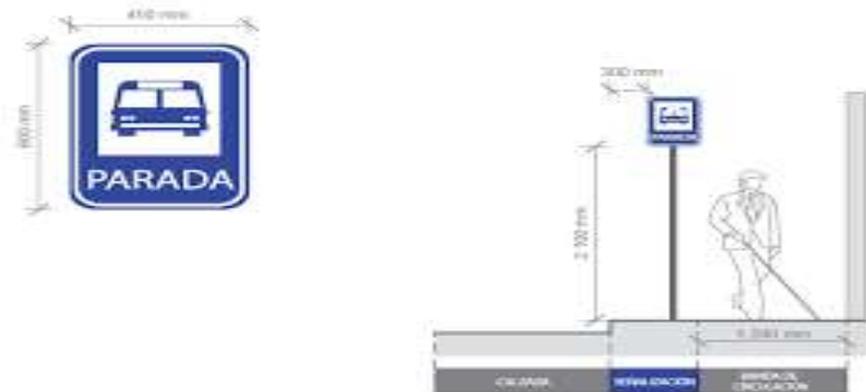
Se prevé realizar un diseño alternativo donde prime la comodidad para el usuario, mobiliario la infraestructura se compondrá de metal como su estructura base con una altura de 3m, su alrededor será de vidrio templado con el fin de precautelar al usuario, mientras que la cubierta tendrá una pequeña pendiente en caso del mal temporal, compuesto un techo translucido, elegante a la vista.



**Figura 21-3:** Diseño parada de transporte interprovincial  
 Fuente: ARCHITONIC

La señalización horizontal se encuentra caracterizada por un tipo podotáctil, mientras que la señalética vertical de fondo azul retrorreflectivo, símbolo color azul retrorreflectivo en fondo color blanco retrorreflectivo, orla color blanca y letra color blanco con dimensiones 45 cm de ancho por 60cm de alto, y con una altura desde el piso de 2.7m hasta el final de la señalética. (INEN, 2017)

**Figura 22-3:** Señalización y dimensión de parada de buses



Fuente: (INEN, 2017)

### *Programa de sellado*

El programa de sellado se enfocará a la participación de un funcionario de la Comisión de Tránsito del Ecuador (Agente civil de tránsito), el mismo que revisará y supervisará el acenso y descenso de pasajeros de las unidades de transporte interprovincial, posteriormente aplicando el sello en las puertas, el mismo será verificado en su terminal de destino. El horario destinado para el sellado será de 04:00 donde sale la primera unidad del transporte intraprovincial, hasta las 20:30 momento que llega la última frecuencia de Babahoyo a Montalvo.

La aplicación del sello se lo realizará tanto en la parada interprovincial y en el terminal de Babahoyo, y se verificará en los mismos, en caso de romper el sello se procederá a sancionar a los conductores de las unidades de transporte interprovincial. Para los agentes de tránsito que realizarán el control se prevé contar con un quiosco, donde pueda albergarse mientras espera la llegada de las distintas unidades de transporte interprovincial. El sello contará con numeración la misma que evitará que se duplique el sello, al romperlo para el acenso y descenso de pasajeros.



**Figura 23-3:** Modelo de sello de seguridad

Fuente: Pressreader

### Actividades:

**Tabla 50-3:** Actividades para dar cumplimiento a la estrategia 2

N°	Actividades	Presupuesto	Responsable
01	Realizar un estudio de factibilidad técnico para el establecimiento de la parada debidamente localizada que no interfiera con el transporte intraprovincial	\$ 1000.00	Agencia Nacional de Tránsito
02	Tras el estudio favorable de factibilidad, se procede a implementar la parada del transporte interprovincial	\$ 1000.00	Agencia Nacional de Tránsito
03	Planificar un programa de sellado, por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, para el transporte interprovincial, en la parada anteriormente establecida, con el fin de mitigar las paradas no autorizadas y la interferencia con el transporte intraprovincial.	\$ 500.00	Agencia Nacional de Tránsito
04	Ejecución del programa de sellado, con las operadoras de transporte interprovincial en la parada establecida, mediante el apoyo de un representante de la Comisión de Tránsito del Ecuador, el mismo que verificará y aplicará el sello en las distintas unidades, a lo largo del día, en el horario de 04:00 hasta las 20:00, de esta manera evitando la interferencia con el transporte intraprovincial	\$ 1000.00	Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador Comisión de Tránsito del Ecuador
05	En caso de incumplir las disposiciones legales referente al contrato de operación, o disposiciones por parte del ente de control, como son el uso de paradas específicas para el transporte interprovincial, se aplicaría las sanciones especificadas en la ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 81, numeral 2 y 4 como infracción de segunda clase.	\$ 0.00	Comisión Nacional de Tránsito
<b>Total</b>		<b>\$ 3500.00</b>	

Realizado por: Baquero E., 2021

**Presupuesto:**

El costo total de implementar una parada estratégica para el transporte interprovincial y un programa de sellado para las unidades, es de \$3500 dólares, rubro total que estará direccionado y ejecutado por entidades públicas y serán las mismas las que inviertan en la adaptación de la parada estratégica, así como en la adquisición de los sellos para las unidades.

