



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CARRERA DE INGENIERIA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

**“EVALUACIÓN SOCIO ECONÓMICA DEL SISTEMA DE
TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL TRAMO RIOBAMBA –
URBINA – LA MOYA”.**

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de investigación

Presentado para optar el grado académico de:

INGENIERO EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

AUTOR:

EDWIN RENATO VALLE ENDARA

Riobamba – Ecuador

2020



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CARRERA DE INGENIERIA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

“EVALUACIÓN SOCIO ECONÓMICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL TRAMO RIOBAMBA – URBINA – LA MOYA”.

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de investigación

Presentado para optar el grado académico de:

INGENIERO EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

AUTOR: EDWIN RENATO VALLE ENDARA

DIRECTOR: ING. GUSTAVO JAVIER AGUILAR MIRANDA

Riobamba – Ecuador

2020

© 2020, Edwin Renato Valle Endara

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

Yo, Edwin Renato Valle Endara, 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, 13 de Agosto de 2020

Edwin Renato Valle Endara

060451210-3

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CARRERA DE INGENIERIA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

El Tribunal del Trabajo de Titulación certifica que: El trabajo de titulación; tipo: Proyecto de investigación, **EVALUACIÓN SOCIO ECONÓMICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL TRAMO RIOBAMBA – URBINA – LA MOYA**, realizado por el señor: **EDWIN RENATO VALLE ENDARA**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Trabajo de Titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	FIRMA	FECHA
Ing. Luis Alberto Esparza Córdova PRESIDENTE DEL TRIBUNAL	_____	20-08-13
Ing. Gustavo Javier Aguilar Miranda DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN	_____	20-08-13
Lcda. María Fernanda Herrera Chico MIEMBRO DEL TRIBUNAL	_____	20-08-13

DEDICATORIA

Dedico mi trabajo a Dios por acompañarme y guiarme en todos estos años de crecimiento espiritual y personal.

A mis padres que con sus enseñanzas y consejos han sabido apoyarme y orientarme en las dificultades que se me han presentado a lo largo de mis estudios universitarios.

Edwin Renato Valle Endara

AGRADECIMIENTO

Agradezco a todos quienes fueron parte de mi vida universitaria ya que mediante experiencias adquiridas he sabido adaptarme a oportunidades y dificultades a lo largo de mi vida académica.

Edwin Renato Valle Endara

TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS.....	ix
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xiii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiv
RESUMEN.....	xv
ABSTRACT.....	xvi
INTRODUCCIÓN.....	1

CAPITULO I

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.....	2
1.1 Planteamiento del problema.....	2
1.2 Formulación del problema.....	2
1.3 Delimitación del problema.....	2
1.4 Objetivos.....	3
1.4.1 <i>Objetivo General</i>	3
1.4.2 <i>Objetivos específicos</i>	3
1.5 Justificación:.....	3
1.5.1 <i>Justificación Teórica:</i>	3
1.5.2 <i>Justificación Metodológica:</i>	4
1.5.3 <i>Justificación Práctica:</i>	6
1.6 Antecedentes Históricos.....	7
1.7 Referentes de la Investigación.....	10
1.7.1 <i>Tren Panorámico Alberglina (Análisis de caso)</i>	10
1.7.2 <i>Ferrocarril Escénico Blue Ridge (Análisis de caso)</i>	11
1.7.3 <i>Empresa de los Ferrocarriles del Estado EFE CHILE (Análisis de caso)</i>	12
1.8 Marco Teórico.....	14

1.8.1	<i>Evaluación del transporte</i>	14
1.8.2	<i>Ferrocarriles del Ecuador EP, patrimonio cultural</i>	16
1.8.3	<i>Plan Estratégico FEEP 2015-2017</i>	21
1.8.4	<i>Ruta en un sistema de transporte</i>	34
1.9	Marco Conceptual	35
1.10	Idea a defender	37
1.11	Interrogantes de estudio	37

CAPITULO II

	MARCO METODOLÓGICO	38
2.1	Enfoque de investigación	38
2.2	Nivel de investigación	38
2.3	Diseño de investigación	38
2.3.1	<i>Variables</i>	39
2.4	Tipo de estudio	42
2.5	Población y muestra	42
2.5.1	<i>Cálculo de la muestra poblaciones finitas</i>	42
2.5.2	<i>Tamaño de la muestra (Formula de población finita)</i>	43
2.6	Métodos, técnicas e instrumentos de investigación	44

CAPITULO III

	MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	45
3.1	Análisis e interpretación de resultados	45
3.1.1	<i>Encuesta (Habitantes de las comunidades de Urbina y La Moya)</i>	45
3.1.2	<i>Encuesta (Usuarios de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)</i>	56
3.1.3	<i>Entrevista (Directivo de la empresa FEEP Filial Sur)</i>	65
3.1.4	<i>Verificación de documentos</i>	66
3.2	Comprobación de las interrogantes de estudio	75

3.3	Diagnóstico de la situación actual	76
3.4	Propuesta de mejora	80
3.4.1	<i>Tema</i>	80
3.4.2	<i>Antecedentes</i>	81
3.4.3	<i>Justificación y objetivo de la propuesta</i>	81
3.4.4	<i>Mercado meta</i>	81
3.5	Planificación de la propuesta	82
3.5.1	<i>Producto</i>	82
3.5.2	<i>Estrategia</i>	82
3.5.3	<i>Tácticas y planes de acción</i>	82
3.5.3.1	<i>Gestión publicitaria de acercamiento e incremento de usuarios de la ruta Riobamba Urbina La Moya(GADS)</i>	78
3.5.3.2	<i>Incremento de frecuencias para la ruta Riobamba- Urbina- La Moya</i>	78
3.5.3.3	<i>Inversión y planificación de emprendimientos mediante indicador de relación C/B (Habitantes de las comunidades de Urbina y la Moya)</i>	79
3.5.3.4	<i>Presentación de negocio socioeconómico en la ruta Tren del Hielo I</i>	82
3.5.3.5	<i>Creación de una mesa permanente que supervise la ejecución de la estrategia y sus posibles desviaciones, así como su actualización</i>	83
	CONCLUSIONES	88
	RECOMENDACIONES	89
	BIBLIOGRAFÍA	
	ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-1:	Lista de control simple de criterio y aspecto de la evaluación.....	4
Tabla 2-1:	Rutas expediciones 2017.....	19
Tabla 3-1:	Matriz de Evaluación e Impacto de los Stakeholders (involucrados).....	25
Tabla 4-1:	Incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de la operación ferroviaria turística a nivel nacional.....	27
Tabla 5-1:	Incrementar el resultado operacional con productos más rentables y que fortalezcan las economías locales.....	27
Tabla 6-1:	Incrementar la eficiencia operacional en Ferrocarriles del Ecuador EP.....	28
Tabla 7-1:	Incrementar el uso eficiente del presupuesto de Ferrocarriles del Ecuador EP.....	28
Tabla 8-1:	Incrementar el desarrollo del talento humano en Ferrocarriles del Ecuador.....	29
Tabla 9-1:	Incrementar la eficiencia de la gestión Administrativa, Financiera y de Tecnologías de la Información y la Comunicación.....	30
Tabla 10-1:	Incrementar la comercialización de los productos turísticos.....	30
Tabla 11-1:	Mantener la correcta operatividad del sistema ferroviario.....	31
Tabla 12-1:	Incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de la operación en las filiales.....	31
Tabla 13-1:	Incrementar la eficiencia en la gestión de las filiales.....	31
Tabla 14-1:	Incremento de publicidad y promoción de los diferentes productos que brinda la empresa, así como la actualización de la página web.....	32
Tabla 15-1:	Incrementar la cantidad de turistas que hacen uso de los productos comercializados por FEEP.....	32
Tabla 16-1:	Incrementar el nivel de satisfacción en la atención al cliente.....	33
Tabla 17-1:	Mantener la vinculación de la Comunidad a los productos turísticos comercializados por FEEP.....	33
Tabla 18-1:	Incrementar la seguridad y la satisfacción del cliente que hace uso del Sistema Ferroviario Patrimonial.....	33
Tabla 19-1:	Incrementar la eficiencia institucional de la gestión de la Filial Sur.....	33
Tabla 1-2:	Nivel de investigación.....	38
Tabla 2-2:	Operacionalización de variables.....	40
Tabla 3-2:	Segmentación de habitantes de la Ruta Riobamba – Urbina – La Moya.....	43
Tabla 4-2:	Número de encuestas por comunidad.....	44
Tabla 5-2:	Número de encuestas para usuarios.....	44
Tabla 1-3:	Género.....	45
Tabla 2-3:	Edades.....	46

Tabla 3-3:	Estado civil.....	46
Tabla 4-3:	Profesión u ocupación.....	47
Tabla 5-3:	Nivel de estudio.....	48
Tabla 6-3:	Generación de empleo.....	49
Tabla 7-3:	Actividad económica respecto al incremento de venta ruta Tren del Hielo I.....	50
Tabla 8-3:	Servicios básicos mejorados desde la rehabilitación de la ruta.....	51
Tabla 9-3:	Incremento porcentual de ingresos respecto a servicios prestados en la ruta.....	52
Tabla 10-3:	Percepción de empleo en relación a la modificación del estilo de vida.....	54
Tabla 11-3:	Mejoramiento de la infraestructura.....	55
Tabla 12-3:	Adquisición de producto.....	56
Tabla 13-3:	Calidad de servicio.....	57
Tabla 14-3:	Información turística.....	58
Tabla 15-3:	Comunicación FEED – Usuarios.....	59
Tabla 16-3:	Valor de productos en comparación con el costo.....	60
Tabla 17-3:	Respuesta a requerimientos en el viaje.....	61
Tabla 18-3:	Tiempo de adquisición de boleto.....	61
Tabla 19-3:	Probabilidad de utilizar el tren nuevamente en el futuro.....	62
Tabla 20-3:	Probabilidad de recomendación de la ruta Tren del Hielo I.....	63
Tabla 21-3:	Información de la existencia de FEED y Tren del Hielo I.....	64
Tabla 22-3:	Número de personas que adquieren boleto.....	67
Tabla 23-3:	Número de usuarios transportados.....	68
Tabla 24-3:	Comparación de usuarios 2018 – 2019.....	68
Tabla 25-3:	Ingreso corriente ruta Tren del Hielo I.....	68
Tabla 26-3:	Costo fijo mensual Ruta Tren del Hielo I.....	69
Tabla 27-3:	Índice de productividad mensual ruta Tren del Hielo I, año 2019.....	69
Tabla 28-3:	Porcentaje de servicios incluidos en la ruta Tren del hielo I.....	70
Tabla 29-3:	Porcentaje de incremento y decrecimiento mensual en ventas 2018 – 2019.....	71
Tabla 30-3:	Incremento de proveedores locales.....	71
Tabla 31-3:	Número de suspensiones mensuales por avería mecánica.....	72
Tabla 32-3:	Número de personas que adquieren boleto Filial sur.....	73
Tabla 33-3:	Porcentaje de salidas comerciales cumplidas Filial Sur.....	74
Tabla 34-3:	Número de usuarios transportados Filial Sur.....	74
Tabla 35-3:	Matriz de cumplimiento de aspecto por criterio establecido.....	75
Tabla 36-3:	Incremento de 15% anual en venta en la ruta Tren del hielo I.....	77
Tabla 37-3:	Datos establecidos para el análisis relación C/B.....	83
Tabla 38-3:	Matriz relación C/B Año 2019.....	84
Tabla 39-3:	Matriz relación C/B Año 2020.....	85

Tabla 40-3: Planificación de capacitación de negocio/emprendimiento.....87

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-2: Mapa de la Ruta del Tren Panorámico Albergline.....	10
Figura 2-2: Tren turístico EFE Chile.....	12
Figura 3-2: Cadena de valor de FEPP.....	24

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-3:	Género.....	45
Gráfico 2-3:	Edades.....	46
Gráfico 3-3:	Estado civil.....	47
Gráfico 4-3:	Profesión u ocupación.....	48
Gráfico 5-3:	Nivel de estudio.....	49
Gráfico 6-3:	Generación de empleo.....	50
Gráfico 7-3:	Actividad económica respecto al incremento de venta ruta Tren del Hielo I.....	51
Gráfico 8-3:	Servicios básicos mejorados desde la rehabilitación de la ruta.....	52
Gráfico 9-3:	Incremento porcentual de ingresos respecto a servicios prestados en la ruta.....	53
Gráfico 10-3:	Percepción de empleo en relación a la modificación del estilo de vida.....	54
Gráfico 11-3:	Mejoramiento de la infraestructura.....	55
Gráfico 12-3:	Adquisición de producto.....	56
Gráfico 13-3:	Calidad de servicio.....	57
Gráfico 14-3:	Información turística.....	58
Gráfico 15-3:	Comunicación FEEP – Usuarios.....	59
Gráfico 16-3:	Valor de productos en comparación con el costo.....	60
Gráfico 17-3:	Respuesta a requerimientos en el viaje.....	61
Gráfico 18-3:	Tiempo de adquisición de boleto.....	62
Gráfico 19-3:	Probabilidad de utilizar el tren nuevamente en el futuro.....	63
Gráfico 20-3:	Probabilidad de recomendación de la ruta Tren del Hielo I.....	64
Gráfico 21-3:	Información de la existencia de Ferrocarriles del Ecuador y Tren del Hielo I.....	65
Gráfico 22-3:	Porcentaje de incremento y decrecimiento anual de precio.....	67
Gráfico 23-3:	Comparación usuarios 2018 – 2019.....	68
Gráfico 24-3:	Porcentaje de incremento y decrecimiento mensual en ventas 2018 – 2019.....	72
Gráfico 25-3:	Porcentaje de salidas comerciales cumplidas Filial Sur.....	74
Gráfico 26-3:	Matriz de cumplimiento de aspecto por criterio establecido.....	80
Gráfico 27-3:	Comparación relación C/B año 2019 – año 2020.....	86

ÍNDICE DE ANEXOS

- Anexo A:** Modelo de encuesta habitantes de comunidades Urbina y La Moya.
- Anexo B:** Modelo de encuesta Usuarios ruta Riobamba - Urbina - La Moya.
- Anexo C:** Modelo de entrevista Directivo FEEP Filial Sur.
- Anexo D:** Entrevista empresa FEEP Filial Sur.
- Anexo E:** Respaldos Fotográficos.
- Anexo F:** Carta de Auspicio FEEP Filial Sur.
- Anexo G:** Modelo de emprendimiento o negocio local.
- Anexo H:** Proyección muestra poblacional comunidades de Urbina y La Moya.

RESUMEN

El presente trabajo denominado “Evaluación socioeconómica del sistema de transporte ferroviario en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya”, tiene como objetivo evaluar el sistema de transporte ferroviario en el tramo determinado y su impacto socioeconómico en la zona de influencia. La investigación se realizó mediante dos encuestas, una entrevista y una exhaustiva verificación documental aplicados a los habitantes de las comunidades que alberga la ruta, a los usuarios y la empresa FEEP Filial Sur, que resultaron clave para obtener los criterios integrales de la ruta, los mismos que coadyuvaron para el diagnóstico y posterior propuesta de mejora para la ruta en estudio. Cabe mencionar que el modelo propuesto para identificar el estado de la ruta fue de tipo deductivo y evaluativo integral, que permitió analizar a las partes que están inmiscuidas en el sistema de transporte, obteniendo así fines teóricos y metodológicos que posteriormente se establecieron para sugerir una propuesta de planificación e inserción de negocio local. Así después de haber obtenido la información completa se concluyó que la ruta evaluada no se encuentra establecida por planificación estratégica, así como el descubrimiento de 91% de personas de las comunidades que no realizan actividades económicas en la ruta, de igual manera se comprobó que el 39% de usuarios calificaron de muy bueno al servicio impartido por la empresa encargada de realizar la operación, así también se conoció que pese a tener como objetivo empresarial incrementar en un 5% anualmente los usuarios, el número de usuarios transportados se ha reducido hasta en un 6% en el último año, de igual manera se recomienda establecer estudios de promoción y desarrollo de la ruta respecto a la atracción de usuarios lo cual permitirá alcanzar la sostenibilidad socioeconómica de la ruta en años posteriores.

Palabras clave: <CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS> <EVALUACIÓN>
<IMPACTO SOCIOECONÓMICO > < SISTEMA DE TRANSPORTE > <TRANSPORTE FERROVIARIO> <RIOBAMBA (CANTÓN)>

ABSTRACT

The present study called "A socioeconomic evaluation of the rail transportation system across the route Riobamba - Urbina - La Moya" aims to evaluate the rail transportation system and its socioeconomic impact in the region. The research applied two surveys, an interview and a documentary verification to the inhabitants in those communities, the users of the route and the FEEP Subsidiary Sur company, which were fundamental to obtain an integral perception to contribute to the diagnosis and the subsequent proposal that improves the route. The proposed model to identify the conditions of the route consisted of a deductive and comprehensive evaluative type, which allowed the analysis of the parts involved in the transportation system, obtaining theoretical and methodological purposes that were established to suggest a plan and a local business insertion proposal. It was concluded that the evaluated route has not been established by any strategic plan, and it was also found out that 91% of the people in these communities do not develop any kind of economic activities. Moreover, it was found out that 39% of its users graded the service provided by the company as very good. It was also known that although the business objective of the company pretended to increase its users by 5% each year, the number of its users has decreased by 6% during the current year. It is recommended to establish studies to promote the development of the route to attract new users in order to reach the socioeconomic sustainability of the región.

Keywords: <ECONOMIC AND ADMINISTRATIVE SCIENCES> <RAIL TRANSPORTATION> <TRANSPORTATION SYSTEM> <SOCIO-ECONOMIC IMPACT> <RIOBAMBA (CANTON)>

INTRODUCCIÓN

El sistema de transporte ferroviario en el Ecuador, desde la planificación de su rehabilitación sucedida en el año 2008, tuvo como eje principal el de ser un transporte que permita el desarrollo socioeconómico en relación a las comunidades aledañas a las estaciones, además de instituirse como un modo de transporte referente en la región respecto al turismo inclusivo, por lo que se lo considero como patrimonio cultural del país.

Es por ello que la presente investigación se ha enmarcado en establecer una evaluación integral con el fin de comprobar cómo se ha planificado y manejado la ruta Riobamba – Urbina – La Moya, respecto del impacto socioeconómico que se producen en las comunidades que albergan estación y parada, que a su vez cumplen con la promoción y desenvolvimiento respecto a la sostenibilidad social y económica de la ruta de transporte, y de igual manera es importante establecer una propuesta de mejora en aspectos que se enmarcaran en el presente trabajo investigativo.

La investigación está compuesta por tres capítulos, los cuales se detallan a continuación:

CAPÍTULO I el cual presenta el problema de investigación, y como se ha planteado, formulado, delimitado, y justificado, además de plantear los objetivos tanto general como específicos, de igual manera se van a mostrar los antecedentes del ferrocarril y la rehabilitación del mismo, así también el marco teórico y conceptual, los mismos que serán la base del trabajo, como también la idea a defender y las interrogantes del estudio.

CAPÍTULO II en el que se da a conocer la metodología que se va seguir en el proceso de la investigación, y la cual definirá las técnicas e instrumentos que se tomaran en cuenta respecto de la muestra poblacional hallada para el desarrollo integral de la misma.

CAPÍTULO III en este capítulo se plasmarán los resultados obtenidos, así como una propuesta de mejora, en la cual se sugerirá los cambios respectivos dependiendo del análisis obtenido, para el desarrollo socioeconómico de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya.

Finalizando se establecerán las conclusiones, recomendaciones y anexos correspondientes.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1.1 Planteamiento del problema

En Ecuador, el sistema de transporte ferroviario se lo ha visto como un medio enfocado al turismo por lo que el precio de pasajes es considerado alto en comparación con la conectividad que presenta y al mismo tiempo no plasma con la necesidad de viajes de los habitantes, los cuales desean ser parte del mismo ya que son parte de poblaciones que albergan estaciones o paradas en el actual sistema (Noboa, 2016).

Por lo tanto este inconveniente conlleva a una recaudación casi nula respecto a la sostenibilidad del mismo, encontrándose costos muy altos en relación al destino de muchos ciudadanos, así también las estaciones del tren en el tramo de Riobamba – Urbina – La Moya, no cuentan con actualización de tecnología apropiada para el desarrollo de actividades socioeconómicas de un sistema de transporte que es precisamente para aquello, lo que da como resultado un impacto socioeconómico incierto en las actividades de las poblaciones aledañas que migran hacia las estaciones y paradas del tren, por lo que es necesario realizar diferentes estudios cuyo fin sea el de solucionar problemas del sistema de transporte ferroviario.

1.2 Formulación del problema

En nuestro país el sistema de transporte ferroviario se encuentra en un proceso de inversión económica y social, que incluye una gestión con subsidio estatal para su promoción y funcionamiento, lo que conlleva a ser utilizado netamente para el turismo (Pallares, 2017).

Es así como se plantea obtener información actual del desarrollo social y económico de las poblaciones que se encuentran en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya, con el fin de establecer un análisis del impacto positivo o negativo del sistema de transporte ferroviario enmarcado en la sostenibilidad económica y social del mismo, y principalmente en entregar información de la evaluación de la ruta establecida para que en el futuro pueda ser tomada en cuenta por las autoridades que les corresponde la planificación, es así como la interrogante a responder en la presente investigación será:

¿El análisis del sistema de transporte ferroviario del tramo Riobamba – Urbina – La Moya, permitirá evaluar el impacto socioeconómico de los involucrados y mejorar la situación en la que se encuentran actualmente?

1.3 Delimitación del problema

Se sabe que en la Parroquia de San Andrés, comunidad de Urbina que es la que se encuentra directamente relacionada a la ruta, alberga una población de 4330 personas de acuerdo al censo realizado en el año 2010, de igual manera la comunidad de La Moya perteneciente a la parroquia de Calpi alberga una población de 260 personas según el estudio realizado por el GAD Municipio de Riobamba en el año 2017, los cuales son los principales actores dentro del presente trabajo de investigación y de igual manera son los beneficiarios directos en materia de evaluación ya que

son habitantes que se encuentra en el trayecto Riobamba – Urbina – La Moya, y específicamente en las paradas que realiza el ferrocarril, además que son los que efectúan actividades de trabajo enfocadas al desarrollo socioeconómico del sistema (INEC, censo de población y vivienda area rural CHIMBORAZO, 2010).

Así mismo las autoridades de la empresa encargada del transporte ferroviario en el país que constituyen parte del desarrollo del sistema de transporte y la evaluación planteada; así podemos enunciar que la ruta empezó con su operación después de ser restaurada en el año 2016 con la principal función de rescatar a la población de la estación de Urbina, parada de La Moya y a los diferentes emprendimientos, por lo que empezó con 11 actividades que abarcaban 142 puestos de trabajo con el propósito de proyectar la participación directa de la comunidad, pero que con el tiempo no se ha podido establecer como tal, disminuyéndose en los últimos años e incluso suprimiendo el número de puestos de trabajo planificados por FEEP, y a lo que se pretendía del sistema de transporte ferroviario (Ferrocarriles del Ecuador EP, Filial Sur, 2019).

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

- Evaluar el sistema de transporte ferroviario en el tramo Riobamba - Urbina – La Moya, y su impacto socio económico en la zona de influencia.

1.4.2 Objetivos específicos

- Determinar la información socioeconómica integral, mediante una investigación deductiva, para el presente trabajo investigativo.
- Diagnosticar la situación actual socio económica de las poblaciones involucradas en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya.
- Proponer mejoras al sistema de transporte Ferroviario respecto a la situación socio económica de acuerdo a la evaluación y diagnóstico realizado.

1.5 Justificación:

1.5.1 Justificación Teórica:

La insostenibilidad de los sistemas de transporte constituye un problema en el Ecuador para el desarrollo social y económico, siendo el sistema de transporte ferroviario uno de los más sonados en la actualidad del país, y es que los precios de accesibilidad al sistema, en el tramo establecido tiene como resultado una demanda turística nacional y extranjera no favorable para el desarrollo del mismo (Pallares, 2017).

El sistema de transporte ferroviario es un modo que se lo ha considerado como patrimonio cultural en nuestro país, por lo que es necesario rescatarlo de tal manera que se emplee su uso por mucho más tiempo, y para el desarrollo de las poblaciones como Urbina y La Moya que han sido parte

de este medio de transporte, y que dependen del impacto socioeconómico que se da en la ruta Riobamba – Urbina – La Moya (Pallares, 2017).

1.5.2 Justificación Metodológica:

Lista de control simple

Lista de control simple, es una técnica de investigación obtenida del “Manual de Evaluación de Impacto ambiental” elaborado por Larry W. Canter, cuyo principal fin es el de identificar y ordenar diferentes aspectos o indicadores que son producto de criterios evaluativos como económico, social, ambiental, este listado de control se caracteriza por describir todos los aspectos en estudio dependiendo del criterio que se proponga en la investigación (Canter, 1998).

Para la presente investigación se ha considerado utilizar esta técnica con el propósito de plantear criterio tanto económico como social, ya que la investigación es socioeconómica, así mismo escoger aspectos relacionados directamente con el impacto socioeconómico de la ruta en estudio, mediante un análisis técnico investigativo obtenido del plan estratégico de FEEP 2015-2017 se ha considerado establecer veinte aspectos, de los cuales 14 aspectos son considerados como económicos y 6 aspectos como sociales los mismos que han sido relacionados con las partes integrales inmiscuidas en la ruta Riobamba – Urbina – La Moya, y que se detallan a continuación:

Tabla 1-1: Lista de control simple de criterio y aspecto de la evaluación

Nº	Criterio	Aspecto	Herramienta de evaluación	Institución
1	Económico	Satisfacción del cliente (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	Encuesta (usuario)	Usuarios ruta Riobamba - Urbina - La Moya
2	Económico	Porcentaje de incremento anual de precio promedio (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	verificación de documentos	FEEP
3	Económico	Número de personas que adquieren boletos (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	verificación de documentos	FEEP
4	Económico	Número de pasajeros transportados (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	verificación de documentos	FEEP
5	Económico	Número de productos incrementados al año (referente a FEEP Filial sur)	Entrevista	FEEP

6	Económico	Productividad (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	verificación de documentos	FEEP
7	Económico	Porcentaje de servicios mejorados incluidos en la carta de servicio (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	verificación de documentos	FEEP
8	Económico	Porcentaje de incremento de ingresos de autogestión Institucional FEEP Filial sur	Entrevista	FEEP
9	Económico	Porcentaje de incremento mensual en venta de boleto (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	verificación de documentos	FEEP
10	Económico	Número de suspensiones anuales por avería mecánica en Filial Sur (Aspecto comparativo Nariz del Diablo vs Tren del Hielo I)	verificación de documentos	FEEP
11	Económico	Números de personas que adquieren boleto (Aspecto comparativo Nariz del Diablo vs Tren del Hielo I)	verificación de documentos	FEEP
12	Económico	Porcentaje de Salidas comerciales cumplidas (aspecto comparativo Nariz del Diablo vs Tren del Hielo I)	verificación de documentos	FEEP
13	Económico	Número de pasajeros transportados en Filial Sur (aspecto comparativo Nariz del Diablo vs Tren del Hielo I)	verificación de documentos	FEEP
14	Económico	Número de usuarios que adquieren un producto comercializado por los emprendimientos (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).	Encuesta (usuario)	Usuarios ruta Riobamba - Urbina - La Moya
15	Social	Incremento del número de proveedores locales (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).	verificación de documentos	FEEP

16	Social	Proyectos de inversión en riesgo (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).	Entrevista	FEEP
17	Social	Mejora en el nivel de vida de emprendedores (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).	Encuesta (Habitantes)	Habitantes ruta Riobamba - Urbina - La Moya
18	Social	Proyectos de inversión privada ejecutados, que beneficien de manera directa a las comunidades de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya.	Entrevista	FEEP
19	Social	Mejoras de la infraestructura vial y civil desde la rehabilitación de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya.	Encuesta(Habitantes)	Habitantes ruta Riobamba - Urbina - La Moya
20	Social	Porcentaje de habitantes dedicados a los emprendimientos de la estación Urbina, y parada La Moya.	Encuesta(Habitantes)	Habitantes ruta Riobamba - Urbina – La Moya

Fuente: Trabajo de Investigación

Realizado por: Valle Renato, 2020.

1.5.3 Justificación Práctica:

Las comunidades que son parte de la ruta por donde transita el tren, han percibido un impacto socioeconómico no favorable para las actividades diarias que las realizan y que en muchos de los casos desembocan en problemas para salud, estilo de vida, riesgo de pobreza, e inconformidad con el actual sistema de transporte, buscando dar solución a parte de los problemas en mención, un sistema de transporte ferroviario sostenible representa una alternativa eficiente, es así como se propone una evaluación integral de todas las partes inmiscuidas en el sistema de transporte ferroviario en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya, en la que se obtendrá una situación real del tramo, y un posterior análisis que influenciará al avance del país en materia de transporte, de igual manera responderá las necesidades socioeconómicas de la comunidad en relación al desarrollo futuro (Pallares, 2017).

