



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

**“ESTUDIO DE PRE-FACTIBILIDAD PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL INTERCANTONAL DE
PASAJEROS EN EL CANTÓN RUMIÑAHUI, PROVINCIA DE
PICHINCHA”**

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

INGENIERO EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

AUTOR: CARLOS WILFRIDO CHINGO AIMACAÑA

DIRECTOR: ING.JORGE ERNESTO HUILCA PALACIOS

Riobamba - Ecuador

2020

© 2020, Carlos Wilfrido Chingo Aimacaña

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

Yo, Carlos Wilfrido Chingo Aimacaña, declaramos que el presente trabajo de titulación de nuestra autoría y que 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, 25 de septiembre del 2020.

Carlos Wilfrido Chingo Aimacaña

172361217-0

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

El tribunal de trabajo de titulación certifica que: El trabajo de titulación Tipo: Proyecto de Investigación: **ESTUDIO DE PRE-FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL INTERCANTONAL DE PASAJEROS EN EL CANTÓN RUMIÑAHUI, PROVINCIA DE PICHINCHA**, realizado por el señor: **CARLOS WILFRIDO CHINGO AIMACAÑA**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del trabajo de titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicas legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	FIRMA	FECHA
Lcda. María Fernanda Herrera PRESIDENTE DEL TRIBUNAL	_____	<u>2020-09-25</u>
Ing. Jorge Ernesto Huilca Palacios DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	_____	<u>2020-09-25</u>
Ing. Jessica Fernanda Moreno Ayala MIEMBRO DEL TRIBUNAL	_____	<u>2020-09-25</u>

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico a Dios por no dejarme decaer y darme las fuerzas para luchar y seguir en el camino para lograr esta meta, a los mejores mentores que me ha puesto Dios que han sido las personas fundamentales para que sea posible llegar a esta meta, con su apoyo incondicional en la alegría y tristeza mi padre Jorge y Margarita por ser las personas que siempre me apoyan y mis hermanos, a la persona que me supo guiar mientras pudo hacerlo, a mis amigos y amistades.

Carlos Wilfrido Chingo Aimacaña

AGRADECIMIENTO

El presente trabajo fue realizado gracias a Dios por darme la perseverancia y la sabiduría para llegar hasta esta anhelada meta, a la persona que me supo poner en este camino, a mi padre Jorge Chingo y sobre todo a mi madre Margarita Aimacaña por brindarme toda su confianza en los malos y los buenos momentos, así como mis hermanos Mónica y Cristhian.

A la ESPOCH por acogerme en la Escuela de Ingeniería de Gestión de Transporte pilar fundamental para adquirir los conocimientos necesarios, gracias a sus docentes que han sido grandes mentores.

Gracias a mis amigos y amigas que me apoyaron directa e indirectamente durante mi estancia en Riobamba y en la ESPOCH, el mejor de los deseos para cada uno.

Carlos Wilfrido Chingo Aimacaña

TABLA DE CONTENIDOS

ÍNDICE DE TABLAS	x
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xii
ÍNDICE DE FIGURAS	xiii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiv
RESUMEN	xv
SUMMARY	xvi
INTRODUCCIÓN	1

CAPITULO I

1.MARCO	TEÓRICO	REFERENCIAL
.....
1.1 Planteamiento, formulación y delimitación del problema	2
1.1.1 Planteamiento del problema	2
1.1.2 Formulación del problema	3
1.1.3 Delimitación de problema	3
1.2 Justificación.....	4
1.3 Objetivos.....	4
1.3.1 Objetivo General	4
1.3.2 Objetivos Específicos	4
1.4 Antecedentes históricos	4
1.5 Antecedentes de investigación.....	5
1.6 Marco Teórico	8
1.6.1 La primera terminal	8
1.6.2 Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente, TAPO en la ciudad de México	8
1.6.3 Terminal terrestres en Ecuador.....	9
1.7 Marco conceptual.....	9
1.8 Idea a defender.....	16
1.9.1 Variable independiente.....	16

<i>1.9.2 Variable dependiente</i>	16
---	----

CAPÍTULO II

2.MARCO	METODOLÓGICO
.....	17
2.1 Enfoque de investigación	17
<i>2.1.1 Cuantitativo</i>	17
<i>2.1.2 Cualitativo</i>	17
2.2 Nivel de investigación	17
<i>2.2.1 Descriptiva</i>	17
<i>2.2.2 De campo</i>	18
<i>2.2.3 Bibliográfica o Documentada</i>	18
2.3 Diseño de investigación	18
<i>2.3.1 No experimental</i>	18
2.4 Tipo de estudio	19
2.5 Métodos, técnicas e instrumentos de investigación	19
<i>2.5.1 Métodos</i>	19
<i>2.5.2 Técnicas</i>	20
<i>2.5.3 Instrumentos de Investigación</i>	20
2.6 Flujograma del proceso de investigación	21

CAPÍTULO III

3.MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	
.....	24
3.1 Título del Proyecto Titulación	24
3.2 Diagnóstico de la situación actual	24
<i>3.2.1 Situación Geográfica, demográfica</i>	25
<i>3.2.2 Resultados del levantamiento</i>	27
3.3 Esquema de la Propuesta	61
<i>3.3.1 Localización de la terminal Intercantonal</i>	61
<i>3.3.2 Análisis de la demanda</i>	62

3.3.3	Análisis de la oferta.....	63
3.3.4	Área de construcción de la terminal.....	63
3.3.5	Características del terminal.....	64
3.3.6	Base Legal	65
3.3.7	<i>Marco Legal.....</i>	66
3.3.8	<i>Costo de la edificación del Terminal.</i>	67
3.3.9	<i>Propuesta de Terminal Intercantonal.....</i>	69
	CONCLUSIONES.....	71
	RECOMENDACIONES.....	72
	GLOSARIO	
	BIBLIOGRAFÍA	
	ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-1:	Tipologías de las terminales terrestres.....	13
Tabla 1-2:	Población total del cantón Rumiñahui	22
Tabla 2-2:	Población de las parroquias del cantón Rumiñahui.	22
Tabla 1-3:	Situación demográfica	25
Tabla 2-3:	Género de la población	27
Tabla 3-3:	Ocupación de la población	28
Tabla 4-3:	Rango de edad de la población	29
Tabla 5-3:	Parroquia o cantón de residencia de la población.....	30
Tabla 6-3:	Implementación de un terminal Intercantonal en el cantón Rumiñahui.....	31
Tabla 7-3:	La creación de un terminal de transporte terrestre influiría al crecimiento socio económico cantón Rumiñahui	32
Tabla 8-3:	Seguridad del transporte público	33
Tabla 9-3:	Modo de transporte que utiliza para la movilización.....	34
Tabla 10-3:	Calidad de servicio	35
Tabla 11-3:	Motivos de viaje.	36
Tabla 12-3:	Frecuencia de viaje.	37
Tabla 13-3:	Días con mayor frecuencia de viajes.	38
Tabla 14-3:	Empresas de transporte utilizadas.....	39
Tabla 15-3:	Origen-Destino.....	40
Tabla 16-3:	Tiempo de viaje Origen -Destino.	43
Tabla 17-3:	Realiza transbordo durante el viaje.....	44
Tabla 18-3:	Número de transbordos de Origen – Destino.	45
Tabla 19-3:	Operadoras del cantón Rumiñahui.....	46
Tabla 20-3:	Modalidad de servicio.....	48
Tabla 21-3:	Entidad de control.....	48
Tabla 22-3:	Rutas y Operadoras del cantón Rumiñahui.	50
Tabla 23-3:	Rutas al playón de la Marín que usan la autopista general Rumiñahui.....	52
Tabla 24-3:	Rutas y frecuencias de las operadoras.....	52
Tabla 25-3:	Frecuencia días domingos op-11.	53
Tabla 26-3:	Identificación de las Rutas del transporte Publico, Cantón Rumiñahui.	54
Tabla 27-3:	Zonas de intersección de encuestas O-D.....	56
Tabla 28-3:	Matriz O-D viajes internos del transporte intercantonal.	57
Tabla 29-3:	Viajes internos O-D año 2020, cantón Rumiñahui.	59

Tabla 30-3: Zonas de intersección de encuestas O-D, Viajes externos.	59
Tabla 31-3: Demanda del transporte Intercantonal en el cantón Rumiñahui.	60
Tabla 32-3: Proyección de la demanda del transporte Público en el cantón.	62
Tabla 33-3: Demanda de frecuencias del transporte público.	63
Tabla 34-3: Características de la edificación.	64
Tabla 35-3: Costos de Terminales en construcción.	68

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-3.	Distribución porcentual del género de la población	27
Gráfico 2-3.	Distribución porcentual de la ocupación de la población	28
Gráfico 3-3.	Distribución porcentual del rango de edad de la población	29
Gráfico 4-3.	Distribución porcentual de la Parroquia o cantón de residencia	30
Gráfico 5-3.	Distribución porcentual de la tabla 6. 3	31
Gráfico 6-3.	Distribución porcentual de la tabla 7. 3	32
Gráfico 7-3.	Distribución porcentual de la tabla 8.3	33
Gráfico 8-3.	Distribución porcentual de la tabla 9.3	34
Gráfico 9-3.	Distribución porcentual de la calidad de servicio	35
Gráfico 10-3.	Distribución porcentual de motivos de viaje.....	36
Gráfico 11-3.	Distribución porcentual de frecuencia de viaje	37
Gráfico 12-3.	Distribución porcentual de los días con mayor frecuencia de viajes.....	38
Gráfico 13-3.	Distribución porcentual Empresas de transporte utilizadas	39
Gráfico 14-3.	Distribución porcentual Origen-Destino	42
Gráfico 15-3.	Distribución porcentual del tiempo de viaje Origen -Destino.....	43
Gráfico 16-3.	Distribución porcentual del transbordo durante el viaje	44
Gráfico 17-3.	Porcentaje del número de transbordos de Origen – Destino.....	45
Gráfico 18-3.	Modalidad de servicio	48
Gráfico 19-3.	Entidad de control	49

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1.	Esquema de terminal	6
Figura 2-1.	Flujograma de funcionamiento de la terminal del Empalme	7
Figura 1-2.	Flujograma del proceso de investigación.....	21
Figura 1-3.	Ubicación Geográfica.....	25
Figura 2-3.	Líneas de deseo de viajes.....	41
Figura 3-3.	Rutas del transporte Público de pasajeros.....	47
Figura 4-3.	Rutas del transporte Intercantonal o Intraprovincial	55
Figura 5-3.	Desplazamientos internos (transporte intercantonal).....	58
Figura 6-3.	Desplazamientos internos (transporte intercantonal).....	60
Figura 7-3.	Macro localización del cantón Rumiñahui.	61
Figura 8-3.	Micro localización de la terminal Intercantonal.....	62
Figura 9-3.	Propuesta de la ubicación de la terminal.	63
Figura 10-3.	Vías principales del cantón Rumiñahui.	64
Figura 11-3.	Plano del Terminal de Ambato.	67
Figura 12-3.	Plano Terminal Terrestre de la vía a la Costa.	67
Figura 13-3.	Propuesta de Terminal Intercantonal.....	69
Figura 14-3.	Plano de Terminal Intercantonal propuesto.	70

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A : ENCUESTA

ANEXO B: CONTRATOS DE OPERACIÓN Y CUADROS DE TRABAJO.

RESUMEN

La presente investigación para la implementación de un terminal en el cantón Rumiñahui, provincia de Pichincha, tuvo como objetivo realizar un estudio de prefactibilidad para la implementación de un terminal Intercantonal de pasajeros de acuerdo con los requerimientos mínimos para una movilidad eficiente en el en el área de estudio. El estudio se realizó en base a encuestas online e información de datos actuales emitidos por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conjuntamente con el apoyo del GAD Municipal del cantón Rumiñahui. Una vez finalizado el trabajo de campo se realizó el respectivo análisis de la información el cual nos permitió determinar que el cantón cuenta con tres modos de transporte de pasajeros como son, el transporte Intracantonal, Intercantonal e interprovincial, los pasajeros que hacen uso de los modos de transporte antes mencionados, tienen como destino principal la ciudad de Quito. Por otra parte, en base a la información proporcionada por las entidades reguladoras de transporte como la ANT y GADM de Rumiñahui, se determinó que el transporte intercantonal o intraprovincial tiene una demanda de 248543 pasajeros/día, además el cantón cuenta con dieciséis operadoras de transporte que brindan el servicio dentro y fuera del cantón, entre todas las operadoras existe 2561 frecuencias al día, dicha información nos permitió determinar que el cantón requiere de un terminal con tipología 3, el mismo que estará a cargo el GAD Municipal del cantón Rumiñahui, así como las autoridades competentes como son la ANT y el GAD provincial de Pichincha, por lo que se recomienda realizar una evaluación anual, para un control en cuanto al desempeño y funcionamiento de la terminal.

Palabras claves: <ESTUDIO DE PRE-FACTIBILIDAD>, <TERMINAL>, <TRANSPORTE>, <MOVILIDAD>, <FECUENCIAS>, <PASAJEROS>, <SERVICIO EFICIENTE>, <RUMIÑAHUI (CANTÓN)>



25-10-2021

1970-DBRA-UTP-2021

SUMMARY

Pasar el resumen y también la firma del docente que le ayudo con la traducción

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación está enfocado en un estudio de prefactibilidad para la implementación de un terminal terrestre de pasajeros se establece de acuerdo al orden jerárquico de autorización, según “La comisión nacional del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial” mediante el “Reglamento para la creación, certificación de habilitación técnica, autorización de funcionamiento y homologación de las terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera”, siendo las autoridades responsables; Ministerio de Transporte y Obras Públicas Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los que emiten la autorización para el estudio técnico para la creación de la terminal , según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Asamblea Nacional Constituyente, 2014)

Por tanto, para la construcción de un Terminal de Transporte Terrestre basado en los lineamientos que establece la (Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV , 2010), donde se reconoce los requisitos mínimos para su creación de acuerdo a las necesidades de movilización de la población del cantón, lo cual facilitará el desenvolvimiento de las distintas actividades, y a su vez contribuirá a organizar el sistema de transporte vehicular.

La investigación está compuesta por 3 capítulos en donde; en el capítulo I establece el planteamiento del problema subdividido en formulación del problema, delimitación del problema justificación y el objetivo general y objetivos específicos, antecedentes históricos y el Marco Teórico en el que consta la fundamentación teórica la cual permite sustentar la Idea a defender, así como las variables dependientes e independientes.

El capítulo II trata sobre el marco metodológico, donde se manifiesta el nivel y enfoque de la investigación que se utiliza en el presente trabajo, también se da a conocer la población a estudio y su respectiva muestra en la cual se conforma por modalidad, tipo, métodos, técnicas e instrumentos de investigación con la finalidad de obtener información detallada la demanda y oferta para la implementación la terminal.

El capítulo III corresponde al Marco de resultados y discusión de los resultados, en la cual se analiza la información obtenida de las encuestas y aforos aplicados para posteriormente establecer las propuestas.

CAPITULO I

1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1.1 Planteamiento, formulación y delimitación del problema

1.1.1 Planteamiento del problema

En la actualidad, la necesidad de movilizarse es primordial para las personas, los motivos por los que se trasladan de un origen hacia un destino son: por trabajo, estudio, comercio, salud, turismo, entre otros. Con el crecimiento de la tasa poblacional promedio de (2,68%) (INEC, 2010), crece la necesidad de transportarse, el mismo que impulsa establecer estructuras viales adecuadas para los habitantes del cantón Rumiñahui.

En varios cantones del Ecuador, se han implementado terminales terrestres que permiten mejorar en parte la movilidad, como es el caso del cantón Quito al ser un distrito metropolitano, en la actualidad cuenta con: dos terminales terrestres interprovinciales (Quitumbe y Carcelén) y tres terminales microrregionales (La Ofelia, La Marín y Rio Coca), estos son puntos de transferencia de pasajeros y son administradas por el Municipio a través de la EPMMOP, las empresas de transporte intercantonal que prestan el servicio del cantón Rumiñahui hacia el cantón Quito tienen como destino principal, el terminal microrregional La Marín. En el Sistema de Indicadores Distritales del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito se registra que en este terminal antes mencionado la frecuencia de las operadoras de transporte en el 2018 fue de 351.123 y en 2019 es de 330.535 (EPMMOP, 2020)

El cantón Rumiñahui cuenta con nueve empresas de transporte Intercantonal, los mismos que circulan por las vías del cantón y que tienen como principal destino la terminal del Playón de la Marín en Quito. Uno de los principales problemas es que los transportistas toman y dejan a los pasajeros en diferentes lugares, poniendo en peligro su seguridad, ya que no cuentan con un lugar adecuado y óptimo para realizar la transferencia de usuarios hacia otros destinos con la debida regulación y respetando el contrato de operación en cuanto a horarios , rutas y frecuencias, esto ha determinado que las condiciones de operación sean deficientes tanto para la circulación vehicular, así como para los usuarios que desean embarcar y desembarcar de los diferentes buses Intercantonal. Este cantón al ser reconocido como residencial, los usuarios arriban en altas horas de la noche en su mayoría provenientes del Cantón Quito ocasionando la inseguridad en los mismos. (GAD Municipal del cantón Rumiñahui, 2015)

Por tanto, es necesario realizar el estudio técnico cumpliendo con los lineamientos para el diseño de la terminal Intercantonal como se menciona en Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, CAPITULO IV, DE LAS COMPETENCIAS DE LAS MUNICIPALIDADES, en el Art. 44; así también respetando la Norma ISO 14001 que es un estándar internacional para la Gestión Ambiental. (Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2017)

De esta manera el presente estudio pretende establecer la oferta del espacio físico requerido y que sea eficiente para mejorar la calidad de servicio, mejorando la movilización de los pasajeros que usan este medio. El estudio a desarrollar se tomará en cuenta hasta la fase número uno de a la resolución N° 053-DIR-2010-CNTTTSV, emitida por la Agencia Nacional de Tránsito.

1.1.2 Formulación del problema

¿Con el estudio de prefactibilidad para la implementación de terminal Intercantonal de pasajeros en el Cantón Rumiñahui, Provincia de Pichincha se mejorará la movilidad?

1.1.3 Delimitación de problema

La presente investigación se realiza en relación con:

Objeto de estudio: Realizar un estudio de prefactibilidad de un terminal Intercantonal.

Campo de acción: Gestión de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Localización: El cantón Rumiñahui se ubica al sureste de la provincia de Pichincha, cerca de la ciudad de Quito, tiene una extensión territorial 134,15 km², siendo el de menor extensión en la provincia de Pichincha.

1.2 Justificación

La investigación de prefactibilidad para la implementación de un terminal Intercantonal en el Cantón Rumiñahui es de suma importancia para mejorar la movilidad, así como, la operatividad del transporte Intercantonal, mejorando la calidad de vida con un servicio de transporte de calidad, seguridad y confort a los habitantes del cantón, quienes se desplazan constantemente dentro y fuera del mismo.

El presente proyecto se llevará a cabo en base a estudios previos sobre el tema y con la ayuda de la recopilación de datos en los cuales se obtendrá la oferta y demanda existente, rutas y frecuencias de las diferentes operadoras, para posteriormente realizar un análisis y determinar la existencia de necesidad para la implementación de un terminal Intercantonal.

Luego de la recopilación y análisis de los datos, se analizará para ubicar estratégicamente el terminal de transporte Intercantonal en el cantón Rumiñahui, de acuerdo con los lineamientos técnicos básicos para el tipo de terminal que se requiere. Con la creación de la terminal Intercantonal los beneficiarios directos serán los pasajeros que usan las diferentes operadoras para movilizarse, y los beneficiarios indirectos serán las operadoras de transporte quienes tendrán un lugar de calidad para el embarque y desembarque de pasajeros de esta manera se pretende brindar un servicio rentable para los propietarios de las unidades de transporte y de calidad para las personas que harán uso del terminal.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Realizar un estudio de prefactibilidad para la implementación de un terminal Intercantonal de pasajeros de acuerdo con los requerimientos mínimos para una movilidad eficiente en el Cantón Rumiñahui.

1.3.2 Objetivos Específicos

1. Conocer el marco legal y los requerimientos técnicos mínimos para implementar el terminal de transporte terrestre Intercantonal de pasajeros.
2. Establecer y Analizar la oferta y demanda existente de transporte Intercantonal en el Cantón Rumiñahui.
3. Analizar y proponer la implementación de un terminal Intercantonal de pasajeros en el cantón.

1.4 Antecedentes históricos

Según el autor (Barzallo, 2017) , con el tema titulado “Terminal terrestre para el cantón Rumiñahui”, menciona que en el cantón Rumiñahui abarca problemas como la mala planificación en el cantón, se ve reflejado en el caos vehicular generalmente en el centro del cantón debido al crecimiento

desmesurado del parque automotor; otro de los problemas es que los vendedores ambulantes ocupan el espacio público ocasionando congestión vehicular; por motivo que se vuelve un problema la inexistencia de un terminal Intercantonal que permita el buen desempeño y circulación de los vehículos y autobuses.

En el estudio realizado plantea el diseño de un terminal para la integración de transporte el mismo que abarque varias zonas para su amplio desarrollo, para ello se basa en cumplir los siguientes principios:

- Se debe tener en consideración las condiciones climáticas y los ecosistemas para tener un buen rendimiento sin un gran impacto ambiental.
- El uso moderado de materiales de construcción para disminuir el alto uso energético.
- Aplicación de fuentes de energía renovable para disminuir el consumo energético de refrigeración, iluminación y demás equipos que requieran de energía.

El cantón cuenta con una compañía Intracantonal “Calsig Express S.A”, nueve empresas de transporte Intercantonal que son: Marco Polo, Condorvall, Vingala, Amaguaña, Capelo, General Pintag, Turismo, Los Chillos, Carlos Brito; Las empresas de transporte Intercantonal antes mencionadas brindan el servicio desde las distintas parroquias del cantón Rumiñahui así como las empresas “Carlos Brito” y “Amaguaña” que hacen uso de las vías del cantón Rumiñahui para interconectar el cantón Mejía con el Cantón Quito, tres empresas de transporte interprovincial Unidos, Cita Express y TACA, además cuenta con tres empresas Intracantonal que se los ha denominado como “Inter parroquial” son: Libertadores del Valle, Termas Turís y Expreso Antizana; Estas empresas de transporte prestan el servicio al cantón, entre las cuales sus mayorías son Intercantonal, los mismos que van a ser beneficiadas con la creación de la terminal en el cantón Rumiñahui. La propuesta del proyecto es integrar tanto exterior e interior de la terminal, que permita representar de mejor manera el funcionamiento de la terminal terrestre.

1.5 Antecedentes de investigación

Para los antecedentes de la investigación se ha enfocado en estudios relacionados con el tema de investigación, los mismos que serán de gran ayuda para el desarrollo de la investigación.

Diseño arquitectónico de un terminal de transporte terrestre para la ciudad de Sincelejo en Colombia

Según las autoras (Olmos & Gonzáles, 2015), con el tema “DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE UN TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA LA CIUDAD DE SINCELEJO EN COLOMBIA”, En la ciudad Sincelejo es uno de los lugares con poca planificación en cuanto la operatividad del transporte se ve la necesidad de la creación de un terminal de transporte terrestre. La población, son quienes más afectan el desarrollo o la ejecución de un nuevo proyecto para la

ciudad, debido a que en las áreas donde se estacionan los buses para el embarque y desembarque de los pasajeros está rodeada por la comercialización y la circulación vehicular, ocasionando el congestionamiento en mismo, agiliza el deterioro de la imagen urbana y la desorganización existente en el sector. Por ellos se ve necesario la creación de un terminal en Sincelejo, el proyecto es combinado con dos sucesos un hecho arquitectónico que además de responder a las necesidades de un terminal no pase a ser víctima del mal uso y del deterioro. (Olmos & Gonzáles, 2015)

La terminal contará con las siguientes áreas:

- Zona de acceso
- Área de maniobras
- Área de pasajeros
- Área administrativa
- Área de servicios
- Áreas complementarias

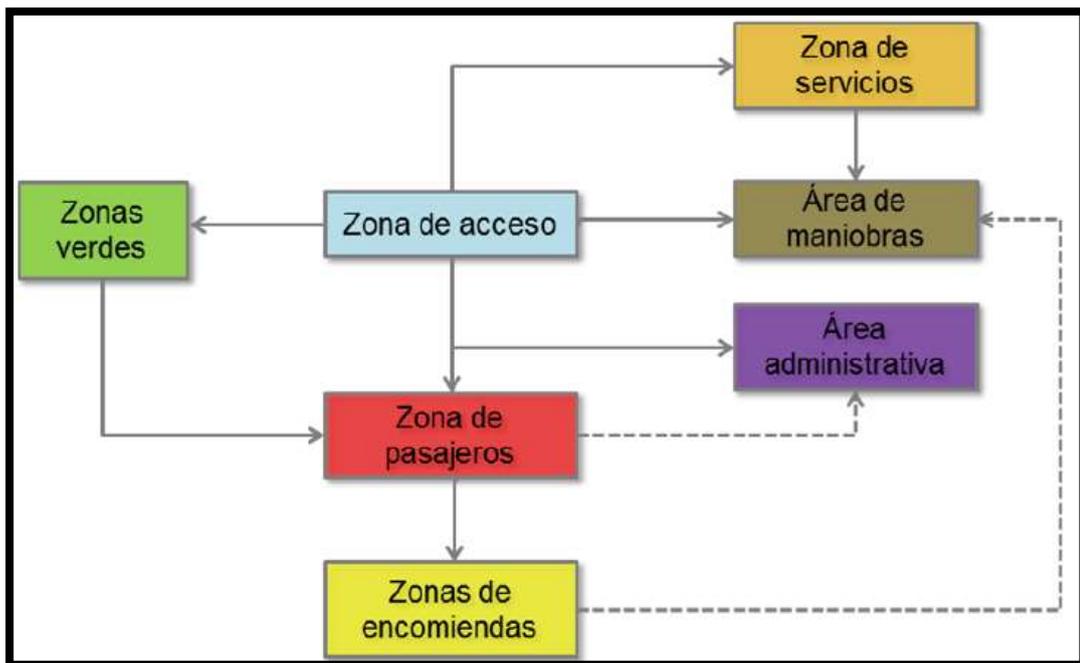


Figura 1-1. Esquema de terminal

Realizado por: (Olmos & Gonzáles, 2015)

En la investigación de (Olmos & Gonzáles, 2015) realizada para diseñar un terminal terrestre para la ciudad de Sincelejo se espera que posterior a su ejecución traerá consigo muchos beneficios tanto labores como a nivel de desarrollo en cuanto al municipio y al departamento, además, creando un nuevo modelo de identidad, basados en el hecho arquitectónico como imagen para cultivar sentimientos y pensamientos en la estructura social.