**Plazo de Ejecución:****Tabla 51-3:** Plazo de ejecución de las actividades de la estrategia 2

Actividades	Plazo de Ejecución
Actividad 1	La duración para realizar el estudio de factibilidad técnico para el establecimiento de la parada, a cargo de la Agencia Nacional de Tránsito, es de 3 meses, a partir de su inicio.
Actividad 2	Tras el informe favorable, del estudio de factibilidad, la implementación, se tardaría según los resultados y el diseño de la parada, un promedio de 1 a 2 semanas.
Actividad 3	La planificación se realizará en 1 mes, puesto que se planificará para 1 año y para todas las frecuencias de transporte interprovincial que pasen por el punto.
Actividad 4	La ejecución se realizará inmediatamente se concluya la planificación, la misma tendrá una duración de 1 año, y se aplicará a todas las frecuencias de transporte interprovincial que pasen por el punto.
Actividad 5	Las sanciones se ejecutarán de manera inmediata que se ejecute el programa de control, así lo amerite el caso.

Realizado por: Baquero E., 2021

## ESTRATEGIA 3

### Título

Diseño de un sistema de control de abordaje de pasajeros para los buses Interprovinciales.

### Objetivo:

Controlar el abordaje de pasajeros trayecto del transporte público interprovincial durante su servicio, con la finalidad de evitar paradas no planificadas en sitios no autorizados

### Descripción:

Dentro del tramo Montalvo-Babahoyo se pudo identificar que el problema que existe proviene de las paradas no planificadas ya que a lo largo de la vía el transporte interprovincial recoge pasajeros con la finalidad de aumentar las ganancias en cada viaje incumpliendo así las normativa legal referente a los sitios de embarque de usuarios especificada en el artículo 15 del Reglamento de transporte publico interprovincial de pasajeros.

Las paradas donde generalmente se presenta este problema están desde la Y” de Montalvo, en este tramo se ve afectado el transporte intraprovincial ya que son paradas que les corresponde a esta modalidad de transporte. Por tal motivo es necesario el desarrollo de un sistema que controle el abordaje de los pasajeros en el transporte interprovincial mediante un sistema que verifique la autenticidad de los boletos, realice una contabilidad de las personas a bordo del bus y que controle la apertura y cierre de las puertas para que de esa manera no exista una interferencia entre el transporte interprovincial y el intraprovincial. A continuación se detalla las paradas en donde existe la interferencia:

**Tabla 52-3:** Paradas con interferencia

Parada	Ubicación
Parada N° 5	Y de Montalvo
Parada N° 6	San Joaquín – Rio Chico
Parada N° 7	24 de Mayo
Parada N° 8	La Mascota
Parada N° 9	CDG – El Palmar
Parada N° 10	Entrada a la Universidad
Parada N° 11	La Replica

Realizado por: Baquero E., 2021

## Especificación Técnica:

### *Sistema de control de abordaje*

“Este sistema consiste en realizar un control al ingreso de la sección de pasajeros a través del uso de boletos configurados electrónicamente el cual permitirá abrir la puerta de ingreso a los usuarios a su vez se contabilizará los pasajeros que suben y bajan del bus, este sistema tiene como finalidad comprobar que ninguna persona haya ingresado al bus en paradas no permitidas” (Martínez & Baquero, 2013). El sistema está compuesto de dos etapas las cuales se detallan a continuación:

### *Programación de los boletos*

En esta etapa se enfoca en la configuración de los boletos el cual estará programada mediante el sistema TAGS en donde cuantifica el número de veces o cupos disponibles para ingresar al bus todo dependerá del trayecto del viaje si es largo o corto. En el caso de un viaje corto como el de Montalvo-Babahoyo tramo que se está estudiando solo necesitan un boleto programado para un ingreso el cual será utilizado al momento de iniciar su viaje, debido a que son viajes cortos por ende no existen paradas de descanso. La programación de los boletos es una operación que será ejecutada por el personal administrativo que pertenezcan a las distintas compañías de transporte interprovincial que circulen por ese tramo con la finalidad de evitar que los choferes y controladores de la unidad utilicen este proceso para su beneficio. (Martínez & Baquero, 2013)



**Figura 24-3:** Modelo del boleto con el sistema TAGS

Fuente: (Martínez & Baquero, 2013)

### *Funcionalidad del dispositivo*

Para esta etapa se realiza la instalación del panel de control que verifica la autenticidad de los boletos al momento que el pasajero realice el embarque de esta forma durante todo el trayecto se mantendrá un control de los pasajeros, dentro de la unidad existe un botón que permite abrir las compuertas para que el controlador pueda atender al pasajero este sistema entra en funcionamiento cuando se encuentra en modo de recorrido esto se lo realiza con la finalidad que no violenten el sistema. (Martínez & Baquero, 2013)

En cuanto la unidad llegue al destino final el controlador o la persona encargada activa en el sistema el modo de finalización de viaje en ese momento se contabiliza a cada pasajero la cuenta debe llegar a cero en caso de no ser así el sistema registrara alguna acción ilegal cometida es decir presenta un reporte de todo el viaje acciones ilegales cometidas, registro de boletos y la pulsación del botón. (Martínez & Baquero, 2013)



**Figura 25-3:** Diseño del panel de control  
**Fuente:** (Martínez & Baquero, 2013)

Para llevar a cabo la implementación de la estrategia del diseño de un sistema de control de abordaje en el transporte interprovincial que operan en el tramo Montalvo- Babahoyo es importante establecer algunas actividades que harán posible la ejecución de la propuesta, las cuales se detallan a continuación:

#### **Actividades:**

Parte de la estrategia, son las actividades a ser desarrolladas para la implementación del sistema de control de abordaje de pasajeros, dichas actividades se describen a continuación:

**Tabla 53-3:** Actividades para el sistema de control de abordaje de pasajeros

N°	Actividades	Presupuesto	Responsable
01	Estudio de factibilidad para la implementación de un sistema de control de abordaje en el transporte Interprovincial.	\$ 3000.00	Agencia Nacional de Transito (ANT)
02	Diseño del sistema de abordaje para el transporte Interprovincial.	\$ 1000.00	Agencia Nacional de Transito (ANT)
03	Contratar los Proveedores Tecnológicos que suministrarán el sistema TAGS.	\$ 300.00	Agencia Nacional de Transito (ANT) y Compañías de Transporte Interprovincial
04	Contratar el personal para la instalación del panel de control.	\$ 2000.00	Agencia Nacional de Transito (ANT)
05	Instalación del panel de control en el interior de las unidades.	\$ 10000.00	Agencia Nacional de Transito (ANT)
06	La incorporación de boletos electrónicos en la compañía de transporte interprovincial.	\$ 5000.00	Agencia Nacional de Transito (ANT) y Compañías de Transporte Interprovincial
07	Socialización del nuevo sistema hacia los grupos de interés y ciudadanos.	\$ 500.00	Agencia Nacional de Transito (ANT) y Compañías de Transporte Interprovincial
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 21800.00</b>	

Realizado por: Baquero E., 2021

#### Presupuesto:

El presupuesto que se utilizara en esta estrategia es de \$ 21800,00, gasto que deben asumir en conjunto la Agencia Nacional de Tránsito y lo proveedores del servicio de transporte intraprovincial de las Cooperativas CITAM e IMCA.

#### Plazo de Ejecución:

Se prevé ejecutar la estrategia en un lapso de 1 año y 7 meses, tiempo que es distribuido para cada actividad a ser realizada, como se puede observar en la siguiente tabla:

**Tabla 54-3:** Actividades para el sistema de control de abordaje de pasajeros

Actividades	Plazo de Ejecución
Actividad 1	Corto Plazo (2 meses)
Actividad 2	Corto Plazo (6 meses)
Actividad 3	Corto Plazo (1 mes)
Actividad 4	Corto Plazo (1 mes)
Actividad 5	Corto Plazo (6 meses)
Actividad 6	Corto Plazo (6 meses)
Actividad 7	Corto Plazo (2 meses)

Realizado por: Baquero E., 2021

## CONCLUSIONES

- Actualmente en el tramo de vía que une al cantón Montalvo con el cantón Babahoyo se puede evidenciar que existe una oferta de 16 operadoras de transporte público de pasajeros, de las cuales 14 de ellas son interprovinciales y 2 intraprovinciales. Esta ruta cuenta con 12 paradas estratégicas donde se hace evidente un alto nivel de interferencia por parte de las operadoras interprovinciales, siendo las cooperativas Bolívar, San Pedrito, Baños, 22 de Julio, El Dorado, 10 de Noviembre y Atenas, las que mayor interferencias causan en 21 de las 66 frecuencias con las que cuentan las cooperativas intraprovinciales CITAM e IMCA, generando así conflictos en cuanto a su prestación del servicio.
- En base al estudio de campo realizado en la investigación, se determina que la prestación del servicio de transporte de pasajeros interprovincial no cumple con la normativa legal de su operación y hace uso de paradas no autorizadas para el ascenso y descenso de pasajeros en el tramo Montalvo-Babahoyo, lo que genera una incidencia negativa para las operadoras intraprovinciales, principalmente en la disminución de pasajeros e ingresos de los prestadores del servicio intraprovincial, además del incumplimiento de la tarifa de cobro, uso inadecuado de infraestructura, falta de control y regulación por parte de las autoridades, ambiente social tenso, disminución de la seguridad y baja calidad en la prestación del servicio.
- Con la finalidad de contrarrestar la incidencia negativa hacia las operadoras interprovinciales, se proponen 3 estrategias para mitigar la problemática existente en el sector, las cuales necesitarán de la ayuda de los organismos de control del transporte terrestre y tránsito, así como de las cooperativas de transporte intraprovincial, la primera y la más viable es el uso de un programa de control en las paradas estratégicas, para evitar que las unidades interprovinciales realicen paradas no autorizadas para el ascenso y descenso de pasajeros, la cual tendrá un costo de 0,00 dólares y un plazo de ejecución continuo; La segunda es el establecimiento de una parada estratégica y un programa de sellado en la puerta de los vehículos con un costo aproximado de 3.500; y por último el diseño de un sistema de control de abordaje de pasajeros para las operadoras interprovinciales, el cual contabilizara la cantidad de pasajeros que ascienden y descienden de las unidades y tendrá un costo de 21.800 dólares aproximadamente, debido a la tecnología para su aplicación.

## **RECOMENDACIONES**

- Se sugiere a los organismos que controlan el sector del transporte público de pasajeros tanto intra e interprovincial la aplicación de investigaciones para evaluar la incidencia que tiene uno sobre el otro con el afán de evitar problemáticas y promover la eficiencia en la prestación del servicio de transporte.
- Se recomienda a las autoridades gubernamentales a realizar operativos de control estricto y periódico en zonas estratégicas, para evitar que las unidades de transporte público de pasajeros interprovincial realicen paradas no autorizadas en la ruta.
- Se aconseja a las entidades de regulación y control del transporte terrestre acoger alguna de las ideas presentadas, u ofrecer alguna que mitigue la problemática existente en el sector de estudio en beneficio de los dos ámbitos de transporte.