1.6 Antecedentes Históricos

Historia del Ferrocarril del Ecuador

“El Ferrocarril del Sur, o Ferrocarril Trasandino, que une las ciudades de Guayaquil y Quito, es una de las obras más importantes de la historia del Ecuador (Aviles, 2000).

En el comienzo de su planificación y construcción en el año de 1861, el país se encontraba en un proceso de franca desintegración debido a que las capitales regionales se encontraban distanciadas considerablemente; para aquella época, la mula y los guandos (indígenas que acarreaban las más grandes cargas) constituían los únicos medios de transporte destinados al transporte comercial tanto de carga como de pasajeros en el país (Aviles, 2000).

La cimentación del tren se debe al entusiasmo y esfuerzo de los gobernantes más importantes, aunque de pensamientos políticos opuestos: El Dr. Gabriel García Moreno y el Gral. Eloy Alfaro. Y es así como el 23 de Abril de 1861 fue el Dr. García Moreno el que dispuso y autorizó como decreto la construcción de un medio de transporte que debía conectar la sierra y la costa (Aviles, 2000).

En el año de 1873 y tras doce años después del inicio del sistema de transporte, cuando el Dr. García Moreno asumió nuevamente el poder se realizó el primer viaje en tren cuyo nombre fue bautizado como “Guayaquil”, el cual recorrió solemnemente el primer tramo del sistema construido, uniendo las poblaciones de Milagro y Yaguachi; dos años más tarde en 1875, se encontraban en disposición del estado 45 kilómetros de construcción que unían la ciudad de Guayaquil, con las dos anteriormente nombradas (Aviles, 2000).

A continuación, el gobierno del Gral. Ignacio de Veintimilla, administró la prolongación del tren construyéndolo hasta el puente de Chimbo, con lo que se cumplieron, desde que se inició su construcción, 60 km. de un sistema de transporte ferroviario experimental para aquella época (Aviles, 2000).

Luego en 1895 tras la victoria de una revolución popular el Gral. Alfaro asumió el rol de continuar con los trabajos del tren, y fue el personaje más conocido dentro de la construcción del mismo, ya que la importancia en las políticas manejadas por el Gral. Alfaro desembocaron en constituir en New Jersey, USA, una empresa que fue llamada The Guayaquil and Quito Railway Company (Aviles, 2000).

Lamentablemente, las diferencias entre movimientos y partidos políticos hicieron que el Congreso de 1898 se opusiera a un convenio entre empresas de transporte ferroviario de diferentes países,

al que calificaron de atentatorio contra los intereses de la patria, y acusaron además al gobierno de querer entregar el país a Estados Unidos (Aviles, 2000).

Así en febrero de 1899 se reinició la construcción del tren luego de haber sido protagonista de una crisis entre el Congreso y el Presidente, que fue el mismo que gestionó la construcción hacia la sierra hasta que por fin llegó a los 131 km de extensión (Aviles, 2000).

Prevaleciendo en tan magna obra se supo sobrepasar la Nariz del Diablo, mediante una obra que más que civil fue considerado un desafío que supieron lograr técnicos de la época. Desafortunadamente la pandemia de aquellos años (la fiebre amarilla) había disminuido el número de trabajadores tanto ecuatorianos como jamaquinos que fueron escogidos para la construcción ferroviaria (Aviles, 2000).

Después de haber terminado la Nariz del diablo, el tren ya había llegado al páramo de la provincia de Chimborazo en 1901, los cuatro años posteriores continuó la obra sin ninguna novedad hasta el 24 de julio de 1905 que fue la inauguración del primer tren de pasajeros entre Riobamba y Duran, pero se tendría que esperar hasta el nuevo gobierno para finalizar la construcción del ferrocarril (Aviles, 2000).

Así, el final de este ambicioso proyecto llegó un 25 de junio de 1908 el día en que el primer y único sistema de transporte ferroviario tuvo como destino Chimbacalle – Quito en medio de festejos y aplausos, abriendo las puertas del progreso a todas las poblaciones y ciudades por las que pasaba.

“Irónicamente, cuatro años más tarde, el Gral. Alfaro viajó por última vez en su ferrocarril, rumbo al altar de su sacrificio” (Aviles, 2000).

Rehabilitación del ferrocarril, el tren de las oportunidades

El Ferrocarril del país que unió costa, sierra, y oriente y que por mucho tiempo fue el símbolo del desarrollo integro de un país cayó en abandono y olvido, y fue al cumplirse el centenario de este hecho histórico, en el año 2008 que el Gobierno Nacional de turno, toma la decisión de recuperar esta obra y ponerla nuevamente al servicio del país y del mundo. El tren ecuatoriano y su rehabilitación se estableció como un proyecto de desarrollo sostenible y de restauración de valor histórico y cultural, beneficiando directa e indirectamente a poblaciones encontradas en el sistema de transporte (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2017).

El 1 de abril de 2008, se inició el proceso de rehabilitación del Ferrocarril Ecuatoriano y ese mismo año el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC) lo declara como bien

perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferroviaria del Ecuador “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2017).

El Ferrocarril como desarrollo local

El contexto en el que se encuentra involucrado el tren en el Ecuador constituye el desarrollo social y económico, ya que es una parte fundamental del proyecto de planificación de políticas de estado: una planificación alineada, el enfoque y las ideas generadas localmente (TrenEcuador, 2013).

Según Ferrocarriles del Ecuador EP, para su rehabilitación se basó en tres lineamientos los cuales serán desarrollados a continuación:

La primera: Una planificación organizada

Basada en políticas del gobierno de la revolución ciudadana, y una constitución basada en un Plan para el Buen Vivir, los recursos públicos y esfuerzos técnicos y humanos deben seguir una planificación que impulse el desarrollo social y económico de poblaciones en su gran mayoría rurales.

Es así como la institución encargada del desarrollo local de aquel tiempo expreso su consentimiento con objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir respecto del tren, a través de las siguientes metas:

- Generación y fortalecimiento de 5000 empleos estables.
- Consolidación de los servicios complementarios del tren (Café, Tienda, Plaza, Museo, Rutas, Refugio) con las comunidades.
- Articulación de expreso comunitario, excursión y crucero con la comunidad y los GADS.
- Afianzamiento de procesos de concertación en la localidad a través de los grupos de gobernabilidad¹ (16 a lo largo de la línea férrea y que agrupen entidades públicas y privadas locales).
- Proyectos para democratizar el uso y goce del sistema ferroviario, Colonias Tren, Tren Social, Vive tu Tren, Conciencia Social sobre rieles, Estaciones vivas (TrenEcuador, 2013).

La segunda: El enfoque de gestión

Desde la parte administrativa de la empresa se plantearon diferentes puntos que guíese el trabajo enmarcado en el desarrollo local. Por lo que respondió al objetivo estratégico: “II. Fomentar el desarrollo económico local y la participación de los actores públicos y privados, bajo un enfoque turístico, patrimonial, cultural y solidario” (TrenEcuador, 2013).

Este enfoque encontró argumentos en reflexiones y aportes de personas que comparten preocupaciones e interrogantes sobre el tema del desarrollo local (TrenEcuador, 2013).

La tercera: las propuestas que nacen desde lo local

El tercer pilar de la empresa respecto a la promoción del desarrollo local correspondió a los negocios y emprendimientos de las personas desde los puntos de acceso al sistema y son quienes facilitaron el proceso. Es con este tipo de personas con las cuales se ha realizado cooperaciones en materia de capacitaciones para poner en marcha diferentes ideas. Cabe recalcar que este pilar

según la empresa previamente enunciada se viene dando desde el año 2008 y fue iniciado por un equipo muy pequeño de tres personas que sentó las bases de la metodología que ahora recogemos, de igual manera es importante mencionar que mediante un trabajo de un año y medio entre los cuales se integró a técnicos se definió el objetivo: “La dinamización de economías locales y otras actividades que fortalezcan el cuidado, uso y disfrute del sistema ferroviario como Patrimonio Cultural del Estado en coordinación con actores locales públicos y privados” (TrenEcuador, 2013). De igual manera dentro de la idea del desarrollo social que representa la gestión de Ferrocarriles del Ecuador EP es importante referirse al tema de reconocimiento local como es el Patrimonio Cultural del Estado, enmarcado a la gestión de responsabilidad y desarrollo social.

1.7 Referentes de la Investigación

1.7.1 *Tren Panorámico Albergline (Análisis de caso)*



Figura 1-2: Mapa de la Ruta del Tren Panorámico Albergline

Fuente: Harer; Eibensteiner 2017

En este sistema de transporte dedicado al turismo, situado en Austria se puede observar sitios históricos como el puente de Trisanna, el castillo de Wiesberg y los verdes prados del valle Paznaun, sitios que dinamizan economías locales, además de tener 137 kilómetros que atraviesan puentes y lugares turísticos, lleva en funcionamiento 130 años (Eurail, 2019).

Este sistema de transporte ferroviario empezó en sus orígenes solamente para usuarios que deseaban trasladarse por motivos de trabajo, además de que fue perdiendo su extensión por la primera guerra mundial pero que con el transcurso del tiempo fue reconstruyéndose y logrando un sistema generador de empleos, después de lo sucedido en la segunda guerra mundial se concretaron políticas pero inconsistentes relacionadas al precio del boleto por las diferentes épocas de inestabilidad económica, por lo que en la década de los 80 y hasta la actualidad lleva a cabo un gran programa de mejora y de nuevas inversiones en infraestructura ferroviaria, en conjunto con la unión europea (Harer & Eibensteiner, 2017).

Los principales temas / áreas de inversión fueron:

- Mejora de la infraestructura existente
- Nueva construcción de líneas de TAV (Tren de alta velocidad)
- Medidas para mejorar la señalización, la seguridad y la información para pasajeros
- Construcción de nuevas estaciones y terminales de carga

Actualmente, existe coordinación con actores públicos y privados así la red ferroviaria de Austria está constituida por 5000 km de los “Ferrocarriles Federales Austriacos” (ÖBB) y 500 km de ferrocarriles privados (Harer & Eibensteiner, 2017).

Construcción de líneas de TAV (Tren de alta velocidad)

- Líneas de alta calidad para circulación mixta (pasajeros y cargas).
- Forman parte de la red europea prioritaria de tránsito, dentro del marco del programa de UE “ConnectingEurope”.
- El ferrocarril austríaco occidental y meridional se mejora a través de líneas de TAV
- La velocidad de operación es de hasta 250 km/h.
- Pero uno de los principales objetivos fue el mantenimiento de circulación mixta (pasajeros y cargas) (Harer & Eibensteiner, 2017).

Nuevas estaciones y terminales de carga

Las estaciones que se observan en el sistema de transporte son enfocadas a nuevos usuarios y movilización de volúmenes considerables de carga, y es por ello que se realiza cada cierto tiempo un análisis con el objetivo de mejorar el ingreso de usuarios y/o mercadería, considerando pilares como la limpieza, atractivas, y totalmente accesibles, además de coordinación con actores públicos y privados respecto a la venta de boletos ya que existen rutas en otros países que son parte del sistema (Eldiariodeturismo, 2019).

1.7.2 Ferrocarril Escénico Blue Ridge (Análisis de caso)

El viaje realizado en este sistema de transporte ubicado al sur oeste de Estado Unidos tiene una extensión de 26 millas, y tiene como objetivo potencializar el turismo y es por ello que dentro de los vehículos ferroviarios encontrados en este sistema están en movimiento vagones antiguos, pero que han sido desarrollados en tecnologías como capacidad de usuarios, asientos, aire controlado, etc. además de ser fortalecido mediante políticas estatales como patrimonio (Blue Ridge Scenic Railway, 2019).

Este sistema de transporte ferroviario enfocado al desarrollo turístico en Estados Unidos, empezó su funcionamiento a mediados del siglo XIX y con el objetivo de transportar material minero con el objetivo de contribuir al desarrollo económico de comunidades aledañas al tren, pero por las diferentes crisis económicas que ocurrieron en Estados Unidos tuvo su cierre a principios de 1900 ya que se usaba solamente para transportar carga y no existía una coordinación con los habitantes y su injerencia en la continuidad del mismo, ya en 1990 tuvo su restauración gracias a los mismos habitantes de las comunidades que albergaban las estaciones del mismo (y que con el tiempo supieron determinar errores de las dos administraciones que tuvo y que conllevo a su cierre), así el Ferrocarril Escénico Blues Ridge abrió sus puertas en 1998 y comenzó las excursiones de pasajeros, que resulto en un sistema autónomo y sostenible, ya que en los últimos veinte años la administración encabezada por autoridades de los sitios donde realiza paradas han sabido construir hospedajes, centros turísticos comunitarios, y restaurantes que conjugados con una planificación estratégica de atracción de usuarios ha obtenido resultados inimaginables (Blue Ridge Scenic Railway, 2019).

1.7.3 Empresa de los Ferrocarriles del Estado EFE CHILE (Análisis de caso)



Figura 2-2: Tren turístico EFE Chile

Fuente: EFE, 2019

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile es la empresa dedicada al transporte ferroviario tanto de pasajeros como de carga, inicio con su actividad en 1884 y es considerada como aporte fundamental a la actividad productiva de dicho país, sin embargo en la década de 1960 tuvo un desfase ya que no existía inversiones tecnológicas lo que desencadeno en investigaciones de carácter técnico, en 1995 nacen filiales, siete específicamente con el fin de realizar operaciones de transporte en el sistema, conjugando recursos existentes y gestión privada que logro impulsar la modernización de infraestructura y material rodante, consiguiendo el cumplimiento de nuevas metas de servicio hacia los usuarios. De igual manera se ha realizado concesiones para la administración y actualización de tecnologías adjudicadas a la empresa

francesa Alstom , todo este proyecto tiene una inversión total de MMUSD 704,5 (Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 2019).

Servicios

El servicio que ofrece la empresa se resume a prestar servicio de operadora de carga, pasajeros, y turístico, resultante de derivar los servicios de pasajeros a las filiales dejando a la empresa todos los aspectos vinculados al desarrollo y gestión de la infraestructura, así como estudios técnicos que garanticen la inclusión de negocios de personas relacionadas con el sistema de transporte, las tres filiales dedicadas al servicio de transporte de pasajeros son:

- Metro regional de Valparaíso (MERVAL)
- Tren central (METROTREN)(BUSCARRIL)(TERRASUR)
- Ferrocarriles suburbanos de concepción SA

Mediante la inserción del modelo negocios planteado se alcanzó la modernización tanto de procesos de gestión como en la carta de servicios del sistema de transporte lo que permitió incrementar el uso operativo de infraestructura y tecnología, como el uso comercial competitivo con una rentabilidad positiva, obteniéndose un total de 30 millones de usuarios transportados anualmente (Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 2019) .

Dentro de los servicios que brinda la empresa dedicada a la movilización por tren en Chile se puede enunciar el de transporte de carga cuyo principal objeto es establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte ferroviario adoptando la modalidad de realizar su explotación en forma indirecta, mediante contratos por los cuales provee de infraestructura ferroviaria porteadoras de carga (Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 2019).

Así mismo la empresa tiene el servicio turístico, conjugando componentes sociales y realizando expediciones con locomotoras antiguas, administradas con planificaciones de restauración y mantenimiento oportunas para el normal desarrollo del mismo, así mismo se ha tomado en cuenta realizar diferentes convenios con habitantes para implementar itinerarios de alimentación y museos lo que ha permitido al tren ser considerado como patrimonio, en el año 2014 se inaugura un servicio turístico en el cual se da a conocer los mejores productos gastronómicos típicos de cada zona y a partir del verano de 2016 FESUR una de sus filiales fue autorizada a realizar viajes en temporada de verano y servicios especiales a Paillaco y La Unión con el fin de promocionar y dar a conocer viñedos ubicados en las estaciones del sur de Chile (Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 2019).

1.8 Marco Teórico

1.8.1 Evaluación del transporte

“Evaluar es establecer el valor de una cosa, para realizarlo se pretende un procedimiento mediante el cual se compara aquello a evaluar respecto de un criterio o patrón determinado” (Cohen & Franco, 1992).

Existe un sinnúmero de modelos, que se derivan del objeto a evaluar dentro de una investigación y las técnicas que se realizan al momento de desarrollarla, pero lo importante es la comparación que se presenta en relación a la imagen-objetivo hacia la cual se orienta la acción y el nivel de edición o las actividades que se presentan en el proceso y, por otro lado, la importancia de obtener y proyectar los objetivos enmarcados (Cohen & Franco, 1992).

Tipos de evaluación

La evaluación se compara dependiendo de lo que se requiere, es decir existen diferentes maneras, y son los factores de comparación los que determinan el tiempo, objetivos, escalas de decisión, de naturaleza y su proyección de objetivos (Cohen & Franco, 1992).

Evaluación económica de proyectos de transporte

Una definición de evaluación económica, es la siguiente: “Análisis comparativo de acciones alternas tanto en términos de costos como de beneficios” (Sabalza, 2006).

La evaluación económica de proyectos, es aquella que define las ventajas y desventajas de diferentes factores que se deben analizar en especial la inversión que se requiera implementar para obtener lo requerido, la evaluación es de tipo analítica ya que se obtienen diferentes alternativas cuyo fin es la de escoger, es habitual que la evaluación económica sea confundida con la financiera, pero es importante entender que la evaluación financiera conjuga términos monetarios y la rentabilidad que se presente, mientras que la económica conjuga criterios de tipo monetario y de beneficios expresados en el aumento de calidad de vida (Sabalza, 2006).

Función

La función que cumple la evaluación económica en proyectos de creación, promoción, o fortalecimiento de negocios, es la de introducir análisis que tengan que ver con lo social, empresariales y hasta financieros, y se pueden introducir aspectos dependiendo el caso, como se presentan a continuación:

- Lo invertido en el proyecto por los colaboradores (acompañantes, comunidad, promotor, grupo...).
- La empresa como tal: el dominio de la tecnología, situación financiera, penetración en el mercado, capacidad de inversión, estructura organizativa... Si no se alcanza una organización sólida, se puede presentar impacto que hubieren sido solo temporales
- El impacto socio-económico: mejora de la autoestima del colectivo, número de empleos creados, número y participación de socios y socias, dinamización de la economía local a través de la compra de productos, equidad en las relaciones de género en la empresa, pago

de impuestos, dominio de nuevas técnicas. No se debe alcanzar únicamente el beneficio cuantificable en dinero sino una proyección social, y redistributiva ya que así se alcanzará una figura de iniciativa organizacional en las comunidades, ya habiendo alcanzado esto, se evaluará en niveles de influencia a través de indicadores verificables (Sabalza, 2006).

Indicadores de evaluación

Según lo mencionado por Mauricio Esparza en su proyecto de investigación, los indicadores de evaluación sirven como objeto dentro de lo planificado son importantes y dependiendo de lo identificado previamente deben cumplir las siguientes condiciones:

- Formular el periodo de realización del indicador: Cuándo se tomará el análisis del proyecto.
- Expresar la unidad de medida: Qué tipo de flujos de efectivo se van a tomar en cuenta.
- Expresar qué grupo es el destinatario del indicador: Proyectar a quien o quienes serán los beneficiarios directos.
- Expresar la cantidad: Se enfoca en el porcentaje que se va a tomar para obtener el impacto deseado.
- La recolección de información concerniente y que involucre todas las partes es esencial para analizar de manera más directa la obtención de objetivos (Sabalza, 2006).

Se pueden tomar en cuenta tres tipos de análisis económico, dependiendo del desarrollo de la investigación ya que en el transcurso del tiempo se pueden obtener diferentes aspectos, claves para tomar la decisión:

Análisis Coste – Utilidad (ACU): Los beneficios identificados se expresan en una escala de utilidad. Ayuda a establecer un orden según la “bondad” de actuaciones alternativas (Sabalza, 2006).

Análisis Coste – Efectividad (ACE): Compara costos en unidades de capital con ventajas expresadas en otro tipo de unidades. Determina diferentes alternativas que cumplen con los objetivos propuestos, pero con diferentes costos (Sabalza, 2006).

Análisis Coste – Beneficio (ACB): Expresa costes y beneficios en unidades monetarias. Obtiene rentabilidad que es valorada respecto de los criterios analizados según los objetivos (Sabalza, 2006).

Análisis relación Coste-Beneficio

Este proceso se basa en analizar los resultados obtenidos y los costos en términos económicos y contrastarlos, los resultados obtenidos monetariamente son beneficios, es importante diferenciar ingresos y costos, en términos evaluativos es la relación que determina políticas de diferentes ámbitos en los cuales se presente lo social. Este tipo permite calcular la “rentabilidad” de la política evaluada: se restan los beneficios y los costes totales de tipo monetario y si el resultado de la resta es positivo querrá decir que los beneficios superan los costes y que la intervención es rentable, y si el resultado es negativo querrá decir que no es aconsejable llevarla a cabo. También habrá casos en que, a pesar de no ser rentable, se decidirá llevarla a cabo porque socialmente la opción de “no hacer nada” no es aceptable o porque se decide implementar ámbitos específicos.

Cuando se requiere comparar intervenciones esta relación permite analizar eficientemente entre costos y beneficios. Al igual que en el análisis coste-utilidad, este método tiene la ventaja de que permite comparar cualquier tipo de intervención y está claro que muy pocas veces nos encontraremos con disposiciones de índole económicas, puesto que las áreas de intervención se definen políticamente (Parera, 2009).

Evaluación social de proyectos de transporte

Evaluación Social es el proceso de identificación, comprobación e interpretación de resultados de los beneficios y gastos de un proyecto, desde el punto de vista de prosperidad general (Evaluación social de proyectos, s.f.).

- Se lo realiza cuando el inversionista es considerado el principal eje que en mucho de los casos es toda la colectividad, que está representada por autoridades de organismos sociales e incluso gobiernos autónomos.
- Beneficios y costos para la sociedad
- Se incrementa el mejoramiento grupal
- Se consideran los costes sociales, muchas veces diferentes a los comunes.
- Mide el ingreso de capital del país y el que se va a utilizar para beneficio social.

Bienestar Social

Para determinar el interés desde el punto de vista de todos, es decir del estado se necesita un concepto del interés común, por lo que se debe busca incrementar beneficios a nivel social, y analizar diferentes factores que intervienen socialmente dentro de un proyecto (Evaluación social de proyectos, s.f.).

Enfoque de evaluación, mediante indicadores sociales.

Este tipo de indicadores son muy importantes respecto al análisis que se desea obtener, y por consiguiente en el tema monetario, la edificación de indicadores sociales permite obtener información del impacto social que ofrece el proyecto o investigación sobre una localidad y nos da una visión de manera objetiva de los problemas sociales. Los indicadores sociales que se vayan a tomar en cuenta para la evaluación de un proyecto, deben estar estrechamente relacionados a los objetivos planteados, con el fin de argumentar responsablemente el bienestar individual y social realizado (Cohen & Franco, 1992).

1.8.2 Ferrocarriles del Ecuador EP, patrimonio cultural

La herencia autóctona de una población es el patrimonio cultural vivo, y es el que debe ser transmitido por las generaciones venideras, en nuestro país la herencia ancestral que nos ofrecen las comunidades por donde pasa el ferrocarril debe ser considerada como lugares únicos que nos distinguen de las demás culturas a nivel mundial y nos da identidad, valores espirituales,

simbólicos, estéticos, tecnológicos, y los bienes materiales que han aportado a la historia de nuestras tierras (TrenEcuador, 2013).

El patrimonio cultural en un país debe ser considerado como un puntal de desarrollo social, ya que la preservación de ambientes únicos, como recreaciones culturales contribuyen a la superación de la calidad de vida y las condiciones de las personas involucradas en un proyecto como es el del tren en Ecuador (TrenEcuador, 2013).

La responsabilidad social de la Empresa

Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública es una empresa que se compromete en objetivos que promuevan la generación de empleo, por un lado, y por otro, la democratización del uso del sistema ferroviario de manera que la mayor parte de la población, lo pueda utilizar y gozar a través del ferrocarril (TrenEcuador, 2017).

Esta dimensión se expresa en los siguientes objetivos empresariales:

- **Objetivo de conciencia social:** Democratizar el uso y servicio del sistema ferroviario para mejorar la inclusión social y calidad de vida.
- **Objetivos de empleo:** Fomentar la generación y mejoramiento de empleo para dinamizar la economía local.
- **Objetivos de gestión de la información:** Generar e interpretar información estadística socio económica del impacto del sistema ferroviario para la toma de decisiones estratégicas.
- **Objetivos de gestión cultural:** Incrementar la participación de las comunidades en actividades que pongan en valor el patrimonio del ferrocarril dinamizando las estaciones y su entorno.
- **Objetivo de relaciones interinstitucionales:** Mejorar las alianzas y sinergias locales para agilizar el proyecto de rehabilitación del Sistema Ferroviario.

De igual manera las directrices que han sido consideradas dentro de la restauración del ferrocarril en el Ecuador cumplen un pilar fundamental dentro del desarrollo actual y futuro del tren en nuestro país y han sido consideradas por la empresa como una proyección potencial en materia social, asimismo de las seis directrices y en relación a la investigación presente se ha considerado citar la siguiente:

Abonar a la sostenibilidad: La importancia de esta directriz se basa en impulsar y fortalecer los emprendimientos encontrados en las diferentes rutas del tren, y el incremento sostenible de los negocios locales que en el menor tiempo posible, logren funcionar con sus propios recursos, capacidades y destrezas y tengan las mayores probabilidades de seguir funcionando en el largo plazo, y que sean capaces de subsistir a los riesgos que se presenten a lo largo del tiempo (TrenEcuador, 2013) .

Es así como se concientiza el desarrollo social y económico, con miras a las próximas generaciones y la importancia de generar negocios turísticos y productivos en las diferentes colectividades que están directamente relacionadas con el tren.

De igual manera se ha presentado las rutas y expediciones activas tomadas del año 2017, las cuales se reflejan en la siguiente tabla :

Tabla 2-1: Rutas expediciones 2017

Ruta	Destinos	Horario	Incluye
Tren de la Libertad I	Ibarra – Salinas- Ibarra	Lunes a Domingo y feriados	Boleto, guianza durante el viaje, snack, visitas.
Tren de la Libertad II	Ibarra – Salinas- Ibarra	Lunes a Domingo y feriados	Boleto, guianza durante el viaje, snack, visitas, almuerzo, entrada al museo.
Tren de los volcanes I	Quito – el Boliche- Machachi - Quito	Viernes a Domingo y feriados	Boleto, guianza durante el viaje, almuerzo, entrada a atracciones, visita a una granja de animales.
Tren de los volcanes II	Ambato – El boliche – Ambato	Domingo	Boleto, guianza durante el viaje, visitas.
Tren de los volcanes III	Quito – Ambato - Quito	Feridos	Boleto, guianza durante el viaje, almuerzo y entrada a atracciones
Nariz del Diablo	Alausí – Sibambe - Alausí	Martes a Domingo y feriados	Boleto, guianza durante el viaje y presentación cultural en Sibambe.
Tren del Hielo I	Riobamba – Urbina – La Moya - Riobamba	Sábado y Domingo	Boleto, guianza durante el viaje, visitas y almuerzo.
Tren del Hielo II	Ambato – Mocha –Urbina –Cevallos - Ambato	Viernes y Sábado	Boleto en autoferro, guianza durante el viaje.

Tren de la dulzura estandar	Duran – Bucay - Duran	Viernes a Domingo y feriados	Boleto, guianza durante el viaje, charla explicativa del cacao y la fibra del banano y snack
Tren de las Haciendas	Quito – Tambillo- Hacienda La Alegría - Quito	Viernes a Domingo y feriados	Boleto, guianza durante el viaje, actividades campestres, almuerzo, y souvenir
Tren de la Dulzura Plus	Duran – Yahuachi –San Rafael – Naranjito- Duran	Sábado y Domingo	Boleto, guianza durante el viaje, charla explicativa del cacao, caña de azúcar y fibra del banano, visita a hacienda, snack y box lunch
Tren del Cacao	Duran – San Antonio – Naranjito - Duran	Viernes a Domingo y feriados	Boleto, guianza durante el viaje, snack, bebidas no alcohólicas ilimitadas, almuerzo gourmet y actividades
Tren de las Maravillas	Quito - Guayaquil	Martes hasta viernes	Boleto, guianza durante el viaje, visitas y almuerzo
Tren Costa - Sierra	Duran – Nariz del Diablo Alausí – Duran	Sábado y Domingo	Boleto, guianza durante el viaje, snack, almuerzo y actividades.
Tren crucero (Tren a las nubes)	Guayaquil - Quito	Sábado hasta jueves	Boleto, guianza durante el viaje y presentación cultural en Sibambe.