Según la autora (PISCO, 2015), con el tema: “ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE MUNICIPAL DEL GAD DEL CANTÓN EL EMPALME, AÑO 2014”, menciona que, en los últimos años existe un alto crecimiento poblacional, ocasionando un déficit en los espacios público en donde se realiza la operatividad del transporte. En la actual situación las oficinas de las diferentes cooperativas de transportes terrestres dificultan las operaciones de transporte, por las dimensiones de los buses y la falta de parificación en el diseño de la infraestructura vial. El parque automotor que circula en el cantón el Empalme es: vehículos particulares, taxis, camionetas de carga, buses Inter cantonales, buses urbanos, bicicletas y los peatones, generando un congestionamiento caótico. - Cabe mencionar que en la zona no existe estacionamientos suficientes para los buses y con el crecimiento de parque automotor han ocasionan un tráfico vehicular, creciendo la inseguridad en la población del cantón.

“Con el estudio de la creación de un Terminal de Transporte Terrestre del Gobierno Descentralizado del Cantón El Empalme”, permite ofrecer el servicio a la población del cantón y a las ciudades aledañas, de esta manera mejorando el desarrollo económico y social. (PISCO, 2015) La estructura para el Terminal Terrestre del Empalme será moderna y atractiva con la más alta seguridad para el confort de los usuarios. Dicha terminal operara todos los días en horarios de 4:30 a.m. a 21:00 p.m., así mismo los precios serán establecidos de acuerdo a los destinos y regido por la ley. (PISCO, 2015)

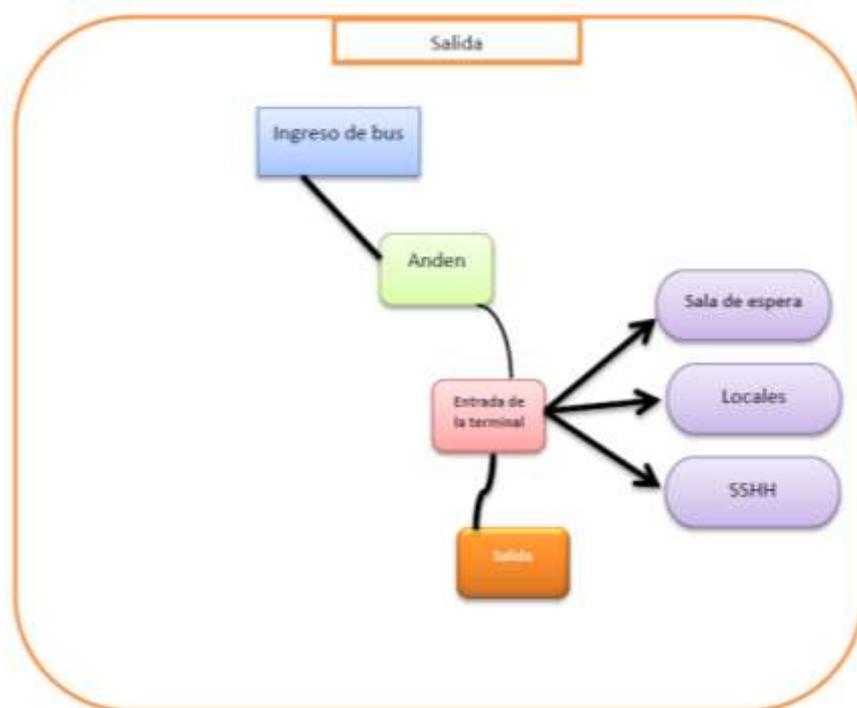


Figura 2-1. Flujograma de funcionamiento de la terminal del Empalme

Realizado por. (PISCO, 2015)

1.6 Marco Teórico

1.6.1 La primera terminal

La historia de las terminales terrestres data desde los años de 1830 desde el invento del autobús en Londres-Inglatera, tuvieron que pasar varios años para que llegue a los Estados Unidos de Norte América que fue en 1920 y en 1930 a nivel global (Plazola, 1994)

La terminal terrestre nace con la necesidad de aumentar la seguridad, población y parque automotor, la cual ayudará a disminuir la congestión en las ciudades y planificar instalaciones más amplias y sofisticadas para un futuro. Antes se utilizaba para que sea el punto de inicio y final de largos recorridos, pero en la actualidad y a futuro será utilizado como puntos de concentración cuando se realice visitas a lugares turísticos y visitas a ciudades de valor histórico arquitectónico en las cuales se refleje su belleza por sus dotaciones y la dotación de servicios públicos. (Plazola, 1994)

1.6.2 Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente, TAPO en la ciudad de México

Según (Diario México, 2016), hace mención a la Terminal Terrestre “TAPO” como una de las 20 terminales más grandes del mundo y de la más moderna de la ciudad de México, esta terminal es utilizada por miles de pasajeros que viajan hacia el Sur, Sureste y hacia el Golfo de México. De esta terminal salen buses de diferentes líneas que ofrecen servicios de clase: económica, ejecutiva, de lujo y de primera clase.

TAPO cuenta con las siguientes instalaciones y capacidades: La terminal cuenta con las siguientes instalaciones y capacidades:

- Número de andenes:
 - Para salidas: 71 espacios
 - Para llegadas: 102 espacios
- Área total de la terminal: 70,000 metros cuadrados
- 150 cajones de estacionamiento para autos particulares
- 56 taquillas para la compra de pasajes
- 29 locales comerciales
- 9 salas de espera
- Lockers y casilleros para guardar tus pertenencias "GuardaPlus"

Las características que considera (Diario México, 2016), el Terminal Terrestre de Pasajeros TAPO cuenta con una cúpula de 60 metros de diámetro siendo un poco más grande que el de la Basílica de San Pedro, en (Roma-Italia) la cúpula cuenta con una linternilla de 18 metros de diámetro. Por la cúpula entra luz natural al interior de la edificación.

1.6.3 Terminal terrestres en Ecuador

En varias ciudades del Ecuador se han elaborado estudios para la implementación de Terminales Terrestres, que permitan la transferencia de personas desde un origen a un destino.

En la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo se realizó el estudio titulado ‘ESTUDIO TÉCNICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL TERMINAL TERRESTRE EN EL CANTÓN COLTA, PROVINCIA DE CHIMBORAZO’ (2018), investigación realizada por (Zambrano & Moyano, 2018), donde manifiesta los estándares internacionales y el marco legal para la creación del terminal terrestre en el cantón, para llevar a cabo dicho estudio se utilizó varias herramientas de investigación e identificar la demanda actual existente, información que permitió determinar el tipo de terminal a implementar en el cantón.

1.7 Marco conceptual

1.7.1 Movilidad

“La movilidad es una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje que se producen en un entorno físico.” (Gutiérrez, 2015)

1.7.2 Viaje

“El viaje es un desplazamiento material de personas y bienes con cierta distancia física con el fin de satisfacer una necesidad o deseo” (Gutiérrez, 2015)

1.7.3 Sistema de transporte

“Un sistema de transporte es un conjunto de instalaciones fijas (redes y terminales), entidades de flujo (vehículos) y un sistema de control que permiten movilizar de forma eficiente a personas y bienes, para satisfacer necesidades humanas de movilidad” (Velez, 2018).

1.7.4 Transporte

“Es el traslado de algún elemento desde un lugar hacia otro, estas pueden ser personas o bienes. También se puede definir al transporte como una actividad fundamental para el desarrollo de la humanidad” (Romero, 2016).

1.7.5 Transporte Terrestre

“El transporte terrestre, es parte fundamental de la actividad económica de un estado, el mismo que permite la movilización de las personas o bienes desde un lugar a otro, para la realización de dicha actividad hace uso de varios factores como: un sistema vial, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga dentro del territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental, mejora la competitividad y logra el desarrollo productivo, económico y social del país”. (Asamblea Nacional Constituyente, 2014).

1.7.6 Clases de servicios de Transporte Terrestre

Según la Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial, el servicio de transporte terrestre se clasifica en:

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

1.7.7 Transporte Público

“El transporte público es un sistema integral de medios de transporte de uso generalizado, capaz de dar solución a las necesidades de desplazamientos de las personas”. (Andalucía, 2015)

1.7.8 Transporte Intraprovincial

“Se denomina al transporte intraprovincial, a las operadoras que circulan dentro de los límites provinciales. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales o de la Agencia Nacional, son encargados de emitir los contratos de operación y en aquellas provincias que no formaren parte de una región, están sujetas a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su reglamento.” (Asamblea Nacional Constituyente, 2014)

1.7.9 Transporte Intracantonal

“Se denomina transporte intracantonal, a las operadoras que circulan dentro de los límites cantonales. Los contratos y/o permisos de operación de estos servicios será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos o de la Agencia Nacional en los cantones que no hayan asumido la competencia, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.” (Asamblea Nacional Constituyente, 2014)

1.7.10 Terminal de Transporte

“Es una infraestructura que cuenta con medios e instalaciones adecuadas, el mismo que permite iniciar o finalizar las operaciones de un determinado transporte, estas pueden ser personas, materiales o información, además permite realizar transferencia de uno medio de transporte a otro.” (Willumsen, 2017).

1.7.11 Operadora de transporte

“Se considera una operadora de transporte terrestre, toda empresa, ya sea esta compañía o cooperativa, quienes hayan cumplido con todos los requisitos exigidos en la Ley y su Reglamento, de esta manera obteniendo legalmente el título habilitante, para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquier de sus clases y tipos” (Reglamento de Transporte Publico Intraprovincial, 2017).

1.7.12 Operadora de transporte intraprovincial

“Persona jurídica que presta el servicio de transporte terrestre en el ámbito intraprovincial de personas y/o mercancías, debiendo contar con el contrato de operación otorgado por la autoridad competente.” (Reglamento de Transporte Publico Intraprovincial, 2017).

1.7.13 Oferta de transporte

“la oferta de transporte es el conjunto de ofertas hechas en el mercado por los bienes y servicios a la venta.” (Polyonomics, 2017)

1.7.14 Demanda de transporte

“La demanda es el valor global del mercado que expresa las intenciones adquisitivas de los consumidores” (Polyonomics, 2017).

1.7.15 Estudio de prefactibilidad

“Es un instrumento que sirve para orientar la toma de decisiones en la evaluación de un proyecto y corresponde a la última fase de la etapa preoperativa o de formulación dentro del ciclo del proyecto”. (GestioPolis, 2016).

1.7.16 Terminal

“Un Terminal Terrestre es una edificación complementaria del servicio de transporte terrestre, que cuenta con instalaciones y equipamiento para el embarque y desembarque de pasajeros y/o carga, de acuerdo con sus funciones.” (Vásquez, 2016).

1.7.17 Terminal terrestre

Según (Reglamento de Transporte Publico Intraprovincial, 2017), considera “Las terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera, a las instalaciones especiales seguras situadas en emplazamientos estratégicos en la ciudad para el embarque y desembarque de pasajeros, en rutas con origen y destino; las terminales terrestres están conformados por edificios, espacios físicos ampliamente distribuidos y seguros, que funcionan como una unidad de servicios permanentes junto a los equipos, órganos de control, fiscalización, al servicio de los usuarios, operadoras de transporte, flota vehicular autorizada o habilitada y otros; allí se brindan los servicios de boletería, embarque y desembarque de pasajeros, traslado de bienes, servicios comerciales, baterías sanitarias, equipamientos complementarios, administración, controles, parqueaderos y zonas operativas.”

1.7.18 Clases de Terminal

Según los autores (Zambrano & Moyano, 2018), mencionan que las clases de terminales son:

- Terminales para el servicio de transporte nacional e internacional de pasajeros, que permite la recepción y distribución de los buses en servicios Intraprovincial, interprovincial en internacional y la repartición local de pasajeros, a través de los servicios de transporte urbano.

- Terminales para el servicio de transporte colectivo/masivo urbano de pasajeros, que sirven un determinado número de rutas urbanas, para distribuir los viajes y dar servicios comunes a los usuarios de este servicio.

1.7.19 Clasificación de terminales según la función

- Central: es el punto de partida y el punto final de los recorridos.
- De paso: nodo donde el vehículo se detiene para que asciendan los pasajeros
- Local: punto en el cual se constituyen líneas que brindan el servicio a dicha zona
- Servicio directo: donde el usuario asciende a la unidad en la terminal, este no realiza ninguna parada mientras no se llegue al destino final. (Zambrano & Moyano, 2018)

1.7.20 Parámetros para la ubicación del terminal

“Aspecto importante y fundamental en la ejecución de un proyecto de terminal terrestre; es realizar un estudio para determinar la más adecuada, para lo cual se toma en cuenta varios factores:” (Zambrano & Moyano, 2018)

- El tamaño de la ciudad
- Sus reservas territoriales
- Vialidad
- Estrategias y perspectivas de crecimiento urbano
- Límite entre campo y ciudad o Uso de suelo o Atractivo turístico, entre otros.

“Es conveniente ubicar este tipo de equipamiento en la periferia urbana, específicamente en vías secundarias. El tamaño del terreno va en función de las actividades empresariales, comerciales, culturales y turísticas de la población, además se debe considerar futuras ampliaciones. En la selección de este se considera el plan de ordenamiento Territorial para conocer las perspectivas de crecimiento vehicular, poblacional y de territorio, con el objeto de hacer una correcta planificación urbana.” (Zambrano & Moyano, 2018)

“Recomienda un terreno con poca pendiente, por lo menos con dos accesos, ubicados de preferencia en vías de fácil acceso y donde se pueda diseñar estacionamientos para vehículos particulares y de transporte público.” (Zambrano & Moyano, 2018)

1.7.21. Requerimientos de vialidad en un terminal

“Un terminal terrestre es un equipamiento que genera un importante movimiento, tanto de vehículos como de personas. En su diseño es conveniente tener en cuenta un análisis de jerarquización de vías, a fin de determinar el sistema vial de acceso al edificio de la forma más adecuada.” (Zambrano & Moyano, 2018)

“Es importante tomar en cuenta la aglomeración de vehículos en la parte interna de un terminal, evitando intervenir en la circulación de vehículos en las calles colindantes, y a su vez debe ser

menos el peligro para los vehículos y peatones que se trasladan por el sector.” (Zambrano & Moyano, 2018)

1.7.22 Movimiento de pasajeros

“La demanda de pasajeros es variable y se eleva especialmente en ciertas épocas del año, con motivo de feriados, vacaciones etc. En las temporadas turísticas es mayor el número de unidades de transporte y se reducen en forma muy apreciable en los retornos. En los últimos días de la temporada el fenómeno es inverso, es decir, se reducen las llegadas y aumentan las salidas los tiempos de despacho de un bus normalmente son: 20 a 25 minutos y días de poca afluencia se reduce a 10 o 15 minutos.” (Zambrano & Moyano, 2018)

1.7.23. Categorías de las terminales terrestres

Según, “La agencia nacional de tránsito clasifica las terminales terrestres en 4, tomando en cuenta la población a la que está dirigido” (Zambrano & Moyano, 2018).

Tabla 1-1: Tipologías de las terminales terrestres

Tipología	No. Frecuencias y pasajeros	Área de terreno
Tipología 1	21 frecuencias/día 0-420 pasajeros/día Crear vías de desaceleración	300,13 m2
Tipología 2	22-95 frecuencias/día 421-1900 pasajeros/día Máximo 5 operadoras	3.728,14m2
Tipología 3	26-300 frecuencias/día 1901-6000 pasajeros/día Máximo 8 operadoras	12.658,46m2
Tipología 4	301-550 frecuencias/día 6001-1100 pasajeros/día Máximo 21 operadoras	26.658,46m2
Tipología 5	551-1050 frecuencias/día 11001-21000 pasajeros/día Desde 25 o más operadoras: 21 interprovinciales, 4 Intraprovinciales operadoras	38.409,37m2

Fuente: (Barragán, 2019)

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

1.7.24. Parámetros para la implementación de los terminales

Según (Zambrano & Moyano, 2018) los parámetros para la implementación de los terminales son los siguientes:

- Ubicación,
- Población a servir,
- Número de operadoras o Radios de frecuencias o Equipamiento cercano,
- Relación con otras ciudades,
- Dinámica de movilidad de la zona,
- Espacios complementarios del terminal,
- Integración del servicio de transporte urbano,
- Vías alternas de acceso,

- Diferenciación de accesos de operadoras, particulares, comerciales y Determinar el número de pasajeros transportados por día,
- Calcular el número de frecuencias diarias,
- Determinar el número de empresas que ofrece el servicio de transporte en la ciudad,
- Lugar de ubicación del terminal en la ciudad.

1.7.25 Requisitos mínimos para la creación de terminal

“**Art. 12. Estudio:** Para la creación de una terminal de transporte terrestre de pasajeros por carretera, o de una terminal satélite se deberá efectuar por la sociedad interesada, sea esta privada, pública o mixta, un estudio de factibilidad que contenga la justificación socioeconómica, operativa, técnica y ambiental del proyecto.” (Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV , 2010)

“**Art 13. Instructivos técnicos:** Los requerimientos mínimos que se deben tener en cuenta para el desarrollo del estudio de factibilidad, serán normados por el instructivo técnico emitido por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tomando en consideración, entre otros, las siguientes fases:” (Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV , 2010)

Fase I: De observatorio y recopilación de información

- a) “Características socioeconómicas de la ciudad donde se planifica construir la terminal terrestre de pasajeros;
- b) Usos de suelo y análisis del funcionamiento de la infraestructura de la ciudad;
- c) Oferta de transporte: Funcionamiento y operación de las terminales existentes o por construir, operadoras autorizadas, flota vehicular, rutas y frecuencias por origen y destino, formas de transporte para acceder a la terminal, señalización. (Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV , 2010)
- d) Demanda de transporte: Viajes realizados intra, interprovinciales e internacionales, considerando el origen y destino, demanda promedio de ocupación por tramos en las rutas, motivos de viaje, partición modal, tiempos de viaje; intensidad de la demanda: horaria, diaria, semanal, mensual, estacional y anual. (Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV , 2010)
- e) La proyección de infraestructura deberá garantizar el cubrimiento del crecimiento de la demanda del servicio, mínimo para los próximos 20 años, así como prever que la misma permita e adecuado acceso y salida de la terminal de transporte en forma permanente”. (Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV , 2010)

Fase II: De la estructuración de los estudios básicos preliminares

a) Deberían ejecutarse los estudios de arquitectura básica;

b) “En los estudios básicos deben considerarse las siguientes macro zonas: Estructura arquitectónica funcional, áreas de desembarque y embarque de pasajeros, patios de estacionamiento de buses de la terminal y patios de reserva, zonas de estacionamiento”. (Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV , 2010)

Fase III: Del diseño arquitectónico definitivo, siendo un conjunto las 3 fases

“Si producto del estudio preliminar, concebido de acuerdo con los puntos indicados anteriormente, se demuestra que la alternativa seleccionada es viable técnica, ambiental, financiera y económicamente, se podrá realizar los estudios de diseños definitivos”. (Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV , 2010)

Fase IV: De las bases de convocatoria para la planificación integral

“Elaboración de bases para estudios de planificación integral o estudios definitivos complementarios”. (Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV , 2010)

Fase V: De los estudios definitivos

“**Estudios definitivos:** los diseños definitivos de un proyecto de terminales terrestre de transporte de pasajeros, estarán comprendidos por los estudios y diseños de ingeniería, planos, cronogramas, presupuestos y otros documentos y elementos de soporte, destinados a la construcción, que deben cumplir por lo menos los siguientes:” (Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV , 2010)

- Diseño de pavimentos
- Diseño estructural
- Diseño hidrosanitario
- Diseño eléctrico, telefónico y sonido
- Diseño eléctrico para control de las operaciones de la terminal
- Diseño del sistema contraincendios
- Señalización interior y exterior
- Plan de manejo ambiental
- Volúmenes de obra y presupuesto
- Especificaciones técnicas de la construcción
- Costos de inversión, reinversión, administración operativa y mantenimiento definitivos del proyecto

1.8 Idea a defender

La implementación del Terminal Terrestre aporta al buen funcionamiento del sistema de transporte del cantón Rumiñahui, provincia de Pichincha.

1.9 Variables

1.9.1 Variable independiente

Creación del Terminal Intercantonal

1.9.2 Variable dependiente

Crecimiento poblacional

CAPÍTULO II

2. MARCO METODOLÓGICO

2.1 Enfoque de investigación

2.1.1 *Cuantitativo*

Según los autores (Sampieri, 2015), menciona “La investigación cuantitativa se utiliza para la recolección de datos y probar hipótesis en base a la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías”.

Es la recolección de datos en base a las encuestas y fichas de observación, para posteriormente ser cuantificados de esta manera se determinará si es factible la implementación de un terminal Intercantonal en el cantón Rumiñahui.

2.1.2 *Cualitativo*

Según los autores (Cienfuegos & Cienfuegos, 2016), menciona que, “Sus datos son categóricos, mutuamente excluyentes. No permiten operaciones aritméticas. Denotan cualidad (atributos y conteos) clasificados en un número fijo de categorías o clases. Se aplica estadística no paramétrica. Impera en la dicotomía observacional y en ciencias sociales”.

La presente investigación es cualitativa porque una vez recopilado los datos reales en el objeto de estudio se procederá a la análisis y descripción de los mismo permitiendo reconocer los problemas para posteriormente establecer estrategias de mejora.

2.2 Nivel de investigación

2.2.1 *Descriptiva*

Según el autor (Gross, 2016), la investigación descriptiva “Describen los hechos como son observados de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis. Por lo que evalúa y mide diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno o fenómenos a investigar. Selecciona las diferentes de cuestiones y mide cada una de estas independientemente, para así describir lo que se investiga”.

Se realizará la investigación descriptiva, el mismo que permite conocer la situación actual en cuanto a la movilidad, mediante el análisis de los datos recolectados, de esta manera establecer si es factible o no la creación de la terminal Intercantonal en el cantón Rumiñahui.

2.2.2 De campo

Según el autor (Gross, 2016), “El investigador trabaja en el ambiente natural en que conviven las personas y las fuentes consultadas, de las que se obtendrán los datos más relevantes a ser analizados los mismo son individuos, grupos y representantes de las organizaciones o comunidades. La investigación de campo, hace referencia a investigaciones no experimentales dirigidas a descubrir relaciones e interacciones entre variables sociológicas, psicológicas y educativas en estructuras sociales reales y cotidianas”.

La investigación de campo permite recopilar datos reales mediante la utilización de encuestas y observación directamente en el objeto de estudio, de esta manera establecer los problemas existentes y hacer viable la propuesta de la creación de un terminal Intercantonal

2.2.3 Bibliográfica o Documentada

Según el autor (Gross, 2016), la investigación bibliográfica o documentada “Está en el análisis teórico y conceptual hasta el paso final de la elaboración de un informe o propuesta sobre la materia registrada, se trate de obras, historias de vida, material inédito, cartas, investigaciones realizadas, documentos legales e inclusive material filmado o grabado.” Las fuentes de conocimiento, de análisis e interpretación serán fundamentalmente “cosas” y no “personas”.

La investigación es bibliográfica, puesto que se realizará consultas con proyectos e investigaciones relacionadas con el tema, a través de libros, documentos, revistas, ya sean físicos o mediante la utilización del internet.

2.3 Diseño de investigación

2.3.1 No experimental

El autor (Hernández, Garrido, & López, 2015), el diseño no experimental “Ocurre sin la participación del investigador. En este tipo de diseños es común que la exposición ya haya ocurrido al iniciar el estudio, y que ésta se haya dado por algún factor independiente y fuera del procedimiento experimental”.