## GLOSARIO

- **Servicio de Transporte Intraprovincial.-** Se presta dentro de los límites provinciales entre cantones.
- **Servicio Interprovincial.-** Se presta dentro de los límites del territorio nacional, entre provincias de diferentes regiones, o entre provincias de una región y la provincia del resto del país o viceversa, o entre provincias que no se encuentren dentro de una región.
- **Operadora de transporte:** Persona jurídica que presta el servicio de transporte terrestre de personas y/o mercancías, debiendo contar con contrato.
- **Contrato de operación.-** Es el título habilitante mediante el cual se concede a una persona jurídica la facultad de prestar los servicios de transporte terrestre público de personas
- **Boleto de viaje:** Comprobante del pago que entrega la operadora por la prestación del servicio, el cual debe indicar el origen, el destino, hora y fecha de salida, ruta a tomar, etc.
- **Capacidad del vehículo:** Número de pasajeros o de asientos para el cual está diseñado el vehículo, de acuerdo al fabricante y a las normas técnicas y demás disposiciones emanadas.
- **Conductor Profesional:** Persona Natural, autorizada por la ANT para conducir vehículos de servicio público de pasajeros, quien por su trabajo debe percibir su respectiva remuneración.
- **Frecuencia:** Horario e itinerario otorgado por la autoridad competente a las operadoras de transporte, para la prestación del servicio público de pasajeros.
- **Horario de servicio:** Horario en que se brindara el servicio de transporte a los usuarios.
- **Paraderos:** Sitio autorizado, en el cual se permite el abordaje y descenso de pasajeros, debe constar en el contrato de operación e incluye señalización.
- **Pasajero:** Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor. (Resolución No. 106-DIR-2016-ANT, 2016, p.4).
- **Tarifa:** Contraprestación económica realizada por el usuario respecto del servicio público otorgado por la operadora de transporte.
- **Ruta:** Recorrido legalmente autorizado por el organismo competente a la transportación pública, considerado entre el origen y el destino dentro de los límites provinciales.
- **Terminal Terrestre:** Son las instalaciones situadas en emplazamientos estratégicos en la ciudad para el embarque y desembarque de pasajeros, en rutas con origen y destino

## BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito . (2018). Resolución No. 0072-P12-RCO-006-2018-ANT-  
Intraprovincial . *Agenda Certificatoria al Contrato de Operación No. 006-2017*. Los Ríos  
, Ecuador : Agencia Nacional de Tránsito.
- Agencia Nacional de Tránsito. (2011). Resolución No. 001-RPO-012-2011. *Contrato de  
Operación para la Prestación del servicio de Transporte Terrestre Público  
Intraprovincial de Pasajeros No. 005-2017*. Los Rios, Ecuador: Agencia Nacional de  
Tránsito.
- Agencia Nacional de Tránsito. (2013). Resolución No. 161-DIR-2013-ANT. *Reglamento de  
Transporte Público Interprovincial del Pasajeros*. Quito, Ecuador: Directorio de la  
Agencia Nacional Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad  
Vial.
- Agencia Nacional de Tránsito. (2016). Resolución No. 106-DIR-2016-ANT. *Reglamento de  
Transporte Terrestre Público Intraprovincial de Pasajeros*. Quito, Ecuador: Directorio  
de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y  
Seguridad Vial.
- Asamblea Nacional Constituyente. (2014). Registro Oficial N° 398. *Ley Orgánica de Transporte  
Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Manabi, Ecuador
- Asamblea Nacional Constituyente. (2012). Registro Oficial No. 731. *Reglamento a la Ley de  
Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador
- Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2010). Resolución No.  
139-DIR-2010-CNTTTSV. *Modificación parcial del cuadro de vida útil para los  
vehículos de transportación público interprovincial e intraprovincial*. Quito , Ecuador
- Enríquez, C., Carvajal, L., & Arcos, G. (19 de Agosto de 2017). Análisis del servicio de transporte  
público Interprovincial de pasajeros en la ruta Tulcán - Quito - Tulcán durante el año  
2016. *Análisis del servicio de transporte público Interprovincial de pasajeros en la ruta  
Tulcán - Quito - Tulcán durante el año 2016*. Tulcán, Carchi, Ecuador.
- Gallardo, H. (2007). *Elementos de investigación académica* . San José, Costa Rica : EUNED  
Editorial .

- Gomez, M. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación científica* . Córdoba, Argentina: Editorial las Brujas .
- Hernández , S., Fernández , C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* . México D.F., México : Interamericana Editoriales.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). *Fascículo Provincial de Los Rios*. Ecuador : Instituto Nacional de Estadísticas y Censos .
- INEN. (2017). NTE INEN 2292. *Accesibilidad de las personas al medio físico. Terminales, Estaciones y Paradas de Transporte*. Quito, Ecuador.
- Lopes, M. (24 de Septiembre de 2018). *Como nació el primer sistema de transporte colectivo del mundo* . Obtenido de BBC NEWS: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45632196>
- López, P. (2004). *Población Muestra y Muestreo*. Obtenido de Scielo: [http://www.scielo.org.bo/scielo.php?pid=s1815-02762004000100012&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.bo/scielo.php?pid=s1815-02762004000100012&script=sci_arttext)
- Martínez, J., & Baquero, A. (Diciembre de 2013). *Diseño e Implementación de un Sistema Electrónico para el Control del abordaje de pasajeros en Buses Interprovinciales del Ecuador*. Obtenido de <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/181/1/T-UIDE-0117.pdf>
- Molinero, Á., & Sánchez, L. (2005). *Transporte público: Planeación, diseño, operación y administracion*. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Posada, J., & Gonzáles, C. (15 de Febrero de 2010). Metodología para estudio de demanda de transporte público de pasajeros en zonas rurales. *Metodología para estudio de demanda de transporte público de pasajeros en zonas rurales*. Medellín, Colombia.
- Ramos, E. (2008). *Métodos y técnicas de investigación* . Obtenido de Gestipolis: <https://www.gestipolis.com/metodos-y-tecnicas-de-investigacion/>
- Torres, M. (2017). El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile. *El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile*. Lérida, España.
- Villalva , M. (2016). *Texto Básico Gestión de la Calidad* . Riobamba, Ecuador: ESPOCH.