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP 2017.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Responsabilidad social del Tren Ecuador

El tren ecuatoriano reconocido como patrimonio cultural debe ser valorado y protegido, y de igual manera sus instalaciones ya que son sitios de enseñanza y esparcimiento nacional con panoramas únicos, e importantes para el desarrollo económico y social de las comunidades cercanas a las mismas, es por todo lo desarrollado anteriormente que se ha investigado elementos claves relacionados al progreso socioeconómico (TrenEcuador, 2017).

Elementos claves en la gestión de un sistema de transporte turístico

Los lineamientos del turismo en términos de componentes deben construirse con el fin de acercar al turismo potencial y proporcionar una presentación positiva del lugar de atracción, los puntos básicos de integración se detallan a continuación:

- **Atractivo:** Que sea atrayente al cliente y a las necesidades que éste desee suplir, en la cual se ofrezca variadas elecciones y que le asegure la opción más acertada.
- **Facilidades:** Se refiere a proporcionar diferentes opciones acertadas de financiamientos, ingresos, facilidades, horarios, hospedajes entre otros (Salgado, 2012).

1.8.3 Plan Estratégico FEEP 2015-2017

Una parte esencial de la investigación en curso fue el plan estratégico de FEEP 2015 -2017, en el cual se centra la gestión impartida por la empresa para la rehabilitación del sistema de transporte ferroviario en el Ecuador, y que presenta los diferentes procesos y objetivos empresariales que se han llevado a cabo por la misma, además que actualmente lo siguen realizando puesto que es el último plan estratégico realizado por la misma en consideración a las filiales de FEEP, la presente información ha sido previamente analizada y se ha tomado lo más importante en relación a la presente investigación lo cual se detalla a continuación:

Ferrocarriles del Ecuador EP (FEEP), es una empresa pública creada mediante Decreto Ejecutivo No.313 de 6 de abril del 2010, cuyo objetivo es mantener desarrollar explorar directamente y establecer servicios de transporte ferroviario de acuerdo al Sistema Nacional de planificación, ley orgánica de empresas públicas y el reglamento de creación según decreto ejecutivo.

A partir de lo establecido previamente y con un periodo de estudio desde el año 2008, se inició con la restauración del sistema de transporte ferroviario y su empresa operacional en el año 2010, en el que se incluyeron estrategias, para alcanzar lo planteado se centró en ejes como los enunciados a continuación:

Primero la Rehabilitación de la línea férrea, segundo el Fortalecimiento institucional y tercero el Desarrollo de economías locales a través de emprendimientos, en la planificación propuesta se delimitaron tres objetivos:

- 1. Objetivos primera perspectiva:** Modernización
- 2. Objetivos segunda perspectiva:** Infraestructura
- 3. Objetivo tercera perspectiva:** Desarrollo local y clientes

Mediante planificación estructurada en el 2011, se planteó implementar controles de avance y cumplimiento de los objetivos, mediante cuadros integrales de metas dependiendo de los objetivos planteados, proceso que se puntualizó en el año 2014 y se resume a continuación:

Logros y resultados 2014

- **Dinamización de las economías locales**

FEEP con el fin de **“Fomentar el desarrollo económico local y la participación de actores público y privados, bajo un enfoque turístico, patrimonial, cultural y solidario”** (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015); desarrolla proyectos basados en la creación de negocios locales y actividades generadoras de valor, fomentando la dinamización de la gestión local y participación colectiva (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Para el año 2014 se muestran 21252 empleos generados por el actual sistema, de los que 1488 son unidades productivas, 5313 son empleos estables, y la diferencia pertenecen a la cadena de valor (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Los negocios locales fueron la base de la atracción de usuarios por lo que en la planificación se los destino como administradores de los servicios complementarios y de igual manera impartiendo servicios que son efectuados en lugares que mantienen identidad de marca como son los enunciados a continuación:

23 Cafés del Tren: se encuentran en Salinas, Ibarra, Chimbacalle, Tambillo, Machachi, El Boliche, Ambato, Cevallos, Urbina, Riobamba, Colta, Guamote, Alausí, Sibambe, El Tambo, Bucay, Yaguachi, Milagro, Naranjito, Otavalo, San Roque, Andrade Marín y San Antonio (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

15 Tiendas del Tren: se encuentran en Ibarra, Chimbacalle, Machachi, El Boliche, Urbina, Riobamba, Colta, Yaguachi, Alausí, Sibambe, Milagro, Otavalo, San Roque, Andrade Marín y San Antonio (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

14 Plazas Artesanales del Tren: se encuentran en El Boliche, Latacunga, Salinas, Ibarra, Chimbacalle, Tambillo, Ambato, Riobamba, Alausí, Sibambe, Bucay, Durán, Naranjito, Urbina (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

2 Refugios del Tren: se encuentran en Urbina y Sibambe (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

13 Museos del Tren: se encuentran en Urbina, Huigra, Durán, Milagro, Latacunga y San Roque, Riobamba, Guamote, Ibarra, Chimbacalle, El Boliche, Cevallos, Sibambe (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Estos servicios partieron dentro de la planificación propuesta, pero cabe indicar que a medida que pasaron los años se articularon con guianzas, servicios de turismo comunitario, entre otros, articulados a los diferentes productos del tren.

Estaciones vivas

Las estaciones del tren constituyeron un espacio ciudadano en las que se realizan diferentes actividades culturales, sociales y familiares, así también fue insertado en la planificación con el propósito de entablar actividades de coordinación con GADS locales (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Proyectos sociales

Dentro de la planificación estructurada se delimitaron proyectos sociales como:

- **Conciencia Social Sobre Rieles:** el fin de este proyecto fue el de coordinar con los grupos de atención prioritaria para que puedan ser parte del sistema ferroviario (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).
- **Tren Educativo:** El objetivo de este proyecto fue que los estudiantes de escuelas y colegios públicos sean parte de recorridos (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).
- **Colonias Vacacionales:** Proyecto cuyo objetivo fue el de dictar cursos de aprendizaje a niños y niñas de comunidades por donde pasa el tren (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Estrategias comerciales

Con el objetivo de incrementar el número de turistas que disfrutan de la experiencia ferroviaria, en 2014 se implementaron varias estrategias comerciales (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015):

- Ventas institucionales
- Islas en centros comerciales
- Tarjeta Regalo
- Puntos de venta en Estaciones
- Web y venta on line
- Medios de comunicación

Cooperación internacional

FEEP y la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo AECID, planificaron diferentes proyectos de beneficio y promoción de emprendimientos en el sistema de transporte ferroviario, en las que se generaron campañas digitales entrega de inmobiliario y capacitaciones permanentes, así como el incentivo de actividades artesanales (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Usuarios transportados

Dentro de la planificación establecida se determinó el cumplimiento de viajes comerciales en el fin de establecer logros de satisfacción de usuarios transportados.

Para el 2014 se logró el 99.29% del cumplimiento de viajes comerciales, así como el 94 % de satisfacción de los clientes (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Diagnóstico Institucional

- **Estructura vigente**

Mediante la planificación propuesta en el año 2011, y de iniciar con la rehabilitación del tren en los años posteriores FEEP, propone alinear objetivos y se sustenta en la filosofía y enfoque de productos, servicios y procesos, con el propósito de asegurar su ordenamiento orgánico, el cual se detalla a continuación:

- **Procesos Generadores de valor**

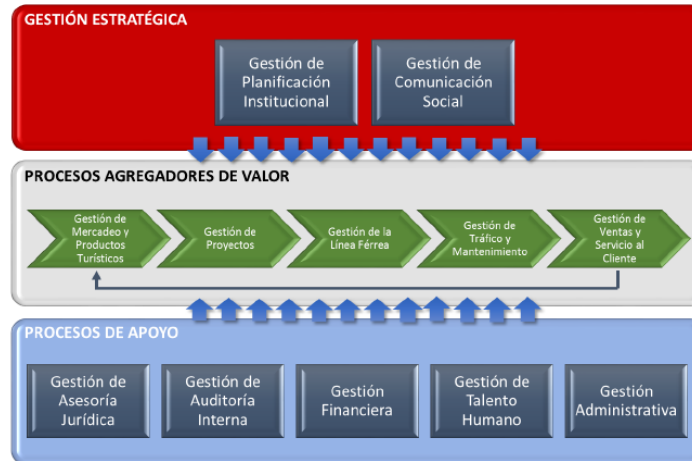


Figura 3-2: Cadena de valor de FEEP

Fuente: FEEP, 2015.

Análisis institucional - diagnóstico estratégico

- **Matriz de Evaluación e Impacto de los Stakeholders (involucrados)**

Con el objetivo de delimitar las estrategias, impacto y expectativas planificadas para los posteriores años FEEP decide manejar los stakeholders o matriz de involucrados, en su interacción con los elementos del sistema de transporte, con el fin de establecer nuevos objetivos, resumidos a continuación:

Tabla 3-1: Matriz de Evaluación e Impacto de los Stakeholders (involucrados)

Externos				
Stakeholder	Intereses/Expectativas stakeholder	Análisis impacto positivo/negativo	Potenciales estrategias para individuos y tener su apoyo y/o reducir riesgos	Riesgos
Gobierno central	Cumplimiento de las funciones encomendada a aquellas empresas encargadas de prestar un excelente servicio de primer nivel y lleguen a todos los ciudadanos de la nación.	Positivo	Modificación de las políticas y actividades estratégicas del país	Al no cumplir con las directrices y lineamientos causaría retrasos en el cumplimiento de los objetivos institucionales
Ministerio coordinador de producción, empleo y competitividad		Positivo		Cambio de directrices, políticas y normativas del Ministerio Rector, entre otras Instituciones que conforman el Estado y la función pública causaría impedimentos en la ejecución de los procesos
Ministerio de turismo		Positivo		
Secretaría nacional de planificación y desarrollo		Positivo		
Proveedores		Positivo	Mejorar el proceso de pago a proveedores.	Incumplimiento de entrega a tiempo de los productos ofertados causaría molestias a nuestros clientes
Clientes		Positivo	Comunicación adecuada de los productos y servicios.	Al no cumplir con los tiempos de salida de las diferentes rutas causaría malestar a los turistas
			Encuesta de satisfacción	
Organismos internacionales		Positivo	Fortalecer las relaciones de FEEP con los Organismos Reguladores Internacionales.	Al no contar con la aprobación del POA causaría retrasos en la ejecución del cronograma de trabajo

Internos				
Stakeholder	Intereses/Expectativas stakeholder	Análisis impacto positivo/negativo	Potenciales estrategias para individuos y tener su apoyo y/o reducir riesgos	Riesgos
Directorio de FEEP	Entregar las directrices generales a ser aplicadas en ferrocarriles del Ecuador Empresa Publica	Positivo	Acatar los lineamientos y directrices para el cumplimiento de los objetivos institucionales	Al no ser aprobadas las directrices causaría demoras en la ejecución de los procesos
Gerencia general	Transmitir las directrices del directorio y delinear directrices dentro de su gestión	Positivo		
gerencias	Alcanzar los 5 objetivos estratégicos institucionales, así como controlar la calidad de los bienes y servicios prestados.	Positivo	Optimizar la administración de FEEP	Al no contar con una buena planificación causaría retrasos en el cumplimiento de los objetivos estratégicos
	Lograr que FEEP obtenga altos estándares de calidad a nivel nacional e internacional			
Trabajadores/ colaboradores	Trabajar bajo un clima laboral y régimen salarial que le permita no solo satisfacer sus necesidades sino desarrollarse personal y profesionalmente	Positivo	Aplicar una política de comunicación directa entre directivos y trabajadores solucionando sus reclamos o expectativas	
	Que se garantice la optimización de su talento, además que se atienda los requerimientos de cada cargo conforme a los principios y políticas establecidas por FEEP			

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Objetivos estratégicos institucionales 2015-2017

- **Objetivos estratégicos institucionales**

Los objetivos estratégicos de FEEP programados en la presente planificación, se los ha considerado como punto de partida para alcanzar objetivos y metas a corto mediano y largo plazo, y se los ha organizado dependiendo de las perspectivas analizadas desde la reactivación del tren y por relación de causa – efecto ascendente, esto se los plantea con la finalidad de llegar a tener una sostenibilidad en la operación turística ferroviaria según lo estipulado por FEEP (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Objetivo Estratégico 1

- “Incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de la operación ferroviaria turística a nivel nacional” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 4-1: Incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de la operación ferroviaria turística a nivel nacional.

Estrategias	Indicador	Línea base	Meta
a) Mejorar la infraestructura, equipamiento y capacidad del sistema operativo ferroviario, a través de: incremento de flota, adquisición de stock de repuestos, rehabilitación de talleres ferroviarios.	Porcentaje de frecuencias cumplidas por disponibilidad de vía	N/A	0.95
b) Implementar mejoras en el reglamento operativo ferroviario	Porcentaje de frecuencias cumplidas por disponibilidad de equipo	N/A	0.95
c) Fortalecer la cultura de servicio a nivel nacional	Porcentaje de satisfacción al cliente en ventas	0.96	0.96

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Objetivo Estratégico 2

- “Incrementar el resultado operacional con productos más rentables y que fortalezcan las economías locales” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 5-1: Incrementar el resultado operacional con productos más rentables y que fortalezcan las economías locales.

Estrategias	Indicador	Línea base	Meta 2015	Meta 2016
a) Optimizar la gestión de ventas para incrementar el precio promedio	Porcentaje de incremento anual de precio promedio	N/A	N/A	0.10
	Porcentaje de salidas comerciales cumplidas	N/A	N/A	0.90

	Número de turistas que adquieren boletos a nivel nacional	176986	167000	172010
b) Mejorar la planificación de productos para incrementar la ocupación y el número de pasajeros movilizados	Número de pasajeros transportados a nivel nacional	N/A	N/A	163410
	Porcentaje semestral de ocupación de tren crucero	0.62	0.65	0.75
	Porcentaje semestral de ocupación de tren excursión	N/A	N/A	0.68
	Número de productos incrementados al año	N/A	N/A	5
c) Mejorar el costo operacional, elevando la productividad	Productividad empleada	N/A	N/A	38265

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Objetivo Estratégico 3

- “Incrementar la eficiencia operacional en Ferrocarriles del Ecuador EP” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 6-1: Incrementar la eficiencia operacional en Ferrocarriles del Ecuador EP

Estrategias	Indicador	Línea base	Meta
a) Mejorar los procesos institucionales (optimizar los procesos, en una etapa de mejora continua se deben hacer que los procesos sean más ágiles, que reduzcan recursos)	Porcentaje de proyectos de inversión en riesgo	0.8	0.8
	Porcentaje de procesos sustantivos mejorados	N/A	4
	Porcentaje de acciones emprendidas por el comité de ética institucional	N/A	8
b) Mejorar las herramientas de tecnologías de la información y comunicación	Porcentaje de servicios mejorados incluidos en la carta de servicio institucional	N/A	1

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Objetivo Estratégico 4

- “Incrementar el uso eficiente del presupuesto de Ferrocarriles del Ecuador EP” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 7-1: Incrementar el uso eficiente del presupuesto de Ferrocarriles del Ecuador EP

Estrategias	Indicador	Línea base	Meta 2015
-------------	-----------	------------	-----------

a) Mejorar los controles y el seguimiento de la ejecución presupuestaria	Monto de ingresos de autogestión institucional	N/A	14735000
	Monto de ingresos corrientes operacionales de FEED	N/A	14110000
	Monto de ingresos no operacionales de FEED	N/A	625000
	Monto de resultado de ingresos y gastos de inversión PGE de FEED	N/A	41196592.88
	Monto de ingresos corrientes del PGE para FEED	N/A	10000000

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Objetivo Estratégico 5

- “Incrementar el desarrollo del talento humano en Ferrocarriles del Ecuador” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 8-1: Incrementar el desarrollo del talento humano en Ferrocarriles del Ecuador

Estrategias	Indicador	Línea base	Meta 2015
a) Implementar el plan estratégico de talento humano	Índice de rotación de nivel operativo	0.02	0.02
b) Fortalecer el clima organizacional para seguir con el talento humano óptimo en la empresa	Índice de rotación de nivel directivo	0.02	0.06
c) Capacitar y desarrollar el talento humano de acuerdo a las necesidades de la empresa	TH: porcentaje de funcionarios capacitados	N/A	50
d) Generar una planificación para ejecutar los concursos de mérito y oposición	Porcentaje de personal con nombramiento	N/A	1
	Porcentaje de cumplimiento de la inclusión de personas con capacidades especiales	0.04	0.04

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Objetivos específicos

Los objetivos específicos que se describen en la presente planificación de la empresa FEED han sido resumidos en relación a los procesos que se realizan en la ruta en estudio, obteniéndose estrategias e indicadores de objetivos detallados a continuación:

- **Gerencia administrativa financiera**

“Incrementar la eficiencia de la gestión Administrativa, Financiera y de Tecnologías de la Información y la Comunicación” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 9-1: Incrementar la eficiencia de la gestión Administrativa, Financiera y de Tecnologías de la Información y la Comunicación

Estrategias	Indicador	Línea base	Meta 2015
a) Mejorar los controles y el seguimiento de la ejecución presupuestaria	Monto de ingresos de autogestión institucional	12932011.05	14735000
	Monto de ingresos corrientes operacionales de FEED	11618973.75	14110000
	Monto de ingresos no operacionales de FEED	1313037.30	625000
	Monto resultados de ingresos y gastos de inversión PGE de FEED	29250251.98	41196592.88
	Monto de ingresos corrientes del PGE para FEED	10896660.00	10000000

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

- **Gerencia de comercialización**

“Incrementar la comercialización de los productos turísticos” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 10-1: Incrementar la comercialización de los productos turísticos

Estrategias	Indicador	Línea base	Meta 2015	Meta 2016
a) Optimizar el recurso financiero utilizado en el posicionamiento de productos	Porcentaje de incremento anual de precio promedio	N/A	N/A	0.10
	Porcentaje de salidas comerciales cumplidas	N/A	N/A	0.90
	Porcentaje de salidas comerciales cumplidas en Filial centro	N/A	N/A	0.90
	Número de turistas que adquieren boletos a nivel nacional	176986	167000	172010
	Número de turistas que adquieren boletos en filial centro	N/A	N/A	39560
b) Mejorar los productos turísticos actuales	Número de pasajeros transportados a nivel nacional	N/A	N/A	163410
	Número de pasajeros transportados en filial centro	N/A	N/A	35950
	Porcentaje semestral de ocupación de tren crucero	0.62	0.65	0.75
	Porcentaje mensual de ocupación de tren crucero	N/A	N/A	0.75
	Porcentaje semestral de ocupación de tren excursión	N/A	N/A	0.68

	Porcentaje mensual de ocupación de tren excursión en filial centro	N/A	N/A	0.65
	Número de productos incrementados al año	N/A	N/A	5
	Productividad empleada	N/A	N/A	38265
c) Implementar y controlar el plan anual de comercialización	Porcentaje de satisfacción al cliente en ventas	0.96	0.96	0.96

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

- **Gerencia de operaciones**

“Mantener la correcta operatividad del sistema ferroviario” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 11-1: Mantener la correcta operatividad del sistema ferroviario

Estrategias	Indicador	Línea base	Meta 2015
a) Controlar el plan de mantenimiento del equipo tractivo y remolcado	Porcentaje de frecuencias cumplidas por disponibilidad de vía	N/A	0.95
b) Implementar el reglamento operativo ferroviario	Porcentaje de frecuencias cumplidas por disponibilidad de equipo	N/A	0.95
c) Desarrollar un plan de seguimiento y control en la ejecución de pliegos			

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

- **Coordinación filiales**

“Incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de la operación en las filiales” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 12-1: Incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de la operación en las filiales

Estrategias	Indicador	Línea base	Meta 2015	Meta 2016
a) Desarrollar una cultura de servicio al cliente	Porcentaje de satisfacción al cliente	0.90	0.90	0.90
	Numero de capacitaciones desarrolladas al personal que mantiene atención al cliente	N/A	N/A	6

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

“Incrementar la eficiencia en la gestión de las filiales” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 13-1: Incrementar la eficiencia en la gestión de las filiales

Estrategias	Indicador	Línea base	Meta 2015	Meta 2016
a) Cumplimiento de metas	Porcentaje de incremento mensual en ventas	N/A	N/A	0.10

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Objetivos operativos

De igual manera para la presente investigación se ha considerado tomar en cuenta objetivos operativos que proporcionen información técnica la cual será tomada en cuenta para la investigación, objetivos detallados a continuación:

- **Subgerencia de marketing y productos turísticos**

“El incremento de publicidad y promoción de los diferentes productos que brinda la empresa es un objetivo que es plasmado con importancia dentro de la presente planificación, relacionándolo con la promoción en eventos y ferias turísticas, así como en la actualización de la página web comercial, redes sociales entre otros” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

El mismo que se detalla a continuación:

Tabla 14-1: Incremento de publicidad y promoción de los diferentes productos que brinda la empresa, así como la actualización de la página web

Indicador	Línea base	Meta 2015	Meta 2016
Número de turistas que adquieren un producto comercializado por FEED	176968	167000	172010
Número de piezas promocionales y/o publicitarias emitidas al mes	N/A	N/A	90

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

- **Subgerencia de ventas y servicio al cliente**

“Incrementar la cantidad de turistas que hacen uso de los productos comercializados por FEED mediante la optimización de los diferentes canales de accesibilidad al servicio” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 15-1: Incrementar la cantidad de turistas que hacen uso de los productos comercializados por FEED

Indicador	Línea base	Meta 2015	Meta 2016
Número de turista que adquieren boleto a nivel nacional	176968	167000	172010
Porcentaje semestral de ocupación del tren crucero	0.62	0.65	0.75
Porcentaje semestral de ocupación del tren excursión	N/A	N/A	0.68

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

“Incrementar el nivel de satisfacción en la atención al cliente mediante una implementación de un plan de mejora continua” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 16-1: Incrementar el nivel de satisfacción en la atención al cliente

Indicador	Línea base	Meta 2015
Porcentaje de satisfacción al cliente	0.96	0.96

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

- **Desarrollo local**

“Mantener la vinculación de la Comunidad a los productos turísticos comercializados por FEEP mediante la articulación con actores locales para la implementación de bienes y servicios” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 17-1: Mantener la vinculación de la Comunidad a los productos turísticos comercializados por FEEP

Indicador	Línea base	Meta 2015	Meta 2016
Incremento del número de proveedores locales	N/A	N/A	0.50

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

- **Gerencia filial sur**

“Incrementar la seguridad y la satisfacción del cliente que hace uso del Sistema Ferroviario Patrimonial mediante la aplicación eficiente y efectiva de las políticas de atención al cliente y ventas, planes de contingencia y seguridad, cumplimiento de metas y objetos de la Filial Sur y ejecución de los planes de mantenimiento” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 18-1: Incrementar la seguridad y la satisfacción del cliente que hace uso del Sistema Ferroviario Patrimonial

Indicador	Línea base	Meta 2015
Número de suspensiones mensuales por avería mecánica	1	1
Porcentaje de satisfacción al cliente	0.9	0.93
Porcentaje de cumplimiento del plan de mantenimiento preventivo de los equipos tracticos y remolcados	0.9	0.9
Porcentaje de ejecución de trabajos de mantenimiento rutinario en la vía férrea	0.9	0.9

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

“Incrementar la eficiencia institucional de la gestión de la Filial Sur mediante el control y uso eficiente de los recursos y coordinación oportuna con la Matriz Quito” (Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015).

Tabla 19-1: Incrementar la eficiencia institucional de la gestión de la Filial Sur

Indicador	Línea base	Meta 2015	Meta 2016
Número de turistas que adquieren boletos en filial sur	19216	77907	87725
Porcentaje de salidas comerciales cumplidas en filial sur	N/A	N/A	0.9
Número de pasajeros transportados en filial sur	N/A	N/A	83340
Porcentaje mensual de ocupación de tren Excursión en Filial sur	N/A	N/A	0.65

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador EP, 2015.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

1.8.4 Ruta en un sistema de transporte

La ruta es una vía, o camino que entrelaza diferentes sitios geográficos, permitiendo a las personas trasladarse de un lugar a otro (Wikiculturalia, 2013).

Por lo estipulado previamente, la ruta es considerada como un elemento principal del desenvolvimiento de actividades, además de tener claro que por la misma se movilizan vehículos, y sus elementos generales son: áreas de servicio, arterias principales y secundarias, entre otras cuestiones (Wikiculturalia, 2013).

El buen estado de las rutas, es decir la vía, la limpieza y el mantenimiento puede correr a cuenta y cargo del Estado en razón o en intención de ceder a entidades privadas, las cuales realizan operaciones como cobros por el uso, facilitando la gestión de mantenimiento, además de implantar un modelo de negocios que abarque comunidades directamente relacionadas a la misma (Wikiculturalia, 2013).

Ruta Turística

La ruta turística tiene por función la promoción de una área, de una región o de una temática con potencialidad turística. Así se pueden enunciar una de sus características como es: la facilitación del medio ambiente con el turista, además de tener el espacio suficiente para movilizarse a un destino determinado. Si bien en su origen este tipo de programa era diseñado y operado por los estados, hoy en día se observa que muchas de ellas son producidas por emprendedores turísticos y por empresas de viajes y turismo, esto concluye en que mediante una organización comercial que en muchos de los casos son definidos como paquetes turísticos se puede obtener una ruta turística sostenible (Chan, 2005).

Las rutas pueden ser ofrecidas mediante guías o paseos, dependiendo de los espacios que se tengan y pueden ser representados temáticamente en relación a la vinculación cultural y natural (Chan, 2005).

Se define como un proceso que debe ser conjugado con valores agregados, los mismo que deben impartir actividades y servicios basados en las necesidades de los turistas (Chan, 2005).

Ruta Tren del Hielo I

La ruta Riobamba – Urbina – La Moya o más conocida como ruta del Tren del Hielo I, es intervenida a partir del año 2008 con la restauración nacional del ferrocarril ecuatoriano, y su la misma que culmina en al año 2015, empezando con su normal funcionamiento en el año 2016, constituye un recorrido de 26 km, que lleva a la estación más alta a nivel nacional a través de los páramos de la Sierra centro (Ferrocarriles del Ecuador EP, Filial Sur, 2019).

La expedición inicia en la mágica ciudad de Riobamba, típica andina ya que se puede observar y sentir al volcán Chimborazo, mientras el tren se eleva hacia los páramos de Urbina (3618 m.s.n.m.), la temperatura desciende hasta los 3 grados centígrados y una sensación térmica aún más baja (Ferrocarriles del Ecuador EP, Filial Sur, 2019).

En la estación de Urbina se encuentra Baltazar Ushca (último hielero del Chimborazo), donde se visita la estación que cuenta con una cafetería con una oferta gastronómica típica de la zona e inclusive se puede degustar del helado elaborado con el hielo del Chimborazo, encontrar productos de cuero, típicos de del cantón Guano, entre otros (Ferrocarriles del Ecuador EP, Filial Sur, 2019).

Luego se avanza hacia la siguiente parada, la comunidad Jatari Campesino, donde los turistas son recibidos con el típico canelazo y la visita a una pequeña granja de animales típicos de los Andes (llamas y alpacas); se continua hacia otra comunidad del páramo, La Moya, el desplazamiento es mediante una camina de 30 minutos, en compañía de las guías comunitarias que cuentan relatos y costumbres de la zona. Una vez en la Moya, se accede al restaurante de la localidad, museo “Montaña Chimborazo” y tiendas de artesanías, el recorrido concluye en la estación de Tren en Riobamba (Ferrocarriles del Ecuador EP, Filial Sur, 2019).

1.9 Marco Conceptual

- **Transporte sostenible:** Es un sistema de transporte que permite la movilización de personas y mercancías a unos costes sociales y ambientales menores a los actuales, reduciendo el peso del vehículo privado como medio de transporte y de carga. La movilidad sostenible se debe a diferentes e importantes modificaciones de índole social, con el fin de garantizar una calidad de vida presente y futura (LineaVerdeMunicipal, 2010).
- **Acceso:** “Que los lugares que se visten contengan formas de transporte accesibles al cliente” (Siegel, 1994).