El presente trabajo de investigación es no experimental, puesto que no se realizará experimentos en un laboratorio, este diseño de investigación permite la recopilación de datos y la observación en el objeto de estudio, mediante la utilización de técnicas e instrumentos como son la encuesta y fichas de observación para posteriormente analizar e identificar el problema, de esta manera proponer soluciones a la misma.

2.3.2 Transversal

Según el autor (Hernández, Garrido, & López, 2015), toma en consideración el número de mediciones que se realiza en cada sujeto de estudio para medir la ocurrencia del evento o cambios en la variable de exposición a lo largo del tiempo, los estudios se pueden dividir en: a) longitudinales, cuando se realizan al menos dos mediciones: la medición basal para determinar el estado inicial y una subsecuente para determinar la ocurrencia del evento, y b) transversales, cuando se realiza una sola determinación en los sujetos de estudio y se evalúan de manera concurrente la exposición y el evento de interés.

El trabajo se considera como transversal, puesto a que se realiza la determinación de prefactibilidad para la implementación del Terminal terrestre Intercantonal de pasajeros en el cantón Rumiñahui, donde se considera la población al año presente de la investigación, caso de ser factible en el diseño se debe considerar el crecimiento poblacional y adecuar acorde a las necesidades.

2.4 Tipo de estudio

El trabajo de investigación será de campo puesto que, para la recopilación de información con datos reales, se realizará el trabajo de campo a los usuarios que utilizan el transporte Intercantonal del cantón Rumiñahui

2.5 Métodos, técnicas e instrumentos de investigación

2.5.1 Métodos

Para el desarrollo de la investigación se aplica los siguientes métodos:

2.5.1.1 Método Inductivo – Deductivo

Según (Galan, 2016), “El método inductivo es un proceso en que, a partir del estudio de casos particulares, se obtienen conclusiones o leyes universales que relacionan los fenómenos estudiados. Esta utiliza la observación directa de los fenómenos, la experimentación y el estudio de las relaciones que existen entre ellos”.

Este método es utilizado para analizar los problemas desde lo particular a lo general, mediante la utilización de instrumentos de recolección de datos, de este modo establecer la oferta y demanda existente de pasajeros posteriormente una vez realizado el análisis correspondiente, se pueda tomar decisiones en cuanto a la infraestructura y gestión necesaria para la implementación del nuevo terminal Intercantonal de pasajeros en el cantón Rumiñahui, provincia de Pichincha.

El método deductivo según (Abreu, 2015), permite determinar las características de una realidad particular que se estudia por derivación o resultado de los atributos o enunciados contenidos en proposiciones o leyes científicas de carácter general formuladas con anterioridad. Mediante la deducción se derivan las consecuencias particulares o individuales de las inferencias o conclusiones generales aceptadas.

Correspondientemente al método deductivo se utiliza para analizar los problemas desde lo general al particular, puesto que se pretende obtener conclusiones particulares para la elaboración de una propuesta para la localización de la terminal Intercantonal de pasajeros en el cantón Rumiñahui.

2.5.1.2 Método Analítico

Según (Galan, 2016), “En este método se distinguen los elementos de un fenómeno y se procede a revisar ordenadamente cada uno de ellos por separado. A partir del método analítico se observan fenómenos singulares; con la inducción se formulan leyes universales; mediante el método deductivo se aplican esas leyes a situaciones particulares y a través de la síntesis se integran conocimientos aparentemente no relacionados”.

Se basa en analizar el desarrollo de la investigación, con la observación de fenómenos mediante la aplicación de este método se determinará la satisfacción de los usuarios ante la propuesta de implementación de la nueva terminal de transporte Intercantonal de pasajeros para el cantón Rumiñahui beneficios en la movilidad de las personas del cantón.

2.5.2 Técnicas

2.5.2.1 Encuesta

Es una técnica muy utilizada dentro de una investigación para recolección de información, del sujeto de estudio, además la información de forma directa de parte del encuestado, y es eficiente para aplicar a una gran cantidad de personas.

2.5.2.2 Observación

Esta es una técnica con la cual se puede obtener información de una forma objetiva.

2.5.3 Instrumentos de Investigación

2.5.3.1 Cuestionario

Este es un conjunto de preguntas que se aplica para obtener cierta información acerca de los aspectos que se desea conocer dentro de la investigación a realizarse, las mismas que serán contestadas por la población establecida dentro del objeto de estudio.

2.5.3.2 Fichas de Observación

Este tipo de instrumento se utiliza para conocer cierta información la manera, registrando datos que el investigador considere importante a fin de obtener información para dar solución al problema percibido.

2.6 Flujograma del proceso de investigación

Para el desarrollo, esta investigación sigue un proceso que se muestra a continuación por medio un diagrama de bloques que muestra los pasos seguidos en este trabajo.

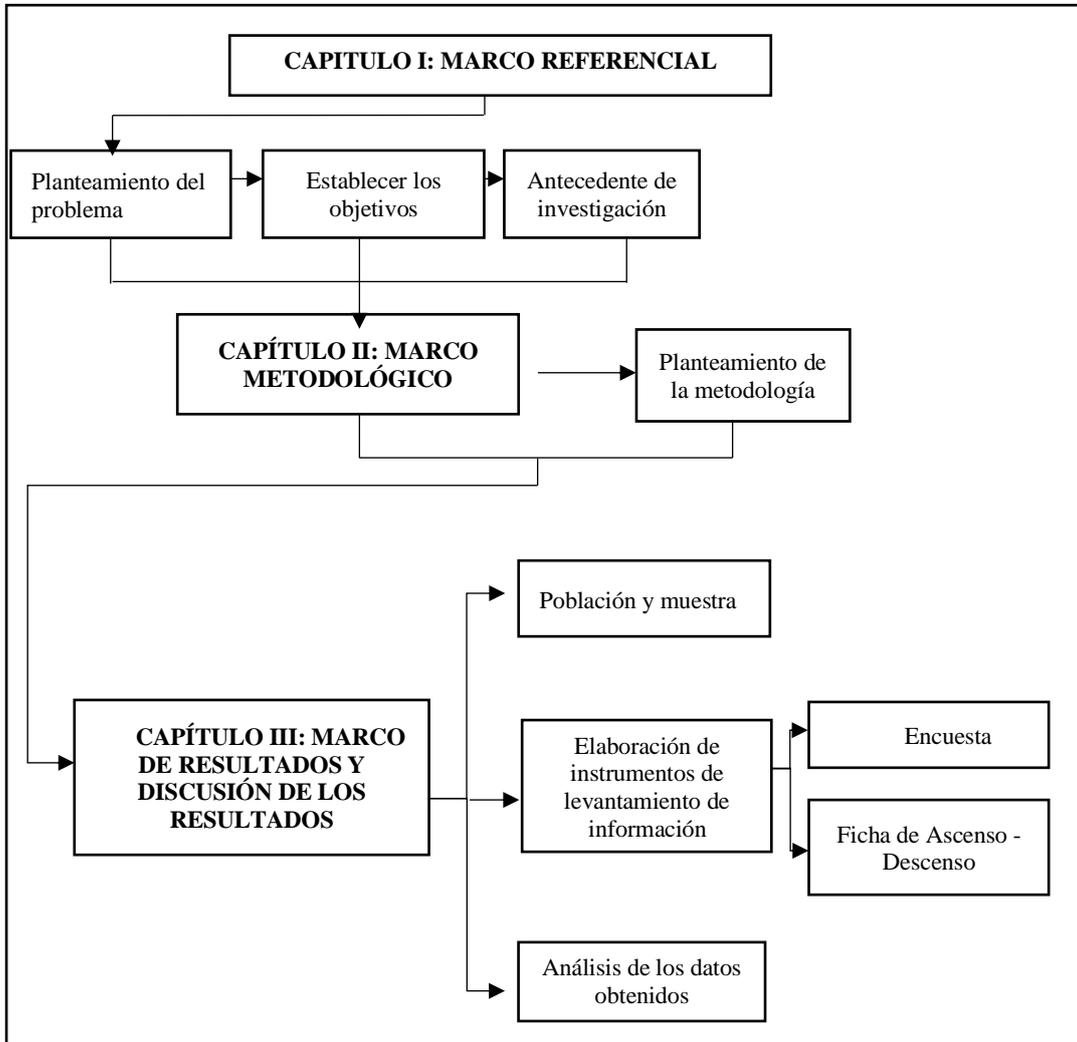


Figura 1-2. Flujograma del proceso de investigación

Fuente: Trabajo de camp

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

2.7 Población y muestra

2.7.1 Población

El cantón Rumiñahui cuenta con seis parroquias; cuatro parroquias urbanas Sangolquí, San Pedro de Taboada, Fajardo y San Rafael y dos parroquias rurales Cotogchoa y Rumipamba, siendo cabecera cantonal la parroquia de Sangolquí.

Tabla 1-2: Población total del cantón Rumiñahui

	Población (censo INEC 2010)	Población Proyectada 2020
RUMIÑAHUI	85.852 hab.	115.433 hab.

Fuente: INEC Censo 2010

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Según (Gavilanes, 2014) En términos generales las proyecciones poblacionales al 2004 estiman un índice de crecimiento poblacional en el cantón de Rumiñahui del 3,47%.

Tabla 2-2: Población de las parroquias del cantón Rumiñahui.

PARROQUIAS URBANAS	POBLACIÓN	HABITANTES %
SANGOLQUÍ	58.254	68%
SAN RAFAEL	6.699	8%
FAJARDO	10000	12%
SAN PEDRO DE TABOADA	6.187	7%
TOTAL PARROQUIAS URBANAS	81.140	95%
PARROQUIAS RURALES		
COTOGCHOA	3.937	4%
RUMIPAMBA	775	1%
TOTAL PARROQUIAS RURALES	4.712	5%
TOTAL PARROQUIAS URBANAS Y RURALES	85.852	100%

Fuente: INEC Censo 2010

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

La población en el Cantón Rumiñahui el año 2010 fue de 85.852 con una tasa de crecimiento poblacional promedio de (2,68%). (INEC, 2010).

2.7.2 Muestra

Según (López & Roldán, 2015) Una muestra estadística es una parte o subconjunto de unidades representativas de un conjunto llamado población o universo, seleccionadas de forma aleatoria y que se somete a observación para su análisis, con el objetivo de obtener resultados válidos para el universo total investigado. Denotaremos al tamaño de la muestra mediante n .

Para determinar la proyección poblacional es necesaria la utilización de la siguiente fórmula matemática:

$$n = \frac{Nz^2PQ}{e^2(N-1) + (z^2pq)}$$

Donde:

n: Tamaño de la muestra

N: Tamaño de la población

Z: Nivel de confianza (1,96)

p: % la proporción (o porcentaje) de individuos que tienen una característica (0,5)

q: % la proporción (o porcentaje) de individuos que no tienen la característica (0,5)

e: % de error muestral considerado (5%=0,05)

Muestra:

$$n = \frac{Nz^2PQ}{e^2(N - 1) + (z^2pq)}$$

$$n = \frac{115.433 (1.96)^2 0.5 * 0.5}{(0.05)^2 (115.433 - 1) + ((1.96)^2 0.5 * 0.5)}$$

$$n = \frac{110862}{288,58 + 0,9604}$$

$$n = \frac{110862}{289,5404}$$

$$\mathbf{n = 383}$$

CAPÍTULO III

3. MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

3.1 Título del Proyecto Titulación

“Estudio de pre-factibilidad para la implementación de un terminal Intercantonal de pasajeros en el cantón Rumiñahui, provincia de Pichincha.”

3.2 Diagnóstico de la situación actual

En el cantón Rumiñahui, la dirección de movilidad conjuntamente con sus departamentos a identificado los factores que afectan a la movilidad, como son: mala ubicación de las paradas de bus, falta de señalética horizontal y vertical y una deficiente infraestructura vial que cada vez se hace más congestionada debido al crecimiento del parque automotor, esto se ha ido disminuyendo paulatinamente con los proyectos de planificación.

En cuanto al servicio que presta el transporte terrestre Intracantonal e intercantonal ocasiona congestionamiento en horas pico debido a que las operadoras realizan el embarque, desembarque de pasajeros en las paradas respectivas, siendo uno de los motivos la dimensión del diseño de paradas y la coincidencia de horarios de las operadoras con rutas similares, esto se puede evidenciar en las paradas de más afluencia de pasajeros, donde la confluencia de dos o más buses que cubren la misma ruta con un mismo destino como es al cantón Quito, si bien los dirigentes de las operadoras manifiestan que es para cubrir la demanda existente, se han visto en la potestad de aumentar o disminuir las frecuencias en horas pico y horas valle.

En el cantón Rumiñahui al no contar con un lugar e infraestructura segura para que los usuarios puedan hacer un cambio de modalidad para llegar a su destino o seguir con otra dirección, por ende la inseguridad que más se ha registrado son en horas de la noche debido a que deben acceder o descender de las unidades de transporte en cualquier parada que en su mayoría no cuentan con iluminación o están lejos de lugares poblados y los pasajeros para no sufrir con algún tipo de inseguridad se han visto en la necesidad de quedarse en paradas donde exista aglomeración de personas o lugares que piensan que son seguros.

Por otra parte, la aglomeración de actividades se da en una forma desordenada en áreas no apropiadas para el traslado de personas de un lugar a otro ya que el cantón tiene una población considerable el mismo que crece aceleradamente con el pasar de los años. Por ende, el problema que se genera es la necesidad de un espacio físico donde se pueda desarrollar las actividades de transportación terrestre, que cuente con la infraestructura adecuada para que los transportistas y

pobladores del cantón se puedan desenvolverse en cuanto a la movilidad para las distintas actividades.

Posteriormente, la implementación de dicha terminal en el cantón con los lineamientos respectivos es muy importante, en vista de que la población hace uso del transporte considerablemente para dirigirse a las distintas actividades ya sea para estudiar, trabajar, etc. También se busca que el sistema transporte sea mucho más ordenado para el beneficio la población.

3.2.1 Situación Geográfica, demográfica

3.2.1.1 Situación Geográfica



Figura 1-3. Ubicación Geográfica

Fuente: GADM Rumiñahui.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

3.2.1.2 Situación Demográfica

Tabla 1-3: Situación demográfica

Nombre del Municipio	GADM Rumiñahui	
Fecha de creación del cantón	El General Alberto Enríquez Gallo, mediante Decreto N. 169, del 31 de mayo de 1938, elevó a la categoría de Cantón, a la parroquia Sangolquí con el nombre del héroe indígena Rumiñahui.	
Población total	106 548 habitantes aproximadamente	
Extensión	132,78 km ²	
Límites del Cantón Rumiñahui	Norte	Distrito Metropolitano de Quito, urbanización la Armenia
	Sur	Monte Pasochoa y Cantón Mejía
	Este	Cantón Quito
	Oeste	Cantón Quito, Río San Pedro de Cuendina
	Noreste	San Pedro del Tingo

Fuente: GADM Rumiñahui

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

El cantón Rumiñahui está ubicada al suroeste de la provincia de Pichincha, limita al norte con el cantón Quito, urbanización la Armenia, al sur con Monte Paschoa y Cantón Mejía, al este con el cantón Quito, al oeste con cantón Quito, Río San Pedro de Cuendina y al noreste con San Pedro del Tingo, aproximadamente cuenta con 106548 habitantes, tiene 132,78 km² de extensión territorial así también es considerada como la de menor extensión territorial de la provincia. (GADM Rumiñahui, s.f.)

Dentro de la situación demográfica en el cantón Rumiñahui, se establecen variables demográficas, los mismos que definen a la población de acuerdo a lo siguientes características:

- Distribución de la población según sector urbano – rural.
- Población urbano – rural, según sexo (período 1990, 2001, 2010).
- Estructura de la población según edad y sexo (2001-2010).
- Distribución de la población según autoidentificación.
- Densidad poblacional.
- Variaciones poblacionales intercensal y proyecciones.

La población asentada en las parroquias urbano- rural, según el último censo INEC (2010), en el cantón Rumiñahui es de 85.852 habitantes, que se distribuyen en el área urbana y rural; En el área urbana se encuentran asentado 75.080, mientras que en el sector rural corresponde 10.772 habitantes. En el cantón Rumiñahui se concentra un gran porcentaje en el sector urbano con el 87,45% de la población mientras que en el sector rural representa el 12,55% de la población. Cabe mencionar que para el presente trabajo se realizó la respectiva proyección en cuanto a los habitantes. (GAD Municipal del cantón Rumiñahui, 2015)

3.2.1.3 Otros contextos del cantón Rumiñahui

Tasa de asistencia por nivel de educación

En cuanto al nivel de instrucción en la población del cantón Rumiñahui en el nivel primario y secundario es de 25,69% y 23,88%, el 25,33% corresponde al nivel superior y con el 0,38% corresponde al centro de alfabetización (EBA).(GAD Municipal del cantón Rumiñahui, 2015)

Población activa e inactiva

En base a los datos obtenidos del censo INEC 2010, se evidencia las actividades económicas relacionadas con el comercio, prestación de servicios y enseñanza, tanto en el espacio urbano como en el rural, cabe mencionar que las actividades antes mencionadas lo realizan mayormente en el sector terciario. Las actividades afines a la industria manufacturera y construcción se destacan en el sector secundario. Y finalmente, el sector primario es el que menor población ocupada registra, con un 3% en lo urbano y 15,57% en lo rural, realizan actividades relacionadas

a la agricultura, ganadería, animales de corral, bosques y minería. (GAD Municipal del cantón Rumiñahui, 2015)

3.2.2 Resultados del levantamiento

3.2.2.1 Resultados de las encuestas

Luego de la aplicación de la encuesta de demanda realizada en el Cantón Rumiñahui, tenemos los siguientes resultados:

Pregunta 1: Género

Tabla 2-3: Género de la población

Género	Número de Personas
Femenino	175
Masculino	208
Total	383

Fuente: Trabajo de campo
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

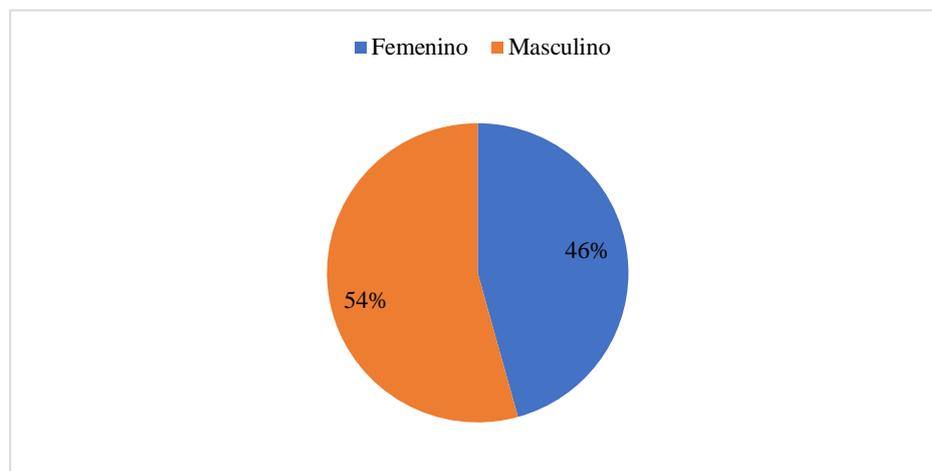


Gráfico 1-3. Distribución porcentual del género de la población

Fuente: Trabajo de campo
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo a la encuesta realizada se determinó que del total de encuestado el 54% es de género femenino y el 46 % masculino.

Pregunta 2: Ocupación

Tabla 3-3: Ocupación de la población

Ocupación	Número de Personas
Actividades profesionales	46
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	16
Ama de casa	36
Comercio	68
Construcción	26
Empleados de administración pública	19
Enseñanza	34
Estudiante	69
Industria Manufacturera	23
Transporte y almacenamiento	33
Turismo (Restaurantes y hoteles)	13
total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

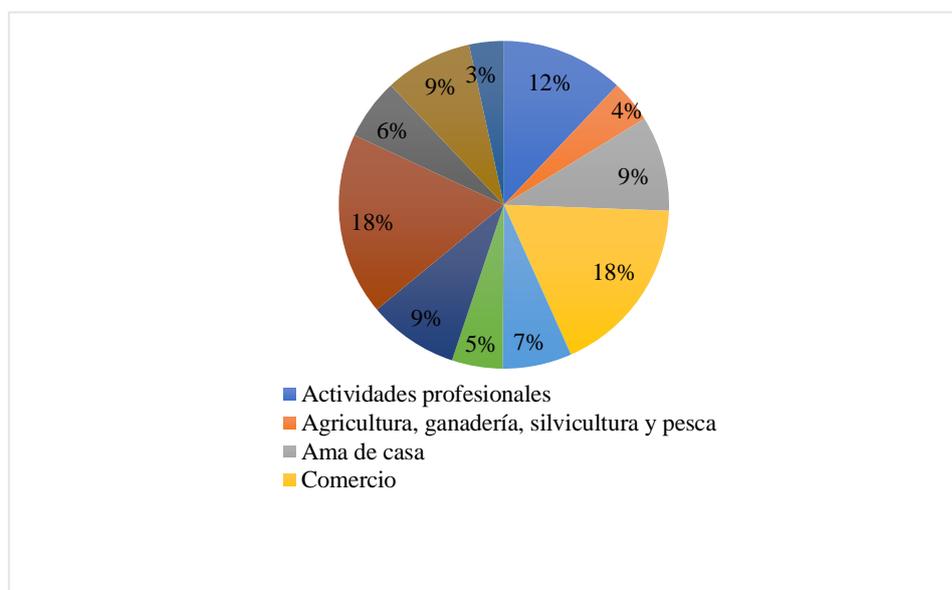


Gráfico 2-3. Distribución porcentual de la ocupación de la población

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo al gráfico la ocupación principal a la que se dedica la población con un 18% es el estudio y el comercio, el 12% de la población se dedica a la actividad profesional, por otro lado, el 9% comparten con los quehaceres de la casa, la industria manufacturera, y a la enseñanza, por otra parte, el 7% tiene como actividad la construcción, el 5% son empleada/os de la administración pública, y finalmente el 4% y el 3% a la Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; y turismo respectivamente.

Pregunta 3: Rango de edad

Tabla 4-3: Rango de edad de la población

Rango de edad	Número de Personas
10 a 18 años	84
19 a 64 años	244
más de 65 años	55
total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

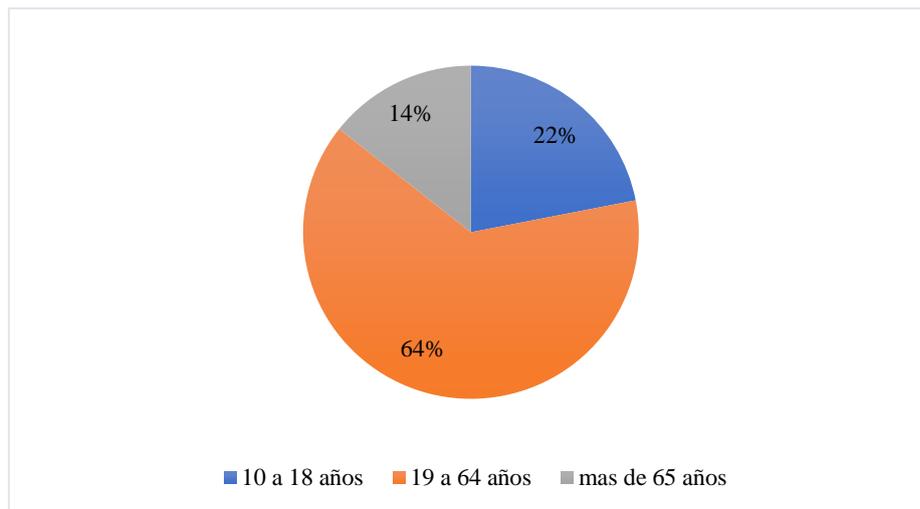


Gráfico 3-3. Distribución porcentual del rango de edad de la población

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

En cuanto al rango de edad se puede constatar que en su mayoría del total de encuestado están entre los 19 a 64 años con un 64%, el 22% entre los 10 y 18 años y finalmente con el 14% más de 65 años.