## ANEXOS

### ANEXO A: ENTREVISTA

 <b>ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO</b> <b>FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS</b> <b>INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE</b> 		
<b>Proyecto de investigación:</b> Incidencia del transporte público de pasajeros interprovincial sobre el intraprovincial, caso de estudio: Tramo Montalvo-Babahoyo		
<b>Objetivo:</b> Obtener información relevante para el caso de estudio, mediante la entrevista a los gerentes de las cooperativas de transporte público de pasajeros intraprovincial.		
<b>Dirigido a:</b> Gerente de la Cooperativa de Transporte “CITAM”		
<b>Fecha:</b>		
No.	Pregunta	Respuesta
01	¿Cuántos años de servicio tiene la Cooperativa de Transporte?	
02	¿Cuántos socios están activos en la Cooperativa?	
03	¿Cuántas unidades de Transporte trabajan diariamente en la ruta?	
04	¿Cuál es la realidad actual de la prestación de servicio de Transporte Público Intraprovincial?	
05	¿Cree usted que la prestación del servicio interprovincial afecta al intraprovincial?	

06	¿Qué tipo de problemas son más comunes con el transporte interprovincial?	
07	¿Por qué cree que el transporte interprovincial realiza estas paradas intermedias no autorizadas?	
08	¿Cómo considera el control por parte de las autoridades ante tal situación?	
09	¿Por qué cree usted que las autoridades no mitigan los problemas suscitados en la ruta?	
10	¿Qué alternativas se han tomado para mejorar la situación?	
11	¿Porque cree usted que no existe un terminal en la ciudad de Montalvo?	
12	¿Considera que, si se le otorga paradas al transporte interprovincial, el problema se mitigaría?	

**ANEXO B: ENCUESTA DIRIGIDA A LOS CONDUCTORES**

 <p style="text-align: center;"><b>ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO</b> <b>FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS</b> <b>INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE</b></p> 						
<b>Proyecto de investigación:</b> Incidencia del transporte público de pasajeros Interprovincial sobre el Intraprovincial, caso de estudio: Tramo Montalvo-Babahoyo						
<b>Objetivo:</b> Obtener información relevante para el caso de estudio, mediante la encuesta a socios de las cooperativas de transporte público de pasajeros Intraprovincial.						
<b>Dirigido a:</b> Socios de las cooperativas de Transporte de Pasajeros Intraprovincial CITAM e IMCA						
<b>Instrucciones:</b> Lea detenidamente las preguntas y marque las opciones que usted considere conveniente.						
<b>CUESTIONARIO</b>						
1. ¿Cuánto tiempo lleva siendo socio de la Operadora de Transporte? <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"><tr><td>Menos de 5 años</td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>Entre 5 y 20 años</td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>Más de 20 años</td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table>	Menos de 5 años	<input type="checkbox"/>	Entre 5 y 20 años	<input type="checkbox"/>	Más de 20 años	<input type="checkbox"/>
Menos de 5 años	<input type="checkbox"/>					
Entre 5 y 20 años	<input type="checkbox"/>					
Más de 20 años	<input type="checkbox"/>					
2. ¿Es el transporte su única fuente de ingresos? <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"><tr><td>Si</td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>No</td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table>	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>		
Si	<input type="checkbox"/>					
No	<input type="checkbox"/>					
3. ¿Cuánto invierte mensualmente en el gasto y mantenimiento de su unidad? <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"><tr><td>Menos de \$ 1000</td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>Entre \$ 1000 y \$3000</td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>Más de \$ 3000</td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table>	Menos de \$ 1000	<input type="checkbox"/>	Entre \$ 1000 y \$3000	<input type="checkbox"/>	Más de \$ 3000	<input type="checkbox"/>
Menos de \$ 1000	<input type="checkbox"/>					
Entre \$ 1000 y \$3000	<input type="checkbox"/>					
Más de \$ 3000	<input type="checkbox"/>					
4. ¿Conoce usted los reglamentos del transporte intra e interprovincial? <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"><tr><td>Si</td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>No</td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>Aproximadamente</td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table>	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	Aproximadamente	<input type="checkbox"/>
Si	<input type="checkbox"/>					
No	<input type="checkbox"/>					
Aproximadamente	<input type="checkbox"/>					
5. ¿Cree usted que las operadoras de transporte interprovincial cumplen con la normativa legal? <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"><tr><td>Si</td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>No</td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table>	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>		
Si	<input type="checkbox"/>					
No	<input type="checkbox"/>					

Tal vez	
---------	--

6. ¿Cree usted que el transporte interprovincial afecta al intraprovincial?

Si	
No	
Tal vez	

7. ¿De qué manera cree usted que le afecta el transporte interprovincial?

Demanda de Pasajeros	
Económica	
Social	
Seguridad	
Legalidad	
Infraestructura	

Otros \_\_\_\_\_

8. ¿Considera usted al transporte interprovincial como competencia desleal?

Si	
No	
Tal vez	

9. ¿Cree usted que existe colaboración por parte de las autoridades para resolver estos problemas?

Si	
No	
A veces	

10. ¿Cree usted que las Autoridades están ofreciendo soluciones a esta situación?