- **Ruta definitiva:** “Es la selección definitiva de los recursos y atractivos que van a ser visitados” (Siegel, 1994).
- **Programación o Itinerario:** “Es la etapa más importante en la elaboración de paquetes, ya que se trata de una descripción detallada de todas las actividades que van a cumplirse en los diversos atractivos” (Siegel, 1994).
- **Dinamización incluyente:** “La dinamización económica incluyente de los territorios rurales es un concepto en construcción. Los diferentes componentes que definen a la dinamización están relacionados a las acciones que permiten fortalecer, activar y agilizar los procesos de utilidad económica incluyéndose en todos los territorios abarcados” (Boucher, 2019).
- **Desarrollo social:** De acuerdo con James Midgley el desarrollo social es “Un proceso de promoción del bienestar de las personas en conjunción con un proceso dinámico de desarrollo económico” (Midgley, 1995).
- **Lineamientos Estratégicos:** Los lineamientos estratégicos son los elementos del más alto nivel de la Estrategia Organizacional, “Cuyo propósito es alinear el comportamiento de todos los miembros de la Organización hacia un horizonte y visión compartida. La importancia de contar con estos elementos, va más allá del tema netamente formal, se debieran constituir más bien en instrumentos de gestión, para inspirar, motivar y comprometer al talento humano en la obtención de objetivos” (Torres, 2019).
- **La dinamización de las economías locales:** Entendida como la valoración e impulso de los conocimientos ancestrales, de las prácticas culturales de la gente, hombres y mujeres, expresadas en la agricultura, la gastronomía, la medicina, en las creencias y las artes. Conocimientos puestos al servicio de la actividad turística, buscando de esa forma, mejorar los ingresos de las familias, a través de la generación o del fortalecimiento de iniciativas productivas (TrenEcuador, 2013).
- **Fortalecimiento del sistema ferroviario como Patrimonio Cultural del Estado:** Importante declaración del sistema ferroviario como bien patrimonial, implica reconocer el gran potencial de esta dimensión del tren para contribuir al desarrollo del país. Por tanto, puede beneficiar a las localidades por donde pasa la línea férrea, reviviendo la huella dejada en la identidad de sus pobladores desde que fue construido (TrenEcuador, 2013).
- **Coordinación con actores públicos y privados:** En concordancia con el avance de una población, se debe apostar en el desarrollo de actores locales y sus competencias, ya que es desde este enfoque que el sistema de transporte ferroviario es considerado patrimonio cultural e histórico, así la gestión se la debe coordinar mediante GADS, ministerios, e instituciones públicas y privadas que apuesten a la articulación de proyectos de índole

social y participativo en la conservación del sistema., la organización empresarial es el director del desarrollo (TrenEcuador, 2013).

- **Ferrocarril:** Es un modo de transporte que transporta pasajeros y mercancías, cada vez más rápido en algunos países, y que tiene aspecto muy metálico y fama de más sostenible (Sastre, 2019).
- **Evaluación:** “ Evaluar es fijar el valor de una cosa; para hacerlo se requiere un procedimiento mediante el cual se compara aquello a evaluar respecto de un criterio o patrón determinado” (Cohen & Franco, 1992).
- **Ruta:** La palabra ruta proviene del francés “route”, que a su vez deriva del latín “rupta”. Se trata de un camino, carretera o vía que permite transitar desde un lugar hacia otro. En este sentido una ruta es una guía tomada para lograr un destino, incluyendo elementos como itinerarios, tiempos, entre otros (Wikiculturalia, 2013).

1.10 Idea a defender

- Mediante la evaluación del sistema de transporte ferroviario en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya, se podrá realizar un estudio integral respecto al impacto socioeconómico en la zona de influencia.

1.11 Interrogantes de estudio

- En base a la información aplicable investigada se tendrá los argumentos necesarios para tener una visión general del tema.
- Mediante el diagnóstico realizado se podrá determinar de manera integral cómo se encuentra la situación actual socioeconómica en la ruta de estudio.
- Con la propuesta de mejora del sistema de transporte ferroviario respecto al semblante socioeconómico, se podrá fortalecer el nivel socioeconómico en la zona de influencia.

CAPÍTULO II: MARCO METODOLÓGICO

2.1 Enfoque de investigación

Según María Eugenia Rauski en su libro “Memoria académica” del año 2016, el diseño mixto secuencial, que integra tanto estrategias cuantitativas como cualitativas, remite a que en la propuesta de indagación se abordan distintas fases en donde las estrategias metodológicas se integran. Es necesario explicar que cada fase es interpretada como un sujeto en el cual se implementan y organizan instancias de conceptualización mediante decisiones, metodológicas mediante selección con su posterior análisis, y de inferencia que son asociadas con descripciones y explicaciones dependiendo del caso. (Rauski, 2016)

Por lo que la modalidad que se utilizará será mixta es decir cuanti-cualitativa; cualitativamente proponiendo una entrevista exhaustiva, así como la verificación documentos de la empresa FEED Filial Sur, y cuantitativamente a la recolección y posterior análisis de dos encuestas que serán dirigidas hacia los habitantes de las comunidades así como a los usuarios que son parte del sistema de transporte, información integral que se encuentra inversa en el desarrollo social de la economía de los lugares por donde pasa el tren, así como el impacto que produce el sistema en estudio.

2.2 Nivel de investigación

Tabla 1-2: Nivel de investigación

Exploratorio	Investigación de las actividades de los habitantes y las características del transporte en relación al impacto socio económico de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya.
Descriptivo	Análisis de la evaluación de los aspectos concernientes al desarrollo de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya.
Analítico	<ul style="list-style-type: none">- Indicadores de gestión de la ruta- Gestión de la empresa FEED- Cumplimiento de objetivos- Impacto socioeconómico de las comunidades
Aplicativo	Proponer mejoras para la ruta Riobamba – Urbina –La Moya en relación al impacto socioeconómico.

Fuente: Trabajo de Investigación, 2020.

Realizado por: Valle Renato, 2020.

2.3 Diseño de investigación

Según Mario Tamayo en su libro “Proceso de Investigación Científica” reeditado en el año 1998, indica que el tipo de investigación descriptiva es aquella que plantea describir sistemáticamente las diferentes características de una población, situación o área de interés. En este sentido las

descripciones que se las realiza en varias oportunidades, son plasmadas en encuestas (Tamayo, 1998).

La investigación propuesta es de tipo descriptivo ya que mediante la obtención de información se desarrolló un análisis en el que se describió y analizó la situación actual del sistema de transporte respecto al enfoque socioeconómico.

Según Rosa Vega, en su libro “Revisión documental acerca de la investigación evaluativa” reeditado en el año 2013, describen a la investigación evaluativa como un proceso científico que se basa en recolectar, proponer un criterio e interpretar la información de evaluación para definir el modelo, la implementación y los logros de un programa, entendiendo por programa una acción pública organizada orientada a mejorar el bienestar de la población como la prestación de servicios, políticas públicas y proyectos de investigación (Vega, 2013).

Por lo que se ha considerado realizar la presente investigación de tipo evaluativa, ya que se va indagar en cada uno de los actores de la ruta del sistema de transporte ferroviario, con el propósito de obtener información real y confiable, para posteriormente analizarla de manera integral en relación al desarrollo del sistema de transporte ferroviario y el impacto socioeconómico que se da en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya.

2.3.1 Variables

Las variables que se van a considerar en el presente proyecto hacen referencia a la situación actual del sistema de transporte ferroviario en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya respecto al impacto socioeconómico y por otra parte a las poblaciones por las que toma ruta el tren.

La variable independiente será el impacto socioeconómico del tren en la ruta Riobamba – Urbina – La Moya, mientras que la variable dependiente será los diferentes negocios que son emprendimientos de los habitantes que se encuentran involucrados en la ruta del tren, pues dependen del funcionamiento del sistema y su impacto socioeconómico.

Tabla 2-2: Operacionalización de variables

Variable	Definición	Técnica de investigación	Población	Indicador	Pregunta
Variable independiente Transporte	<p>Impacto Socioeconómico del sistema de transporte ferroviario en el tramo Riobamba- Urbina – La Moya</p> <p>Según la CEPAL, en su artículo El impacto económico de las políticas sociales del año 2012, señala: Las políticas económicas orientadas a cada una de las funciones sociales contemplan planes, programas y proyectos, que a su vez definen productos específicos para la consecución de los objetivos económicos establecidos; así mismo la protección social, al asegurar un nivel de recursos a las personas y mitigar los efectos de las crisis económicas o del desempleo, facilita la existencia de un nivel mínimo de consumo en la población, inyectando recursos directamente al mercado por la vía de la demanda (CEPAL, El impacto económico de las políticas sociales, 2012).</p>	En la presente investigación se realizara una entrevista enfocada a los directivos y/o operarios del sistema de transporte investigado con el fin de determinar la integración y planificación del sistema respecto a las personas que son parte del mismo en materia socioeconómica.	Directivos del sistema de transporte ferroviario en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya.	Indicador porcentual de objetivos alcanzados en materia de ventas y frecuencias realizadas en el sistema de transporte	<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Los emprendedores turísticos relacionados al sistema de transporte cumplen con todos los requisitos legales para su funcionamiento? 2. ¿Existen programas que promuevan el desarrollo de actividades económicas tradicionales? 3. ¿Existen programas que promuevan la comercialización de artesanías, alimentación típica y productos característicos de la zona, elaborados por las poblaciones locales, en condiciones comerciales justas? 4. ¿Existen proyectos de planificación inversión privada ejecutados en turismo que beneficien de manera directa a la zona?

<p>Variable dependiente</p> <p>-Negocio</p> <p>-ventas</p>	<p>Negocios y actividades económicas de los habitantes de las poblaciones aledañas al sistema de transporte ferroviario</p> <p>Según la CEPAL en el libro “Guía de herramientas municipales para la promoción del desarrollo económico local” publicado en el año 2009: El desarrollo económico local Es esencial y debe estar acompañado de forma paralela por un proceso de fortalecimiento de la gestión municipal y construcción de la institucionalidad local. Para ello, deben ser capaces de activar y canalizar las fuerzas sociales en pos de un proyecto de desarrollo común, asegurando que este sea inclusivo para toda la ciudadanía, ya que de esto depende el logro y sostenibilidad de iniciativas en la estructura política y técnica necesaria (CEPAL, Guía de herramientas municipales para la promoción del desarrollo económico local, 2009).</p>	<p>Mediante una encuesta realizaremos un proceso de investigación con el fin de recolectar información de carácter socioeconómico hacia las poblaciones que son parte del desarrollo del sistema de transporte evaluado, así como también los usuarios que son parte de su normal funcionamiento.</p>	<p>Habitantes de las comunidades encontradas en el tramo del sistema de transporte ferroviario Riobamba – Urbina – La Moya.</p>	<p>Indicador porcentual de mejoras en materia socioeconómica de la población del tramo Riobamba – Urbina – La Moya.</p>
--	---	---	---	---

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Valle Renato, 2020.

2.4 Tipo de estudio

Para la investigación en curso se ha considerado el diseño transversal ya que se determinará los aspectos propuestos de manera integral, así también se va a recolectar la información mediante dos encuestas, entrevista y verificación documental, que posteriormente será comparada con la situación en la que se encuentra actualmente la ruta.

2.5 Población y muestra

Para la segmentación de la población involucrada en el presente proyecto, se realizó un análisis de la población directamente relacionada con la ruta, y se ha considerado realizar una proyección poblacional para el año 2019 tanto de la comunidad de Urbina como la comunidad de La Moya (Anexos), además para la encuesta de usuarios se ha considerado realizar un promedio y proyección de viajes de usuarios que han sido parte de la ruta en el año 2019, ya que no es una población fija sino una tasa de usuarios, esto con el fin de determinar el número de encuestas que serán tomadas en cuenta para la investigación, de igual manera una entrevista al representante de FEEP Filial Sur, con el propósito de detallar aspectos tomados en cuenta para la investigación.

2.5.1 Cálculo de la muestra poblaciones finitas

Para el cálculo de tamaño de muestra cuando el universo es finito, es decir contable y la variable de tipo categórica, primero se debe conocer "N" o sea el número total de casos o que ha habido en años anteriores, denominado también como universo, el cual servirá para obtener el total de población que va a ser tomada en cuenta de manera aleatoria para la recolección de información (Carrasco, 2011).

Formula que se muestra a continuación:

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

Donde:

- N = Total de la población
- Z_{α} = 1.96 al cuadrado (si la seguridad es del 95%)
- p = proporción esperada (en este caso 50% = 0.5)
- q = 1 - p (en este caso 1 - 0.5 = 0.5)
- d = precisión (en la investigación 5%)

En la presente investigación para establecer el número de habitantes de las comunidades se ha considerado aplicar la fórmula de población finita mediante una matriz de segmentación del mercado en la cual se ha identificado a la población total que se encuentra inmersa en el sistema de transporte ferroviario en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya, de igual manera para determinar el número de usuarios que serán encuestados, se ha realizado un promedio de usuarios transportados en la ruta en el año 2019, las cuales se detallan a continuación:

Tabla 3-2: Segmentación de habitantes de la Ruta Riobamba – Urbina – La Moya.

Variable	Variabes de segmentación
Segmentación demográfica	<p>Edad: 15 – 84 años</p> <p>Género: masculino – Femenino</p>
Segmentación geográfica	<p>País: Ecuador: 16000000 (INEC, 2011).</p> <p>Provincia: Chimborazo: 567879 (INEC, 2011).</p> <p>Ciudad: Guano: 42715 habitantes (INEC, censo de poblacion y vivienda 2010, 2010). Riobamba: 223005 habitantes (INEC, censo de poblacion y vivienda 2010, 2010).</p> <p>Parroquia San Isidro de Patulú: 4744 habitantes (INEC, censo de poblacion y vivienda area rural CHIMBORAZO, 2010). Calpi: 6469 habitantes (INEC, censo de poblacion y vivienda area rural CHIMBORAZO, 2010).</p> <p>Comunidad Comunidad de Urbina: 2500 habitantes (GAD San Isidro de Patulú, 2019). Comunidad de La Moya: 260 habitantes (GAD Municipio de Riobamba, 2017). Proyección de habitantes por edades en estudio Urbina año 2019: 1363 Habitantes Proyección de habitantes por edades en estudio La Moya año 2019: 241 Habitantes</p>

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Valle Renato, 2020.

2.5.2 Tamaño de la muestra (Formula de población finita)

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

$$n = \frac{1604 * (1,96)^2 * 0,5 * 0,5}{(0,05)^2(1604 - 1) + (1,96)^2 * 0,5 * 0,5}$$

$$n = \frac{1540.4816}{4.9679} = 310.09 = \mathbf{310 \text{ encuestas}}$$

Tabla 4-2: Número de encuestas por comunidad

Población de estudio	Número de habitantes (edades de 15 a 84 años)	Porcentaje	Número de encuestas
Comunidad de Urbina	1363	85%	263
Comunidad de la Moya	241	15%	47

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Valle Renato, 2020.

Tabla 5-2: Número de encuestas para usuarios

Número de usuarios transportados año 2019	Viajes realizados en el año 2019	promedio de usuarios que fueron transportados por viaje en el año 2019
6665	99	67,32 = 67 encuestas

Fuente: FEEP, 2019

Realizado por: Valle Renato, 2020.

2.6 Métodos, técnicas e instrumentos de investigación

El método escogido para el análisis de los resultados de la presente investigación será de tipo deductivo, ya que se va a introducir en el sistema de transporte en la ruta establecida de manera inferencial, en la cual se relacionarán hechos aparentemente aislados, que formulan problemas en diversos elementos (Rodríguez, 2017) .

Así mismo se tomará en cuenta el método descriptivo ya que se va tener un punto de vista objetivo del sistema de transporte en relación a los diferentes actores involucrados que son parte del desarrollo social y económico, mediante instrumentos que permitirán a lo antes mencionado (Abreu, 2014).

Las técnicas que se tomaron en cuenta para el desarrollo de la presente investigación tiene como finalidad plantear una propuesta de mejora del sistema, es por ello que mediante técnicas de recolección de información primaria como son encuestas y entrevista se podrá corroborar el punto de vista tanto de los habitantes de las comunidades, usuarios de la ruta y directivos de FEEP Filial Sur, de igual manera se tomara en cuenta técnicas de recolección de información secundaria como es verificación documental, que servirá para determinar el funcionamiento del sistema de transporte y plantear una mejora desde el punto de vista técnico.

Los instrumentos que se van a utilizar serán dos encuestas de tipo cuestionario (Anexos) y entrevista (Anexos) con el propósito de recolectar información pertinente al proceso de investigación, así como la verificación documental, cuyo propósito es el de recolectar información proporcionada por FEEP Filial Sur.

CAPITULO III: MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

3.1 Análisis e interpretación de resultados

Los resultados que se presentan son recogidos de las encuestas aplicadas a los involucrados en la ruta del sistema de transporte ferroviario evaluado, como son los habitantes de las comunidades, usuarios, y el representante de FEEP Filial Sur, las mismas que constan en Anexos.

3.1.1 Encuesta (Habitantes de las comunidades de Urbina y La Moya)

I. Información General

Fecha: 22 / 02 / 2020 .

Género

Tabla 1-3: Género

Género	# Personas	Porcentaje
Masculino	169	55%
Femenino	141	45%
Total	310	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

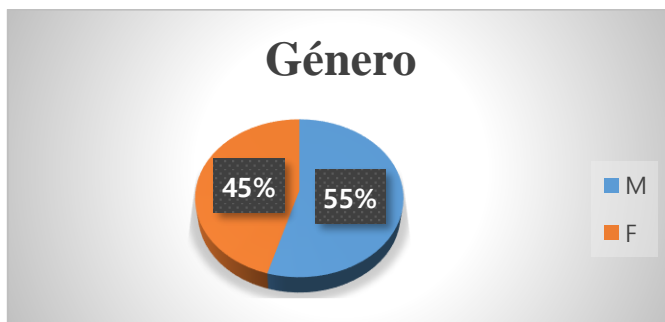


Gráfico 1-3: Género

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El resultado obtenido marca un porcentaje de 55% al género masculino, y un 10% menos al género femenino.

Interpretación

La investigación realizada identificó que las mujeres que se encuentran normalmente en el lugar migran a ferias en la ciudad de Riobamba razón por la cual el día de la toma de datos se encontraron más hombres en las zonas de estudio.

Edad

Tabla 2-3: Edades

Edad	# Personas	Porcentaje
15 – 25	51	16%
26-35	62	21%
36-45	88	28%
46-55	57	18%
56-65	39	13%
Más de 65	13	4%
Total	310	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

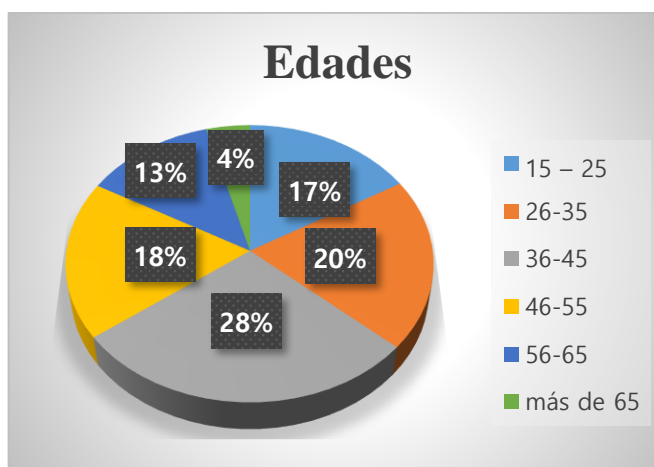


Gráfico 2-3: Edades

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Las edades encontradas en las comunidades de Urbina y de La Moya aleatoriamente muestran un número porcentual mayor a las edades entre los 36 y 45 años, seguidas de 26 a 35 años, así también un 4 % las de entre 65 años en adelante.

Interpretación

El número de personas con mayor participación en las comunidades investigadas van desde los 26 hasta los 45 años, por lo que se puede analizar un grupo considerado dentro de estudios psicosociales como aquellos que tienen la capacidad de emprender dentro de proyectos que permitan el desarrollo social de los mismos.

Estado civil

Tabla 3-3: Estado civil

Estado civil	# Personas	Porcentaje
Soltero	88	28%
Casado	196	63%
Divorciado	7	2%

Viudo	7	2%
Unión Libre	12	4%
Total	310	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

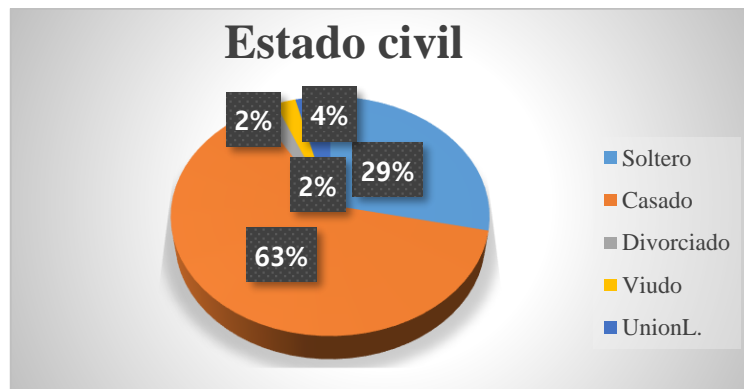


Gráfico 3-3: Estado civil

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Dentro de la población encuestada, con un porcentaje marcado del 60% encontramos el de estado “en matrimonio”, seguida con un 29 % a personas de estado “soltero”, seguido de “unión libre”, “viudo/a”, y “divorciado/a”.

Interpretación

El estado de las personas encuestadas resulta con más del 60% a personas en matrimonio lo que representa a personas que dependen de ingresos ya que tienen familia, además de altas probabilidades de aceptar proyectos de emprendimientos por remuneraciones que se puedan obtener, además seguido podemos observar a personas que se encuentran soltero/a los cuales pueden ser involucradas en actividades de planificación donde puedan socializar con otras personas del lugar con el propósito de incentivar actividades de turismo en el lugar.

4 Información Socioeconómica

Profesión u ocupación

Tabla 4-3: Profesión u ocupación

Profesión u ocupación	# Personas	Porcentaje
Estudiante	51	16%
Ama de casa	45	15%
Empleado público	9	3%
Independiente	167	54%
Empleado privado	23	7%
Desempleado	5	2%
Otro	10	3%
Total	310	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.



Gráfico 4-3: Profesión u ocupación

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

La profesión u ocupación de los habitantes resultó con un 54% “independientes”, seguida con el 16% a “estudiantes”, “amas de casa” con 15%, “empleado privado” con 7%, “empleado público” de igual manera “otro” con un 3% y por ultimo “desempleado/a” con un 2%.

Interpretación

La profesión u ocupación de la población encuestada, muestra que más del 50% tiene un trabajo tanto en sus tierras como en sus animales y realizan actividades las cuales resultan en productos que deben ser comercializados en Riobamba y Ambato, de igual manera se puede observar que casi la sexta parte de la población son estudiantes que a medida que avancen en sus estudios tendrán conocimientos técnicos para desarrollar proyectos de inversión en las zonas.

Nivel de estudio

Tabla 5-3: Nivel de estudio

Nivel de estudio terminado	# Personas	Porcentaje
Primaria	118	38%
Secundaria	173	56%
Superior	19	6%
posgrado	0	0
Total	310	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.



Gráfico 5-3: Nivel de estudio

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El nivel de estudio encontrado en la zona de investigación resultó un 56% a personas que poseen un nivel de estudio terminado de secundaria, seguida con un 38% a personas finalizadas la primaria y con un 6% estudios superiores finalizados.

Interpretación

La población con el porcentaje más alto es la de secundaria lo que representa personas con título bachiller y posteriores conocimientos de actividades heredadas de la zona lo que les permite tener ingresos de ventas, de igual manera se puede inferir que los habitantes tienen dentro de sus estudios certificaciones, y capacitaciones realizadas por prefectura y GADS relacionadas con el desarrollo de productos propios de estas tierras ya que es un sector agrícola y ganadero.

Generación de empleo

Tabla 6-3: Generación de empleo

Generación de fuentes de empleo del sistema de transporte ferroviario	# Personas	Porcentaje
SI	29	9%
NO	281	91%
Total	310	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

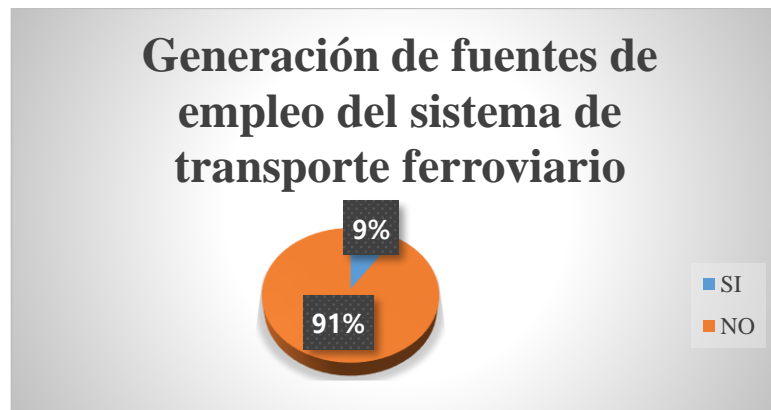


Gráfico 6-3: Generación de empleo

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

La generación de empleos de parte del sistema de transporte en estudio, obtuvo criterios marcados ya que un 91% respondió que “no”, mientras que apenas un 9% respondió que “si”.

Interpretación

La generación de empleo en el sistema de transporte, representa un antes y un después dentro de la presente investigación puesto que se nota de sobremanera que la empresa responsable de las operaciones del sistema de transporte no tiene una comunicación eficiente dentro de las comunidades en las que realiza parada el tren, así mismo denota que los habitantes de las comunidades no se interesan en el desarrollo de este transporte ya que tienen la idea de que no les generará ingresos.

Actividad económica respecto al empleo generado en la ruta Tren del Hielo I, incremento de ventas o volumen de trabajo en la ruta Tren del Hielo I.

Tabla 7-3: Actividad económica respecto al incremento de venta ruta Tren del Hielo I

Sistema ferroviario permitió un incremento en sus ventas	Actividad económica generada desde la rehabilitación de la ruta				
	Alimentación	Artesanías	Expositor turístico	Otros	Total general
NO			5	8	13
SI	8	7	1		16
Total general	8	7	6	8	29

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

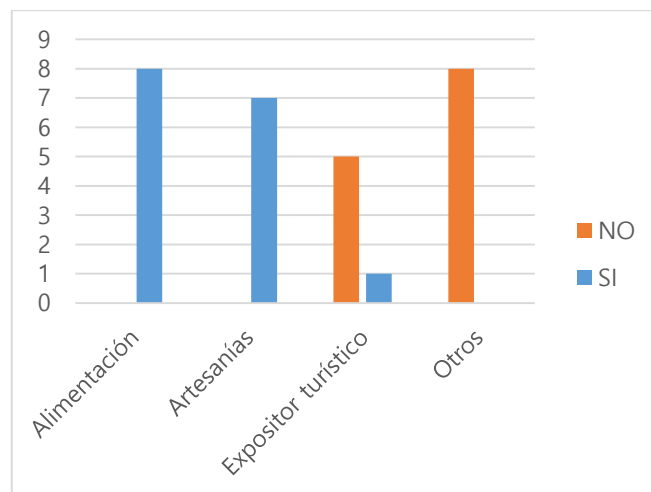


Gráfico 7-3: Actividad económica respecto al incremento de venta ruta Tren del Hielo I.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

- La actividad económica generada en la ruta muestra un 28% correspondiente a “otros” entre las que están la venta de productos derivados de lana, helado, canelazos, seguida con un 27% “alimentación” representada por la cafetería que se encuentra en la estación de Urbina, mientras que “artesanías” cubre el 24% y “expositor turístico” con un 21%.
- Respecto a si se ha incrementado la venta o el volumen de trabajo, se pudo identificar “si” un 55%, mientras que “no” obtuvo un 45%.

Interpretación

- La actividad generada por la ruta Tren del Hielo I con más réditos obtenidos es la de “Otros” en la cual encontramos venta de helado, canelazo, venta de productos de lana ya que son productos que llaman más la atención del usuario cuando visita estos lugares.
- Las personas que realizan actividades en el sistema de transporte respondieron un 10% más que SI han mejorado sus ventas normales, lo que refleja que si existe un movimiento económico para aquellos que se involucran y que en muchos de los casos son emprendimientos.

Servicios básicos mejorados desde la rehabilitación de la ruta

Tabla 8-3: Servicios básicos mejorados desde la rehabilitación de la ruta.

Servicios básicos mejorados desde la rehabilitación de la ruta	Número de encuestas
Agua potable	4
Energía eléctrica	23
Internet	1
Recolección de basura	1
Total general	29

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.



Gráfico 8-3: Servicios básicos mejorados desde la rehabilitación de la ruta

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El mejoramiento de servicios básicos percibido en las comunidades muestra un 79% “energía eléctrica”, 14% “agua potable”, 4% “recolección de basura”, y un 3% “internet”.

Interpretación

Desde la restauración y operación de la ruta ocurrida en el año 2016, se ha mejorado la energía eléctrica puesto que antes no existía mayor cobertura de la misma, de igual manera el agua potable, debido a las actividades de carácter agrícola y ganadero.

Incremento porcentual de ingresos económicos desde la reactivación del tren, servicios prestados en coordinación con FEEP Filial Sur.

Tabla 9-3: Incremento porcentual de ingresos respecto a servicios prestados en la ruta.