Pregunta 4: Parroquia o cantón de residencia

Tabla 5-3: Parroquia o cantón de residencia de la población

Parroquia o cantón de residencia	Número de Personas
Cantón Mejía	9
Cantón Quito	71
Cotogchoa	33
Fajardo	29
Rumipamba	15
San pedro de Taboada	20
San Rafael	18
Sangolquí	188
Total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

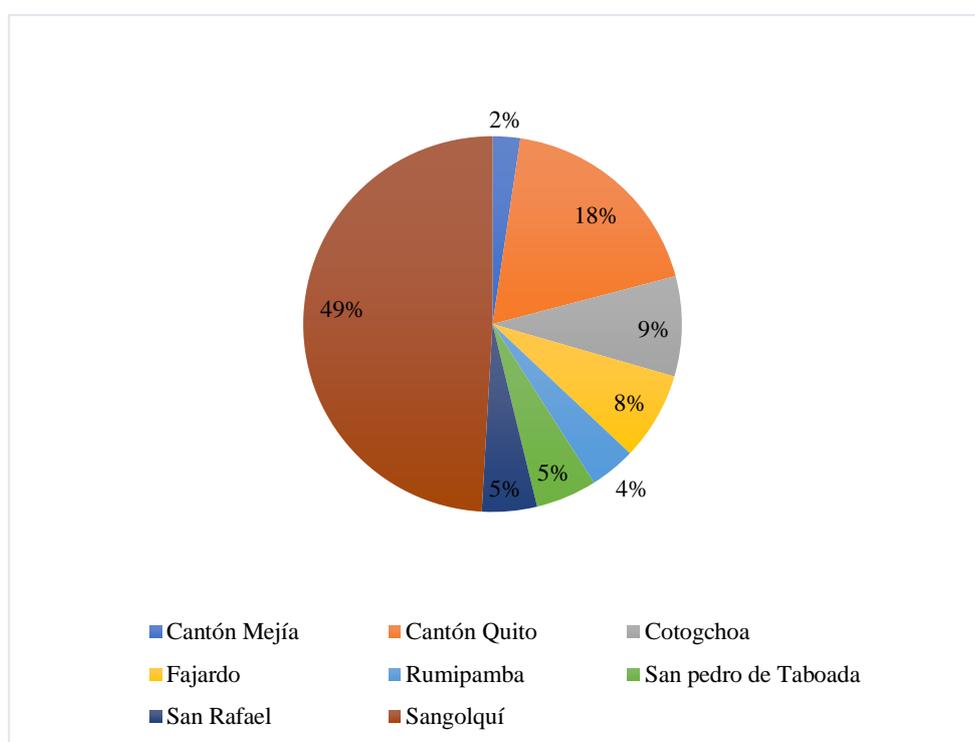


Gráfico 4-3. Distribución porcentual de la Parroquia o cantón de residencia

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo a lo resultado obtenidos se puede determinar que el cantón o parroquia de residencia de la población total encuestada pertenece el 49% a Sangolquí, seguido del 19% perteneciente al cantón Quito, el 9% a Cotogchoa, el 7% a Fajardo, el 5% a San Pedro de Taboada y el 4% y 2% al cantón Mejía y a Rumipamba.

Pregunta 5: ¿Cree que es necesario implementar un terminal de transporte terrestre Intercantonal en el cantón Rumiñahui?

Tabla 6-3: Implementación de un terminal Intercantonal en el cantón Rumiñahui

	Número de Personas
NO	38
SI	345
total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

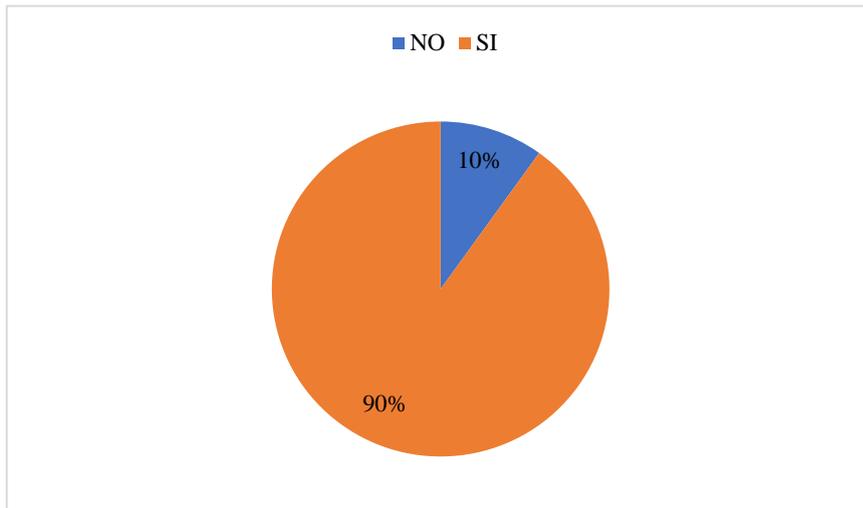


Gráfico 5-3. Distribución porcentual de la tabla 6. 3

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

Según los datos obtenidos el 90% de los encuestados creen que si es necesario implementar un terminal de transporte terrestre Intercantonal en el cantón Rumiñahui y 10 % creen que no es necesario.

Pregunta 6: ¿Piensa que la creación de un terminal de transporte terrestre influiría al crecimiento socio económico cantón Rumiñahui?

Tabla 7-3: La creación de un terminal de transporte terrestre influiría al crecimiento socio económico cantón Rumiñahui

	Número de Personas
NO	121
SI	262
total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

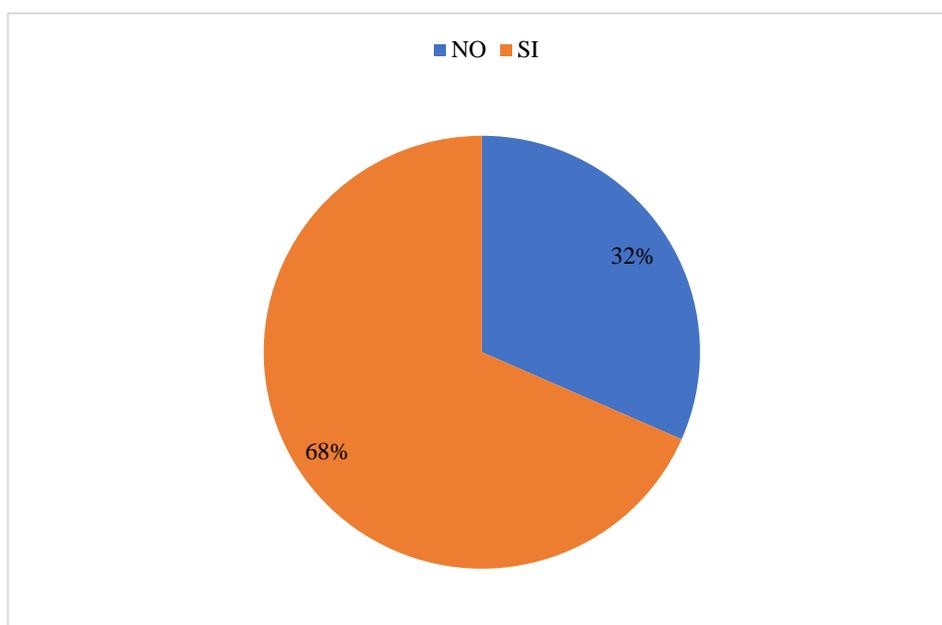


Gráfico 6-3. Distribución porcentual de la tabla 7. 3

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

Según los datos obtenidos el 68% de los encuestados piensa que con la creación de un terminal de transporte terrestre influiría al crecimiento socio económico del cantón Rumiñahui, mientras que el 32 % piensan que no influiría.

Pregunta 7: ¿Piensa que con la creación de la terminal Intercantonal será más seguro movilizarse en transporte público?

Tabla 8-3. Seguridad del transporte público

	Número de Personas
NO	74
SI	309
total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

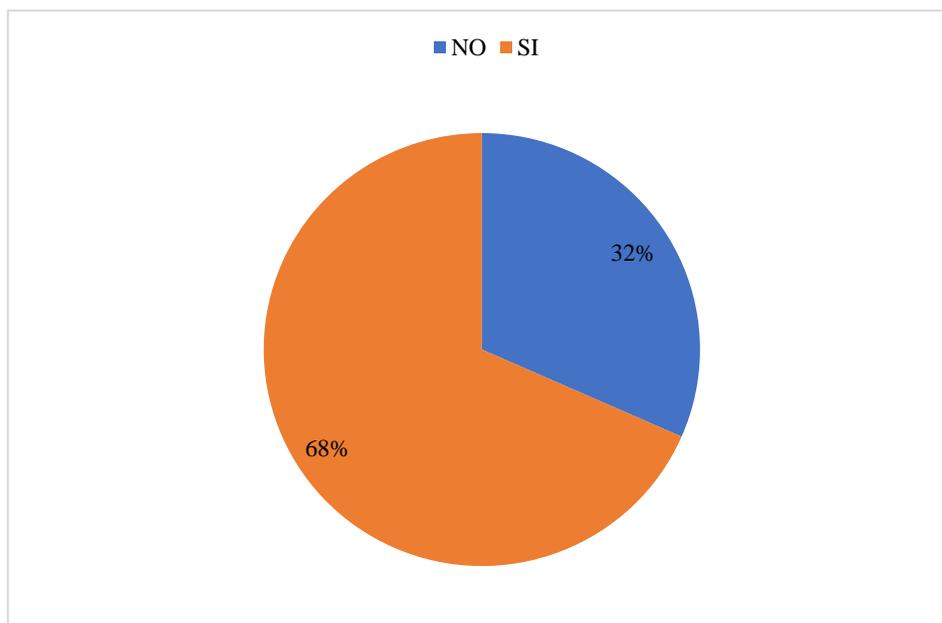


Gráfico 7-3. Distribución porcentual de la tabla 8.3

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

Según los datos obtenidos el 68% de los encuestados piensa que la creación de un terminal Intercantonal, será más seguro movilizarse en el transporte público, en tanto el 32 % piensan que no será más seguro movilizarse en el transporte público.

Pregunta 8: ¿Para su movilización qué modo de transporte utiliza?

Tabla 9-3. Modo de transporte que utiliza para la movilización.

Modo de transporte	Número de Personas
A pie	15
Bicicleta	11
Otros	1
Escolar	23
Moto	10
Taxi	47
Transporte Publico (Bus)	189
Vehículo Propio	87
Total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

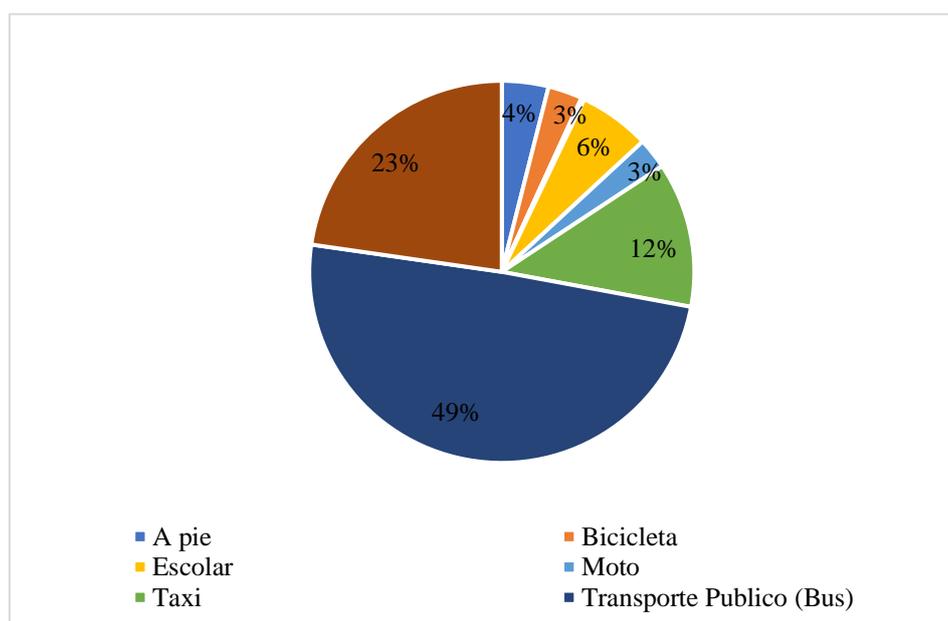


Gráfico 8-3. Distribución porcentual de la tabla 9.3

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo a los datos obtenidos el modo más utilizado con el 49% es el transporte público (bus); con el 23% el vehículo propio, seguido del taxi con el 12%, por otra parte, con el 6% el modo utilizado es el transporte escolar; el 4 % de la población en estudio decide movilizarse a pie y finalmente con el 3% utilizan la bicicleta y la moto.

Pregunta 9: ¿Cuál es la razón por la que elige el medio de transporte anteriormente señalado?

Tabla 10-3. Calidad de servicio

Calidad de servicio	Número de Personas
Accesibilidad	95
Calidad de servicio	76
Comodidad	81
Costo	131
Total	383

Fuente: Trabajo de campo
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

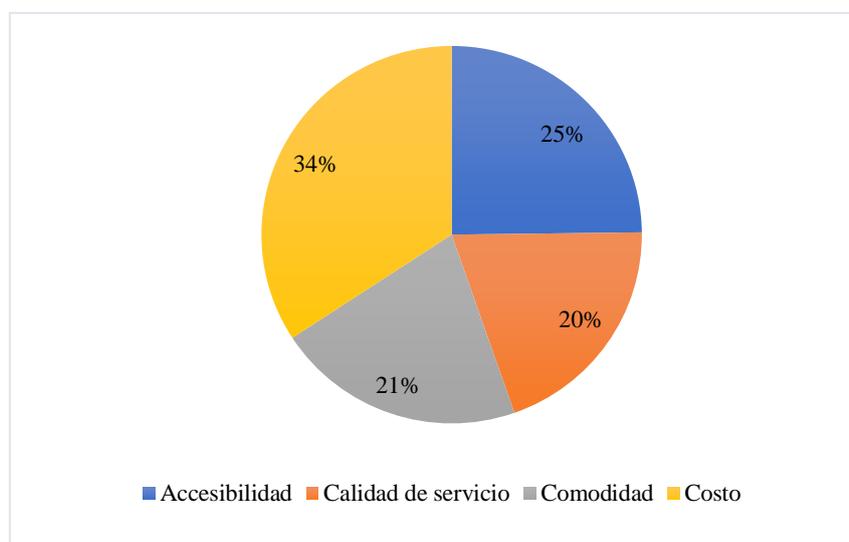


Gráfico 9-3. Distribución porcentual de la calidad de servicio.

Fuente: Trabajo de campo
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo a los resultados del gráfico la razón que utilizan el medio para moverse es por el costo con el 34%, así como el 25% por su accesibilidad; el 21% y 20% por comodidad y calidad de servicio respectivamente.

Pregunta 11: Motivos de viaje.

Tabla 11-3: Motivos de viaje.

Motivos de viaje	Número de Personas
Comercio	64
Estudio	109
Ocio	13
Otros	20
Salud	17
Trabajo	144
Turismo	16
Total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

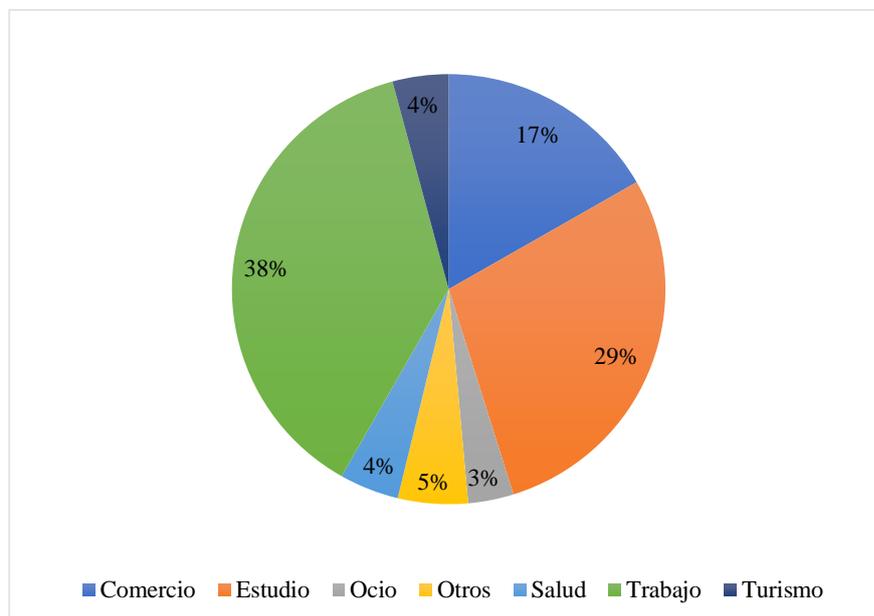


Gráfico 10-3. Distribución porcentual de motivos de viaje.

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo al gráfico el motivo de viaje principal de la población con un 38% es por trabajo, el 29% se moviliza por estudio, por otro lado, el 18% lo hace por comercio, por otra parte, el 5% lo realiza por otros motivos y el 4% se desplaza por turismo y salud.

Pregunta 12: Frecuencia de viaje.

Tabla 12-3: Frecuencia de viaje.

Con que frecuencia viaja.	Diariamente	Semanalmente	Mensualmente
10-13 viajes	2	50	19
1-3 viajes	260	39	18
14 a 20 viajes	2	32	20
4-6 viajes	42	51	18
7-10 viajes	22	94	36
más de 20 viajes	0	8	149

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

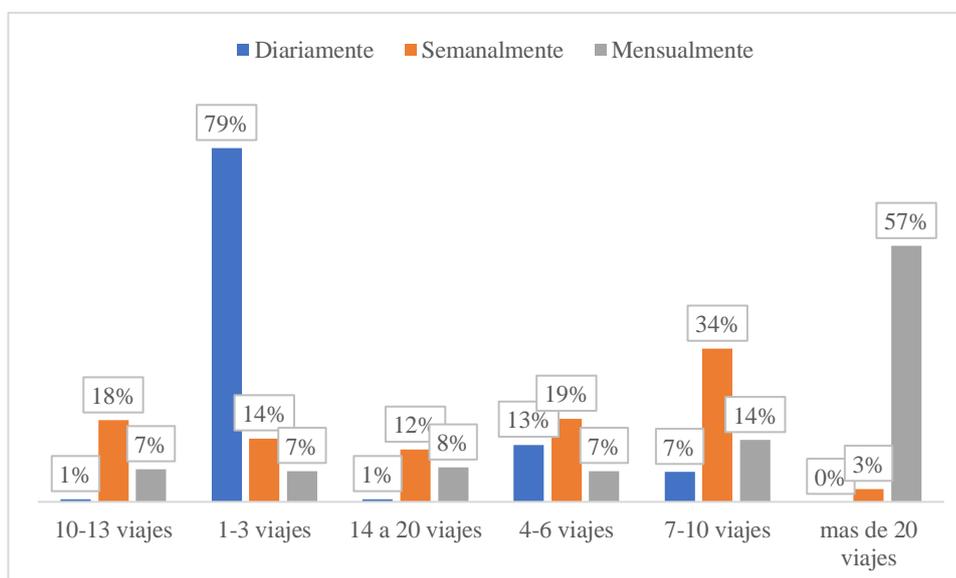


Gráfico 11-3. Distribución porcentual de frecuencia de viaje.

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo a los resultados las personas que realizan de 10 a 13 viajes lo hacen el 18% semanalmente, el 7% mensualmente, el 1% diariamente; por otra parte los que realizan de 1 a 3 viajes el 79% lo hace diariamente, el 14% semanalmente, el 7% mensualmente; posteriormente los que realizan de 14 a 20 viajes el 8% lo hace mensualmente, el 12% semanalmente, el 1% diariamente; los que realizan de 4 a 6 viajes el 13% lo hace diariamente, el 19% semanalmente, el 7% mensualmente; los que realizan de 7 a 10 viajes el 7% lo hace diariamente, el 34% semanalmente, el 14% mensualmente; finalmente los que realizan de más de 20 viajes el 3% lo hace semanalmente y el 57% mensualmente.

Pregunta 13: Días que se desplaza con mayor frecuencia.

Tabla 13-3: Días con mayor frecuencia de viajes.

	Número de Personas
De lunes a viernes	203
Días de feria dentro del cantón (jueves, domingo)	62
Otros	14
Solo fin de semana	25
Todos los días de la semana	79
Total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

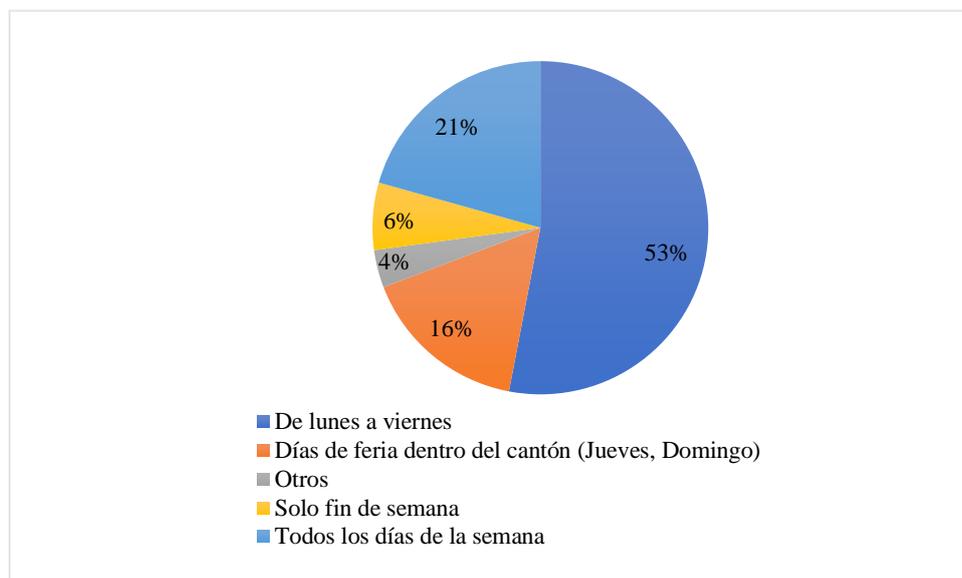


Gráfico 12-3. Distribución porcentual de los días con mayor frecuencia de viajes

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo a los resultados obtenidos en cuanto a los días que se desplaza con mayor frecuencia se tiene que el 53% se desplaza de lunes a viernes, el 21% se desplaza todos los días de la semana, mientras que el 16% los días de feria dentro del cantón (jueves y domingo), mientras que el 6% y 4% se desplazan solo fines de semana y otros días de la semana respectivamente.

Pregunta 14: ¿Cuál de las siguientes empresas de transporte utiliza a menudo?

Tabla 14-3: Empresas de transporte utilizadas.

Empresas de transporte	Número de Personas
C.I.T.A.	5
Calsig Express S.A.	35
Carlos Brito B.	6
Cía. Condorvall S.A.	78
Cía. Transs Capelo S.A.	23
Coop. General Pintag	17
Coop. Los Chillos	50
Coop. Marco Polo	46
Coop. Unidos	5
Coop. Amaguaña	57
Expreso Antizana S.A.	8
Libertadores del Valle S.A.	6
T.A.C.A.	1
Termas Turís	7
Turismo S.A.	5
Vingala C.A.	34
Total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

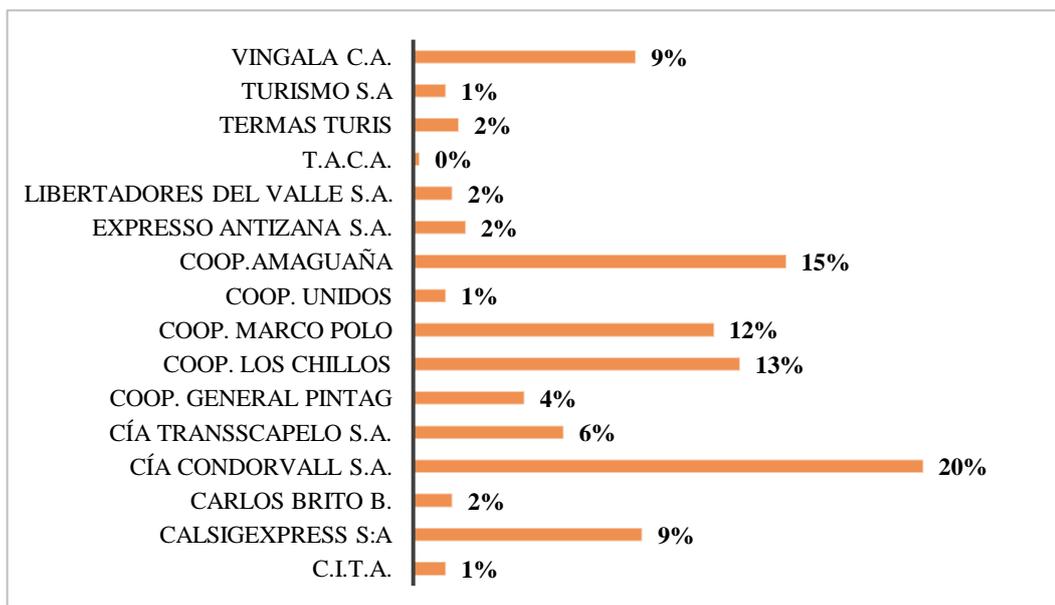


Gráfico 13-3. Distribución porcentual Empresas de transporte utilizadas

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo al gráfico se ha determinado que 20% de la población hacen uso del servicio de transporte Intracantonal Cía. Condorvall S.A; el 15% la Coop. Los Chillos; el 13% la Coop. Marco Polo; el 9% la Vingala C.A, Calsigexpress S.A; el 9% la Coop. General Pintag; y el 4% la Coop. General Pintag.

Pregunta 15: Seleccione desde que lugar de inicio de su viaje hasta el destino.

Tabla 15-3: Origen-Destino.