Si	
No	
Tal vez	

**ANEXO C: FICHA DE ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS**

 <b>ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO</b> <b>FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS</b> <b>INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE</b> 							
<b>Objetivo:</b> El presente cuestionario se efectúa con la finalidad de realizar una aproximación de la demanda de pasajeros en el servicio de transporte público de pasajeros Intraprovincial.							
DATOS GENERALES							
FECHA		UBICACIÓN DEL LEVANTAMIENTO	PROVINCIA	ORIGEN	DESTINO		
HORA			Los Ríos	Montalvo	Babahoyo		
DATOS DE LA UNIDAD							
TIPO DE UNIDAD		PLACA		No. DISCO			
No. VUELTA		HORA SALIDA		HORA LLEGADA			
CAPACIDAD PAX		CAP. PARADOS		CAP. SENTADOS			
AFORO DE PASAJEROS Y DATOS RECORRIDO							
Hora Pico/ Valle	Tramo		Distancia	Tiempo	Pasajeros		
	De	A			Suben	Bajan	No acceden
	Pisagua	Tía Montalvo					
	Tía Montalvo	Cruz Roja					
	Cruz Roja	10 de Agosto					
	10 Agosto	Y de Montalvo					
	Y Montalvo	San Joaquín					
	San Joaquín	24 de Mayo					
	24 de Mayo	La Mascota					
	La Mascota	El Palmar					
	El Palmar	Entrada Universidad					
	Entrada Universidad	La Replica					
	La Replica	Terminal Babahoyo					
				<b>TOTAL</b>			

**ANEXO D: TABULACIÓN DE FICHAS DE ASCENSO Y DESCENSO: COOP CITAM**

LUNES 21 DICIEMBRE 2020							
No. Disco	No. Ciclo	Hora Pico/Valle	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de recorrido min	Pasajeros	
						Suben	No acceden
01	1	Valle	4:00	4:40	40	8	-
	2	Valle	7:36	8:17	41	15	-
	3	Valle	10:24	11:04	40	13	-
	4	Pico	13:12	13:52	40	15	10
	5	Valle	16:00	16:40	40	7	-
02	1	Valle	5:00	5:40	40	22	-
	2	Valle	8:00	8:40	40	14	-
	3	Valle	10:48	11:28	40	34	2
	4	Pico	13:36	14:16	40	28	-
	5	Valle	16:24	17:04	40	10	-
03	1	Valle	5:30	6:12	42	8	-
	2	Valle	8:24	9:04	40	20	-
	3	Valle	11:12	11:52	40	12	-
	4	Valle	14:00	14:40	40	32	2
	5	Valle	16:48	17:26	38	27	-
04	1	Pico	6:00	6:40	40	17	7
	2	Valle	8:48	9:28	40	21	-
	3	Valle	11:36	12:16	40	12	-
	4	Valle	14:24	17:07	43	23	1
	5	Valle	17:15	15:55	40	25	-
05	1	Pico	6:24	7:04	40	23	11
	2	Valle	9:12	9:48	36	31	-
	3	Pico	12:00	12:40	40	16	-
	4	Valle	14:48	15:28	40	38	-
	5	Pico	17:50	18:30	40	24	-
07	1	Pico	6:48	7:28	40	15	3
	2	Valle	9:36	10:16	40	31	-
	3	Pico	12:24	13:04	40	21	-
	4	Valle	15:12	15:52	40	33	-
09	1	Pico	7:12	8:52	40	32	-
	2	Valle	10:00	10:40	40	19	-
	3	Pico	12:48	13:28	40	36	-
	4	Valle	15:36	14:16	40	23	2
					<b>TOTAL</b>	<b>705</b>	<b>39</b>

MARTES 22 DICIEMBRE 2020							
No. Disco	No. Ciclo	Hora Pico/Valle	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de recorrido	Pasajeros	
						Suben	No acceden
02	1	Valle	4:30	5:05	35	11	-
	2	Valle	7:48	8:29	41	15	2
	3	Valle	10:36	11:16	40	13	4
	4	Pico	13:24	14:04	40	26	5
	5	Valle	16:12	16:52	40	23	-
03	1	Valle	5:15	5:55	40	16	3
	2	Valle	8:12	8:52	40	11	-
	3	Valle	11:00	11:40	40	19	-
	4	Valle	13:48	14:28	40	21	-
	5	Valle	16:36	17:16	40	21	-
04	1	Valle	5:45	6:25	40	23	-
	2	Valle	8:36	9:16	40	36	4
	3	Valle	11:24	12:04	40	19	-
	4	Valle	14:12	14:52	40	23	-
	5	Valle	17:00	17:40	40	28	-
05	1	Pico	6:12	6:52	40	38	-
	2	Valle	9:00	9:40	40	12	2
	3	Valle	11:48	12:28	40	18	-
	4	Valle	14:36	15:16	40	29	2
	5	Pico	17:30	18:10	40	35	-
07	1	Pico	6:36	7:18	42	33	3
	2	Valle	9:24	10:04	40	17	-
	3	Pico	12:12	12:52	40	39	-
	4	Valle	15:00	15:40	40	24	-
	5	Pico	18:10	18:50	40	20	-
09	1	Pico	7:00	7:40	40	28	-
	2	Valle	9:48	10:28	40	23	-
	3	Pico	12:36	13:16	40	35	-
	4	Valle	15:24	16:04	40	18	-
10	1	Pico	7:24	8:04	40	33	-
	2	Valle	10:12	10:52	40	16	-
	3	Pico	13:00	13:40	40	26	-
	4	Valle	15:48	16:28	40	26	-
					<b>TOTAL</b>	<b>775</b>	<b>25</b>