Incremento porcentual de ingresos	Servicios prestados en coordinación con FEEP filial sur		Total general
	NO	SI	
Más del 50%		1	1
0-10%	2	1	3
11-20%		5	5
21-30%		3	3
31-40%		1	1
41-50%		3	3
Total general	2	14	16

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

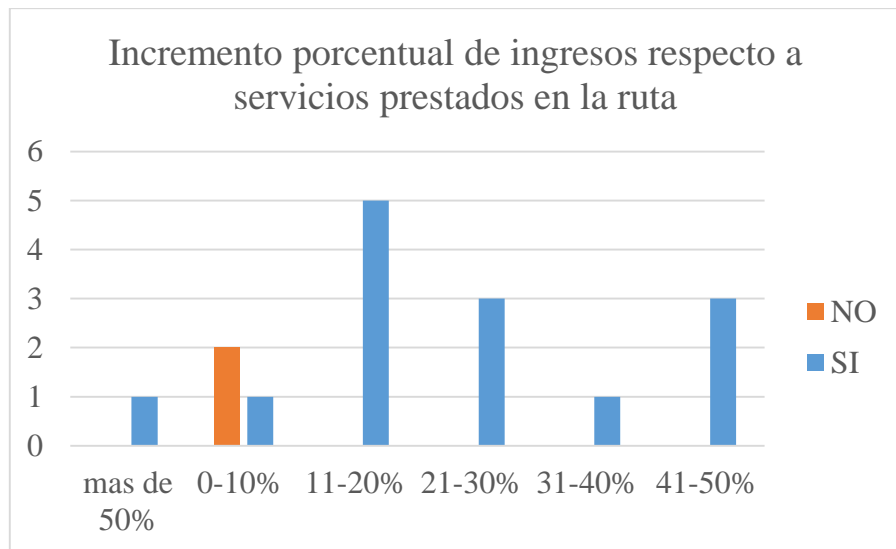


Gráfico 9-3: Incremento porcentual de ingresos respecto a servicios prestados en la ruta.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

- El incremento porcentual de ventas en la ruta indica que en general han mejorado sus ventas, obteniéndose 31% de “11 a 20 por ciento”, 19% comparten tanto el “0 a 10 por ciento” como de “41 a 50 por ciento”, así como de “21 a 30 por ciento”, y con un 6% de “31 a 40 por ciento” y “más de 50 por ciento”.
- De las personas que prestan servicios a FEEP Filial Sur o están involucrados con el sistema de transporte podemos identificar un 87% que “sí”, mientras que el 13% respondió “no”.

Interpretación

- Las personas que comprenden el 5% del total de encuestados creen en su mayoría que el incremento en sus ventas es de hasta el 20 % desde la reactivación de la ruta, por lo que es necesario un incremento de salidas y por ende de usuarios en la ruta.
- De las personas que realizan actividades para obtener ingresos se pudo identificar que 14 personas se encuentran involucradas en las actividades del sistema de transporte, mientras que 2 personas obtienen ingresos en actividades propias como hospedaje, o caminatas de caballos.

Percepción del empleo en la ruta Tren del Hielo I, modificación del estilo de vida a partir de los recorridos del tren.

Tabla 10-3: Percepción de empleo en relación a la modificación del estilo de vida.

Percepción de empleo	Modificación de estilo de vida		Total general
	SI	NO	
Bien satisfecho	5		5
Muy satisfecho	4		4
Poco satisfecho	3	1	4
Satisfecho	3		3
Nada satisfecho	0	0	0
Total general	15	1	16

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

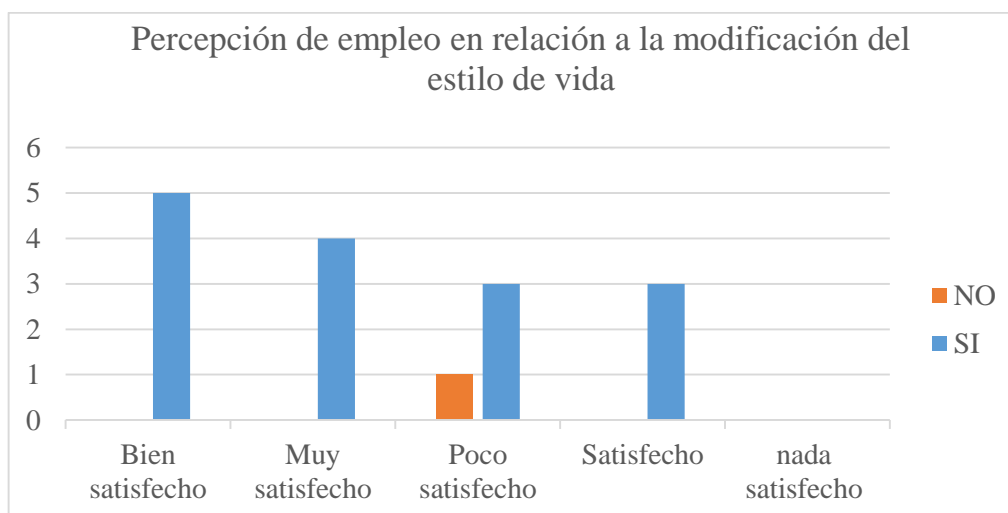


Gráfico 10-3: Percepción de empleo en relación a la modificación del estilo de vida

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

- La percepción del empleo en la ruta Tren del Hielo I muestra el 31% “bien satisfecho”, tanto “muy satisfecho” y “poco satisfecho” comparten un 25%, mientras que “satisfecho” obtuvo un 19% por ultimo “nada satisfecho” no obtuvo elección alguna.
- Los habitantes de las comunidades de la ruta Tren del Hielo I en un 94% afirman que “si” se ha modificado el estilo de vida mientras que el 6% respondió que “no”.

Interpretación

- Las personas que se encuentran involucradas en el sistema de transporte respecto a venta comercial, identificaron en general que se encuentran satisfechos, pero con aquellos que tienen negocios fuera de las instalaciones no habido conversaciones ni planificación por lo que es muy difícil involucrarlos en las actividades de la ruta.
- El estilo de vida en los habitantes de las comunidades en general si se ha modificado ya que a partir de viajes llevados a cabo solo los fines de semana y que en ocasiones varían, puesto que la empresa tiene su propio itinerario y deben acoplarse a horarios que pueden variar.

Mejoramiento de las infraestructuras de las comunidades

Tabla 11-3: Mejoramiento de la infraestructura

Mejoramiento de las infraestructuras de las comunidades	# Personas	Porcentaje
Si	144	46%
No	166	54%
Total	310	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

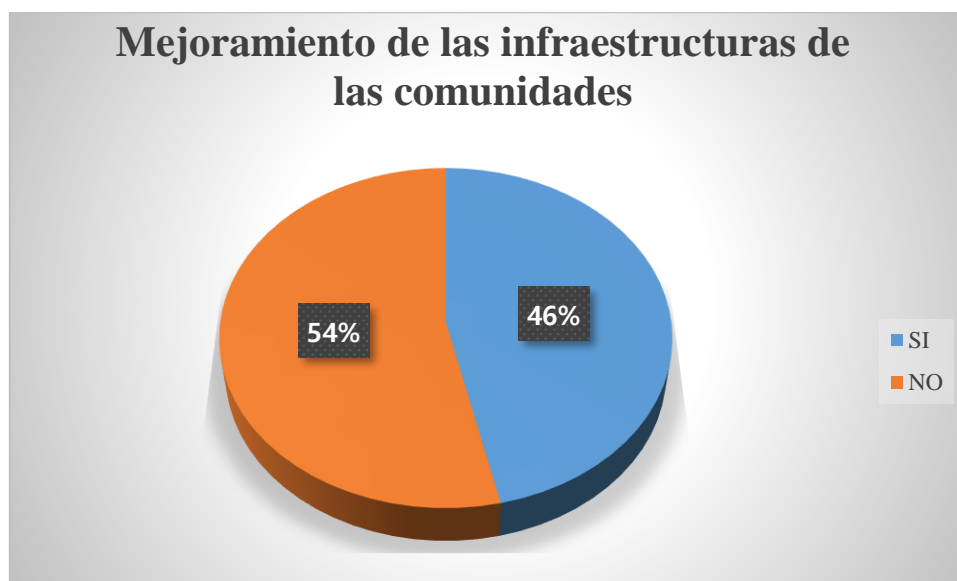


Gráfico 11-3: Mejoramiento de la infraestructura

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El mejoramiento socioeconómico de las comunidades, respecto al paso del sistema de transporte resultó que el 54% de la población encuestada cree que “no” se mejorado, mientras que el 46% piensa que “sí”.

Interpretación

Las personas que se encuentran en las comunidades, en su mayoría piensan que no se ha mejorado la infraestructura de las mismas puesto que todas las obras que se han realizado en las mismas han sido realizadas por el prefecto y sus dirigentes políticos, mientras que el 9% restante que enuncio que si han descrito que gracias al paso del tren muchas fundaciones nacionales y extranjeras se acercan para planificar mejoras en las mismas.

3.1.2 Encuesta (Usuarios de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)

Adquisición de producto comercializado por emprendedores de la Ruta Tren del Hielo I

Tabla 12-3: Adquisición de producto

Adquisición de producto comercializado por emprendedores de la Ruta Tren del Hielo I	Usuarios	Porcentaje
Si	33	49%
No	34	51%
Total	67	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

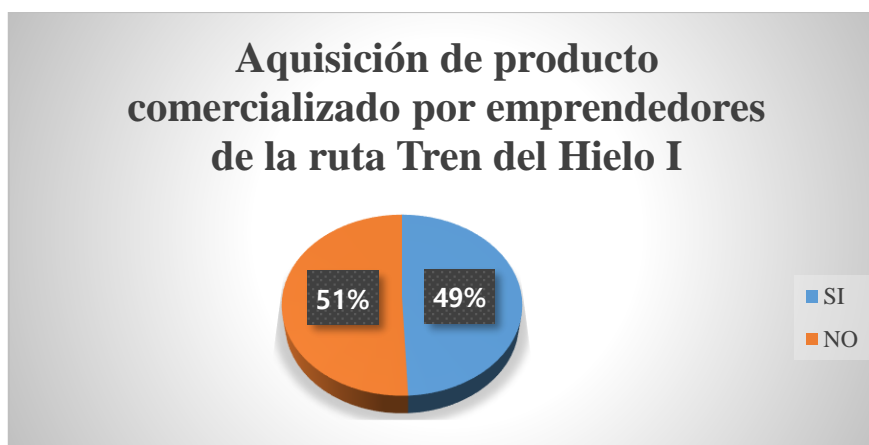


Gráfico 12-3: Adquisición de producto

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Del universo de usuarios encuestados, respecto a la pregunta de la adquisición de productos de emprendedores el 51% “no” han adquirido producto, mientras que el 49% respondió que “si”.

Interpretación

El número de usuarios que adquieren un producto comercializado por emprendedores, es de menos de la mitad y esto se refleja en el número de emprendedores encontrados en las paradas puesto que son pocos y no ofrecen una variedad de productos acorde a la demanda que existe.

Calidad de servicio

Tabla 13-3: Calidad de servicio

Calidad de servicio	Usuarios	Porcentaje
Excelente	25	37%
Muy bueno	26	39%
Bueno	10	15%
Regular	4	6%
Malo	2	3%
Total	67	100%

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

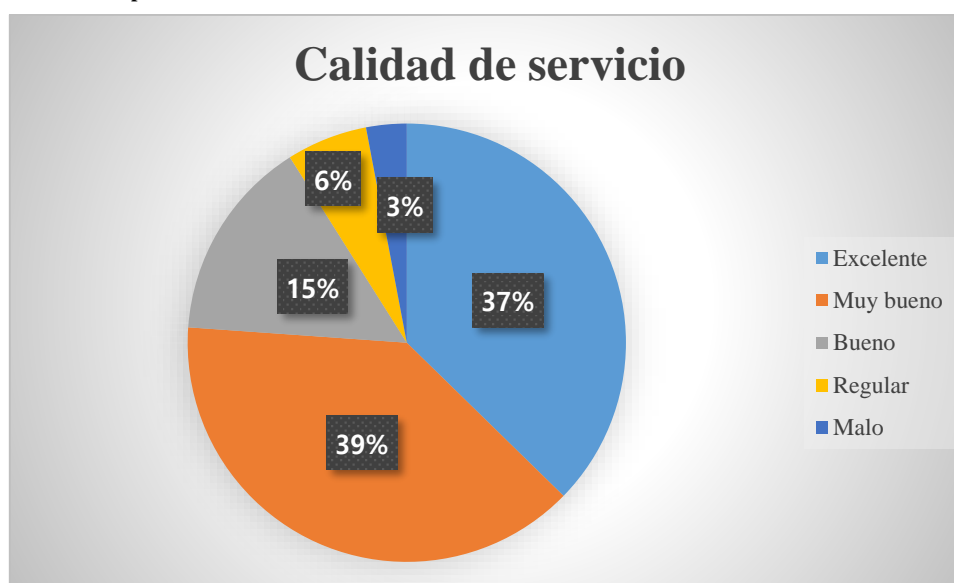


Gráfico 13-3: Calidad de servicio

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

La calidad percibida por los usuarios que hicieron uso del tren cuya operación es encargada por FEEP Filial sur, mostraron un 39% como “muy bueno”, un 37% “excelente”, un 15% como “bueno”, un 6% “regular”, y en un mínimo de 3% como “malo”.

Interpretación

El servicio que ofrece la empresa a los usuarios respecto a la calidad de movilización de usuarios mostraron porcentajes buenos y excelentes por lo que se pudo comprobar que el itinerario, como las exigencias que muestran los usuarios son respondidas y atendidas en la gravedad del caso.

Información turística proporcionada en el recorrido

Tabla 14-3: Información turística

Información turística proporcionada en el recorrido	Usuarios	Porcentaje
Excelente	27	40%
Muy bueno	16	24%
Bueno	18	27%
Regular	4	6%
Malo	2	3%
Total	67	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.



Gráfico 14-3: Información turística.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El nivel de información antes, durante y después de parte de los usuarios correspondieron a un 40% “excelente”, un 27% “bueno”, 24% “muy bueno”, un 6% “regular”, mientras que un 3% “malo”.

Interpretación

Las exigencias de los usuarios respecto a la información turística, como son las atracciones naturales, así como el hospedaje que se encuentran en la ruta del tren fueron percibidas por los usuarios en su mayoría como buenas y excelentes puesto que la planificación y la información socializada con los usuarios, les permiten a los mismos percibir experiencias únicas en el sistema de transporte que hacen parte.

Comunicación FEEP – Usuarios

Tabla 15-3: Comunicación FEEP - Usuarios

Comunicación FEEP - Usuarios	Usuarios	Porcentaje
Muy claras	31	46%
Claras	27	40%
Ligeramente claras	2	3%
Poca claridad en comunicación	4	6%
No hay claridad	3	5%
Total	67	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

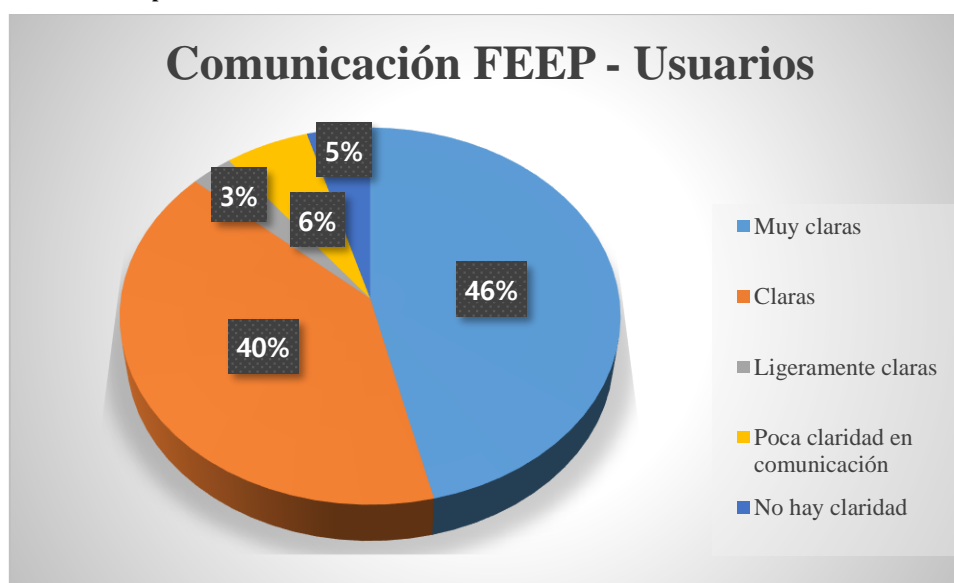


Gráfico 15-3: Comunicación FEEP - Usuarios

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

La pregunta respecto de la comunicación y atención que realiza el personal del tren a los usuarios respecto al itinerario del viaje, fueron percibidas por los mismo en un 46% “muy claras”, 40% “claras”, un 6% “poca claridad”, 5% “no hay claridad”, y con un 3% “ligeramente claras”.

Interpretación

Las resoluciones de parte del personal a la comunicación del itinerario de viaje hacia los usuarios fueron atendidas muy claramente y claras, lo que concluye en la buena atención que presta el personal del tren a requerimientos de comunicación y por ende un viaje disfrutado por usuarios que hacen parte del sistema.

Valor de los productos en comparación con el costo

Tabla 16-3: Valor de productos en comparación con el costo

Valor de los productos en comparación con el costo	Usuarios	Porcentaje
Excelente	23	34%
Muy bueno	14	21%
Bueno	17	25%
Regular	12	18%
Malo	1	2%
Total	67	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

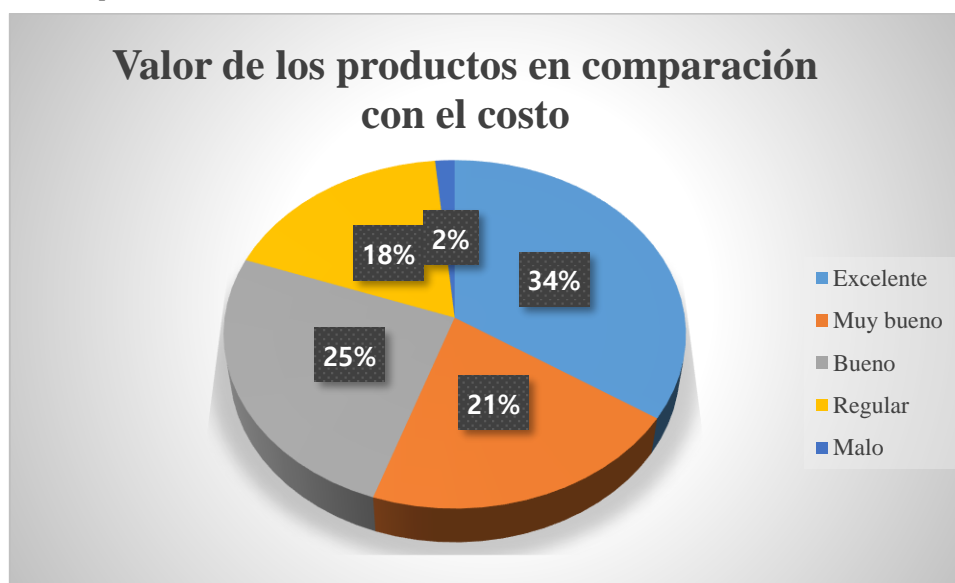


Gráfico 16-3: Valor de productos en comparación con el costo

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El valor del producto y/o servicio en comparación con el costo fue percibido por los usuarios con 34% “excelente”, 25% “bueno”, 21% “muy bueno”, 18% “regular”, y con un 2% “malo”.

Interpretación

En esta pregunta se puede inferir que el costo de los diferentes productos y servicio generados por la empresa que realiza la operación del transporte hacia los usuarios es excelente y bueno por lo que se debe mantener los costos y promocionar los diferentes productos que son parte del sistema ya que mediante esta favorable aceptación de parte de los usuarios se puede considerar diferentes innovaciones y desarrollo de estrategias de atracción de usuarios que promuevan la venta y por ende el incremento de ingresos, tanto a la ruta como a las personas que venden sus productos en las diferentes paradas.

Respuesta a requerimientos en el viaje

Tabla 17-3: Respuesta a requerimientos en el viaje

Respuesta a requerimientos en el viaje	Usuarios	Porcentaje
De 0 a 5 minutos	9	13%
De 6 a 10 minutos	36	54%
De 11 a 15 minutos	17	25%
De 16 a 20 minutos	3	5%
Más de 20 minutos	2	3%
Total	67	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

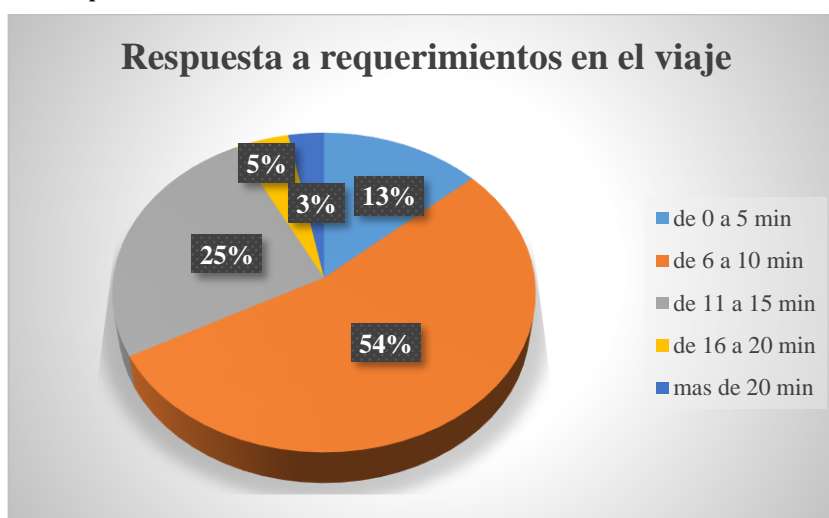


Gráfico 17-3: Respuesta a requerimientos en el viaje.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Los requerimientos y solicitudes atendidas en el recorrido tanto en el medio de transporte como en las diferentes paradas hacia los usuarios fueron un 54% “de 6 a 10 minutos”, 25% “de 11 a 15 minutos”, 13% “de 0 a 5 minutos”, 5% “de 16 a 20 minutos”, y con un 3% “más de 20 minutos”.

Interpretación

Las percepciones de parte del usuario hacia requerimientos presentados en el viaje tuvieron una rápida respuesta en su mayoría lo que permite obtener niveles óptimos de asistencia en situaciones que se presenten de parte del usuario en todo el viaje.

Tiempo de adquisición de boleto

Tabla 18-3: Tiempo de adquisición de boleto

Tiempo de adquisición de boleto	Usuarios	Porcentaje
0 a 5 minutos	28	42%
De 6 a 10 minutos	25	37%
De 11 a 15 minutos	8	12%

De 16 a 20 minutos	3	5%
más de 20 minutos	3	4%
Total	67	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

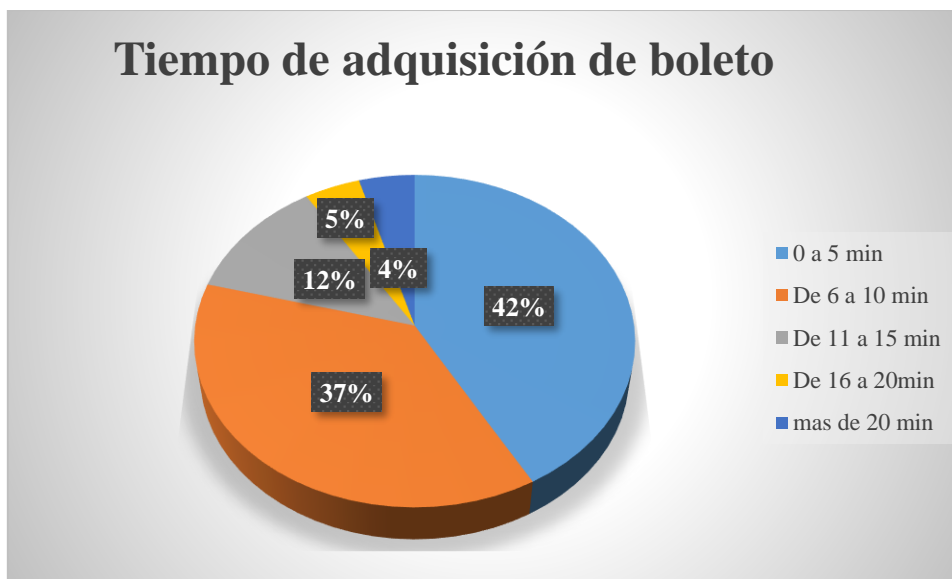


Gráfico 18-3: Tiempo de adquisición de boleto.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

La percepción de los usuarios respecto del tiempo de adquisición del boleto fue con un 42% “de 0 a 5 minutos”, con 37% “de 6 a 10 minutos”, con 12% “de 11 a 15 minutos”, con un 5% “de 16 a 20 minutos” y con 4% “más de 20 minutos”.

Interpretación

El tiempo estimado por la mayoría de usuarios para la adquisición de boleto es de 0 a 5 minutos lo que concluye que la empresa no tiene demora ni causa malestar al usuario al momento de adquirir el boleto, lo que brinda una buena imagen al usuario puesto que en otros medios de transporte existen casos que la persona se arrepiente al momento de la compra del boleto por el tiempo estimado.

Probabilidad de utilizar el tren nuevamente en el futuro

Tabla 19-3: Probabilidad de utilizar el tren nuevamente en el futuro

Probabilidad de utilizar el tren nuevamente en el futuro	Usuarios	Porcentaje
Muy probable	30	45%
Probablemente	30	45%
Ligeramente probable	2	3%
Poco probable	4	6%

No probable	1	1%
Total	67	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

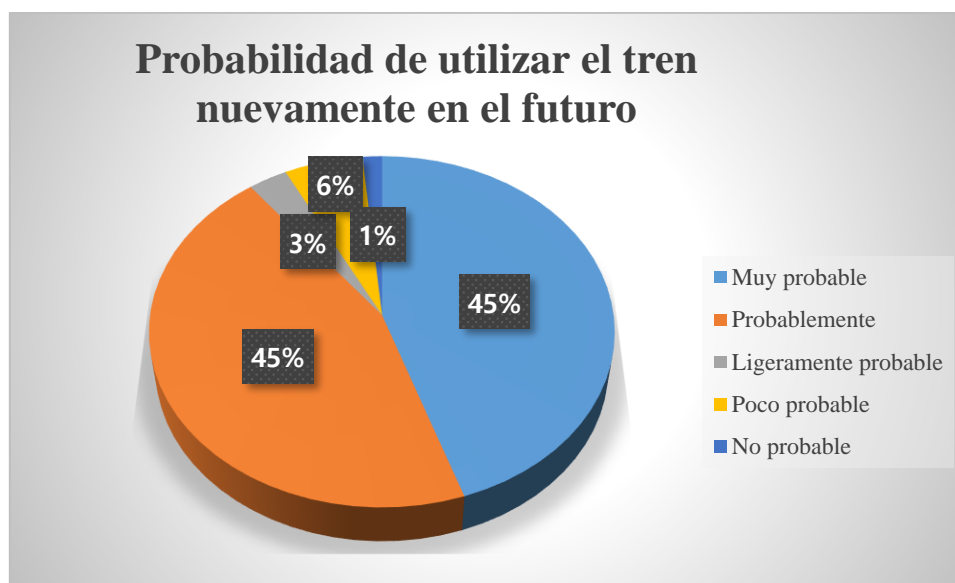


Gráfico 19-3: Probabilidad de utilizar el tren nuevamente en el futuro.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Las probabilidades de parte del usuario que utilizar nuevamente el tren fueron de 45% “muy probablemente”, como también “probablemente”, 6% “poco probable”, 3% “ligeramente probable”, 1% “no probable”.

Interpretación

Las probabilidades resueltas por los usuarios permiten concluir que es un modo de transporte que llama la atención por el mismo hecho de ser un patrimonio cultural del país y de igual manera porque está relacionado con el turismo y es por ello que las entidades públicas relacionadas al turismo deben fomentar de mayor manera la atracción de usuarios a este modo.

Probabilidad de recomendación de la ruta Tren del Hielo I

Tabla 20-3: Probabilidad de recomendación de la ruta Tren del Hielo I.