	Sangolquí	Fajardo	Cotogchoa	San Pedro de Taboada	San Rafael	Rumipamba	Quito (Autopista G. Rumiñahui, La Marín, Centro)	Quito (Pifo, Yaruqui, Quinche, Cusubamba)	Quito (Tingo, La Merced, Alangasi, El Nacional)	Quito (Conocoto, Quitumbe)	Mejía (Tambillo, Alóag, Machachi)
Cotogchoa	25	6	6	6	11	2	9	5	4	7	4
Fajardo	21	10	8	11	4	10	10	9	9	6	7
Mejía (Tambillo, Alóag, Machachi)	10				3	1	3	1		2	0
Quito (Conocoto, Quitumbe)	18	3	2	1	1	4	2	0	0	0	1
Quito (Tingo, La Merced, Alangasi, El Nacional)	11	1	1	19	2	2	2		1		1
Quito (Autopista G. Rumiñahui, La Marín, Centro)	81	18	22	3	10	1	5	4	7	4	6
Quito (Pifo, Yaruqui, Quinche, Cusubamba)	11	1	1	0	2	0	0	1	1	1	0
Rumipamba	3	0	0	1	2	0	0	1	2	0	1
Rumipamba	10	1	1	3	2	1	1	1	2		2
San Pedro de Taboada	5	3	1	2		1	3	1	3	4	
San Rafael	21	3	8	7		3	6	2	1	1	3
Sangolquí	110	24	31	18	20	11	63	21	16	21	19

Fuente: Trabajo de campo.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

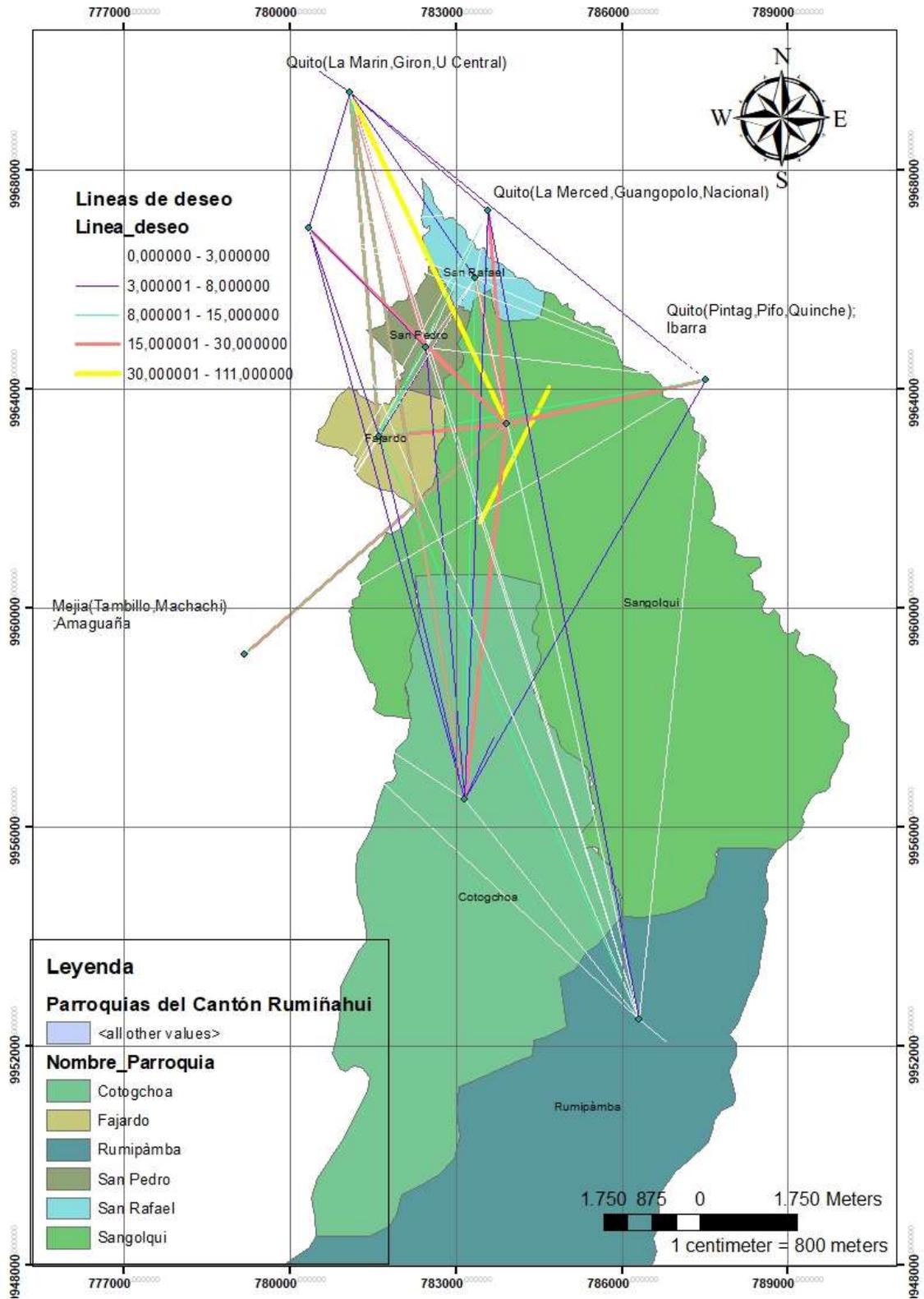


Figura 2-3. Líneas de deseo de viajes.
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

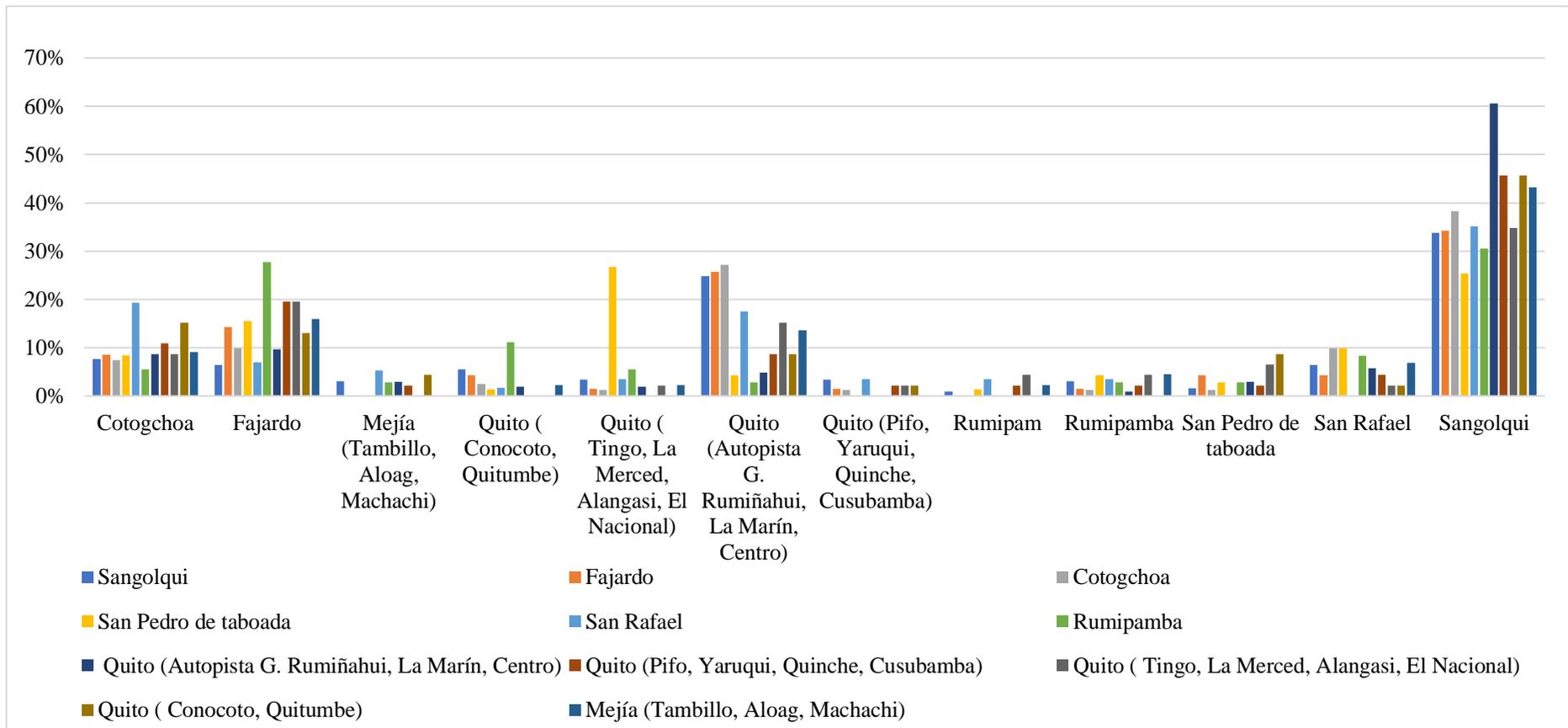


Gráfico 14-3. Distribución porcentual Origen-Destino.

Fuente: Trabajo de campo.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo a los resultados obtenidos se ha determinado que la población de Cotogchoa el 34% mencionan que su principal destino es Sangolquí; de Fajardo el 34% viaja a Sangolquí; de Mejía (Tambillo, Alóag, Machachi) el 34% viaja a Sangolquí; de Quito (Tingo, La Merced Alangasi, El Nacional) el 34% viaja a Sangolquí; de Rumipamba el 31% viaja a Sangolquí; por lo que se puede decir que el principal atino a escoger es Sangolquí.

Pregunta 16: Tiempo de viaje hasta llegar a su lugar de destino.

Tabla 16-3: Tiempo de viaje Origen -Destino.

Tiempo	Número de Personas
0 a 15 minutos	27
16 a 30 minutos	55
30 a 45 minutos	112
46 min a 1 hora	96
más de 1 hora	93
total	383

Fuente: Trabajo de campo.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

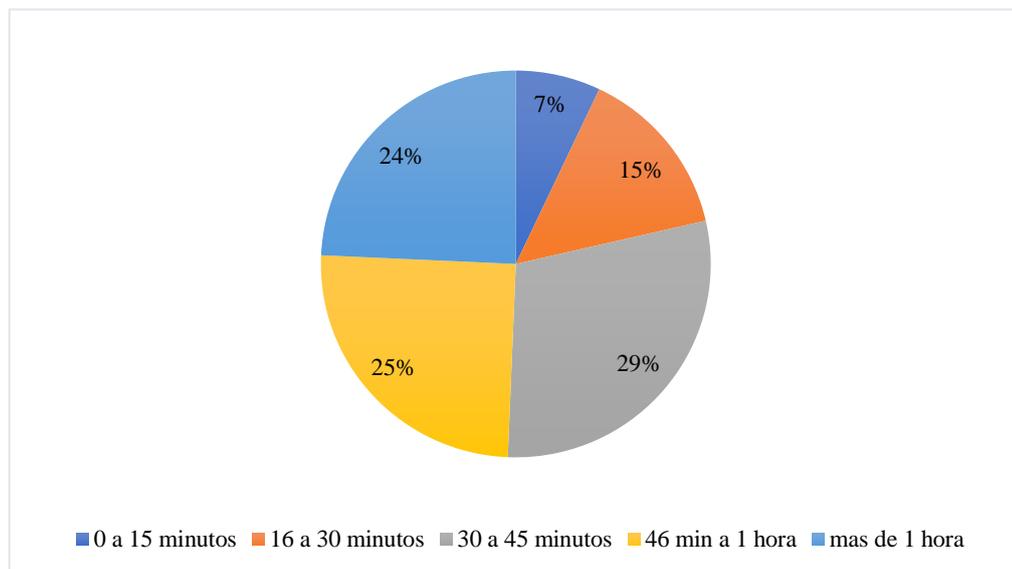


Gráfico 15-3. Distribución porcentual del tiempo de viaje Origen -Destino.

Fuente: Trabajo de campo.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

En cuanto tiempo de viaje para llegar a su de destino se puede determinar que el 29% de la población total de encuestada se demoran entre 30 a 45 min de viaje; el 25% entre 46 min a 1 hora, el 24% entre 0 a 15 min; el 15% entre 16 a 30 min y finalmente el 7% más de 1 hora.

Pregunta 17: Realiza transbordo durante su viaje.

Tabla 17-3: Realiza transbordo durante el viaje.

	Número de Personas
NO	99
SI	284
Total	383

Fuente: Trabajo de campo.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

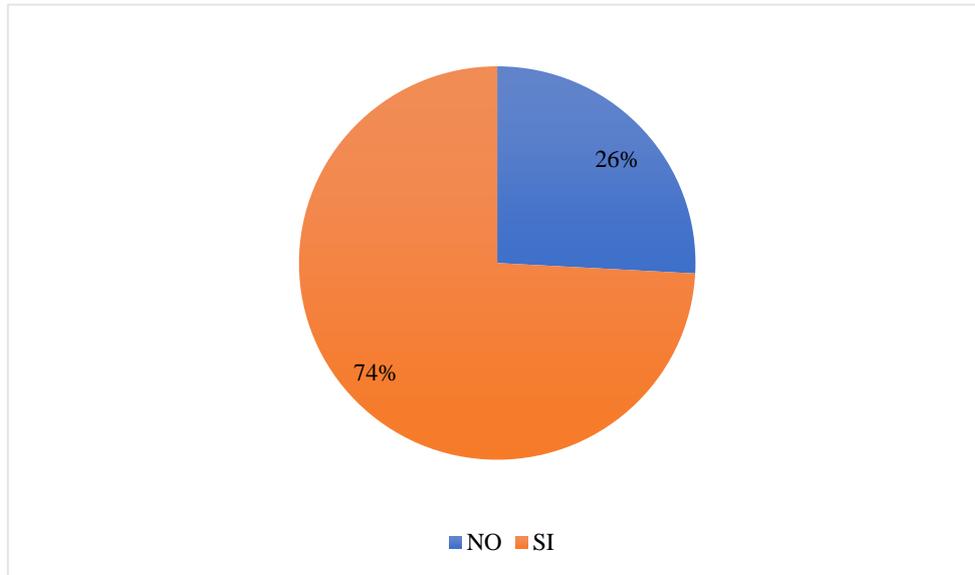


Gráfico 16-3. Distribución porcentual del transbordo durante el viaje.

Fuente: Trabajo de campo.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

Según los datos obtenidos el 74% de los encuestados han manifestado que realizan transbordo durante el viaje mientras que el 26 % no realizan transbordos.

Pregunta 18: ¿Cuántos transbordos hace para llegar a su lugar de destino?

Tabla 18-3: Número de transbordos de Origen – Destino.

	Número de Personas
1 a 3 transbordos	261
4 a 6 transbordos	22
Ninguno	100
Total	383

Fuente: Trabajo de campo

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

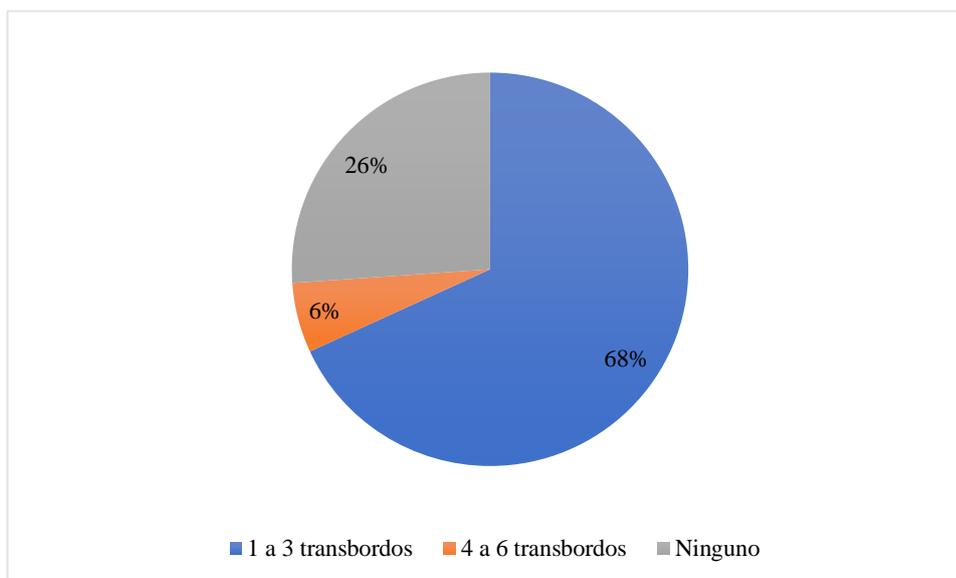


Gráfico 17-3. Porcentaje del número de transbordos de Origen – Destino.

Fuente: Trabajo de campo.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo a la información recopilada el 68% de los habitantes del cantón Rumiñahui realizan de 1 a 3 transbordos; el 26% no hace ningún transbordo y finalmente el 6% realiza de 4 a 6 transbordos.

3.2.2.2 Rutas y frecuencias del transporte Intracantonal, Intercantonal e Interprovincial.

En el cantón Rumiñahui prestan el servicio de transporte público 16 operadoras, las mismas que están conformadas por cooperativas y compañías, y están reguladas acorde a la entidad de control correspondiente.

Tabla 19-3. Operadoras del cantón Rumiñahui.

Código Operadora	Nombre de la operadora	Flota Vehicular	Entidad de Control	Modalidad de servicio
op-01	Condorvall S. A	36	ANT	Intercantonal
op-02	Marco Polo	51	ANT	Intercantonal
op-03	Los Chillos	76	ANT	Intercantonal
op-04	Vingala C.A.	30	ANT	Intercantonal
op-05	San Pedro de Amaguaña	78	ANT	Intercantonal
op-06	Calsig Express S.A.	32	Municipio de Rumiñahui	Intracantonal
op-07	Trans. Capelo S.A.	16	ANT	Intercantonal
op-08	Turismo S.A. Valle de los Chillos	24	ANT	Intercantonal
op-09	General Pintag	22	ANT	Intercantonal
op-10	Expreso Antizana S.A.	22	Municipio de Quito	Intracantonal
op-11	Termas Turís	43	Municipio de Quito	Intracantonal
op-12	Libertadores del Valle S.A.	62	Municipio de Quito	Intracantonal
op-13	Carlos Brito	34	ANT	Intercantonal
op-14	Unidos	S/D	ANT	Interprovincial
op-15	C.I.T.A.	62	ANT	Interprovincial
op-16	T.A.C.A.	S/D	ANT	Interprovincial

Fuente: ANT

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

En la recopilación de la información de las rutas, se identificó a 16 operadoras, en tres modalidades (Intracantonal, Intraprovincial o Intercantonal e Interprovincial) de servicio público de pasajeros, cubriendo 35 rutas, no se ha considerado dos rutas, debido a que en la actualidad las operadoras no cubren esas rutas (R3 y R6).

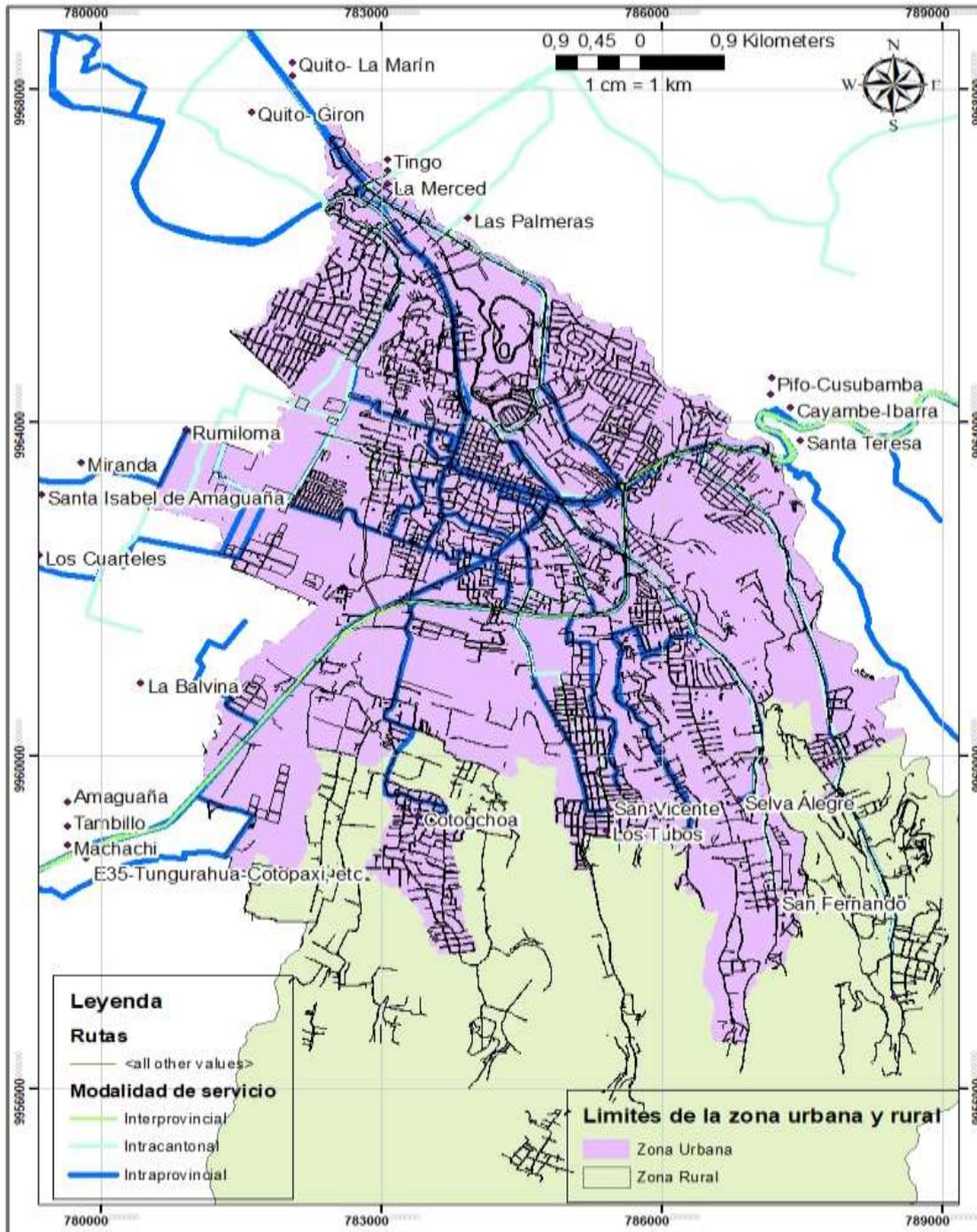


Figura 3-3. Rutas del transporte Público de pasajeros.

Fuente: ANT y Dirección de movilidad del cantón Rumiñahui.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Tabla 20-3: Modalidad de servicio.

Intracantonal	Intercantonal	Interprovincial	Total de Operadoras de transporte
4	8	4	16

Fuente: ANT

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

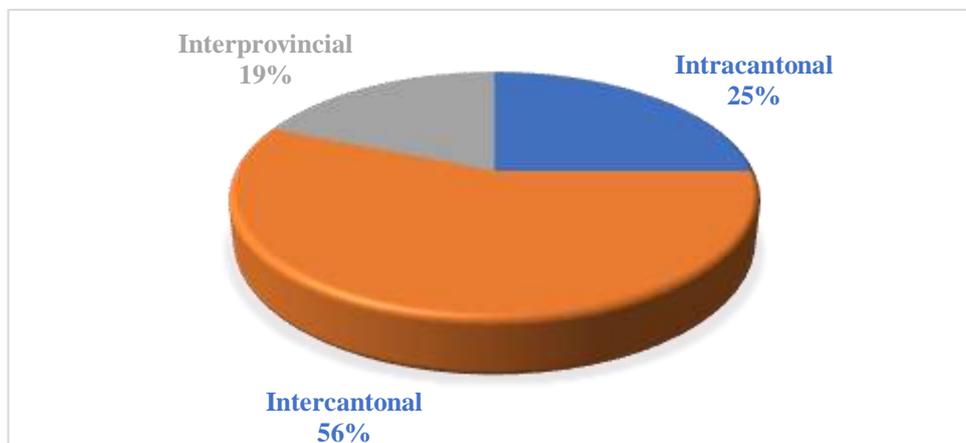


Gráfico 18-3. Modalidad de servicio.

Fuente: ANT.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo a los datos proporcionados por la ANT, el cantón Rumiñahui cuenta con tres modalidades de servicio de transporte público los mismos que son transporte Intercantonal o Intraprovincial con el 56%, con el 25% transporte Intracantonal y finalmente el transporte interprovincial con el 19%.

Tabla 21-3: Entidad de control.

ANT	Municipio de Rumiñahui	Municipio de Quito
12	1	3

Fuente: ANT.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

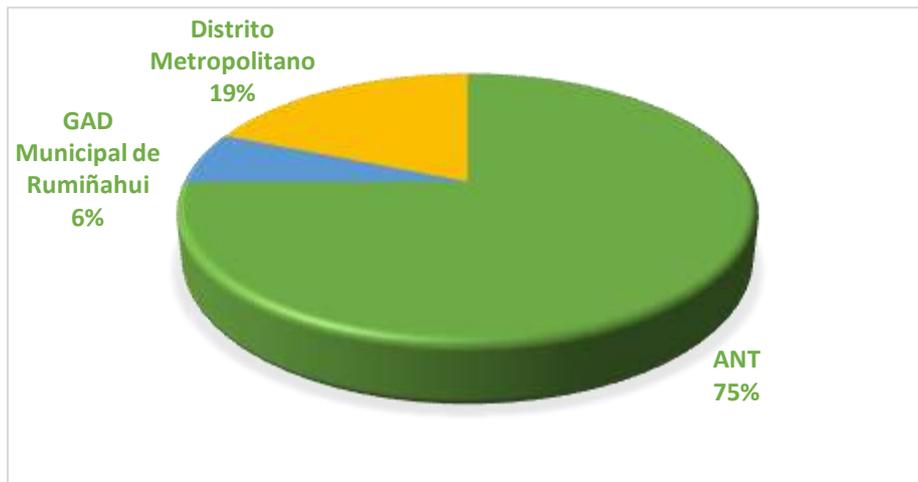


Gráfico 19-3. Entidad de control.