**ANEXO E: TABULACIÓN DE FICHAS DE ASCENSO Y DESCENSO: COOP IMCA**

<b>LUNES 21 DICIEMBRE 2020</b>							
No. Disco	No. Ciclo	Hora Pico/Valle	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de recorrido	Pasajeros	
						Suben	No acceden
06	1	Valle	4:30	5:10	40	11	-
	2	Valle	7:48	8:28	40	15	-
	3	Valle	10:36	11:16	40	13	-
	4	Pico	13:24	14:04	40	24	-
	5	Valle	16:12	16:52	40	23	-
07	1	Valle	5:15	5:55	40	16	-
	2	Valle	8:12	8:52	40	16	-
	3	Valle	11:00	11:40	40	19	-
	4	Valle	13:48	14:28	40	21	-
	5	Valle	16:36	17:16	40	19	-
09	1	Valle	5:45	6:22	37	23	-
	2	Valle	8:36	9:16	40	36	-
	3	Valle	11:24	12:04	40	19	-
	4	Valle	14:12	14:52	40	18	5
	5	Valle	17:00	17:40	40	25	9
19	1	Pico	6:12	6:52	40	38	4
	2	Valle	9:00	9:40	40	12	-
	3	Valle	11:48	12:22	36	18	-
	4	Valle	14:36	15:16	40	29	-
	5	Pico	17:30	18:04	36	38	-
18	1	Pico	6:36	7:16	40	33	-
	2	Valle	9:24	10:04	40	21	-
	3	Pico	12:12	12:52	40	32	-
	4	Valle	15:00	15:40	40	24	-
	5	Pico	18:10	18:50	40	20	2
15	1	Pico	7:00	7:40	40	28	-
	2	Valle	9:48	10:28	40	23	3
	3	Pico	12:36	13:16	40	35	2
	4	Valle	15:24	16:04	40	18	6
10	1	Pico	7:24	8:04	40	33	4
	2	Valle	10:12	10:52	40	16	-
	3	Pico	13:00	13:40	40	26	-
	4	Valle	15:48	16:28	40	26	-
<b>TOTAL</b>						<b>768</b>	<b>35</b>

MARTES 22 DICIEMBRE 2020							
No. Disco	No. Ciclo	Hora Pico/Valle	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de recorrido	Pasajeros	
						Suben	No Acceden
07	1	Valle	4:00	4:40	40	13	-
	2	Valle	7:36	8:16	40	28	-
	3	Valle	10:24	11:04	40	21	3
	4	Pico	13:12	13:52	40	37	-
	5	Valle	16:00	16:37	37	23	-
09	1	Valle	5:00	5:40	40	9	-
	2	Valle	8:00	8:40	40	14	-
	3	Valle	10:48	11:28	40	21	-
	4	Pico	13:36	14:16	40	23	5
	5	Valle	16:24	17:04	40	12	-
19	1	Valle	5:30	6:10	40	15	-
	2	Valle	8:24	9:04	40	14	2
	3	Valle	11:12	11:52	40	16	-
	4	Valle	14:00	14:40	40	19	-
	5	Valle	16:48	17:28	40	17	1
18	1	Pico	6:00	6:39	39	33	-
	2	Valle	8:48	9:28	40	20	--
	3	Valle	11:36	12:16	40	18	-
	4	Valle	14:24	17:04	40	21	4
	5	Valle	17:15	15:51	36	11	2
15	1	Pico	6:24	7:04	40	23	-
	2	Valle	9:12	9:52	40	12	3
	3	Pico	12:00	12:40	40	37	-
	4	Valle	14:48	15:28	40	19	-
	5	Pico	17:50	18:30	40	22	10
10	1	Pico	6:48	7:28	40	25	-
	2	Valle	9:36	10:16	40	28	4
	3	Pico	12:24	13:04	40	24	-
	4	Valle	15:12	15:52	40	13	7
14	1	Pico	7:12	8:52	40	42	-
	2	Valle	10:00	10:34	34	22	-
	3	Pico	12:48	13:28	40	29	-
	4	Valle	15:36	14:16	40	38	-
					<b>TOTAL</b>	<b>719</b>	<b>41</b>