Probabilidad de recomendación de la ruta Tren del Hielo I	Usuarios	Porcentaje
Muy probable	41	61%
Probablemente	20	30%
Ligeramente probable	4	6%
Poco probable	1	2%

No probable	1	1%
Total	67	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

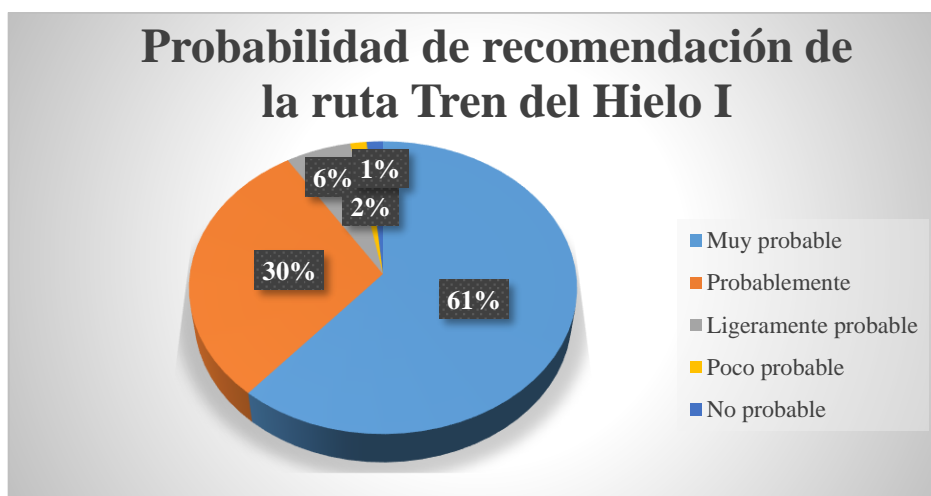


Gráfico 20-3: Probabilidad de recomendación de la ruta Tren del Hielo I.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Las probabilidades de recomendación de la ruta Tren del Hielo I de parte de los usuarios, fueron un 61% “muy probablemente”, 30% “probablemente”, 6% “ligeramente probable”, mientras que “poco probable” y “no probable” obtuvieron un 2% y 1% respectivamente.

Interpretación

Las probabilidades de recomendación del sistema de transporte en estudio se basan en el servicio que ha brindado el tren hacia los usuarios, lo que permite reafirmar que los usuarios que fueron parte de este transporte vivieron una experiencia positiva y única, a la vez que va a ser promocionada por los mismos hacia probables futuros usuarios.

Información de la existencia de Ferrocarriles del Ecuador y Tren del Hielo I

Tabla 21-3: Información de la existencia de FEED y Tren del Hielo I.

Información de la existencia de FEED y Tren del Hielo I	Usuarios	Porcentaje
Sitio Web	22	33%
Recomendación	17	25%
Referencias en ferias turísticas	2	3%
Noticias en los medios	17	25%
Otro	9	14%
Total	67	100 %

Fuente: Trabajo de Campo, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

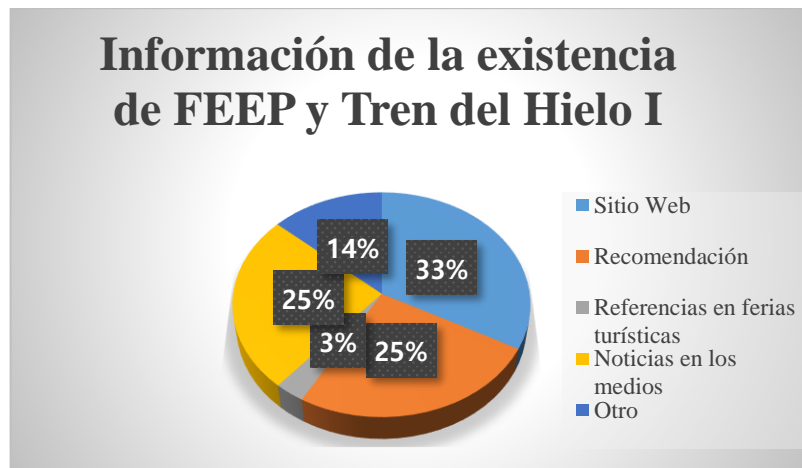


Gráfico 21-3: Información de la existencia de Ferrocarriles del Ecuador y Tren del Hielo I.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El medio informativo por el cual los usuarios se enteraron de la operación de la ruta, fue de un 33% mediante “sitio web”, un 25% por “recomendación”, un 25% “noticias en los medios”, un 14% “otro” en el cual sobresalió el de periódicos, y 3% “referencias en ferias turísticas”.

Interpretación

La existencia y acercamiento de parte de los usuarios a esta ruta favorece con mayor número a sitio web, por lo que es evidente que los medios digitales como redes sociales o envío de mensajes en línea es el que se debe priorizar en materia de promoción para obtener un incremento en el número de usuarios.

3.1.3 Entrevista (Directivo de la empresa FEEP Filial Sur)

Dirigido a: Gerencia de FEEP FILIAL SUR respecto al tramo Riobamba – Urbina – La Moya.

Nombre: Dr. Cristian Marcelo Tamayo Toapanta

1. ¿Cuál fue el porcentaje de incremento de ingresos de autogestión Institucional FEEP Filial sur (año 2018 respecto al año 2019) ?

Análisis

El incremento en los años 2017,2018 y 2019 ha sido del 10%, se basa principalmente en la inclusión de viajes chárter gestionados por las empresas de turismo, de igual manera los espacios de la estación de Urbina deberían cumplir más que un papel de ingresos una planificación de acercamiento a usuarios puesto que se alquila las instalaciones en gran parte a personas que realizan producción audiovisual, así como eventos que realizan en su mayoría fundaciones, lo que permitiría la publicidad y el acercamiento a usuarios en el futuro.

2. ¿Existen programas que promuevan el desarrollo de nuevos productos del tren?

Análisis

Las promociones de nuevos productos se basan en la publicidad como spots directos en instituciones y organizaciones sociales para que exista flujo de usuarios en la filial, de igual manera la empresa tiene como objetivo el de planificar junto con las comunidades en donde realiza parada el tren diferentes actividades y negocios como el hospedaje, pero en la filial sur en el año 2016 se cerró una de las tres rutas que manejaba, por lo que la mayoría de personas de las comunidades en donde realiza parada el tren no han sido del todo involucradas en la planificación de frecuencias, actividades y los itinerarios que realiza el transporte, así como en la ruta en estudio por lo que se evidencia menor número de emprendimientos y negocios locales.

3. ¿Existen programas que promuevan el desarrollo de actividades socioeconómicas en las comunidades de la ruta Riobamba - Urbina – La Moya?

Análisis

La coordinación de parte de FEEEP Filial sur con representantes de las comunidades en donde realiza las paradas el tren es esencial para el desarrollo socioeconómico de la ruta, puesto que si se brinda diferentes actividades y servicios el número de usuario va a incrementarse y de igual manera las frecuencias del transporte que solo se las activa en fines de semana y feriados, de igual manera se debería crear un sistema orgánico interrelacionado entre sí que permita el incremento socioeconómico tanto del sistema de transporte en la ruta estudiada como el de incrementar negocios de emprendimiento en las comunidades.

4. ¿Existen proyectos de inversión privada ejecutados en turismo que beneficien de manera directa a la población de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya?

Análisis

El proceso de proyectos de inversión privada depende de cada comunidad, la empresa FEEP Filial sur tiene conocimiento que varias fundaciones como AECID han sido parte de proyectos de las comunidades de La Moya y Jatari Campesino, y el apoyo en materia de movilización de usuarios ha sido incentivada por la empresa FEEP Filial sur encargada de la movilización, de igual manera aquellas instituciones públicas como GADS y prefectura son aquellas que deberían ser parte principal en una planificación para incentivar e incrementar el desarrollo de negocios de emprendimientos que se puedan realizar, mientras que el acercamiento de usuarios de la ruta en relación a los negocios socioeconómicos debe planificar FEEP Filial sur con los habitantes.

3.1.4 Verificación de documentos

Porcentaje de incremento y decrecimiento anual de precio promedio (Referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).

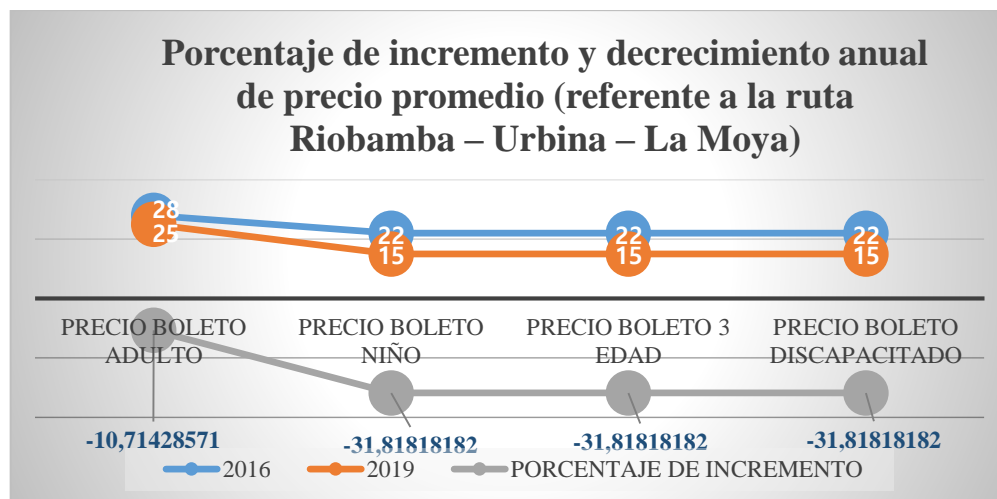


Gráfico 22-3: Porcentaje de incremento y decrecimiento anual de precio.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El porcentaje de incremento anual del precio del boleto de la ruta en estudio muestra un decrecimiento de un 10% para boleto normal, y 31% para boleto especial, esto se debe al retiro de diferentes pagos que se realizaba a trabajadores de la cafetería de la estación, específicamente a un lunch que era financiado por la empresa FEEP filial sur, mientras que en el año 2019 se realizó un cambio destinando el servicio de cafetería a personas emprendedoras para su administración directa.

Número de personas que adquieren boletos (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).

Tabla 22-3: Número de personas que adquieren boleto.

Usuarios que adquirieron boleto	# Personas	Porcentaje
Número de personas que adquirieron boleto 2018	8058	54%
Número de personas que adquirieron boleto 2019	6913	46%
Total	14971	100%

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El número de usuarios que adquirieron boleto en el año 2018 respecto al año 2019 tiene una diferencia de 1145 personas, y esto se debe principalmente a lo ocurrido con la paralización de actividades en octubre de 2019, pero a su vez la diferencia debe ser tratada cada año con el fin de precautelar diferentes altercados que ocurren en nuestro país con el fin de tener un plan que reactive la atracción de usuarios, el cual puede contener promociones a instituciones públicas y privadas, ya que Riobamba es considerada una ciudad universitaria.

Número de usuarios transportados (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).

Tabla 23-3: Número de usuarios transportados

Usuarios transportados	# Personas	Porcentaje
Número de usuarios transportados 2018	7550	53%
Número de usuarios transportados 2019	6665	47%
Total	14215	100%

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El número de pasajeros transportados en el año 2018 respecto del 2019 tiene una diferencia de 885 personas más, lo cual indica que en el año 2019 se ha movilizad o niveles bajos de usuarios, y es en muchos de los casos por el itinerario de turistas, ya que la ruta en estudio solo realiza el viaje los fines de semana y feriados, por lo que es determinante proponer incrementar la frecuencia en días de entre semana dependiendo las proyecciones que sean propuestas por instituciones públicas dedicadas al turismo para poder mitigar la pérdida de chárter y turistas.

Comparativa usuarios Año 2018 – Año 2019

Tabla 24-3: Comparación de usuarios 2018 – 2019.

Año	Personas que adquirieron boleto	Usuarios transportados
2018	8058	7550
2019	6913	6665

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

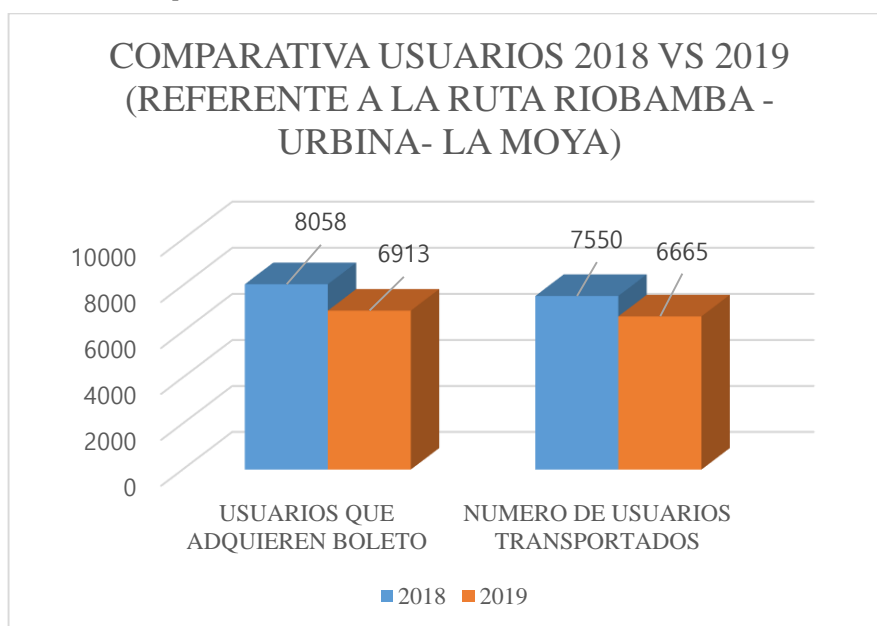


Gráfico 23-3: Comparación usuarios 2018 - 2019

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

La comparación de los usuarios que compran boleto y son transportados tanto en el 2018 como en el 2019, se muestra en pérdida para las actividades socioeconómicas, ya que el porcentaje de 14% y 11% respectivamente muestra a usuarios o empresas que adquieren boletos pero por la frecuencia única en fines de semana se les imposibilita transportar a los usuarios, de igual manera el sistema de socialización del itinerario a seguir se lo muestra de manera general no especificando el horario de salida como el de llegada así como la socialización a los negocios que se encuentran en la ruta que no ayuda al desarrollo óptimo de la ruta.

Productividad (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).

Tabla 25-3: Ingreso corriente ruta Tren del Hielo I.

Detalle	# Usuarios	Valor recibido
Promedio de usuarios de total de viajes 2019: total de usuarios que adquieren boletos/ viajes operados	70	
Normal: 70 % de promedio de usuarios por total de viajes de 2019 (\$25)	49	1225
Descuentos por niño, discapacitado, 3 edad: 30% de promedio de usuarios de total de viajes 2019 (\$15)	21	315
Recaudación promedio por viaje realizado	70	1540
Descuento 0,50 centavos por pasajero por venta de canelazo comunidad La Moya	70	35
Descuento 0,50 centavos por pasajero venta de helado Chimborazo Baltazar Ushca	70	35
Ingreso promedio neto por viaje año 2019		1470

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Tabla 26-3: Costo fijo mensual Ruta Tren del Hielo I.

Número de trabajadores	Profesional	Sueldo
2	Mecánico de mantenimiento / Electromecánico C2 1104341000011	\$407,57
1	Supervisor / Afines B2 incluye: Monitoreador 1920000000009	\$ 410,41
2	Guía nacional especializado en patrimonio turístico C2 Agencias de servicios turísticos 1609630401019	398.85

2	Chofer: Para ferrocarriles C1 1716950009001	605,62
2	Coordinador de actividades en materia de gestión administrativa / Afines B3 1930000000011	409,27
3	Guardia, incluye: Personas que realizan funciones de seguridad para personas naturales o jurídicas, portando armas o no; seguridad móvil o transporte de valores o electrónica 1911740000051	398,33
Total	12 trabajadores	\$ 3247.89

Fuente: Ministerio del Trabajo, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Costo variable mensual

- Mantenimiento preventivo, correctivo, combustible Tren del Hielo I = \$ 15919,80 (Villegas, 2019).
- Precio de producción de boleto $0.20 * 70$ usuarios por viaje = \$14 (Ferrocarriles del Ecuador EP, Filial Sur, 2019).
- Promedio de viajes al mes= 8 (Ferrocarriles del Ecuador EP, Filial Sur, 2019).
- Impresión de boleto mensual = 112 \$

Tabla 27-3: Índice de productividad mensual ruta Tren del Hielo I, año 2019.

Ingreso corriente mensual	Gasto corriente mensual	Índice de Productividad mensual
Recaudado promedio neto por viaje año 2019 = \$ 1470	Costo fijo = \$ 3247.89 mensual	Índice de productividad = (ingreso corriente mensual/ gasto corriente mensual)
Promedio de viajes mensuales= 8 viajes mensuales	Costo variable (mantenimiento preventivo, correctivo, combustible, impresión boleto) = 16031.80 \$ mensual	
\$ 11760	\$ 19279,69	0,61

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020..

Análisis

El índice de productividad de la ruta Tren Del Hielo I, que se ha generado mensualmente de acuerdo al año 2019, se obtiene dividiendo el ingreso corriente sobre el gasto corriente y muestra valores que resulta en 0.61 por lo que el índice de productividad que debería en el mejor de los casos sobrepasar el 1, no se muestra y esto se debe a la nula eficiencia en términos de maximizar los recursos, de igual manera ya que estamos hablando de un sistema de transporte único y sin competencia comercial en el país, se debe aprovechar sustancialmente del número de usuarios

transportados así como los viajes que se realicen en el mes, puesto que en el año 2019 se han realizado en promedio 8 viajes al mes, así que es prioritario planificar un incremento de frecuencias que garantice el incremento de la eficiencia productiva de la ruta.

Porcentaje de servicios mejorados incluidos en la carta de servicio (ruta Riobamba – Urbina – La Moya).

Tabla 28-3: Porcentaje de servicios incluidos en la ruta Tren del hielo I.

Año	Servicios incluidos en la carta de servicio institucional ruta Riobamba - Urbina- La Moya	Porcentaje
2016	10 servicios incluidos en la carta institucional ruta Riobamba - Urbina - La Moya	100%
2019	9 servicios incluidos en la carta institucional ruta Riobamba - Urbina - La Moya	90%
Porcentaje de servicios mejorados		-10%

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Los servicios mejorados se han tomado del año 2016 que fue el año en el que reinició la operación la ruta en estudio y el año 2019 que es el año dentro de la evaluación, resultó con un 10% menos de servicios y actividades iniciales por lo que es necesario realizar una planificación de integración con las personas de las comunidades tanto de Urbina como de La Moya con la finalidad de aumentar y mejorar servicios y actividades en estos lugares.

Porcentaje de incremento y decrecimiento mensual en ventas (ruta Riobamba – Urbina – La Moya).

Tabla 29-3: Porcentaje de incremento y decrecimiento mensual en ventas 2018 – 2019.

Mes	2018	2019	Incremento
Enero	385	417	8%
Febrero	576	331	-43%
Marzo	819	985	20%
Abril	795	612	-23%
Mayo	743	816	10%
Junio	606	474	-22%
Julio	733	575	-22%
Agosto	940	1163	24%
Septiembre	703	603	-14%
Octubre	485	22	-95%
Noviembre	647	538	-17%
Diciembre	626	377	-40%

Total	10076	8932	
--------------	--------------	-------------	--

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

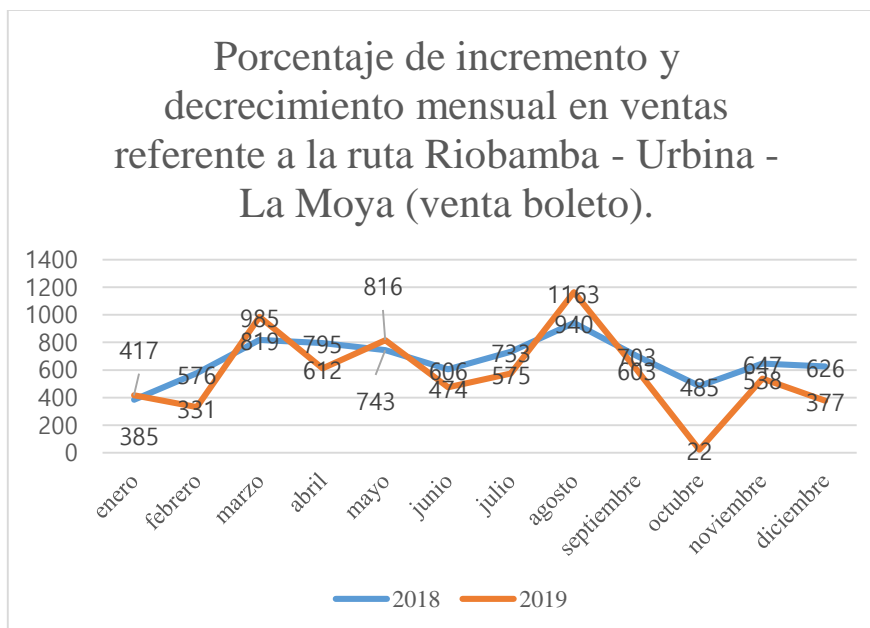


Gráfico 24-3: Porcentaje de incremento y decrecimiento mensual en ventas 2018 – 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

La comparación del porcentaje de incremento y decrecimiento mensual de la ruta Riobamba-Urbina-La Moya del 2019 respecto del 2018 varía, ya que meses como enero, febrero, abril, septiembre, noviembre, y diciembre sobrepasan con más de 100 usuarios, de igual manera el mes de octubre varía por la situación de paralización del país, lo que indica que las estrategias de atracción de usuarios no tomaron valor, lo que concluye en realizar diferentes estrategias técnicas de publicidad y mejoramiento de imagen de la ruta en estudio.

Incremento del número de proveedores locales (ruta Riobamba – Urbina – La Moya).

Tabla 30-3: Incremento de proveedores locales.

Emprendimiento	2016		2019	
	# Emprendedores	# Empleos	# Emprendedores	# Empleos
Cafetería del tren	1	14	1	4
Refugio del tren	1	5	1	2
Demostración elaboración del helado	1	6	1	2
Plaza artesanal del tren	4	32	3	12
Guianza interpretación Baltazar Ushca	1	3	1	2
Actividades comuna La Moya	1	26		

Restaurante Palacio Real	1	11		
Centro interpretativo palacio real	1	4		
Recibimiento comuna Jatari Campesino	1	28		
Cabalgatas Urbina			1	2
Guianza y Degustación canelazo Jatari Campesino			2	12
Guianza en sendero y almuerzo la moya			2	20
Centro artesanal mujeres palacio real(souvenir)	1	23	1	11

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Los servicios y actividades iniciadas en la rehabilitación de la ruta de estudio en el año 2016, integra productos con un total de 13 emprendedores y 152 empleos generados, mientras que en el año 2019 mediante una reestructuración de productos se manifiesta con 13 emprendedores y 67 empleos generados lo que representa un 56% de disminución de empleos y es por ello que se debería crear una planificación integral en la que sean parte las entidades públicas encargadas de turismo, los habitantes de las comunidades en estudio y la empresa operadora del transporte para mejorar a la ruta en materia socioeconómica, atracción de usuarios y desarrollo de matriz turística regional.

Número de suspensiones anuales por avería mecánica en FEEP Filial Sur

Tabla 31-3: Número de suspensiones mensuales por avería mecánica.

Ruta	# Avería mecánica 2018	# Avería mecánica 2019
Nariz del diablo	3	2
Tren del hielo I	1	0

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Las suspensiones por avería mecánica se dan por diferentes altercados, el más común por el tiempo de uso normal de las locomotoras, auto ferris, que son usados en diferentes partes del país puesto que en la ciudad de Riobamba existe un taller en el cual realizan mantenimiento la gran mayoría de vehículos férreos por lo que es necesario tener una planificación de contratación de nuevos mecánicos férreos, para garantizar la demanda de usuarios.

Número de personas que adquieren boletos Filial sur

Tabla 32-3: Número de personas que adquieren boleto Filial sur.

Ruta	2018	2019
Nariz del diablo	60064	57010
Tren del hielo I	8058	6913
Total	68122	63923

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Las personas que adquieren boleto en la filial sur, muestra el año 2018, con 87% de los usuarios transportados que hacen uso de la ruta Nariz Del Diablo, mientras que en el año 2019 un 88% del total de usuarios de la filial adquieren boletos para la ruta Nariz Del Diablo, lo que muestra que la ruta Tren Del Hielo I no tiene la misma atracción y es por ello que se debe desarrollar un acercamiento de usuarios mediante estrategia de repotenciación de servicios y actividades realizadas en la ruta.

Porcentaje de salidas comerciales cumplidas filial sur

Tabla 33-3: Porcentaje de salidas comerciales cumplidas Filial Sur.

Ruta	Planificadas	Operaron	Porcentaje
Tren del hielo I	112	99	88,39%
Nariz del diablo	658	619	94,07%
Total	770	718	93,24%

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

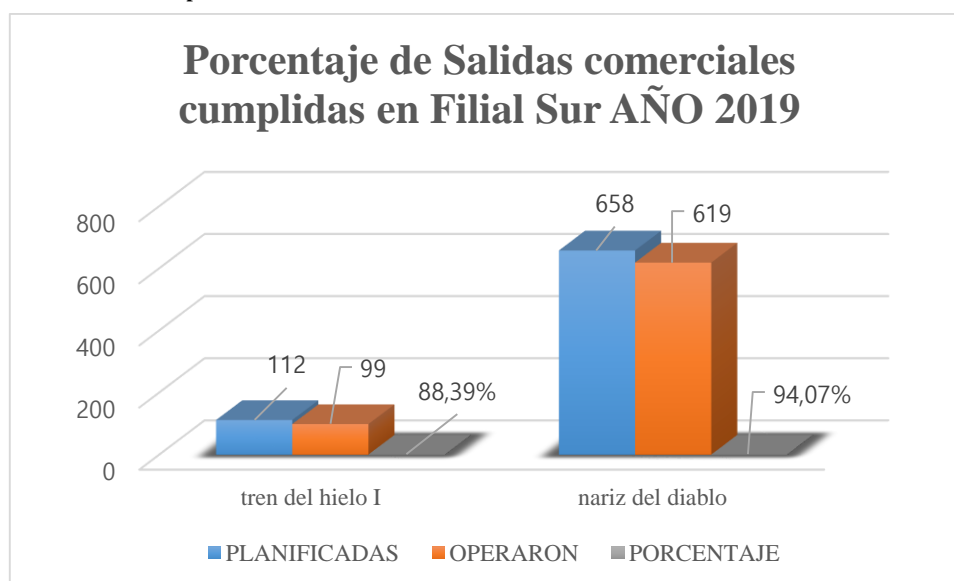


Gráfico 25-3: Porcentaje de salidas comerciales cumplidas Filial Sur.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Las salidas operadas en FEEP Filial sur en el año 2019 presentan un 88% de cumplimiento para Tren del hielo I, mientras que para Nariz del diablo un 94% lo que se deduce que la ruta en estudio no es atendida ni considerada como prioritaria en la empresa operaria, lo que debería tomarse en cuenta en indicadores de incremento y cumplimiento de salidas ya que la ruta en estudio cumple un papel fundamental respecto al desarrollo socioeconómico de comunidades, de igual manera la ruta rehabilitada en el año 2016 es respaldada por objetivos empresariales que lamentablemente no se están cumpliendo.

Número de usuarios transportados en Filial Sur

Tabla 34-3: Número de usuarios transportados Filial Sur.

Ruta	Año 2018	Año 2019
Tren del hielo I	7550	6665
Nariz del diablo	58037	55532
Total	65587	62197

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El número de usuarios transportados a nivel de Filial, se presenta de forma irregular ya que mientras que la ruta Nariz Del Diablo tiene un 88% y 89% en los años 2018 y 2019 respectivamente, la ruta Tren Del Hielo I tiene un preocupante 12% y 11% en los años 2018 y 2019 respectivamente, por lo que se debe realizar una planificación de mejoras respecto al acercamiento e incremento de usuarios para la ruta en estudio dependiendo de las actividades que se realizan a la ruta.

3.2 Comprobación de las interrogantes de estudio.

- La movilidad del sistema de transporte ferroviario en la ruta Riobamba – Urbina – La Moya está directamente vinculada con el desarrollo socioeconómico de las comunidades de Urbina y La Moya, pues si no existe desarrollo de emprendimientos o negocios locales, dificulta la atracción de usuarios y el aumento de frecuencias en el tren, lo que ocasiona que no haya incremento de ingresos operacionales en la ruta.
- La planificación en conjunto con instituciones públicas relacionadas con el desarrollo y productividad del turismo en el país no se encuentra establecida en las comunidades, así como el impacto socioeconómico que debería aportar el sistema de transporte ferroviario, finalizando se obtuvo detalles de viaje respecto de los usuarios, determinando que existen falencias de índole comercial en la ruta en estudio.

- La población beneficiada con el impacto socioeconómico del sistema de transporte en la ruta son las comunidades, pero no se encuentran convencidas en ocupar el total de plazas de emprendimientos y negocios locales.

3.3 Diagnóstico de la situación actual

Matriz de cumplimiento de aspecto por criterio establecido en la ruta Riobamba – Urbina –La Moya.

Tabla 35-3: Matriz de cumplimiento de aspecto por criterio establecido.