Fuente: ANT.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Análisis:

De acuerdo a los datos proporcionados por la ANT, se puede determinar que la entidad de control que más regula es la ANT con el 75% que son de modalidad Intraprovincial e interprovincial, seguido del Distrito Metropolitano de Quito con el 19% que son Intracantonal o urbanos, para clasificarlos dentro del cantón Quito a esta modalidad se le ha dominado como “Inter parroquiales” y finalmente el GAD municipal de Rumiñahui con el 6% las empresas Intracantonal.

Tabla 22-3: Rutas y Operadoras del cantón Rumiñahui.

Código Operadora	Nombre de la Operadora	Ruta o servicio de transporte	Longitud KM	Intervalo hora pico	Intervalo hora valle	Flota
op-01	Condorvall S. A.	QUITO (U. Central) - SANGOLQUÍ - SAN VICENTE	32,1	8,6	12	13
		QUITO (La Marín) - SANGOLQUÍ - LOS TUBOS	27,2	8,6	12	10
		QUITO (U. Central) – SANGOLQUÍ - LOS TUBOS	35,3	10	12	0
		QUITO (U. Central) – SANGOLQUÍ – RUMIONA	33,6	10	7,5	13
op-02	Marco Polo	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – JATUMPUNGO	23,6	8,6	12	12
		QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – SAN FERNANDO	24	8,6	12	12
		QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – LORETO	24	8,6	12	12
		SANGOLQUÍ -CUSUBAMBA	57,1	25	30	10
op-03	Los Chillos	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – JATUMPUNGO	23,6	8,6	8,6	8
		QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – SANTA ISABEL DE AMAGUAÑA	30	6	8,6	30
		QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – COTOGCHOA	29,4	6,7	10	30
		QUITO (Quitumbe) – CONOCOTO – CHOCLO (SANGOLQUÍ)	29	20	30	8
op-04	Vingala C.A.	QUITO (El Girón) - SELVA ALEGRE	28,2	4	5	30
op-05	San Pedro de Amaguaña	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – AMAGUAÑA	29,6	10	10	20
		QUITO (La Marín) – AMAGUAÑA – UYUMBICHO – TAMBILLO	34	4	5	25
op-06	Calsig Express S.A.	LORETO – SANGOLQUÍ – EL CABRE – LAS RETAMAS	13,6	20	20	6
		SAN VICENTE - EL TRIÁNGULO	10,6	6	14	10
		SAN FERNANDO – EL TRIANGULO	15,3	6	8,6	12
op-07	Trans Capelo S.A.	SANGOLQUÍ – LA Y DEL BARRIO SANTA TERESA	10,5	15	30	9

		MIRANDA GRANDE – MERCADO SAN SEBASTIÁN – ALPAHUMA	16,9	15	30	7
op-08	Turismo S.A. Valle de los Chillos	QUITO (La Marín) - SANGOLQUÍ (Sector Mutualista Benalcázar) – VICTORIA	20	8	8	7
		QUIT O (El Girón) - SANGOLQUÍ (Sector Mutualista Benalcázar)	23,9	8	8	7
		QUIT O (La Marín) - SANGOLQUÍ - LA BALVINA	25,3	9	13	10
op-09	General Pintag	QUIT O (La Marín) – PINTAG	31,2	10	17	17
		SANGOLQUÍ – T OLONTAG	15,7	12	15	5
op-10	Expreso Antizana S.A.	QUIT O (La Marín) – PINTAG	15,7	12	15	22
op-11	Termas Turís	GUANGOPOLO - TRIANGULO - SANGOLQUÍ	16,3	15	15	4
		LA MERCED - TRIÁNGULO - SANGOLQUÍ	18,1	12	12	8
		SAN CARLOS - SAN RAFAEL - SANGOLQUÍ	14,7	20	20	2
op-12	Libertadores del Valle S.A.	QUIT O (La Marín) – SAN PEDRO DE T ABOGADA – CUARTELES	23,6	12	12	12
op-13	Carlos Brito	MACHACHI-SANGOLQUÍ-CAYAMBE	34	S/D	S/D	22
		MACHACHI-SANGOLQUÍ-QUITO (La Marín)	34	S/D	S/D	2
op-14	Unidos	RIOBAMBA-SANGOLQUÍ-IBARRA	S/D	S/D	S/D	2
op-15	C.I.T.A.	RIOBAMBA-SANGOLQUÍ-IBARRA	62	S/D	S/D	12
op-16	T.A.C.A.	RIOBAMBA-SANGOLQUÍ-IBARRA	S/D	S/D	S/D	1

Fuente: ANT.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Las operadoras de transporte Intercantonal ofrecen el servicio de transporte público desde el cantón Rumiñahui con destino en la terminal micro regional La Marín, la operadora (op-05) conecta al cantón Mejía con el cantón Quito usando avenidas y paradas del cantón Rumiñahui, de igual manera la op-13 con la ruta Machachi-Sangolquí-Quito, las operadoras op-09 y op-10 conectan la parroquia Pintag perteneciente al cantón Quito circulando por las avenidas del cantón Rumiñahui hasta llegar al terminal La Marín. Las operadoras interprovinciales (Unidos, T.A.C.A, C.I.T.A.,) usan las vías para del cantón para dirigirse hasta su destino al norte del Ecuador con destino Ibarra.

Tabla 23-3: Rutas al playón de la Marín que usan la autopista general Rumiñahui.

Operadora	Ruta o servicio de transporte	Longitud KM	Flota
op-01	QUIT O (U. Central) - SANGOLQUÍ - SAN VICENTE	32,1	13
op-01	QUIT O (La Marín) - SANGOLQUÍ - LOS TUBOS	27,2	10
op-02	QUIT O (La Marín) – SANGOLQUÍ – JATUMPUNGO	23,6	12
op-02	QUIT O (La Marín) – SANGOLQUÍ – SAN FERNANDO	24	12
op-02	QUIT O (La Marín) – SANGOLQUÍ – LORETO	24	12
op-03	QUIT O (La Marín) – SANGOLQUÍ – JATUMPUNGO	23,6	8
op-05	QUIT O (La Marín) – AMAGUAÑA – UYUMBICHO – TAMBILLO	34	25
op-08	QUITO (La Marín) - SANGOLQUÍ (Sector Mutualista Benalcázar) – VICTORIA	20	7
op-08	QUIT O (La Marín) - SANGOLQUÍ - LA BALVINA	25,3	10
op-09	QUIT O (La Marín) – PINTAG	31,2	17
op-10	QUIT O (La Marín) – PINTAG	15,7	22
op-12	QUIT O (La Marín) – SAN PEDRO DE T ABOGADA – CUARTELES	23,6	12
op-13	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ –MACHACHI	38	2

Fuente: ANT.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Se registra nueve operadoras de transporte Intercantonal que ofrecen el servicio de transporte público desde el cantón Rumiñahui con destino en la terminal micro regional La Marín.

Tabla 24-3: Rutas y frecuencias de las operadoras.

Código Operadora	Ruta o servicio de transporte	Frecuencia
op-01	QUITO (U. Central) - SANGOLQUÍ - SAN VICENTE	102
	QUITO (La Marín) - SANGOLQUÍ - LOS TUBOS	104
	QUITO (U. Central) – SANGOLQUÍ - LOS TUBOS	0
	QUITO (U. Central) – SANGOLQUÍ – RUMIONA	103
op-02	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – JATUMPUNGO	97
	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – SAN FERNANDO	0
	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – LORETO	96
	SANGOLQUÍ -CUSUBAMBA	30
op-03	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – JATUMPUNGO	8
	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – SANTA ISABEL DE AMAGUAÑA	158
	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – COTOGCHOA	158
	QUITO (Quitumbe) – CONOCOTO – CHOCLO (SANGOLQUÍ)	21
op-04	QUITO (El Girón) - SELVA ALEGRE	168
op-05	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – AMAGUAÑA	96

	QUITO (La Marín) – AMAGUAÑA – UYUMBICHO – TAMBILLO	224
op-06	LORETO – SANGOLQUÍ – EL CABRE – LAS RETAMAS	42
	SAN VICENTE - EL TRIÁNGULO	42
	SAN FERNANDO – EL TRIANGULO	168
op-07	SANGOLQUÍ – LA Y DEL BARRIO SANTA TERESA	39
	MIRANDA GRANDE – MERCADO SAN SEBASTIÁN – ALPAHUMA	43
op-08	QUITO (La Marín) - SANGOLQUÍ (Sector Mutualista Benalcázar) – VICTORIA	48
	QUIT O (El Girón) - SANGOLQUÍ (Sector Mutualista Benalcázar)	48
	QUIT O (La Marín) - SANGOLQUÍ - LA BALVINA	48
op-09	QUIT O (La Marín) – PINTAG	79
	SANGOLQUÍ – T OLONTAG	37
op-10	QUIT O (La Marín) – PINTAG	79
op-12	QUIT O (La Marín) – SAN PEDRO DE T ABOGADA – CUARTELES	84
op-13	MACHACHI-SANGOLQUÍ-CAYAMBE	22
	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ –MACHACHI	2
op-14	RIOBAMBA-SANGOLQUÍ-IBARRA	2
op-15	RIOBAMBA-SANGOLQUÍ-IBARRA	12
op-16	RIOBAMBA-SANGOLQUÍ-IBARRA	1
Total Frecuencias		2161

Fuente: ANT.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Se registra 2161 frecuencias en un día normal de actividades, las operadoras tienen como destino principal el cantón Quito en el Playón de la Marín, el horario de llegada es desde las 5:30 am hasta las 10:00pm, las rutas que llegan al Girón hasta las 09:30pm y las rutas de la Universidad Central hasta las 10:30pm.

Tabla 25-3: Frecuencia días domingos op-11.

Código de Operadora	Ruta o servicio de transporte	Frecuencia
op-11	GUANGOPOLO - TRIANGULO – SANGOLQUÍ	24
	LA MERCED - TRIÁNGULO - SANGOLQUÍ	30
	SAN CARLOS - SAN RAFAEL – SANGOLQUÍ	18
TOTAL		72

Fuente: ANT.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Los domingos se realiza la feria en la cabecera cantonal e ingresa la operadora Termas Turís (op-13) con 72 frecuencias, quienes brindan el servicio en horarios de 6:00 am a 12:00pm.

Tabla 26-3: Identificación de las Rutas del transporte Publico, Cantón Rumiñahui.

Código de Ruta	Nombre de Ruta	Operadora
R-1	QUITO (U. Central) - SANGOLQUÍ - SAN VICENTE	op-01
R-2	QUITO (La Marín) - SANGOLQUÍ - LOS TUBOS	op-01
R-3	QUITO (U. Central) – SANGOLQUÍ - LOS TUBOS	op-01
R-4	QUITO (U. Central) – SANGOLQUÍ – RUMIONA	op-01
R-5	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – JATUMPUNGO	op-02
R-6	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – SAN FERNANDO	op-02
R-7	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – LORETO	op-02
R-8	SANGOLQUÍ -CUSUBAMBA	op-02
R-9	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – JATUMPUNGO	op-03
R-10	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – SANTA ISABEL DE AMAGUAÑA	op-03
R-11	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – COTOGCHOA	op-03
R-12	QUITO (Quitumbe) – CONOCOTO – CHOCLO (SANGOLQUÍ)	op-03
R-13	QUITO (El Girón) - SELVA ALEGRE	op-04
R-14	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ – AMAGUAÑA	op-05
R-15	QUITO (La Marín) – AMAGUAÑA – UYUMBICHO – TAMBILLO	op-05
R-16	LORETO – SANGOLQUÍ – EL CABRE – LAS RETAMAS	op-06
R-17	SAN VICENTE - EL TRIÁNGULO	op-06
R-18	SAN FERNANDO – EL TRIANGULO	op-06
R-19	SANGOLQUÍ – LA Y DEL BARRIO SANTA TERESA	op-07
R-20	MIRANDA GRANDE – MERCADO SAN SEBASTIÁN – ALPAHUMA	op-07
R-21	QUITO (La Marín) - SANGOLQUÍ (Sector Mutualista Benalcázar) – VICTORIA	op-08
R-22	QUIT O (El Girón) - SANGOLQUÍ (Sector Mutualista Benalcázar)	op-08
R-23	QUIT O (La Marín) - SANGOLQUÍ - LA BALVINA	op-08
R-24	QUIT O (La Marín) – PINTAG	op-09
R-25	SANGOLQUÍ – TOLONTAG	op-09
R-26	QUIT O (La Marín) – PINTAG	op-10
R-27	GUANGOPOLO - TRIANGULO – SANGOLQUÍ	op-11
R-28	LA MERCED - TRIÁNGULO – SANGOLQUÍ	op-11
R-29	SAN CARLOS - SAN RAFAEL – SANGOLQUÍ	op-11
R-30	QUIT O (La Marín) – SAN PEDRO DE TABOGADA – CUARTELES	op-12
R-31	MACHACHI-SANGOLQUÍ-CAYAMBE	op-13
R-32	QUITO (La Marín) – SANGOLQUÍ –MACHACHI	op-13
R-33	RIOBAMBA-SANGOLQUÍ-IBARRA	op-14
R-34	RIOBAMBA-SANGOLQUÍ-IBARRA	op-15
R-35	RIOBAMBA-SANGOLQUÍ-IBARRA	op-16

Fuente: ANT y Dirección de movilidad del cantón Rumiñahui.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

- **Ruta del Transporte Intraprovincial**

El transporte Intraprovincial cubre 21 rutas, quince rutas tienen como origen o destino el cantón Rumiñahui, Para cubrir las otras seis rutas las operadoras usan las vías del cantón Rumiñahui para cubrir la ruta de ida- vuelta y viceversa.

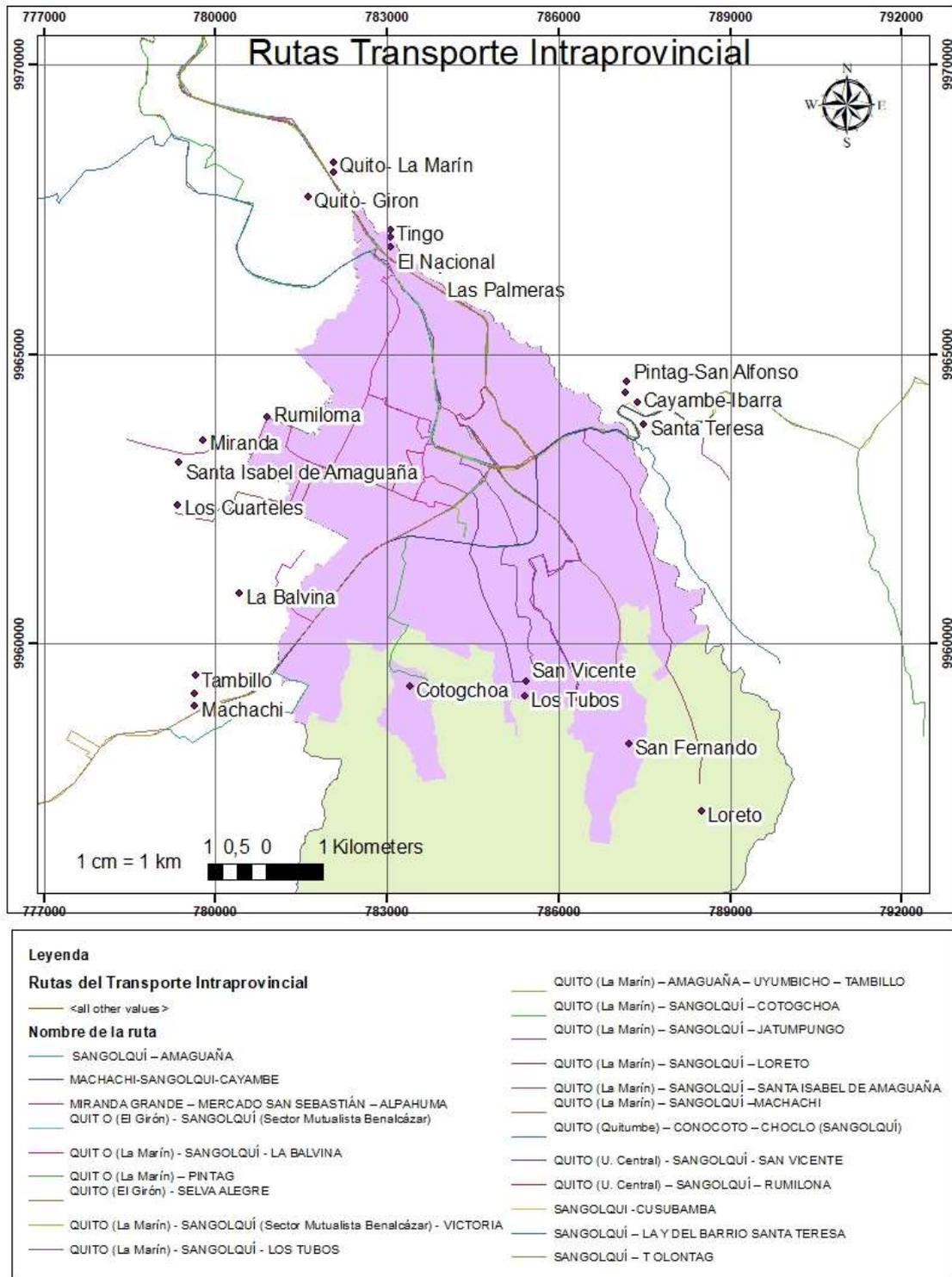


Figura 4-3. Rutas del transporte Intercantonal o Intraprovincial

Fuente: ANT y Dirección de movilidad del cantón Rumiñahui.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

- **Generación de viajes**

Tabla 27-3: Zonas de intersección de encuestas O-D.

LUGAR	CODIGO (Z)
CENTRO-SANTA ROSA	Z1
INCHALILLO	Z2
TERRACOTA-MOLINOS	Z3
YAGUACHI	Z4
SAN RAFAEL	Z5
LA COLINA	Z6
ESPE- ESPERANZA	Z7
SELVA ALEGRE-SANFERNADO	Z8
LOS BOHIOS DE JATUMPAMBA-MUSHUÑAN	Z9
EL CARMEN- EL CORTIJO	Z10
SAN PEDRO DE TABOADA -FAJARDO	Z11
CAPELO	Z12
BANCO DE FOMENTO-JATUMPUNGO	Z13
COTOGCHOA- EL TAXO	Z14
SAN FRANCISCO-LORETO	Z15
SAN VICENTE- LOS TUBOS	Z16
LA LIBERTAD	Z17
CASHAPAMBA	Z18

Fuente: Estudio de necesidades de oferta y demanda del transporte Intercantonal.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Tabla 28-3: Matriz O-D viajes internos del transporte intercantonal.

ZONA DE ORIGEN (Z)	ZONA DE DESTINO DE VIAJE (Z)																	
	1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	TOTAL
1	4622	550	-	1761	-	1101	1210	-	220	110	441	220	-	-	110	-	441	10786
2	4078	306	-	1223	-	1122	306	-	-	-	-	-	-	-	203	-	-	7238
3	1507	116	-	464	-	1043	-	-	116	116	-	-	-	-	-	-	-	3361
4	294	-	74	148	-	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	589
5	499	-	-	998	-	167	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1664
6	242	363	-	968	-	484	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2057
7	615	-	-	1317	88	615	88	-	-	-	264	-	-	-	-	-	-	2985
8	3090	1463	-	1301	162	651	813	-	813	-	-	-	-	-	-	-	325	8618
9	855	180	-	1035	-	45	-	45	45	-	-	-	-	-	45	-	-	2252
10	628	-	30	1107	-	120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1885
11	2569	-	-	3754	197	791	-	-	-	1383	395	-	-	197	-	791	-	10078
12	2218	317	-	1267	-	-	-	-	-	-	1267	317	-	-	-	-	317	5705
13	719	288	-	1294	-	431	-	-	431	-	-	-	-	-	-	-	-	3163
14	-	-	-	621	-	-	-	-	1243	-	-	-	932	-	-	-	-	2796
15	133	53	-	53	-	133	-	-	26	-	-	-	-	26	-	-	-	424
16	19	-	-	9	-	19	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	57
17	63	-	-	-	-	21	-	-	-	21	-	21	-	-	-	21	-	148
18	113	-	-	81	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	226
TOTAL	22265	3636	103	17402	447	6831	2416	45	2895	1630	2367	559	932	224	368	812	1099	64031

Fuente: Dirección de movilidad del cantón Rumiñahui, Estudio de necesidades de oferta y demanda del transporte intercantonal.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Tabla 29-3: Viajes internos O-D año 2020, cantón Rumiñahui.

Viajes internos 2020		
Modalidad de transporte público	Intracantonal	Intercantonal
%	41,10%	58,90%
Número de viajes	64031	91762
Total de viajes	155793	

Fuente: Estudio de necesidades de oferta y demanda de transporte de cantón Rumiñahui.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Para el presente estudio se tomó como referencia la matriz Origen-Destino del año 2018, actualizando la matriz al año de estudio 2020, tomando en cuenta el factor de expansión se utilizó la tasa de crecimiento poblacional es de (2,68%), por tanto, se tienen un total de 155793 viajes que se realizan en el cantón Rumiñahui, el transporte público de modalidad intercantonal realiza 91762 viajes.

Tabla 30-3: Viajes externos O-D año 2020, cantón Rumiñahui.

Origen	Conocoto	Quito Centro	Quito Norte	Quito Sur	Valle De Tumbaco	Amaguaña	La Merced	Alangasi	Pintag	Rumiñahui	Total
Alangasi	-	-	-	-	-	190	-	-	-	3081	3271
Conocoto	-	-	-	-	923	2087	-	845	290	10747	14892
Amaguaña	-	1680	2679	-	202	-	55	177	131	7714	12638
La Merced	-	-	-	-	-	57	-	-	277	1384	1717
Pintag	323	628	897	426	325	105	205	99	-	2865	5871
Rumiñahui	9574	5499	9864	1355	1375	9158	1526	3286	2925	61632	118392
Total	9897	7807	13439	13977	2826	11596	1786	4407	3623	87423	156781

Fuente: Estudio de necesidades de oferta y demanda de transporte de cantón Rumiñahui.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Para el presente estudio de investigación se ha considerado los viajes de las zonas aledañas al cantón Rumiñahui y estimando las rutas que cubre el transporte intraprovincial, proyectando el número de viajes externos, hacia las zonas aledañas al cantón Rumiñahui del año 2013 al 2020 se tiene 156.781 viajes.

Tabla 30-3: Zonas de intersección de encuestas O-D, Viajes externos.

LUGAR	CODIGO
ALANGASI	ZA
CONOCOTO	ZB
AMAGUAÑA	ZC
LA MERCED	ZD
PINTAG	ZE
RUMIÑAHUI	ZF
QUITO CENTRO	ZG
QUITO NORTE	ZH
QUITO SUR	ZI
VALLE DE TUMBACO	ZJ

Fuente: Estudio de necesidades de oferta y demanda del transporte Intercantonal.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

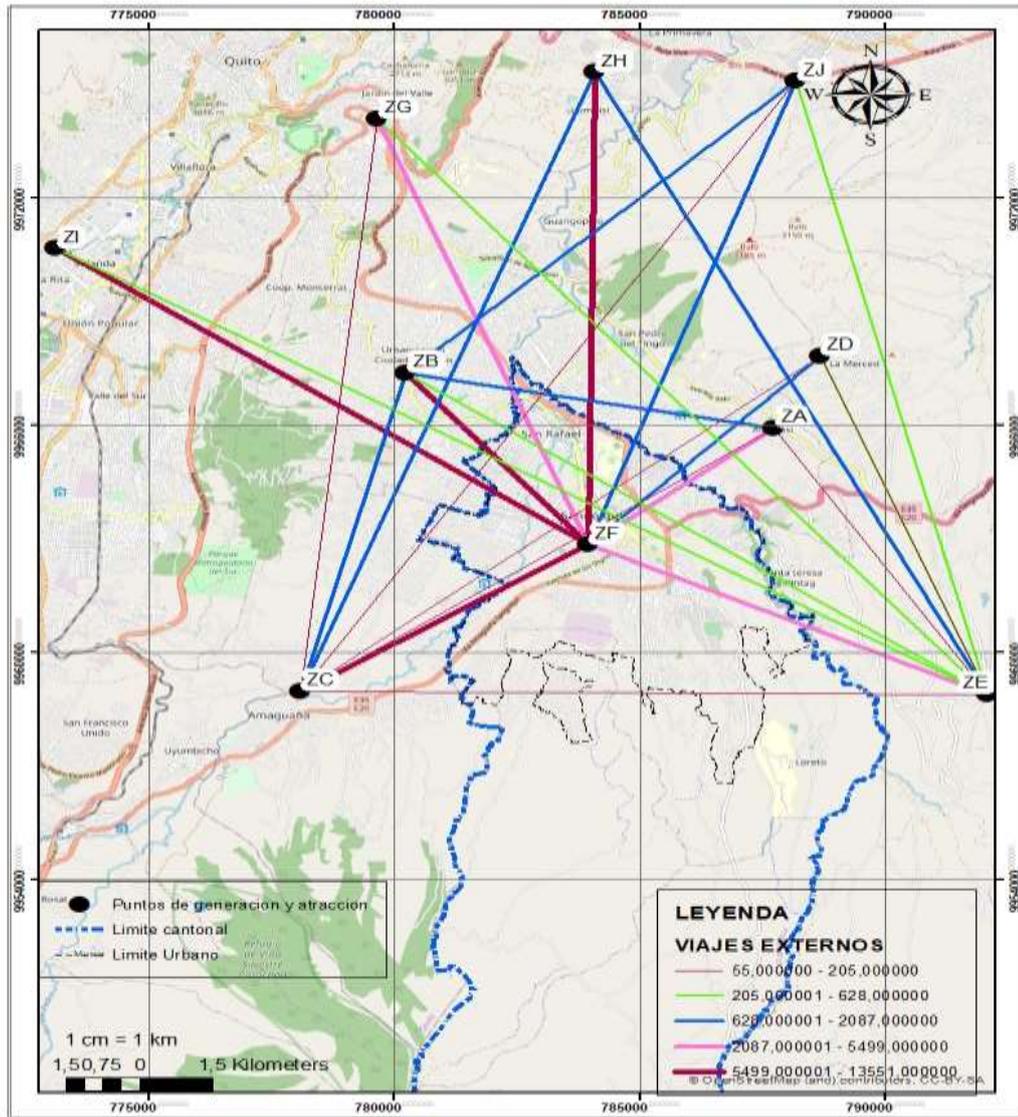


Figura 6-3. Desplazamientos internos (transporte intercantonal).
Fuente: ANT y Dirección de movilidad del cantón Rumiñahui.
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Tabla 31-3: Demanda del transporte Intercantonal en el cantón Rumiñahui.