**ANEXO F: BOLETOS O TICKETS EMITIDOS POR LAS COOPERATIVAS CITAM E IMCA**

COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL MONTALVO COOPERATIVA ASOCIADA RUC: 1291711711001 Direc.: 25 DE ABRIL		COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL MONTALVO COOPERATIVA ASOCIADA RUC: 1291711711001 Direc.: 25 DE ABRIL																	
Informacion del viaje Oficina...: BABAHOYO Destino...: <b>MONTALVO</b> Salida...: 2020-11-14 07:09 Bus...: 013 Anden...: 003		Informacion del viaje Oficina...: BABAHOYO Destino...: <b>MONTALVO</b> Salida...: 2020-11-14 05:40 Bus...: 013 Anden...: 003																	
Informacion tributaria C.A.: 1411202001129171171100120020010016643768765432117 Forma de Pago...: EFECTIVO Fecha...: 2020/11/14 06:04:54 Serie...: 002-001 Factura...: 001664276 DNI/RUC...: 9999999999999 Razon...:		Informacion tributaria C.A.: 1411202001129171171100120020010016640598765432117 Forma de Pago...: EFECTIVO Fecha...: 2020/11/14 05:32:27 Serie...: 002-001 Factura...: 001664059 DNI/RUC...: 9999999999999 Razon...:																	
Consumidor final <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cant.</th> <th>Description</th> <th>Asien.</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>NORMAL</td> <td>43</td> <td>0.90</td> </tr> </tbody> </table>		Cant.	Description	Asien.	Total	1	NORMAL	43	0.90	Consumidor final <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cant.</th> <th>Description</th> <th>Asien.</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>ADULTO</td> <td>22</td> <td>0.45</td> </tr> </tbody> </table>		Cant.	Description	Asien.	Total	1	ADULTO	22	0.45
Cant.	Description	Asien.	Total																
1	NORMAL	43	0.90																
Cant.	Description	Asien.	Total																
1	ADULTO	22	0.45																
Detalle de facturacion <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cant.</th> <th>Description</th> <th>Precio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>TASA TORNIQUETE</td> <td>0.10</td> </tr> </tbody> </table>		Cant.	Description	Precio	1	TASA TORNIQUETE	0.10	Detalle de facturacion <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cant.</th> <th>Description</th> <th>Precio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>TASA TORNIQUETE</td> <td>0.10</td> </tr> </tbody> </table>		Cant.	Description	Precio	1	TASA TORNIQUETE	0.10				
Cant.	Description	Precio																	
1	TASA TORNIQUETE	0.10																	
Cant.	Description	Precio																	
1	TASA TORNIQUETE	0.10																	
 Oficinista: <b>CCARRERA</b> Descargue su factura en <a href="http://imca.derpefic.com/opcion">http://imca.derpefic.com/opcion</a> Factura Electronica, usando numero de DNI o RUC Software desarrollado por Derpefic S.A.		 Oficinista: <b>CCARRERA</b> Descargue su factura en <a href="http://imca.derpefic.com/opcion">http://imca.derpefic.com/opcion</a> Factura Electronica, usando numero de DNI o RUC Software desarrollado por Derpefic S.A.																	

COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL  
MONTALVO COOPERATIVA ASOCIADA  
RUC: 1291711711001  
Direc.: 25 DE ABRIL

Información del viaje  
Oficina... BABAHoyo

Destino... **PALMAR**

Salida... 2020-11-14 07:09

Bus... 013

Anden... 003

Información tributaria  
C.A.: 1611202001129171171100120020010016651808765432112  
Forma de Pago... EFECTIVO  
Fecha... 2020/11/16 06:06:35  
Serie... 002-001  
Factura... 001665180  
DNI/RUC... 999999999999999  
Razon...  
Consumidor finalDetalle de facturación

Cant.	Descripcion	Asien.	Total
1	NORMAL	21	0.45

Detalle de facturación

Cant.	Descripcion	Precio
1	TASA TORNIQUETE	0.10



Of. Inista: **CCARRERA**

Descargue su factura en <http://taca.derepacif.com/opcion>  
Factura Electronica, usando numero de DNI o RUC  
Software desarrollado por Derepacif S.A.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL  
MONTALVO COOPERATIVA ASOCIADA  
RUC: 1291711711001  
Direc.: 25 DE ABRIL

Información del viaje  
Oficina... BABAHoyo

Destino... **SAN JOAQUIN**

Salida... 2020-11-14 05:48

Bus... 013

Anden... 003

Información tributaria  
C.A.: 14112020011291711711001200200100166407085432117  
Forma de Pago... EFECTIVO  
Fecha... 2020/11/14 05:35:11  
Serie... 002-001  
Factura... 001664070  
DNI/RUC... 999999999999999  
Razon...  
Consumidor finalDetalle de facturación

Cant.	Descripcion	Asien	Total
1	NORMAL	33	0.70

Detalle de facturación

Cant.	Descripcion	Precio
1	TASA TORNIQUETE	0.10



Oficinista: **CCARRERA**

Descargue su factura en <http://taca.derepacif.com/opcion>  
Factura Electronica, usando numero de DNI o RUC  
Software desarrollado por Derepacif S.A.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL  
MONTALVO COOPERATIVA ASOCIADA  
RUC: 1291711711001  
Direc.: 25 DE ABRIL

Información del viaje  
Oficina... BABAHoyo

Destino... **24 DE MAYO**

Salida... 2020-11-14 06:00

Bus... 013

Anden... 003

Información tributaria  
C.A.: 1411202001129171171100120020010016640918765432111  
Forma de Pago... EFECTIVO  
Fecha... 2020/11/14 05:39:20  
Serie... 002-001  
Factura... 001664091  
DNI/RUC... 999999999999999  
Razon...  
Consumidor finalDetalle de facturación

Cant.	Descripcion	Asien.	Total
1	NORMAL	5	0.60

Detalle de facturación

Cant.	Descripcion	Precio
1	TASA TORNIQUETE	0.10



Oficinista: **CCARRERA**

Descargue su factura en <http://taca.derepacif.com/opcion>  
Factura Electronica, usando numero de DNI o RUC  
Software desarrollado por Derepacif S.A.

**BOLETO DE CAMINO CITAM**  
**MICRO BUS "PAPO" DISCO 05**  
**RUTA BABAHoyo - CLEMENTINA - BABA**

VALOR \$.



**BUEN VIAJE**  
**05**

**INDIQUE SU PARADA CON TIEMPO**  
**GRACIAS POR PREFERIRNOS**

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO



DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS Y RECURSOS  
PARA EL APRENDIZAJE Y LA INVESTIGACIÓN



UNIDAD DE PROCESOS TÉCNICOS  
REVISIÓN DE NORMAS TÉCNICAS, RESUMEN Y BIBLIOGRAFÍA

Fecha de entrega: 14 / 05 / 2021

**INFORMACIÓN DEL AUTOR/A (S)**

**Nombres – Apellidos:** BAQUERO SANTILLAN ERIKA MONSERRATH

**INFORMACIÓN INSTITUCIONAL**

**Facultad:** ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

**Carrera:** INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

**Título a optar:** INGENIERA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

**f. Analista de Biblioteca responsable:**