Criterio	Aspecto	Institución – Población/ Usuarios	Parámetro de evaluación	Impacto	
				positivo	negativo
Económico	Satisfacción del cliente (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	Usuarios ruta Riobamba - Urbina - La Moya	En el año 2019, la atención y comunicación en el recorrido del tren muestra que el 86% del total de usuarios fueron atendidos y comunicados de manera positiva, de igual manera los requerimientos de usuarios en un 79% del total fueron respondidas positivamente.	X	
Económico	Porcentaje de incremento anual de precio promedio (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	FEEP	En el año 2018 el precio del boleto de la ruta en estudio muestra valores de 28 normal y 22 especial, mientras que en el año 2019 muestra 25 y 15 respectivamente, lo que indica un decrecimiento de 10% para boleto normal, y 31% para boleto especial		X
Económico	Número de personas que adquieren boletos (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	FEEP	En el año 2018, 8058 personas adquirieron boleto, mientras que en el año 2019 fueron 6913 personas obteniendo una diferencia de 1145 personas		X
Económico	Número de pasajeros transportados (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	FEEP	En el año 2018 se movilizaron 7550, mientras que en el año 2019 fueron 6665 obteniendo una diferencia de 885 personas		X
Económico	Número de productos incrementados al año FEEP Filial sur	FEEP	En el año 2016, año de rehabilitación total en filial sur, los productos (rutas turísticas) promocionados por FEEP filial sur fueron 3: Riobamba – Alausí, Alausí – Sibambe, y Riobamba – Urbina – La Moya, mientras que para el año 2019 solo presentan 2: Alausí – Sibambe y Riobamba – Urbina – La Moya.		X
Económico	Productividad (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	FEEP	En el año 2019 el índice de productividad (ingreso corriente/ gasto corriente) es de 0,61		X
Económico	Porcentaje de servicios mejorados incluidos en la carta de servicio (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	FEEP	En el año 2016, año de la rehabilitación de la ruta se presentan 10 servicios, mientras que en el año 2019 se presentan 9 servicios,		X

			resultando en reducción de 10% e inexistente inversión en los servicios.		
Económico	Porcentaje de incremento de ingresos de autogestión Institucional FEEP Filial sur	FEEP	Desde el año 2017 hasta el 2019 se incrementa en 10% en relación a la suma de los ingresos totales de los tres años de la filial, que corresponden a alquiler de espacios e infraestructura en estaciones	X	
Económico	Porcentaje de incremento mensual en venta de boleto (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	FEEP	El porcentaje del año 2019, en relación al año 2018, se muestra de la siguiente manera. Incremento: 8% en enero, 20% en marzo, 10% en mayo, 24% en agosto. Y un decrecimiento: 43% en febrero, 23% en abril, 22% en junio, 22% en julio, 14% en septiembre, 95% en octubre, 17% en noviembre, 40% en diciembre.		X
Económico	Número de suspensiones anuales por avería mecánica en Filial Sur (aspecto comparativo Nariz del Diablo vs Tren del Hielo I)	FEEP	En el año 2018 se muestran 4 suspensiones de operación por averías mecánicas, y tan solo 1 en la ruta Tren del Hielo I mientras que en el 2019 se presenta 2, y ninguna en tren del Hielo I.	X	
Económico	Números de personas que adquieren boleto filial sur (aspecto comparativo Nariz del Diablo vs Tren del Hielo I)	FEEP	En el año 2018 en la ruta Nariz del diablo adquirieron 60064 usuarios, mientras que en la ruta Tren del Hielo I 8058 usuarios En el año 2019 en la ruta Nariz del Diablo 57010, mientras que en Tren del hielo I 6913 Obteniendo en el 2018 el 87% del 100% a Nariz Del Diablo, y en el 2019 el 88% del 100% Nariz del Diablo.		X
Económico	Porcentaje de Salidas comerciales cumplidas filial sur (aspecto comparativo Nariz del Diablo vs Tren del Hielo I)	FEEP	En el año 2019 se muestra 88,39% salidas cumplidas en Tren del Hielo I, mientras que en Nariz del Diablo se muestra 94,07%.		X
Económico	Número de pasajeros transportados en Filial Sur (aspecto comparativo Nariz del Diablo vs Tren del Hielo I)	FEEP	En el año 2018 se muestran 7550 usuarios para Tren del Hielo I y 58037 usuarios a Nariz del Diablo En el 2019 se muestran 6665 usuarios para Tren del hielo I y 55532 usuarios para Nariz del Diablo		X

Económico	Número de usuarios que adquieren un producto comercializado por los emprendimientos (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).	Usuarios ruta Riobamba - Urbina - La Moya	En el año 2019 33 usuarios si adquirieron representado por el 49%, mientras que los que no adquirieron son 34 representado por el 51%.		X
Social	Proyectos de inversión en riesgo (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).	FEEP	Si hay proyectos de inversión desarrollados por AECID, GADS y prefectura, encaminados en coordinación con FEEP Filial sur	X	
Social	Incremento del número de proveedores locales (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya)	FEEP	En el año 2016, año de la rehabilitación integra un total de 13 emprendedores y 152 empleos generados, mientras que para el año 2019 integra 13 emprendedores y 67 empleos generados lo que representa un 56% de disminución de empleos.		X
Social	Mejora en el nivel de vida de emprendedores (referente a la ruta Riobamba – Urbina – La Moya).	Habitantes ruta Riobamba - Urbina – La Moya	Para el año 2019 el 91% respondió que no les ha generado empleo, mientras que el 94% afirman que se ha modificado su estilo de vida dejando de lado actividades laborales propias.		X
Social	Proyectos de inversión privada ejecutados, que beneficien de manera directa a las comunidades de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya.	FEEP	No hay apoyo de parte de las instituciones financieras, así como la entidad encargada de la economía popular y solidaria no se ha planteado desarrollar apoyos económicos en las comunidades de la ruta.		X
Social	Mejoras de la infraestructura vial y civil desde la rehabilitación de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya	Habitantes ruta Riobamba - Urbina - La Moya	Para el año 2019 el 54% del total de la población encuestada cree que no se mejorado la infraestructura civil y vial en las comunidades.		X
Social	Porcentaje de habitantes dedicados a los emprendimientos de la estación Urbina, y parada La Moya.	Habitantes ruta Riobamba - Urbina - La Moya	En el año 2019, de las personas encuestas apenas el 5% (14 personas) resolvieron que si prestan servicios en coordinación con FEEP filial sur, mientras que el 95% respondió no.		X

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

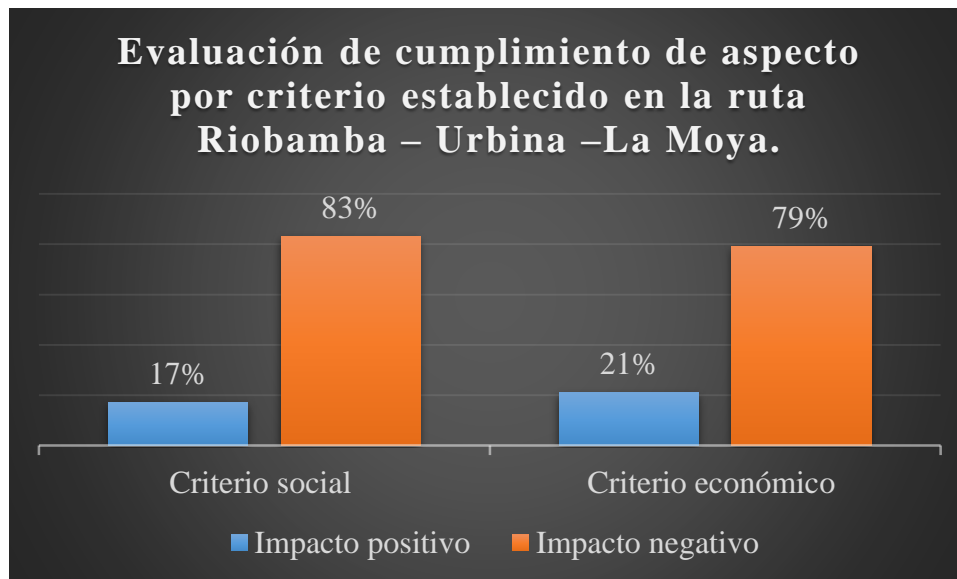


Gráfico 26-3: Matriz de cumplimiento de aspecto por criterio establecido.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El gráfico planteado muestra de manera general los aspectos evaluados, reflejado en los criterios tanto económico como social, así el funcionamiento de la ruta se encuentra en pésimo estado en relación al impacto social y económico producido, por lo que se establece una ruta que no aporta al desarrollo socioeconómico de los negocios y emprendimientos de las comunidades, de igual manera por la razón previamente enunciada se establece que el crecimiento económico de la empresa operadora del sistema de transporte se encuentra a medias e incluso menor de lo proyectado, lo que se cree que es por la falta de prioridad de gestión publicitaria y de planificación con instituciones turísticas y de producción.

3.4 Propuesta de mejora

Con la información adquirida en la presente investigación se está en capacidad de plantear mejoras a la ruta del sistema de transporte evaluado, en el cual se realizan actividades socioeconómicas, esto está directamente relacionado con las instituciones, emprendimientos y la población existente en las zonas analizadas, para lo cual se ha tomado en cuenta criterios expresados por el modelo “CANVAS” anexado en la revista IEBS en el año 2010 del libro Generación de modelos de negocios por Alex Osterwalder e Yves Pigneur, del cual se puede obtener un análisis, para la propuesta mejora en áreas como clientes, oferta y viabilidad económica.

Relacionándolo a la ruta del sistema de transporte en estudio se ha sugerido proponer acciones mediante cambios en los cuales intervengan las partes previamente analizadas, las mismas que se detallan en la propuesta (More, 2010).

3.4.1 Tema: Propuesta de mejora del sistema de transporte ferroviario, ruta Riobamba – Urbina – La Moya.

3.4.2 Antecedentes

Dentro de la investigación se ha podido identificar que la población involucrada en la ruta Riobamba – Urbina – La Moya no ha recibido la socialización oportuna de planes estratégicos por parte de las instituciones involucradas en el desarrollo socioeconómico de la misma, por lo que se propone realizar un plan de mejoras de manera general, tomando como base lo planteado en la revista de marketing CEPYMEnews en el año 2020, en la cual se explica “La estrategia del enfoque” citada en el libro: Las estrategias competitivas genéricas, de Michael Porter, ya que se presentan características objetivas y semejantes al presente estudio; mediante la evaluación obtenida de la ruta del sistema de transporte ferroviario, se utilizará la información obtenida y se propondrá una estrategia integral, acompañada de sus respectivos planes de acción (CEPYMEnews, 2020).

Cabe indicar que la estrategia y las posteriores acciones se enfocan en el incremento de frecuencias de la ruta, así como el aumento de usuarios involucrados en el sistema de transporte, y la relación directa con las poblaciones de la estación y parada de la ruta, por cuanto la investigación realizada reveló que la población de las comunidades de Urbina y La Moya no se encuentran totalmente involucradas en el desarrollo de negocios locales y emprendimientos en el sistema de transporte.

3.4.3 Justificación y objetivo de la propuesta

La siguiente propuesta se basa en el análisis obtenido en la investigación, en el que se pudo comprobar que la empresa FFEP Filial Sur presenta algunas deficiencias, por lo que la propuesta tiene como finalidad integrar acciones de tal manera que contemple aspectos relacionados con la atracción de usuarios, las salidas del transporte, los emprendimientos o negocios locales, la utilización de variados medios de publicidad, entre otros; que faciliten la resolución de problemas de número de usuarios y frecuencias en la ruta Riobamba – Urbina – La Moya. Al mismo tiempo dar una guía, clara, integrada y alineada para que la empresa alcance sus objetivos y metas.

3.4.4 Mercado meta

El mercado meta al que se pretende llegar es el incremento de usuarios, tomando como target óptimo a los turistas nacionales y extranjeros, sin condicionante referente a la edad ya que en la presente investigación se pudo identificar que los usuarios van acompañados por familiares y amigos, así también apuntalar a personas con ingresos medios y altos ya que son los que tienen estipulado un presupuesto para paseos.

De igual manera y referente al número de usuarios es importante mencionar que los costos operacionales del tren en estos tramos depende de los viajes realizados y por consiguiente al aumento de negocios locales, pues gracias a esta investigación se identificó que las metas propuestas por FFEP no se han cumplido en su mayoría, lo que sugiere utilizar de manera eficiente la publicidad, paquetes promocionales, en los que se vean reflejados emprendimientos y negocios locales tales como venta de ropa artesanal, alimentos típicos de la zona, y manualidades, estas

actividades ayudarán al mejoramiento del estilo de vida de los habitantes del sector de las comunidades de Urbina y La Moya cuya edad económicamente activa oscila entre las edades de 15 a 65 años.

3.5 Planificación de la propuesta

3.5.1 *Producto*

La investigación arrojó datos muy interesantes por parte de los usuarios del sistema de transporte, los cuales coinciden en su mayoría en que les gustaría una mayor variedad de productos típicos de la zona como son sacos de lana, productos agrícolas y ganaderos, artesanías propias de la zona, entre otros; por lo tanto, se debe aprovechar el análisis propuesto, de tal manera que exista satisfacción entre las dos partes tanto de usuarios como de los emprendedores locales.

3.5.2 *Estrategia*

Es necesario y urgente la revisión de las partidas presupuestarias designadas al marketing y publicidad del tren. Se necesita hacer una planificación donde se tomen decisiones sobre las acciones y recursos que ayuden a alcanzar los objetivos propuestos por la empresa. Una vez alcanzado el posicionamiento, el incremento de usuarios vendrá por añadidura, en este campo el marketing digital juega un importante papel.

Así mismo, es necesario involucrar a diferentes entidades públicas, privadas y la población en general, para poder atraer usuarios al sistema de transporte ferroviario, mediante una estrategia de enfoque, mediante planificación de publicidad a nivel nacional e internacional que dé como resultado el aumento de frecuencias. Al mismo tiempo hay que trabajar con los coordinadores de las comunidades de Urbina y La Moya, para mejorar e incrementar negocios de carácter emprendedor en la población e incorporar elementos que les permitan tener espacios atractivos a los usuarios - turistas.

3.5.3 *Tácticas y planes de acción*

3.5.3.1 *Gestión publicitaria de acercamiento e incremento de usuarios de la ruta Riobamba Urbina La Moya(GADS)*

Planificar una reunión entre los funcionarios de FEED Filial sur y los departamentos dedicados al turismo en los GADS de Riobamba y Guano. Se sugiere realizar una mesa técnica en la cual se tomarán decisiones de inversión a favor del uso del sistema de transporte ferroviario, con el objeto de firmar convenios de cooperación, de inversión publicitaria sugiriendo las redes sociales, así como en diferentes embajadas del país para llegar a los turistas que buscan nuevas experiencias y aventuras.

3.5.3.2 *Incremento de frecuencias para la ruta Riobamba- Urbina- La Moya*

Se propone plantear un objetivo dentro de la planificación estratégica de la empresa responsable de la operatividad de la ruta, respaldándose dentro de lo que plantea la misma en el objetivo estratégico II, que enuncia: “Incrementar el resultado operacional con productos más rentables y

que fortalezcan las economías locales”; y en el objetivo específico de Coordinación filiales, el cual detalla: “Incrementar la eficiencia en la gestión de las Filiales”; es así como se sugiere insertar en los objetivos específicos de la empresa FEEP, en Coordinación de Filiales, “Incrementar un 15% las ventas en el año 2020 en la ruta Tren Del Hielo I (Riobamba – Urbina –La Moya)”, dato que se ha propuesto mediante el análisis respecto a la ampliación necesaria de las frecuencias anuales, es decir de 99 salidas a 114 salidas, lo que supone un acrecentamiento de pasajeros transportados, detallado a continuación:

Tabla 36-3: Incremento de 15% anual en venta en la ruta Tren del hielo I

Estrategia	Indicador	Año base (2019)	Meta 2020
a) Incremento de 15% anual en venta en la Ruta Tren del Hielo I.	Porcentaje de incremento anual en ventas	6913 ventas de boletos	7950 ventas de boletos

Fuente: Trabajo de Investigación, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

3.5.3.3 Inversión y planificación de emprendimientos mediante indicador de relación C/B (Habitantes de las comunidades de Urbina y la Moya).

Mediante la evaluación previamente realizada se pudo comprobar que el primer y segundo rango de edades en las comunidades es de 15 a 25 y de 26 a 35 años, respectivamente; y de igual manera se pudo identificar que desde la finalización de la secundaria se dedican a trabajos agrícolas y ganaderos que son actividades heredadas, por lo que se sugiere aprovechar las edades económicamente activas para la implementación de un modelo de emprendimiento (Anexos) tanto en la comunidad de Urbina como en la de La Moya, es decir de venta de:

- Sacos de lana, bufandas, guantes, gorros,
- Helado, queso, yogurt,
- Venta de hierbas como el té de canela, horchata, manzanilla,
- Venta de recuerdos hechos en madera, piedra, etc.

Todos estos emprendimientos deben ser administrados por habitantes de las comunidades de Urbina y La Moya, y aprovechar los créditos ofrecidos por entidades financieras como BanEcuador BP y su programa de microcréditos de emprendedores, donde se pueden solicitar créditos de manera rápida y sencilla, cuyo monto es de 5000 dólares, con una tasa de 11% y a 36 meses, inversión que será destinada a la compra de materia prima y reducción de gastos varios que se puedan presentar en el futuro.

Análisis relación Costo/Beneficio

Tabla 37-3: Datos establecidos para el análisis relación C/B.

Ruta Tren del hielo I	Número anual de usuarios transportados	Promedio anual de usuarios que adquieren producto en el sistema de transporte (49% Usuarios adquieren producto)	Promedio de usuarios transportados por viaje	Frecuencias operadas
Datos 2019: 6913 Usuarios adquieren boleto	6633	3250		99 Salidas
Datos 2020 incremento 15%: 7950 Usuarios adquieren boleto	7628	3738	67	114 Salidas

Fuente: FEEP Filial Sur, 2019

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

Según la evaluación realizada a los usuarios el 49% de los que viajan adquieren producto, por lo que se ha considerado utilizar este porcentaje para indicar y proyectar las ventas, obteniendo 33 usuarios que adquieren un producto en la ruta establecida, de igual manera se ha tomado el número de usuarios que son transportados en el año 2019 (6633) y el número de viajes realizados (99) con el fin de saber el promedio de usuarios por viaje, siendo el promedio de 67 usuarios, que de igual manera serán proyectados en 15% más para el año 2020 resultando en 7628 usuarios que serán transportados y a que a su vez los que adquirirán productos serán 3738 usuarios estos distribuidos en 114 salidas que es la proyección para el año 2020.

Tabla 38-3: Matriz relación C/B Año 2019.

Producto	Precio unitario	Unidades vendidas	Costos totales	Ingresos	Ganancia	Relación C/B
Bufandas, gorros, sacos de lana	4	1083	3249	4332	1083	
Yogurt, queso, helados de leche	3	1083	2166	3249	1083	
Venta de cajas de te(canela, manzanilla, horchata), recuerdos del lugar hechos con madera	3	1084	2168	3252	1084	0,6999907
Total	10	3250	7583	10833	3250	7

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

La relación costo/ beneficio viene dado por la relación entre los costos totales que incurre el emprendimiento sobre los ingresos totales que se ha generado en un periodo determinado. De lo cual tenemos:

$C/B = \text{Costos Totales} / \text{Ingresos totales}$

$C/B = 7583 / 10833$

$C/B = 0,69$

En base esta relación podemos interpretar que el emprendimiento por cada dólar de beneficio ha incurrido en 0,69 centavos de costo, es decir existe una utilidad neta de 31 centavos por dólar invertido.

La tabla presenta datos cuyo fin es determinar el indicador económico C/B del año 2019, indicando el precio unitario promedio que multiplicado por las unidades vendidas da resultado los ingresos que son 10833 dólares, así mismo los costos totales resultan del costo promedio de producción de los productos planteados, no se presenta afiliación al seguro ya que no son negocios formalizados, ni costo financiero ya que los habitantes de las comunidades no cuentan con un monto de inversión en sus negocios.

Tabla 39-3: Matriz relación C/B Año 2020.

Producto	Precio unitario	Unidades vendidas	Costos totales	Ingresos	Ganancia	Relación C/B
Bufandas, gorros, sacos de lana	5	1246	4003,47	6230	2226,53	
Yogurt, queso, helados de leche	4	1246	2757,47	4984	2226,53	
Venta de cajas de te(canela, manzanilla, horchata), recuerdos del lugar hechos con madera	4	1246	2757,47	4984	2226,53	0,587628
Total	13	3738	9518,41	16198	6679,59	7

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

De acuerdo al criterio de relación C/B citado anteriormente para el año 2020, con los cambios propuestos tenemos:

$C/B = 6679,59 / 16198$

$C/B = 0,58$

Es decir que el emprendimiento con los cambios propuestos en el presente trabajo investigativo por cada dólar de beneficio que obtiene incurre en 0,58 centavos de dólar de costos por lo cual se obtiene una ganancia neta de 42 centavos.

La tabla presenta datos cuyo fin es determinar el indicador económico C/B del año 2020 en el cual los ingresos son resultado de la multiplicación del número de ventas por unidad, 3738 esto

resultante del incremento de 15% establecido en usuarios, y el precio incrementado por unidad ya que al invertir en materia prima resulta un mejor producto, de igual manera los costos totales se presentan incrementados ya que se suman los costos financieros adquiridos por la inversión y el costo por la afiliación al seguro que es el 17,60 % del SBU (\$394,00) es decir \$ 69,34 por mes.

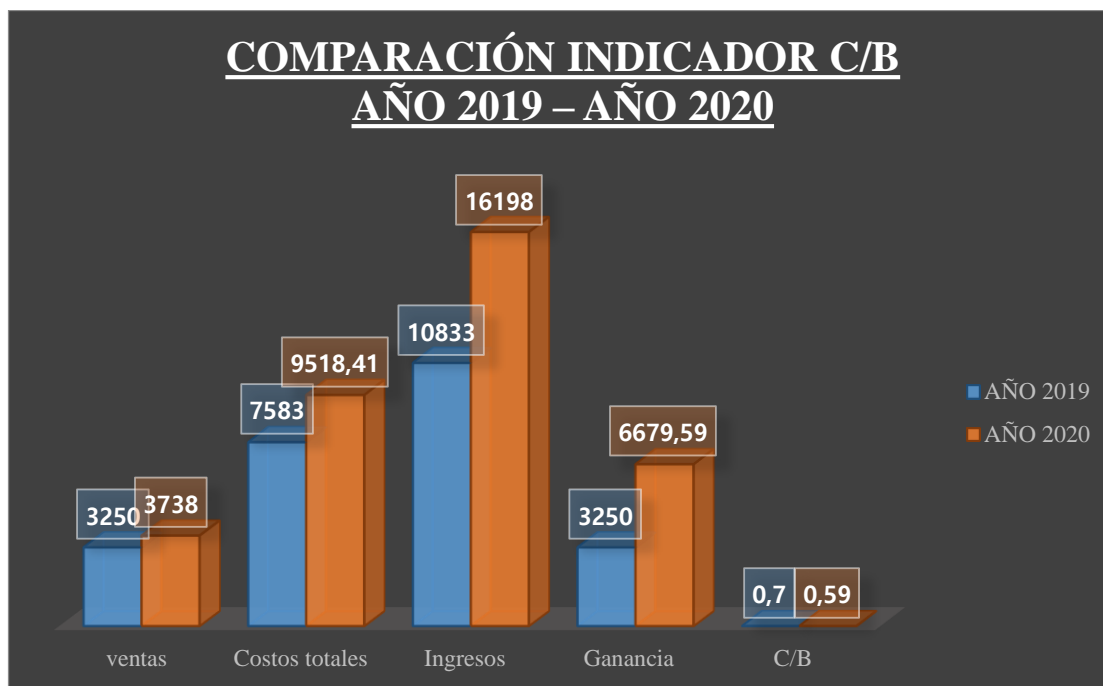


Gráfico 27-3: Comparación relación C/B año 2019 – año 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

Análisis

El gráfico comparativo presentado se basa en el año 2019 con lo evaluado en la presente investigación en el que no se presenta ningún tipo de beneficio social, ya que los pocos emprendimientos que se encuentran en la estación y parada, son realizados por cada uno de los habitantes, es decir que en muchos de los casos no se encuentran ni afiliados ni siguiendo parámetros micro empresariales, es así como el indicador de relación C/B es de 0,69 lo que resulta en ganancia de 0,31 centavos de dólar por dólar invertido.

Mientras que en el año 2020 presenta un notable crecimiento de entradas esto se debe a que mediante el incremento de usuarios proyectados el flujo de efectivo crece y se vuelve dinámico para soportar los costos aumentados, obteniéndose un incremento de ganancia, al igual que el beneficio social que si se presenta en el año 2020, ya que van a desarrollar sus propios negocios en las comunidades, así como el aumento en su nivel de vida, obteniéndose una ganancia de 42 centavos de dólar por dólar invertido.

3.5.3.4 Presentación de negocio socioeconómico en la ruta Tren del Hielo I.

Se sugiere realizar una reunión entre los dirigentes de las comunidades de Urbina y La Moya y los coordinadores zonales del MIPRO, con el propósito de poner en marcha el proyecto

“MIPROLAB” cuyo fin es el de asesorar a los habitantes en capacitaciones y apoyo en el desarrollo de negocios locales con el objetivo de generar puestos de trabajo en la estación y paradas que realiza el tren, de igual manera el acompañamiento técnico, y todo lo concerniente a los diferentes programas de apoyo (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2020). Planificación que se muestra a continuación:

Tabla 40-3: Planificación de capacitación de negocio/emprendimiento.

Etapa	Fecha	Observaciones
Reunión de socialización	3 de junio del 2020	
Prepárate	18 de junio del 2020	Provee herramientas para un correcto desarrollo de la idea del emprendimiento. Como primera actividad del Programa, se realizarán 10 talleres de capacitación permitiendo la atención de 250 emprendedores que se encuentran en proceso de desarrollar su idea de negocio, emprendimientos que sean rentables, sostenibles y con proyección de crecimiento.
Emprende	18 de Septiembre del 2020	Trabajo con emprendedores que inician su emprendimiento o aún no han conseguido conectar con el mercado, de manera efectiva.
Aceleración comercial	18 de Marzo del 2021	Análisis de expansión y crecimiento

Fuente: Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2020.

Elaborado por: Valle Renato, 2020.

3.5.3.5 Creación de una mesa permanente que supervise la ejecución de la estrategia y sus posibles desviaciones, así como su actualización.

Se sugiere que mediante FEED Filial Sur, se realice una mesa técnica en la cual se encuentren presentes directivos de FEED Filial sur, dirigentes de las comunidades de Urbina y La Moya, coordinadores zonales de MIPRO, coordinadores zonales Ministerio de Turismo, representante coordinador GAD Riobamba, y representante coordinador GAD Guano con el propósito de definir una planificación de frecuencias del tren en la ruta Tren del Hielo I, emprendimientos y negocios locales de habitantes de Urbina y La Moya, y plan de atracción de usuarios a la ruta establecida.

CONCLUSIONES

- En la investigación propuesta se realizó una evaluación de acuerdo a la información obtenida de la empresa FEED Filial Sur, en la que habitantes de las comunidades y usuarios fueron los principales actores de comprobación respecto del impacto socioeconómico presentado en la ruta Riobamba – Urbina – La Moya, resultando en índices no favorables para el desarrollo socioeconómico de la misma.
- La investigación realizada recopiló información integral que fue obtenida de los involucrados en la ruta, la cual fue analizada en relación a los conocimientos adquiridos en la academia, y se pudo identificar procesos de gestión individualizados para la ruta, así como opiniones referentes al desarrollo de la operación y sistematización de la ruta de estudio.
- En la investigación realizada se recopiló información de FEED filial sur, habitantes y usuarios de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya, en la que se pudo identificar que el 91% de personas de las comunidades no realizan actividades económicas en la ruta, de igual manera se comprobó que el 39% de usuarios calificaron de muy bueno al servicio impartido por la empresa encargada de realizar la operación, así también se conoció que pese a tener como objetivo empresarial incrementar en un 5% anualmente los usuarios, el número de usuarios transportados ha ido decreciendo hasta en un 6% en el último año.
- Mediante la investigación se comprobó que la falta de organización y planificación entre las comunidades, los GADS, instituciones privadas, y FEED Filial Sur, deterioran la promoción y engrandecimiento de la ruta, por lo que se propuso acciones para incentivar e incorporar negocios locales, así como incrementar frecuencias, con el propósito de obtener un impacto socioeconómico positivo enfocado al desarrollo de las zonas de influencia.

RECOMENDACIONES

- A las instituciones relacionadas con la promoción y desarrollo del turismo en nuestro país, deberían planificar reuniones con los habitantes de los lugares en donde realiza paradas el tren, con el propósito de generar un modelo de gestión con el fin de incentivar la producción de negocios y emprendimientos sostenibles en el sistema de transporte.
- Realizar un estudio técnico del sistema de transporte ferroviario en nuestro país, con el propósito de determinar si es factible realizar viajes de carga, ya que en la mayoría de paradas del tren se realizan actividades agrícolas y ganaderas.
- Crear una alianza público privada respecto del sistema de transporte ferroviario en nuestro país con el fin de invertir en infraestructura de tipo hospedaje y recreativo que incrementen la atracción de usuarios, así como el posicionamiento del tren como un modelo incluyente en la región.