Demanda del transporte Público	
Viajes internos	91762
Viajes externos	156781
Total viajes	248543

Fuente: Estudio de necesidades de oferta y demanda de transporte de cantón Rumiñahui.
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Proyectando al año de investigación, en base a los datos de la Dirección de Movilidad del Cantón Rumiñahui se tiene que el transporte Público tiene una demanda diaria de 248.543 viajes realizados por los usuarios que utilizan esta modalidad de transporte para movilizarse desde su origen a su destino y viceversa.

3.3 Esquema de la Propuesta

3.3.1 Localización de la terminal Intercantonal.

3.3.1.1 Macro localización de la terminal Intercantonal.

La terminal Intercantonal estará ubicada en nuestro país Ecuador, provincia de Pichincha, cantón Rumiñahui.

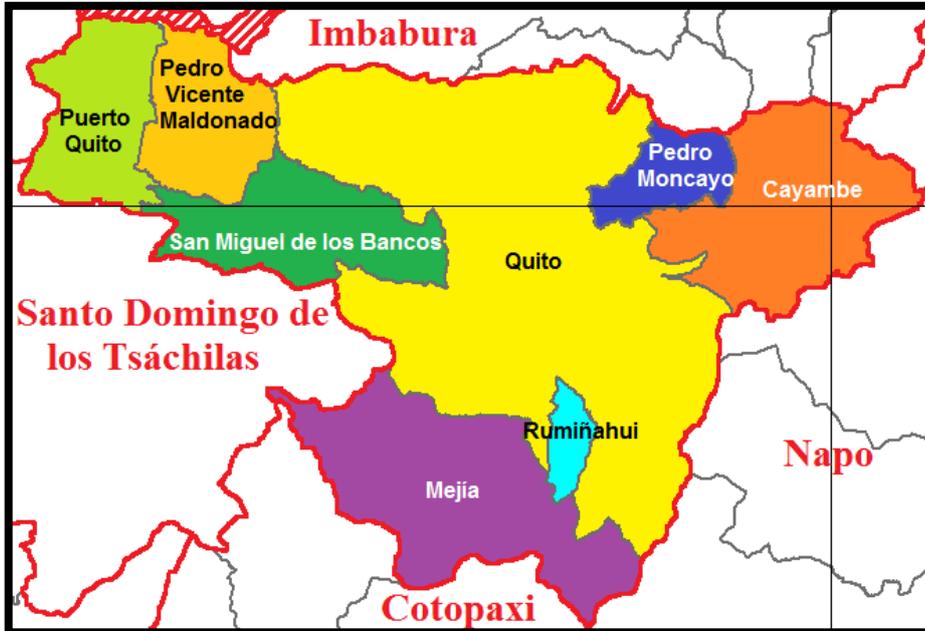


Figura 7-3. Macro localización del cantón Rumiñahui.

Fuente: (GAD Municipal del cantón Rumiñahui, 2015).

3.3.1.2 Micro localización de la terminal Intercantonal.

Para la planificación, construcción, operación y mantenimiento de la terminal Intercantonal, la institución encargada será GAD Municipal del cantón Rumiñahui, puesto que la ley otorga la competencia.

La ubicación de la terminal Intercantonal debe cubrir con los conceptos de movilidad, el mismo que permita brindar un servicio eficiente a los usuarios del cantón Rumiñahui, para lo cual se escogió un lugar estratégicamente en base a la demanda de los usuarios, cabe mencionar que en el área de terreno escogido atraviesa la carretera E35. Además, existe la presencia de instituciones

públicas y privadas, comercio, entre otras. La terminal está ubicada en la carretera E35 y Avenida Juan Salinas.



Figura 8-3. Micro localización de la terminal Intercantonal.

Fuente: Investigación de campo.
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

3.3.2 Análisis de la demanda

En base a los datos de la Dirección de Movilidad del Cantón Rumiñahui se tiene que el transporte Intercantonal tiene una demanda de 248.543 viajes realizados internamente y externamente, por los usuarios que utilizan esta modalidad de transporte para movilizarse desde su origen a su destino y viceversa. Ver tabla 32-3.

Tabla 32-3: Proyección de la demanda del transporte Público en el cantón Rumiñahui.

Año	Nº de Viajes
2020	248543
2025	283681
2030	323788
2035	369564
2040	421812

Fuente: Estudio de necesidades de oferta y demanda de transporte de cantón Rumiñahui.
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Para la proyección de la demanda del transporte intercantonal se utilizó como factor de expansión la tasa de crecimiento poblacional promedio del Cantón Rumiñahui (2.68%).

3.3.3 Análisis de la oferta

En el cantón Rumiñahui existen 16 cooperativas transporte Público de las cuales 13 son Intercantonal e Intracantonal que tienen 2146, 415 frecuencias respectivamente.

Tabla 33-3: Demanda de frecuencias del transporte público.

Frecuencias del Transporte Público	Nº de frecuencias
Intercantonal	2146
Intracantonal	415
Total	2561

Fuente: Estudio de necesidades de oferta y demanda de transporte de cantón Rumiñahui.
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

3.3.4 Área de construcción de la terminal

Una vez analizada el total de pasajeros y las frecuencias al día en el cantón Rumiñahui, se determina el área de terreno de 12.658,46 m², y la terminal de tipología 3.



Figura 9-3. Propuesta de la ubicación de la terminal.

Fuente: Google Earth.
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

3.3.1.6 Red vial del cantón Rumiñahui.

“Según el plan de transporte del GADMUR – 2013, el sistema vial del cantón comprende vías arteriales, colectoras y expresas.”

Las vías arteriales del cantón son de gran demanda vehicular a cualquier hora del día, mientras que las colectoras no siempre cumplen con las normas. Según el mencionado plan, es necesario que las vías colectoras del cantón tengan un ancho de vía igual o mayor a 10 m con doble circulación, ya que este tipo de vía colectora, es la que une los barrios más alejados del cantón.

“Las vías expresas que unen centros poblados alejados poseen los anchos de vía requeridos, lo que permite un flujo vehicular adecuado, las vías expresas que se encuentran en el interior del cantón y en especial en el área urbana no poseen el ancho de vía recomendado y la posibilidad de ampliación es prácticamente nula.”

La red vial del cantón Rumiñahui permite el libre acceso a la propuesta de la terminal.



Figura 10-3. Vías principales del cantón Rumiñahui.
Realizado por: Dirección de movilidad del cantón Rumiñahui.

3.3.5 Características del terminal

El terminal tendrá un área de 4.028 m², con una edificación de 2.703,87 m² como se detalla a continuación en la tabla.

Tabla 34-3: Características de la edificación.

Área de la Edificación.	
Servicios higiénicos	54,25 m ²
Locales comerciales	269,50 m ²
Oficina administrativa	72,80 m ²
Andenes	484,12 m ²
Patio de maniobras	1554,80 m ²
Sala de espera	51,00 m ²
Parqueadero vehículos particulares	75,70 m ²
Área de circulación peatonal	94,50 m ²
Áreas verdes	47,20 m ²
Total	2703,87 m²

Fuente: Trabajo de campo.
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

3.3.6 Base Legal

3.3.6.1 Autorización para creación de terminal.

Para la creación de una terminal terrestre se encuentra establecida el orden jerárquico de autorización, según “LA COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL mediante el “REGLAMENTO PARA LA CREACIÓN, CERTIFICACIÓN DE HABILITACIÓN TÉCNICA, AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO Y HOMOLOGACIÓN DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS POR CARRETERA” en Capítulo III, **AUTORIDADES COMPETENTES, Art. 8, menciona que las autoridades** en materia de terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera y, para los diferentes efectos, se consideran autoridades competentes las siguientes:

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Definirá las políticas de las terminales terrestres de pasajeros por carretera.

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Establecer normas generales de funcionamiento, operación y control de las instalaciones; aprobación y registro del proyecto.

Comisión Provincial del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Encargado de las certificaciones de habilitación técnica y homologación.

Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para la supervisión, control y vigilancia de las operaciones de las actividades del transporte de las terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera, y del desarrollo de programas de seguridad en la operación del transporte terrestre relacionado.

Consejo Municipal.- Ejecución de planes y programas contenidos en el plan de ordenamiento territorial; para autorización del uso del terreno identificado con el objeto de implantar la terminal terrestre para pasajeros, para autorizar la construcción de las terminales terrestres una vez que se haya emitido la aprobación y registro del proyecto mediante los permisos de construcción, reconstrucción o remodelación de las terminales terrestres existentes.” (Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2017)

3.3.6.2 Autorización de estudio técnico para la creación de la terminal

La autorización para el estudio técnico para la creación de un terminal según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, CAPITULO IV, DE LAS COMPETENCIAS DE LAS MUNICIPALIDADES, en el Art. 44, señala “Se transferirá automática y

obligatoriamente por parte de las Comisiones Provinciales de Tránsito las siguientes atribuciones a las Municipalidades”, en los numerales:

3. Planificar y ejecutar las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su jurisdicción, con sujeción a las regulaciones emitidas por los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;

4. Determinar la construcción de terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería y alimentos y trazado de vías rápidas, trolebús, metro vía u otras. (Consortio para el Derecho Socio-Ambiental, 2018).

3.3.6.3 Norma ISO 14001

Para la elaboración y construcción de un proyecto, es muy importante basarse en la norma ISO 14001 que es un estándar internacional para la Gestión Ambiental. Para implementar el Sistema de Gestión Ambiental cuenta con cuatro fases básicas que son:

1. **Fase de planeamiento:** Se definen todos los objetivos, los medios a utilizar, tiempos y la forma de conseguir las metas establecidas por la organización.
2. **Fase de implementación:** Se realiza una planificación con vistas al punto anterior.
3. **Fase de verificación:** Se compara la implantación que se ha llevado cabo con la que se planificó en un principio.
4. **Fase de Mejora:** Se toman las acciones necesarias para solucionar los problemas provenientes de desviaciones registradas en el Sistema de Gestión Ambiental. (Escuela Europea, 2015).

3.3.7 Marco Legal

3.3.7.1 Nombre o Razón Social

Terminal Intercantonal Rumiñahui.

3.3.7.2 Titularidad de la terminal

Gobierno Autónomo Descentraliza del Cantón Rumiñahui.

3.3.7.3 Misión.

“Promover la movilidad, mediante una operatividad eficiente e innovadora a los usuarios del transporte Intracantonal, Intercantonal e interprovincial, que impacten positivamente en el cantón Rumiñahui.”

3.3.7.4 Visión

La Terminal Terminal Intercantonal Rumiñahui será líder a nivel nacional ofrecer soluciones óptimas, innovadoras y sostenibles de movilidad, mediante la prestación de servicios que benefician a nuestros clientes. Cumpliendo con las expectativas, financieras y misionales, de nuestros accionistas y socios.

3.3.8 Costo de la edificación del Terminal.

Según la (Cámara de la Construcción de Guayaquil, 2019), el costo de la vivienda populares es de \$269,15 por m² y el costo de la vivienda tipo Media-Alta es \$660,72 por m².

El nuevo Terminal Terrestre Sur de la ciudad de Ambato, que constara con una infraestructura de 12.000 m² con un costo de \$11.000.000, obra que adjudicada al Consorcio Atlas Ambato. (El Comercio, 2020).



Figura 11-3. Plano del Terminal de Ambato.
Realizado por: La Hora, 2017.

El Terminal Terrestre de la Vía a la Costa, tendrá un costo de \$6.200.00 y tendrá una extensión de 34.200m², con una construcción de 23.022 m² va a ser un terminal terrestre satélite en Guayaquil se ubicará en el kilómetro 26 de la vía Perimetral, en sentido norte-sur, en las inmediaciones de la Universidad del Pacífico. (El Comercio, 2019).



Figura 12-3. Plano Terminal Terrestre de la vía a la Costa.
Realizado por: Noticias Costos Perú, 2019.

Tabla 35-3: Costos de Terminales en construcción

Construcción	Costo (USD)	Área (m2)	USD/m2
Terminal Terrestre Sur de la ciudad de Ambato	11.000.000	12.000	916,67
Terminal Terrestre de la Vía a la Costa	6.200.000	23.022	269.30

Fuente: Trabajo de investigación.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

Por tanto, considerando el promedio del costo por metro cuadrado del Terminal Terrestre Sur de la ciudad de Ambato y el Terminal Terrestre de la Vía a la Costa que es de 592,98 USD/m², se determinó el costo de la edificación que tendrá un área de 2703,87 m² para el Terminal en el cantón Rumiñahui es de \$1.603.340.83.

3.3.9 Propuesta de Terminal Intercantonal.

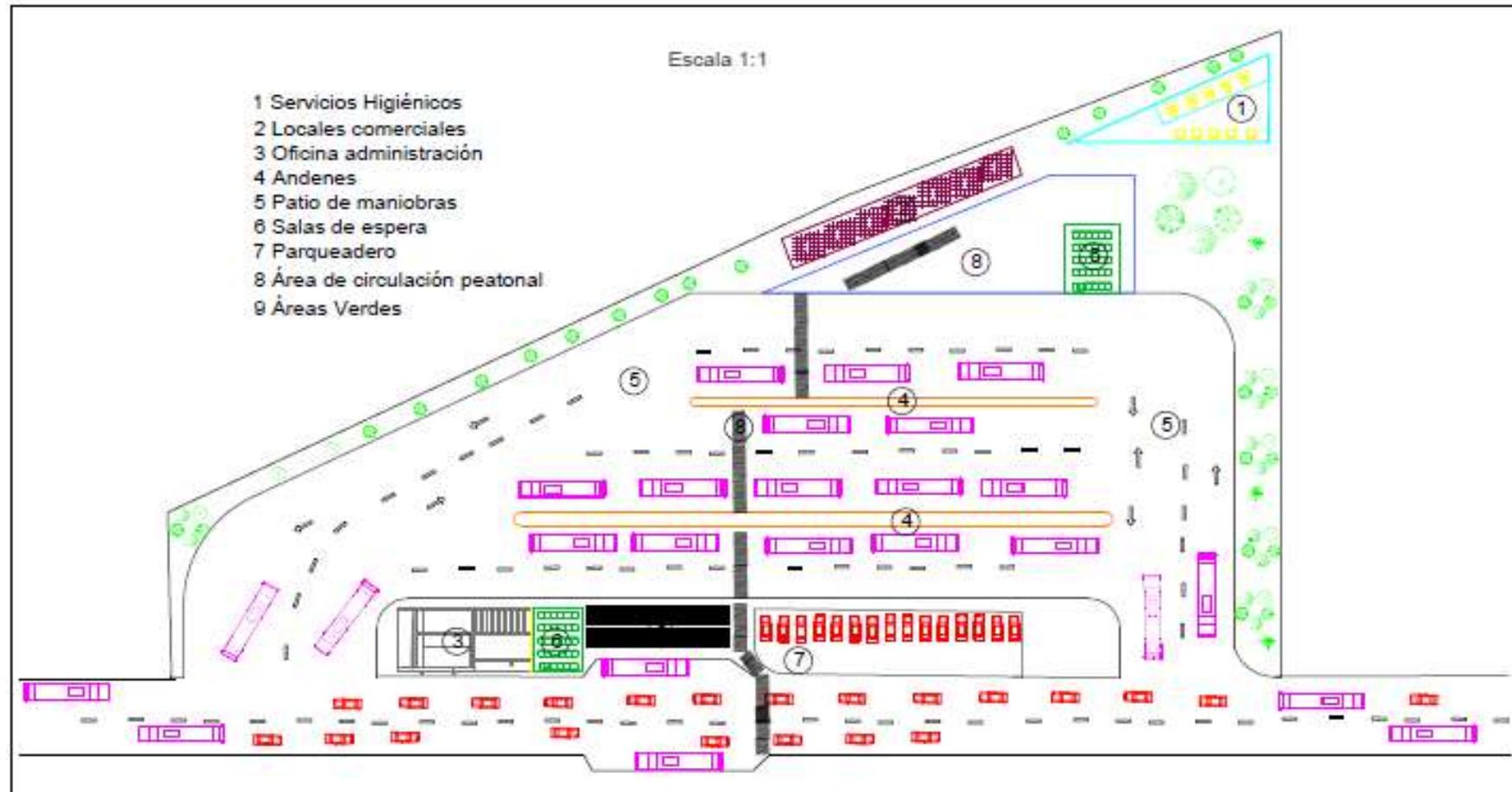


Figura 13-3. Propuesta de Terminal Intercantonal.
Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

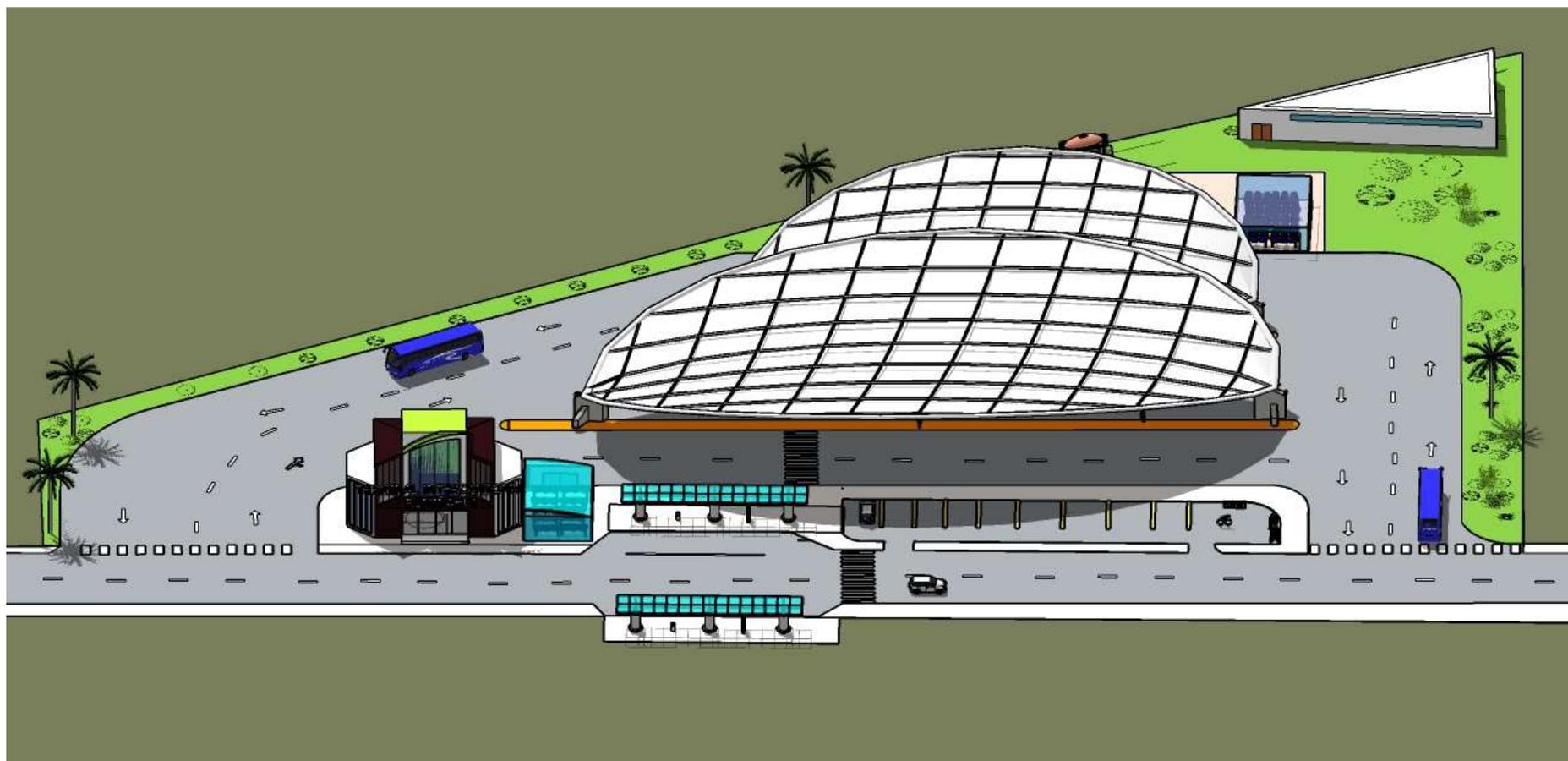


Figura 14-3. Plano de Terminal Intercantonal propuesto.

Realizado por: Chingo Aimacaña, Carlos, 2020.

CONCLUSIONES

- Mediante la investigación de campo realizado y su posterior análisis se determinó que es necesario la creación de un terminal de tipología 3, la misma que debe cumplir con dos aspectos importantes, primero debe existir de 1901-6000 pasajeros/día y el segundo tener 96-300 frecuencias/día, en nuestro caso existe 186911 pasajeros/día y 1700 frecuencias/día, cabe mencionar que el proyecto debe estar sujeto a la Ley Orgánica de Transporte, Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la cual se manifiesta quienes son los entes reguladores para la creación de la terminal Intercantonal, así también el manual de construcción de terminales y la norma ISO 14001 referente a gestión de Sistema Ambiental.
- Según la investigación de campo realizado en el cantón Rumiñahui, se determina que el transporte de pasajeros está distribuido por el 56% transporte Intercantonal, seguido del Intracantonal con el 25% y finalmente con el 19% el transporte interprovincial; en cuanto a los pasajeros existe el 59% utilizan el transporte Intercantonal e interprovincial y el 41% hacen uso del transporte Intracantonal, los resultados antes mencionados nos permiten establecer el tipo de terminal a implementar en el cantón, dando como resultado la creación de un terminal de tipología 3.
- Mediante el análisis del trabajo de campo realizado, se propone la creación de un terminal Intercantonal, el mismo que estará a cargo el GAD Municipal del cantón Rumiñahui, así como las autoridades competentes como son la ANT y el GAD provincial de Pichincha.

RECOMENDACIONES

- Al GAD del cantón Rumiñahui se recomienda realizar una evaluación anual, para un control en cuanto al desempeño y funcionamiento de la terminal.
- Es necesario que el ente encargado de la terminal terrestre actualice la información en cuanto a la oferta y demanda en los años próximo, de esta manera evitar futuras complicaciones en el desempeño y funcionamiento del proyecto, además se puede implementar un plan de mejora en la calidad del servicio del terminal terrestre.
- Se debe priorizar en culminar la ampliación de la vía de Tambillo hasta Santa Rosa de Cusubamba, debido a que la ampliación no se encuentra culminada por completo y el tramo que comprende desde Sangolquí (redondel del Colibrí) hasta Tambillo esta inconclusa y esta vía es de suma importancia para la interconexión desde el cantón Mejía con el cantón Quito pasando por el cantón Rumiñahui, este tramo de vía que permite descongestionar el paso vehicular y es donde se pretende situar el Terminal Intercantonal.