BIBLIOGRAFÍA

- Abreu, J. L. (2014). *El Método de la Investigación*. Recuperado de [http://www.spentamexico.org/v9-n3/A17.9\(3\)195-204.pdf](http://www.spentamexico.org/v9-n3/A17.9(3)195-204.pdf)
- Aviles, E. (2000). *Ferrocarril Ecuador*. Recuperado de <http://www.encyclopediadelecuador.com/historia-del-ecuador/ferrocarril-ecuador/>
- Blue Ridge Scenic Railway. (2019). *Blue ridge scenic railway, built on memories*. Recuperado de <https://brscenic.com/>
- Boucher, F. (2019). *Dinamización económica*. UNAM, 10 - 40. Obtenido de [revistas.unam.mx › index.php › rel › article › download](http://revistas.unam.mx/index.php/rel/article/download)
- Canter, L. (1998). *Manual de evaluación de impacto ambiental*. Madrid: S.A. MCGRAW-HILL / Interamericana de España.
- Carrasco, G. (2011). *Investigación pedia HR*. Recuperado de <https://investigacionpediahr.files.wordpress.com/2011/01/formula-para-cc3a1lculo-de-la-muestra-poblaciones-finitas-var-categorica.pdf>
- CEPAL. (2009). *Guía de herramientas municipales para la promoción del desarrollo económico local* (págs. 20-21). San Jose: DEMUCA.
- CEPAL. (2012). *El impacto económico de las políticas sociales*. Madrid: Naciones Unidas Chile.
- CEPYMEnews. (2020). *Las 3 estrategias competitivas genéricas de Michael Porter*. Recuperado de <https://cepymenews.es/las-3-estrategias-competitivas-genericas-de-michael-porter/>
- Chan, N. (2005). *Circuitos turísticos programación y cotización*. Buenos Aires: Ediciones Turísticas Copyright.
- Cohen, E. & Franco, R. (1992). *Evaluación de proyectos*. Mexico: siglo XXI editores, s.a. de c.v.
- El diario de turismo. (9 de Enero de 2019). *2019 será un gran año para los turistas*. Recuperado de <http://www.eldiariodeturismo.com.ar/2019/01/09/2019-sera-gran-ano-para-los-viajeros-adoran-recorrer-europa-por-tren/>
- Empresa de los Ferrocarriles del Estado. (2019). *Corporativo*. Recuperado de <http://www.efe.cl/empresa/introduccion.html>
- Eurail. (10 de Noviembre de 2019). *Mapa ferroviario de Europa*. Recuperado de <https://www.eurail.com/es/plan-your-trip/railway-map>
- Evaluación social de proyectos. (s.f.). *Evaluación social de proyectos*. Recuperado de <https://users.dcc.uchile.cl/~anpereir/evaluacion/14EvaluacionSocialDeProyectos.pdf>
- Ferrocarriles del Ecuador EP. (2015). *Plan estratégico FEEP 2015-2017*. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Ferrocarriles del Ecuador EP, Filial Sur. (2019). *Ruta Tren del Hielo I*. Riobamba: FEEP FILIAL SUR.

- Ferrocarriles del Ecuador EP. (2017). *Informe de gestión 2017*. Recuperado de http://trenecuador.com/wp-content/uploads/gerencia-de-planificacion/RENDICION/2017/Informe_Rendicion_de%20cuentas_2017.pdf
- GAD Municipio de Riobamba. (2017). *Alcalde visitó la comunidad “JATARI CAMPESINO” de Calpi*. Recuperado de <https://www.gadmriobamba.gob.ec/index.php/noticias/boletines-de-prensa/8-boletines-de-prensa-enero-julio-2016/908-alcalde-visito-la-comunidad-jatari-campesino-de-calpi>
- GAD San Isidro de Patulú. (2019). *Plan estratégico de San Isidro de Patulú 2019 - 2023*. Recuperado de http://sanisidrodepatulu.gob.ec/images/SAN_ISIDRO_PDOT_2019-2023.pdf#%5B57%2C%7B%22name%22%3A%22XYZ%22%7D%2C82%2C430%2C0%5D
- Harer, G. & Eibensteiner, W. (2017). *Mejora de los sistemas ferroviarios -experiencias recientes en Austria*, 1(8), 6-22. Recuperado de http://www.cosiplan.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Anexo8_MejoraSistemasFerroviarios_ExperienciasEnAustria.pdf
- INEC. (2010). *Censo de población y vivienda area rural Chimborazo*. Recuperado de <http://redatam.inec.gob.ec/cgibin/RpWebEngine.exe/PortalAction?&MODE=MAIN&BASE=CPV2010&MAIN=WebServerMain.inl>
- INEC. (2011). *Censo de población y vivienda año 2010*. Recuperado de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/base-de-datos-censo-de-poblacion-y-vivienda-2010-a-nivel-de-manzana/>
- Linea Verde Municipal. (2010). *Modulo IX: Transporte sostenible*. Recuperado de <http://www.lineaverdemunicipal.com/Guias-buenas-practicas-ambientales/es/c-transporte-sostenible-movilidad-ahorro.pdf>
- Midgley, J. (1995). *Social Development: The Developmental Perspective in Social Welfare*. Londres: SAGE.
- Ministerio del trabajo. (2019). *Acuerdo ministerial Nro MDT-2019-008-A-1* . Recuperado de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/2019/02/ACUERDO-MINISTERIAL-Nro.-MDT-2019-008-A-1.pdf>
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2020). *Mipro encubadoras*. Recuperado de <https://sites.google.com/view/apoyoemprendimiento/programa-de-apoyo-al-emprendedor>
- More, M. (16 de marzo de 2015). *Que es el modelo CANVAS y cómo aplicarlo a tu negocio*. IEBS. Recuperado de <https://www.iebschool.com/blog/que-es-el-modelo-canvas-y-como-aplicarlo-a-tu-negocio-agile-scrum/>
- Noboa, A. V. (2016). *Evaluación del impacto socio económico de la rehabilitación del ferrocarril en el Ecuador mediante el método de diferencias*. Guayaquil: Cuestiones Económicas

- Pallares, M. (12 de Octubre de 2017). *El ferrocarril, otra inmensa estafa del correísmo*. El enfoque 4P. Recuperado de: <https://4pelagatos.com/2017/10/12/el-ferrocarril-otra-inmensa-y-costosa-estafa-del-correismo/>
- Parera, M. (2009). *Guía práctica 6: Evaluación económica*. Recuperado de https://www.dgfc.sepg.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcp1420/e/Documents/Guia6_Evaluacion_economica_ivalua.pdf
- Rauski, M. (2016). Memoria Académica. *Claves para pensar en la construcción de un objeto de investigación complejo*, 1(34), 15-38. Recuperado de: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.7606/pr.7606.pdf
- Rodríguez, A. (2017). Revista EAN. *Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento*. 8-12. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/206/20652069006.pdf>
- Sabalza, M. (2006). *Iniciativas económicas para el desarrollo local: Viabilidad y Planificación*. Desarrollo económico local. Recuperado de <https://www.coursehero.com/file/39712265/19-Evaluacion-economicapdf/>
- Salgado, L. (2012). SENA. *Elementos claves en la gestión del turismo*. Recuperado de https://www.academia.edu/24294530/Semana_uno_sena
- Sastre, J. (11 de Septiembre de 2019). *¿Que es un ferrocarril? Conceptos básicos de tecnología ferroviaria*. [Entrada de blog] Recuperado de Consultoría Internacional de Transporte, Noticias, PPPs y Economía del Transporte, Transporte y logística: <https://juliansastre.com/que-es-un-tren-conceptos-basicos-de-tecnologia-ferroviaria/>
- Siegel, F. (1994). *Urban Society*. (4ta Ed.). Ciudad de Mexico: Brown & Benchmark Pub.
- Tamayo, M. (1998). *Proceso de Investigación Científica*. Quito: Mario Tamayo edición.
- Torres, G. (11 de Noviembre de 2019). *Lineamientos estratégicos*. [Entrada de blog]. Recuperado de <https://bsc-global.org/como-desarrollar-lineamientos-estrategicos-inspiradores/>
- TrenEcuador. (2013). *El tren de las oportunidades*. Recuperado de <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/wp-content/uploads/pdf/El-Tren-de-las-Oportunidades-I.pdf>
- TrenEcuador. (2017). *Informe de gestión 2017*. Recuperado de http://trenecuador.com/wp-content/uploads/gerencia-de-planificacion/RENDICION/2017/Informe_Rendicion_de%20cuentas_2017.pdf
- Vega, R. (2013). Contribuciones a las ciencias sociales. *Revisión documental acerca de la investigación evaluativa*. Recuperado de <https://www.eumed.net/rev/cccss/23/investigacion-evaluativa-politicas-publicas-mexico.html>
- Villegas, S. (2019). *Metodología para determinar las tarifas del sistema de transporte ferroviario de la filial sur ferrocarriles del Ecuador*. (Tesis de pregrado, Escuela Superior Politécnica

de Chimborazo). Recuperado de
<http://dspace.esoch.edu.ec/bitstream/123456789/14049/1/112T0150.pdf>
Wikiculturalia. (04 de Enero de 2013). *Compendio de definiciones, conceptos y significados de ruta*. [Entrada de blog]. Recuperado de
<https://educavital.blogspot.com/2013/01/definicion-de-ruta-compendio-de.html>

ANEXOS

Anexos A: Modelo de encuesta habitantes de comunidades Urbina y La Moya.

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

Objetivo: “Recopilar información de la situación actual de los habitantes que se encuentran relacionados al sistema de transporte ferroviario, con el fin de evaluar la situación socio económica en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya”.

Dirigido a: Habitantes de las comunidades de Urbina, y La Moya.

Instrucciones: En las preguntas propuestas a continuación, responder con una X en el cuadrado, y si no se presenta la opción, responder en las líneas entrecortadas.

I. Información General

1.Fecha: / / .

2.Sexo: M F

3.Edad: 15 – 25 26-35 36-45 46-55 56-65 +65

4.Estado civil: Soltero Casado Divorciado Viudo UnionL.

II. Información Socioeconómica

1. Profesión u ocupación

Estudiante	<input type="checkbox"/>	Independiente	<input type="checkbox"/>
Ama de casa	<input type="checkbox"/>	Empleado privado	<input type="checkbox"/>
Empleado público	<input type="checkbox"/>	Desempleado	<input type="checkbox"/>
		Otro.....	

2. Cuál es su nivel de estudio terminado

Primaria
Secundaria
Superior
Posgrado

3. ¿El sistema de transporte ferroviario le genero fuentes de empleo? Si la respuesta es no pase a la pregunta 11.

SI NO Por Que.....

4. ¿El transporte ferroviario en que actividad económica le genero empleo?

Artesanías Alimentación Expositor turístico Otros.....

5. El sistema de transporte ferroviario le permitió aumentar su nivel de ventas o volumen de trabajo si su respuesta es no pase a la pregunta 10

SI NO

6. ¿En qué porcentaje se incrementó sus ingresos económicos desde la reactivación del tren?

0-10% 11-20% 21-30% 31-40% 41-50% >50%

7. Actualmente presta servicios en coordinación con Ferrocarriles del Ecuador EP

Si NO Por Que.....

8. ¿Cómo se encuentra percibida por usted las oportunidades de trabajo generadas por la ruta del tren?

Muy satisfecho Bien satisfecho Satisfecho

Poco satisfecho Nada satisfecho

9. Con la presencia de recorridos de tren se ha modificado su estilo de vida si su respuesta es no pase a la pregunta 11

SI NO

10. Indique cuales de los siguientes servicios básicos fueron mejorados después de la rehabilitación de la ruta del tren

Energía eléctrica Agua potable Recolección de basura Teléfono

Internet Telefonía móvil

11. Con la presencia del sistema de transporte ferroviario ha mejorado las infraestructuras de la comunidad

SI NO

Gracias por su tiempo.

Anexos B: Modelo de encuesta Usuarios ruta Riobamba - Urbina - La Moya.

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

Objetivo: “Compilar información acerca de la situación actual del servicio del sistema de transporte ferroviario respecto del servicio de transporte, con el fin de evaluar la percepción de parte del usuario en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya”.

Dirigido a: Usuarios de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya (Tren del Hielo I).

Instrucciones: En las preguntas propuestas a continuación, responder con una X en el cuadrado correspondiente.

1. ¿Usted ha adquirido algún producto comercializado por emprendedores de las estaciones del tren o Ferrocarriles del Ecuador EP?

SI NO

2. Califique la calidad de servicio ofrecido por el tren

Excelente	<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>
Muy buena	<input type="checkbox"/>	Pobre	<input type="checkbox"/>
Buena	<input type="checkbox"/>		

3. Califique el nivel de información turística proporcionada por el tren en el recorrido

Excelente	<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>
Muy bueno	<input type="checkbox"/>	Pobre	<input type="checkbox"/>
Bueno	<input type="checkbox"/>		

4. Que tan claras fueron las comunicaciones con usted

Muy claras	<input type="checkbox"/>	Poca claridad en comunicación	<input type="checkbox"/>
Claras	<input type="checkbox"/>	No hay claridad	<input type="checkbox"/>
Ligeramente claras	<input type="checkbox"/>		

5. Califique el valor de los productos y/o servicio en comparación con el costo

Excelente	<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>
Muy bueno	<input type="checkbox"/>	Pobre	<input type="checkbox"/>
Bueno	<input type="checkbox"/>		

6. Que tan rápido se respondió a requerimientos en el viaje

De 0 a 5 min	<input type="checkbox"/>	De 16 a 20 min	<input type="checkbox"/>
De 6 a 10 min	<input type="checkbox"/>	Más de 20 min	<input type="checkbox"/>

De 11 a 15 min

7. Al realizar el proceso de adquisición de boleto para el viaje, ¿cuánto fue el tiempo que le tomo realizar el proceso de adquisición?

0 a 5 min

De 6 a 10 min

De 11 a 15 min

De 16 a 20min

mas de 20 min

8. ¿Cuáles son las probabilidades de utilizar el tren nuevamente en el futuro?

Muy probable

Poco probable

Probablemente

No probable

Ligeramente probable

9. ¿Cuáles son las probabilidades que recomiende a otras personas utilizar el tren?

Muy probable

Poco probable

Probablemente

No probable

Ligeramente probable

10. ¿Cómo se enteró de la existencia de Ferrocarriles del Ecuador y el servicio de turismo que ofrece?

Sitio Web

Noticias en los medios

Recomendación

Otro

Referencias en ferias turísticas

.....

Gracias por su tiempo.

Anexos C: Modelo de entrevista Directivo FEEP Filial Sur.

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

Objetivo: “Recopilar información acerca de la planificación económica respecto al desarrollo del sistema de transporte ferroviario, con el fin de analizar la gestión de FEEP FILIAL SUR en el tramo Riobamba – Urbina – La Moya”.

Dirigido a: Gerencia de FEEP FILIAL SUR respecto al tramo Riobamba – Urbina – La Moya.

Nombre:

N° de cédula:

Entrevista

- 1. ¿Cuál fue el porcentaje de incremento de ingresos de autogestión Institucional FEEP Filial sur (año 2018 respecto al año 2019)?**
- 2. ¿Existen programas que promuevan el desarrollo de nuevos productos del tren?**
- 3. ¿Existen programas que promuevan el desarrollo de actividades socioeconómicas en las comunidades de la ruta Riobamba - Urbina – La Moya?**
- 4. ¿Existen proyectos de inversión privada ejecutados en turismo que beneficien de manera directa a la población de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya?**

Anexos D: Entrevista empresa FEED Filial Sur

Entrevista al Dr. Christian Tamayo (Gerente FEED Filial Sur).

Dirigido a: Gerencia de FEED FILIAL SUR respecto al tramo Riobamba – Urbina – La Moya.

Nombre: Dr. Cristian Marcelo Tamayo Toapanta

1. ¿Cuál fue el porcentaje de incremento de ingresos de autogestión Institucional FEED Filial sur?

“Nosotros como empresa pública FEED siempre nos manejamos con un régimen de incremento de 5% de tema turístico cuando nosotros hablamos de afluencia de gente cuando hablamos netamente de autogestión institucional estamos hablando lo que no tiene nada que ver netamente con el negocio habitual de turismo estamos hablando de los chárter de alquiler de bienes inmuebles de FEED estamos también de la realización de eventos, en el año 2017 se realizaron varios eventos en la empresa FEED, seminarios del tren a través de charters se alquilaron también las unidades de movilización ferroviaria, también se alquilaron los espacios públicos en el año 2018 ya no hablamos únicamente y exclusivamente de que este sea nuestro único movimiento comercial sino que se ha ampliado nuestro nicho de mercado hemos alquilado las instalaciones de la empresa FEED a las personas que quieran hacer videos publicitarios sino también un tema ya que tenga que ver con series o películas, ya en el año 2019 idénticamente la empresa tuvo que realizar un tema diferenciado es decir el destino BOAS hemos realizado varios de estos destinos en la provincia de Chimborazo, guayas y pichincha esto lo hemos logrado y a permitido que ingresos de autogestión para la empresa FEED se incremente año tras año nosotros no hacemos una medición de uno o dos años a la vez sino hacemos tres años de acción, 2017, 18, 19 para nosotros ha sido años de incremento cada uno de los años tiene un componente único que nos permite a nosotros como empresa pública ir teniendo un incremento diferencial si en el sector turístico hablamos de un incremento anual del 5% nosotros en el sector de autogestión estamos directamente enfocados en tener incrementos económicos sobre la base del 10% teniendo en cuenta lo siguiente de que no tenemos que tener una cartera vencida por más allá de un mes.”

2. ¿Existen programas que promuevan el desarrollo de nuevos productos del tren?

“Los programas nosotros lo tenemos enfocados de la siguiente manera primero con spots publicitarios que la misma empresa FEED los lanza los spots ya depende del sector hacia donde nosotros vamos a tener que llegar ejemplo claro tenemos spots para las escuelas, para los colegios, spots que nos vinculan al sector público y privado, para este año nosotros ya hemos suscrito varios convenios que promueven desarrollo de los productos turísticos de la empresa FEED con empresas del sector crediticio bancario y también con empresas de carácter alimenticio la empresa FEED son los que actualmente se manifiestan con los de expedición como tren de la nariz del diablo, tren del hielo I, tren crucero, tren de la dulzura, tren del hielo II, tren de los volcanes, y en el norte del país tren de la libertades todos son los productos que nosotros los tenemos que hacer suficiente

difusión a través de los canales que FEEP tiene pero también cuando hablamos de nuevos productos hablamos claramente de que tenemos que explotar cada uno de los trayectos que la empresa, de los nuevos productos hablamos del destino bodas, nuevos productos también podemos hablar directamente del chárter de las unidades de movilización ferroviaria, cuando hablamos de guianza y hospedaje esto tiene que ver con un conjunto diferente, la empresa da el servicio de transporte ferroviario turístico y en cada una de las estaciones se va activando los lunch o los hospedajes aparte de eso los restaurantes y aparte de eso la guianza nosotros en cada uno de las estaciones que tenemos aquí en la provincia tenemos determinadas actividades ya a realizarse o sea eso son distintos a nuestro target de negocio por ejemplo si yo digo si vamos a tener otro tipo de guianza pero tiene que estar encaminada con el sector, la localidad y eso lo vamos desarrollando con las comunidades, los programas son exactamente los que nos permiten desarrollarlos con las comunidades, y nosotros no podemos hacerlos solos sino tenemos algo con la comunidad directamente tenemos que ir a hacer una revisión de las comunidades saber que producto podemos sacarlo y emplearlo directamente, como en la comunidad de jatari campesino, la moya, tolte, nizac, tenemos la población de sibambe, alausi, guamote, de colta trabajando con nosotros.”

3. ¿Existen programas que promuevan el desarrollo de actividades socioeconómicas en las comunidades de la ruta Riobamba - Urbina – La Moya?

“Las unidades de economía popular y solidaria y las unidades comerciales pequeñas y grandes están trabajando directamente con nosotros dentro de la ruta ferroviaria tren del hielo I que sale desde Riobamba hacia Urbina los fines de semana y los feriados, varias son las empresas que trabajan con nosotros directamente e indirectamente, estamos hablando que el comercio aquí se moviliza inmediatamente cuando se enciende la locomotora y a veces cuando tampoco está encendida la locomotora los espacios que ocupan aquí las personas sirve para comercializar sus productos, las actividades socioeconómicas tiene que ver con el comercio por lo tanto si nosotros hablamos de la estación ferroviaria de FEEP no solamente se activa el comercio dentro de las instalaciones de FEEP sino también las aldeañas, el tema hotelero el tema de restaurantes, internamente tenemos cafeterías tenemos sección de chocolate, mercado artesanal, sección de bebidas ligeras, tenemos varias actividades en las diferentes estaciones, si vamos a Urbina tenemos una unidad de economía popular y solidaria que está atendiendo la cafetería que beneficia a la colectividad cercana y tenemos emprendimientos en el mercado artesanal si bajamos hacia la comunidad de jatari campesino , nosotros lo hemos visto como un potencial para el futuro y también lo estamos viendo como un potencial presente ahora tenemos emprendimientos en granjas venta de canelazo antes no lo tenían ahora con la comunidad de la moya tenemos venta de servicios alimenticios la guianza antes no lo tenían, nosotros como empresa pública siempre vamos a tener un incremento anual del 5% en el sector turístico necesitamos seguir subiendo el tema de nuestros visitantes si queremos nosotros mantenernos en el trabajo con la comunidad

nosotros también necesitamos hacer trabajo coordinado con la comunidad para que nuestros turistas se trasladen y tengan otro tipo de experiencia si bien las experiencias se están dando en este momento son de reconocimiento de los lugares por donde vamos transitando como las plantas como las montañas como el Chimborazo esas explicaciones si son buenas llenan pero necesitamos que el recurso económico ya se queden con la comunidad la población es decir se pueda vender por parte de ellos shigras, chompas, buzos, y demás ósea eso es lo que necesitamos nosotros y seguir retroalimentando.”

4. ¿Existen proyectos de inversión privada ejecutados en turismo que beneficien de manera directa a la población de la ruta Riobamba – Urbina – La Moya?

“Son varios de los emprendimientos que reciben, apoyo primero de la empresa FEEP y segundo para el desarrollo de sus localidades cada una de las localidades necesitan tener una inversión económica ahí tenemos conocimiento de que ha participado AECID en La Moya la Agencia de Cooperación y Desarrollo Español, pero también tienen el apoyo de los GADS provinciales y cantonales es decir cada una de las localidades van creciendo conforme los requerimientos que van teniendo en relación a los GADS, los proyectos de inversión privada cada uno de ellos debe ir originando parte del turismo primero la comunidad como lo ha hecho la comunidad de la moya como lo ha hecho la comunidad de jatari campesino ellos van teniendo ciertas propuestas que tienen que enviarles directamente a las agencias de cooperación internacional y son ellos quienes ven el potencial pero nosotros también participamos conjuntamente con ellos, nosotros no somos exigentes en solicitarles recursos económicos solo les decimos como deben desarrollarse en la infraestructura y que más deben desarrollar o cambiar, vamos por parte no es asesoría lo nuestro, nosotros no damos asesoría si fuéramos un ente de asesoría estaríamos hablando directamente que nos encargaríamos de levantarles los procesos, capacitaciones no, y también levantaríamos las necesidades de ellos, nosotros no hacemos eso, nosotros lo que hacemos directamente es de señalarles comunidad nosotros vamos a traer 150 personas el día sábado, que actividad ustedes van a realizar? Y si la comunidad puede o no aceptar esas 150 personas ellos tienen que mostrar un Proyecto y ese Proyecto tiene que ser revisado por nosotros y decir si nos parece muy bien y cómo van a desarrollar ese Proyecto y es ese Proyecto donde tiene que enviar a una agencia de cooperación, explicación clara si ellos tienen un potencial nosotros lo único que decimos es si tienen potencial para poder ustedes tener usuarios nuestros pero ellos tiene que buscar recursos económicos nosotros como empresa pública no podemos ser el vínculo ni el enlace nosotros solamente les decimos si tienen potencial podemos salir con ustedes adelante trabajando ellos tiene que usar los recursos económicos a través de una agencia de cooperación ahí se queda el tema, la cooperación internacional o el recurso privado va directamente a las comunidades o unidades donde interviene ferrocarriles del Ecuador? No podemos tener reuniones, nosotros vamos y les decimos si tienen potenciales entonces necesitan tener una mejor estructura pero nosotros como empresa no podemos dar esa infraestructura ellos son los que deben buscar como

lo ha hecho la comunidad e la moya la comunidad de la moya tiene ciertos ingresos económicos por parte de la empresa FEEP pero porque nosotros llevamos turistas y ellos les compran, llevamos turistas a la comunidad de jatari y ellos les compran llevamos turistas a la ciudad de cevallos de mocha y los turistas son los que encienden los lugares a guamote a colta eso se origina y se mueve solo por el comercio que dan nuestras personas en la comunidad pero si estamos hablando de que nosotros intervenimos no podemos intervenir en ingresos económicos privados es decir no puedo intervenir en tus ingresos económicos, cada uno tiene sus responsabilidades yo no puedo saber las inversiones económicas”.

Anexos E: Respaldos Fotográficos.







Anexos F: Carta de Auspicio FEEP Filial Sur.

ECUADOR EP



Oficio Nro. FEEP-GFS-2019-0191-O

Riobamba, 28 de octubre de 2019

Asunto: Respuesta Solicitud Carta de Auspicio

Magister
César Alfredo Villa Maura
Director de la Escuela de Gestión en Transporte
ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
En su Despacho

De mi consideración:

En atención al oficio Nro.1151.DIR.CGT.FADE.2019, de 03 de octubre de 2019 suscrito por su persona, en donde menciona: *"La presente tiene como finalidad solicitar a usted de la manera más comedida se facilite el ingreso al señor Edwin Renato Valle Endara, estudiante de la Carrera de Ingeniería en Gestión de Transportes, a fin de que pueda recabar la información necesaria para el desarrollo de su trabajo de titulación sobre el tema: "EVALUACIÓN SOCIO ECONÓMICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL TRAMO RIOBAMBA-ALASI"*; al respecto me permito indicar que desde el año 2016 la ruta Riobamba - Alausi no se encuentra habilitada debido inconvenientes de carácter técnico, por lo tanto considero que el trabajo de titulación debería estar enfocado a los tramos rehabilitados de nuestro sistema ferroviario dentro de la Filial Sur como lo son: el tramo Riobamba-Urbina-La Moya o Alausi Sibambe, considerando que se tomará en cuenta esta observación, se autorizará la petición y Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública - Filial Sur, brindará el apoyo necesario para la ejecución de la mencionada investigación.

Cabe indicar que la información proporcionada por FEEP para el desarrollo del presente Proyecto de Investigación será de utilización únicamente con fines académicos.

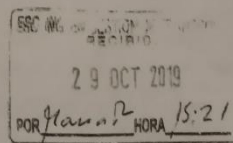
Con sentimientos de distinguida consideración

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Christian Marcelo Tamayo Toapanta
GERENTE FILIAL SUR

Copia:
Nidia Elizabeth Garces Arias
Analista de Talento Humano



Anexos G: Modelo de emprendimiento o negocio local.



Anexos H: Proyección muestra poblacional comunidades de Urbina y La Moya.

Año	Tasa de crecimiento provincia de Chimborazo	Fórmula
2014	1,04	r (índice de la tasa crecimiento poblacional) = Pf (población final)/ Po (población inicial)
2015	1,05	
2016	1,06	
2017	1,07	
2018	1,08	
total	5,3	
Promedio	1,065	

Fuente: INEC 2010

Realizado por: Renato Valle E.

Año	Calpi (Habitantes)	San Isidro (habitantes)	Calpi Edades en estudio (70,26% del total de habitantes)	San Isidro Edades en estudio (63,72% del total de habitantes)	Número de habitantes comunidad La Moya(4,83% del 100% de habitantes de la parroquia Calpi)	Número de habitantes comunidad de Urbina (41% del 100% de habitantes de la parroquia San Isidro)	TCP provincia de Chimborazo (proyección provincia de Chimborazo año 2019)	Formula de crecimiento poblacional
2010	6469	4744					1,065	$P_t = P_0 (1 + r)^t$ P_t = Población total P_0 = Población inicial r = tasa de crecimiento poblacional t = años proyectados
2011	6537,5714	4794,2864						
2012	6606,869657	4845,105836						
2013	6676,902475	4896,463958						
2014	6747,677641	4948,366476						
2015	6819,203024	5000,81916						
2016	6891,486576	5053,827843						
2017	6964,536334	5107,398419						
2018	7038,360419	5161,536842						
2019	7112,96704	5216,249132	4997,570642	3323,79395	241 habitantes	1363 habitantes		

Fuente: INEC 2010

Realizado por: Renato Valle E.