GLOSARIO

Demanda: Es el valor global del mercado que expresa las intenciones adquisitivas de los consumidores. (Polyonomics, 2017)

Distritales: Cuando el municipio goza de beneficios, es una entidad administrativa compuesta por un territorio claramente definido y su población y en referencia comúnmente a una ciudad, pueblo, aldea, o un pequeño grupo de ellos. (Gavilanes, 2014)

Estudio: Obra o trabajo en el que se estudia o se investiga un asunto o una cuestión o se reflexiona sobre él. (Abreu, 2015)

Excluyentes: Es un adjetivo que hace referencia a lo que excluye. El verbo excluir, por su parte, alude a suprimir, apartar o rechazar algo o a alguien, dejándolo fuera de un cierto marco o grupo. (Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2017)

GAD: Gobierno Autónomo Descentralizado (Consortio para el Derecho Socio- Ambiental, 2018)

Lineamientos: Es la orientación o directriz que debe ser divulgada, entendida y acatada por todos los miembros de la organización, en ella se contemplan las normas y responsabilidades de cada cargo de la organización (Andalucía, 2015)

Metropolitano: Un área o zona metropolitana es una región urbana que engloba una ciudad central (la metrópolis) que da nombre al área y una serie de ciudades que pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios. También se conoce como red urbana. (EPMOP, 2020)

Oferta: Es el conjunto de ofertas hechas en el mercado por los bienes y servicios a la venta. (Polyonomics, 2017)

Planificación: Es el proceso metódico diseñado para obtener un objetivo determinado. En el sentido más universal, implica tener uno o varios objetivos a realizar junto con las acciones requeridas para concluirse exitosamente. (Gavilanes, 2014)

Potestad: Es un término jurídico que contiene un concepto híbrido entre poder, derecho y deber. La potestad supone una derivación de la soberanía y coloca a su titular en una posición de superioridad, lleva implícita una capacidad de fuerza. (CONTITUYENTE, 2017)

Prefactibilidad: La prefactibilidad, supone un análisis preliminar de una idea para determinar si es viable convertirla en un proyecto. (GestioPolis, 2016)

Presupuesto: Un presupuesto es un plan integrador y coordinador que se expresa en términos financieros respecto a las operaciones y recursos que forman parte de una empresa para un periodo determinado, con el fin de lograr los objetivos fijados por la alta gerencia. (CAMICOM, 2020)

Ruta: Es un camino, vía o carretera que une diferentes lugares geográficos y que le permite a la persona desplazarse de un lugar a otro, especialmente mediante automóviles (Gutiérrez, 2015)

Terminal: lugar en el cual se originan y concluyen las rutas que son llevadas a cabo por un servicio de transporte de un lugar, ya sea marítimo, terrestre o aéreo. (Andalucía, 2015)

Transferencia de pasajeros: Traslado de personas de un vehículo a otro en la próxima parada.

BIBLIOGRAFÍA

- Abreu, J. L. (2015). *El Método de la Investigación*. Obtenido 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)
- Andalucía, F. (2015). *El transporte público*. Obtenido de <https://www.facua.org/es/guia.php?Id=77#:~:text=El%20transporte%20p%C3%BAblico%20es%20un,fundamentalmente%20en%20criterios%20de%20solidaridad.>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre*. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Barragán, M. (2019). *Estudio de factibilidad para implementar el terminal de transporte terrestre Intraprovincial de pasajeros del cantón joya de los sachas, provincia de Orellana, período 2018*. Obtenido de <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/13570/1/112T0131.pdf>
- Barzallo, P. Á. (Febreo de 2017). “*Terminal terrestre para el cantón Rumiñahui*”. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/10295/1/T-UCE-0001-0401.pdf>
- Cámara de la Construcción de Guayaquil. (04 de 2019). *Especificaciones Técnicas abril 2019*. Obtenido de http://www.cconstruccion.net/precios_files/vivienda.pdf
- CAMICOM. (2020). Retorno a las obras. *CAMICOM*, 14-16.
- Cienfuegos, M. d., & Cienfuegos, A. C. (Diciembre de 2016). *Lo cuantitativo y cualitativo en la investigación. Un apoyo a su enseñanza*. Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/ride/v7n13/2007-7467-ride-7-13-00015.pdf>
- Comisión Nacional del T.T.T y SV. (2017). *Reglamento para la creación, certificación de habilitación técnica, autorización de terminales terrestres*. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/7415/1/Mg.ARQ.1395.pdf>
- Consortio para el Derecho Socio- Ambiental. (2018). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Art. 37 - 125*. Obtenido de <http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial-1.html>

- CONTITUYENTE, A. N. (febrero de 2017). *Reglamento de transporte terrestre público intraprovincial de pasajero* . Obtenido de <http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2017/06/03NOR2017-RESOLUCION02.pdf>
- Diario México. (2016). *Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente TAPO*. Obtenido de <http://www.defe.mx/mexico-df/transporte/autobuses/terminal-central-pasajeros-orientetapo>
- El Comercio. (23 de 10 de 2019). *La Terminal Terrestre de la vía a la Costa movilizará 1,2 millones de pasajeros al año*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/terminal-terrestre-costa-millones-pasajeros.html>
- El Comercio. (24 de 08 de 2020). *Nueva Terminal Terrestre de Ambato presenta un 98% en el avance de obra y de equipamiento*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/nueva-terminal-terrestre-ambato-operaciones.html>
- Escuela Europea. (4 de Junio de 2015). *ISO 14001: Una Gestión Ambiental de calidad*. Obtenido de <https://www.nueva-iso-14001.com/2015/06/iso-14001-una-gestion-ambiental-de-calidad/>
- Fernández, P., & Díaz, P. (27 de Mayo de 2002). *Investigación cuantitativa y cualitativa* . Obtenido de https://31343ca0-a-62cb3a1a-sites.googlegroups.com/site/edgarivanarizmendigomezab/classroom-news/asignaciondetareavirtualopsecuixtapansabado15dejunio/cuanti_cuali%20Fern%C3%A1ndez.pdf?attachauth=ANoY7cpzgN9qyDp-WmZP7UdOJPsR7U47biwwa0nV5KCytDhePrR1xkS
- GAD Municipal del cantón Rumiñahui. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial Cantón Rumiñahui Actualización 2015 - 2020*. Obtenido de http://www.pichincha.gob.ec/phocadownload/LOTAIP_AneXos/Lit_K/pdot%20actualizacion%202015%20al%202019.pdf
- GADM Rumiñahui. (s.f.). *GADM RUMIÑAHUI ASMINISTRACIÓN 2020*. Obtenido de <http://www.ruminahui.gob.ec/rumi3/#muni>
- Galan, M. (2016). *Guia metodologica para investigación*. Obtenido de <http://manuelgalan.blogspot.com/p/guia-metodologica-para-investigacion.html>

- Gavilanes, L. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial Cantón Rumiñahui 2014-2019*. Obtenido de <http://181.112.151.212/Documentacion/Cant%C3%B3nRumi%C3%B1ahui/pdyot-2014-2019.pdf>
- GestioPolis. (2016). *Que es el estudio de factibilidad en un proyecto*. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/que-es-el-estudio-de-factibilidad-en-un-proyecto/>
- Gross, M. (16 de Septiembre de 2016). *Conozca 3 tipos de investigación: Descriptiva, Exploratoria y Explicativa*. Obtenido de https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:ww5CiWx3B0kJ:scholar.google.com/+investigacion+descriptiva&hl=es&as_sdt=0,5
- Gutiérrez, A. (2015). *¿Qué es la movilidad?* Obtenido de <http://www.bdigital.unal.edu.co/30288/1/29076-167002-1-PB.pdf>
- Hernández, M., Garrido, F., & López, S. (2015). *Diseño de estudios epidemiológicos*. Obtenido de Salud pública de México: <https://www.scielosp.org/article/spm/2000.v42n2/144-154/es/>
- INEC. (2010). *Censo de Población y Vivienda*. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>
- LA IDEA, N. A. (2010). *Definiciones de los enfoques cuantitativo y cualitativo, sus similitudes y diferencias*. Obtenido de https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:79qHVqIZyOoJ:scholar.google.com/+que+es+el+enfoque+cuantitativo&hl=es&as_sdt=0,5
- López, P., & Roldán, S. (febrero de 2015). *Metodología de la investigación social cuantitativa*. Obtenido de https://ddd.uab.cat/pub/caplli/2017/185163/metinvsocua_cap2-4a2017.pdf
- Olmos, M. A., & Gonzáles, N. (2015). *Diseño arquitectónico de una terminal de transporte terrestre para la ciudad de Sincelejo en Colombia*. Obtenido de http://bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/2617/1/Dise%C3%B1o%20arquitect%C3%B3nico%20de%20una%20terminal%20de%20transporte_Natalia%20Gonz%C3%A1lez_USBCTG_2015.pdf
- PISCO, C. L. (2015). *“Estudio de factibilidad para la creación de un terminal de transporte terrestre municipal del GAD del cantón el Empalme, año 2014”*. Obtenido de <http://repositorio.uteq.edu.ec/bitstream/43000/1079/1/T-UTEQ-0037.pdf>

- Plazola. (1994). *Enciclopedia de arquitectura*. Obtenido de <https://www.librosarq.com/enciclopedia/enciclopedia-de-arquitectura-plazola/#.XtnzFUUzbtQ>
- Polygonomics. (2017). *Oferta y demanda*. Obtenido de <https://policonomics.com/es/oferta-demanda/>
- Reglamento de Transporte Publico Intraprovincial. (2017). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de <http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2017/06/03NOR2017-RESOLUCION02.pdf>
- Resolución No 053-DIR-2010-CNTTTSV . (2010). *Reglamento para la creación, certificación de habilitación técnica, autorización de funcionamiento y homologación de las terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera*. Obtenido de [file:///C:/Users/SYSTEMarket/Downloads/resolucin%20n%20053-dir-2010-cntttsv%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/SYSTEMarket/Downloads/resolucin%20n%20053-dir-2010-cntttsv%20(1).pdf)
- Romero, J. A. (2016). *Tráfico y Transporte*. Open Publishing.
- Sampieri, R. H. (2015). *Métodología de la investigación*. Obtenido de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Vásquez, R. (2016). *Terminales terrestres*. Obtenido de https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UUPC_0732f34b9ddc0e7534ffc09c16d22a91#:~:text=Un%20Terminal%20Terrestre%20es%20una,de%20acuerdo%20a%20sus%20funciones.
- Velez, D. R. (Agosto de 2018). *Sistemas Transporte*. Obtenido de <http://tecnologia9002.blogspot.com/2011/08/sistemas-de-transporte.html>
- Willumsen. (2017). *Modelos de Transporte*. Obtenido de http://www.citamericas.org/imagenes/files/livros/vol_1/livro_vol_1_cap_6.pdf
- Zambrano, G. A., & Moyano, M. P. (2018). *Estudio técnico para la implementación del terminal terrestre en el cantón Colta, provincia de Chimborazo*. Obtenido de <http://dspace.esoch.edu.ec/handle/123456789/10143>

ANEXOS

ANEXO A : ENCUESTA

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

Objetivo: Realizar un estudio de pre factibilidad para la implementación de un terminal intercantonal de pasajeros de acuerdo con los requerimientos mínimos para una movilidad eficiente en el Cantón Rumifahui.

Estudio de pre- factibilidad para implementar un terminal intercantonal.

Nota: La información que nos proporcione debe ser datos antes de la pandemia (COVID 19). La información que nos proporcione será de uso confidencial y exclusivo para nuestra investigación. De la veracidad de sus respuestas depende el éxito del presente trabajo investigativo con fines académicos.

Género.

Masculino
 Femenino

Edad.

10 a 18 años
 19 a 64 años
 mas de 65 años

Ocupación principal.

Comercio
 Industria Manufacturera
 Empleados de administración pública
 Construcción
 Enseñanza
 Transporte y almacenamiento
 Turismo (Restaurantes y hoteles)
 Ama de casa
 Estudiante
 Actividades profesionales
 Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca

Seleccione la parroquia o cantón de residencia.

Sangolquí
 Fajardo
 San pedro de Taborde
 Cotacocha
 Rumpamba
 San Rafael
 Carrón Quito
 Carrón Mejía

[Siguiente](#)

Señale una respuesta según su criterio

¿Cree que es necesario implementar un terminal de transporte terrestre intercantonal en el cantón Rumifahui?

SI
 NO.

¿Piensa que la creación de una terminal de transporte terrestre influiría al crecimiento socio económico cantón Rumifahui?

SI
 NO

¿Piensa que con la creación de la terminal intercantonal será más seguro movilizarse en transporte público?

SI
 NO

[Atrás](#) [Siguiente](#)

Marque según corresponda

¿Para su movilización que medio de transporte utiliza?

Transporte Público (Bus)
 Vehículo Propio
 Escolar
 Taxi
 Moto
 Bicicleta
 A pie
 Otros: _____

¿Cuál es la razón por la que elige el medio de transporte anteriormente señalado?

Costo
 Tiempo de viaje
 Comodidad
 Calidad de servicio
 Accesibilidad

Motivos de viaje.

Trabajo
 Estudio
 Comercio
 Salud
 Turismo
 Ocio
 Otros

Con que frecuencia viaja.

	1-3 viajes	4-6 viajes	5-10 viajes	10-13 viajes	14 a 20 viajes	mas de 20 viajes
Diariamente	<input type="checkbox"/>					
Semanalmente	<input type="checkbox"/>					
Mensualmente	<input type="checkbox"/>					

Días que se desplaza con mayor frecuencia.

- Todos los días de la semana
- De lunes a viernes
- Solo fin de semana
- Días de feria dentro del cantón (Jueves, Domingo)
- Otras

¿Cuál de las siguientes empresas de transporte utiliza a menudo?

- Cia Condorvial S.A.
- Coop. Marco Polo
- Coop. Los Chillos
- Vingala C.A.
- Coop. Amaguaña
- Calsigexpress S.A.
- Cia TransCapelo S.A.
- Turismo S.A.
- Coop. General Pintag
- Expreso Antizana S.A.
- Termas Turis
- Libertadores del Valle S.A.
- Carlos Brito B.
- Coop. Unidos

Seleccione desde que lugar de inicio de su viaje hasta el destino.

	Sangolquí	Fajardo	Cotacocha	San Pedro de taboada	San Rafael	Rumiñamba	Quito (Autopista G. Rumiñahui, La Marín, Centro)
Sangolquí	<input type="checkbox"/>						
Fajardo	<input type="checkbox"/>						
Cotacocha	<input type="checkbox"/>						
San Pedro de taboada	<input type="checkbox"/>						
San Rafael	<input type="checkbox"/>						
Rumiñamba	<input type="checkbox"/>						
Quito (Autopista G. Rumiñahui, La Marín, Centro)	<input type="checkbox"/>						
Quito (Pño. Varoqui, Quincha, Cusubamba)	<input type="checkbox"/>						
Quito (Tingo, La Maroa, Alangari, El Nacional)	<input type="checkbox"/>						
Quito (Conocoto, Cumbura)	<input type="checkbox"/>						
Maja (Tamallo, Alcap, Machachi)	<input type="checkbox"/>						

Tiempo de viaje hasta llegar a su lugar de destino.

- 0 a 15 minutos
- 16 a 30 minutos
- 30 a 45 minutos
- 45 min a 1 hora
- mas de 1 hora

Realiza transbordo durante su viaje.

Esqr

¿Cuántos transbordos hace para llegar a su lugar de destino?

- Ninguno
- 1 a 3 transbordos
- 4 a 6 transbordos
- mas de 6 transbordos

Atrás

Enviar

ANEXO B: Contratos de Operación y cuadros de trabajo.



CONTRATO DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO INTRAPROVINCIAL DE PASAJEROS

No. 008-2017

Comparecen a la celebración del presente Contrato de Operación, por una parte la Abogada Miriam Berrú Tinizaray, Directora Provincial de Pichincha (S) de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante la Agencia Nacional de Tránsito -ANT-; y, por otra parte la compañía **TRANSPORTES VINGALA C.A.** legalmente representada por el señor Carlos Gabriel Pérez Valencia, en su calidad de Gerente, según los nombramientos que se adjuntan y que justifican la calidad de los comparecientes, quien para efectos del presente contrato de operación se lo denominará "La Operadora".

CLÁUSULA PRIMERA.- ANTECEDENTES:

El artículo 314 de la Constitución de la República establece que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley.

El artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador determina que es obligación del Estado Ecuatoriano garantizar la libertad de transporte terrestre, para lo cual, regulará la prestación de mencionado servicio público.

Los artículos 55 y 56 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial –LOTTTSV– establecen al transporte público, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio, como un servicio estratégico. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación, además se estipula que el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

El artículo 74 de la –LOTTTSV– establece que los Contratos de Operación para el ámbito intraprovincial, serán otorgados por la Agencia Nacional de Tránsito.

El artículo 76 de la –LOTTTSV– establece que el contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica, que cumpla con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley, así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas.



CONTROL DIARIO DE DESPACHOS

ESTACION: GOLF
DESCHADOR: PELMO CARRASO
FECHA: VIERNES - 16 - MARZO - 2020

UNIDAD	LLEGA	SALE	M/A	UNIDAD	LLEGA	SALE	M/A	UNIDAD	LLEGA	SALE	M/A
031	05:00	05:54		005	08:06	09:20		025	11:10	12:25	
028	05:00	05:54		007	08:12	09:25		012	11:25	12:30	
022	05:00	06:04		029	08:18	09:30		026	11:30	12:35	
0	—	0	—	002	08:24	09:35		039	11:35	12:40	
032	05:10	06:10		003	08:30	09:40		010	11:40	12:45	
030	05:15	06:16		004	08:35	—		011	11:45	12:50	
019	05:20	06:22		006	08:40	09:45		023	11:50	12:55	
013	05:25	06:29		009	08:45	09:50		020	11:55	13:01	
005	05:30	06:34		025	08:50	09:55		017	12:00	13:05	
021	05:35	06:40		012	08:55	10:00		018	12:05	13:10	
007	05:40	06:46	29.06.52	026	09:00	10:05		027	12:10	13:15	
004	05:45	06:50		016	09:05	10:10		035	12:15	13:20	
003	05:50	06:54		010	09:10	10:16		024	12:20	13:26	
004	05:55	07:10		039	09:15	10:20		022	12:25	13:30	
006	06:00	07:15		014	09:20	10:26		016	12:30	13:35	
025	06:05	07:20		011	09:25	10:30		031	12:35	13:40	
008	06:10	07:25		023	09:30	10:35		028	12:40	13:45	
012	06:15	07:30		020	09:35	10:40		015	12:45	13:50	
026	06:20	07:35	16.09.40	017	09:40	10:45		032	12:50	13:55	
039	06:25	07:40		018	09:45	10:50		030	12:55	14:00	
014	06:30	07:52		027	09:50	10:55		019	13:00	14:05	
010	06:36	07:58		035	09:55	11:01		013	13:05	14:10	
023	06:42	08:04		024	10:00	11:05		005	13:10	14:16	
017	06:48	08:10		022	10:05	11:10		007	13:15	14:20	
020	06:54	08:16		031	10:10	11:15		029	13:20	14:25	
011	07:00	08:22		028	10:15	11:20		002	13:25	14:30	
035	07:05	08:28		015	10:20	11:26		003	13:30	14:35	
018	07:10	08:34		032	10:25	11:30		006	13:35	14:40	
024	07:15	08:40		030	10:30	11:35		009	13:40	14:45	
027	07:20	08:44	*	019	10:35	11:40		025	13:45	14:50	
031	07:25	08:48		013	10:40	11:45		012	13:50	14:55	
015	07:30	08:52		005	10:45	11:50		026	13:55	15:00	
028	07:35	08:56		007	10:50	11:55		039	14:00	15:05	
022	07:40	09:00		029	10:55	12:00		010	14:05	15:11	
032	07:45	09:04		002	11:00	12:05		023	14:10	15:15	
030	07:50	09:08		003	11:05	12:10		011	14:15	15:20	
019	07:55	09:12		006	11:10	12:16		020	14:20	15:25	
013	08:00	09:16		009	11:15	12:20		014	14:25	15:30	

FIRMA DE RESPONSABILIDAD



CONTRATO DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO INTRAPROVINCIAL DE PASAJEROS

No. 001-2017

Comparecen a la celebración del presente Contrato de Operación, por una parte el señor Juan Pazos Carrillo, Director Provincial de Pichincha de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante la Agencia Nacional de Tránsito -ANT-; y, por otra parte la **COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS LOS CHILLOS** legalmente representada por el ingeniero Galo Alexander Herrera Mena, en su calidad de Gerente, según los nombramientos que se adjuntan y que justifican la calidad de los comparecientes, quien para efectos del presente contrato de operación se lo denominará "La Operadora".

CLÁUSULA PRIMERA.- ANTECEDENTES:

El artículo 314 de la Constitución de la República establece que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley.

El artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador determina que es obligación del Estado Ecuatoriano garantizar la libertad de transporte terrestre, para lo cual, regulará la prestación de mencionado servicio público.

Los artículos 55 y 56 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial -LOTTTSV- establecen al transporte público, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio, como un servicio estratégico. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación, además se estipula que el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

El artículo 74 de la -LOTTTSV- establece que los Contratos de Operación para el ámbito intraprovincial, serán otorgados por la Agencia Nacional de Tránsito.

El artículo 76 de la -LOTTTSV- establece que el contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica, que cumpla con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley, así como para el uso de rutas y frecuencias y vías públicas.

Av. Antonio José de Sucre (Av. Occidental y José Sánchez, Esq.)
PBX. (593) (2) 3928-090
Quito-Ecuador
www.ant.gob.ec



- Las denominaciones de las cláusulas utilizadas en el Contrato sirven sólo para referencia y no afectarán el entendimiento del texto y su alcance;
- Cuando los términos se hallen definidos en la Legislación Aplicable, se estará a tal definición; y,
- Las Regulaciones de la Agencia Nacional de Tránsito serán interpretadas en su tenor literal. En caso de duda respecto de tales Regulaciones corresponde a la autoridad que haya emitido la resolución, de que se trate, realizar de manera obligatoria la interpretación.

2.2 El Contrato ha sido redactado en idioma castellano y será considerado para todos sus efectos como el único instrumento legalmente válido y original. Las comunicaciones que se cursaren las Partes serán redactadas en idioma castellano.

CLÁUSULA TERCERA.- OBJETO:

3.1 Mediante el presente contrato la Agencia Nacional de Tránsito AUTORIZA a la **COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS LOS CHILLOS** a prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros en el ámbito intraprovincial, en los puntos de origen y destino, con las rutas, frecuencias, flota, capacidad vehicular, horario de atención, sistema tarifario y nivel de calidad descritos en el presente contrato, los documentos habilitantes y sus anexos.

3.2 Para el cumplimiento del objeto del contrato, el Estado ecuatoriano a través de la Agencia Nacional de Tránsito, faculta a la Operadora a explotar las rutas y frecuencias de acuerdo al siguiente detalle:

RUTA 1: JATUMPUNGO-SANGOLQUI-QUITO
TIPO DE SERVICIO: POPULAR
HORARIO DE SERVICIO: 05:30 A 20:00
LONGITUD DE SERVICIO: 30.8 Km POR SENTIDO
TIEMPO DE VIAJE: 01:00 POR SENTIDO
DESPACHO:
SANGOLQUI: CALLE ATAHUALPA (SECTOR JATUMPUNGO, IGLESIAS)
QUITO: PLAYON FRENTE A CANCHA DE SAN SEBASTIAN, SECTOR LA MARIN (TERMINAL)
RECORRIDOS
SENTIDO: JATUMPUNGO-SANGOLQUI-QUITO
CALLE ATAHUALPA, IGLESIA DE JATUMPUNGO (DESPACHO), ATAHUALPA, JUAN LARREA, JUAN MORALES, ANTONIO CHECA, JUAN SALINAS, REDONDEL SELVA ALEGRE, JUAN SALINAS, REDONDEL LA MAZORCA, AV. LUIS CORDERO, AV. GRAL ENRIQUEZ, AV. ILALD, AV. GRAL. RUMIÑAHUI, EL TREBOL, AV. SIMON BOLIVAR, CUMANDA, SANTA CRUZ, PLAYON FRENTE A LA CANCHA DE SAN SEBASTIAN, SECTOR LA MARIN (TERMINAL)





Agencia
Nacional
de Tránsito

SENTIDO: QUITO-SANGOLQUI-JATUMPUNGO

(PLAYON FRENTE A LA CANCHA DE SAN SEBASTIAN, SECTOR LA MARIN, TERMINAL), AV. PICHINCHA, EL TREBOL, AV. GRAL.RUMIÑAHUI, AV. ILALO, AV. GRAL. ENRIQUEZ, LUIS CORDERO, REDONDEL LA MAZORCA, JUAN DE SALINAS, REDONDEL SELVA ALEGRE, JUAN SALINAS, CALLE SELVA ALEGRE, FRANCISCO GUARDERAS, ANTONIO CHECA, CALLE ATAHUALPA IGLESIA JATUMPUNGO (TERMINAL)

ruta 2: SANTA ISABEL DE AMAGUAÑA-SANGOLQUI-QUITO

TIPO DE SERVICIO: POPULAR

HORARIO DE SERVICIO: 05:30 HASTA LAS 20:00

LONGITUD DE SERVICIO: 25.7 Km POR SENTIDO

TIEMPO DE VIAJE: 01:00 POR SENTIDO

RECORRIDO: IDA-RETORNO

VISTA HERMOSA DE SANTA ISABEL DE AMAGUAÑA - SANTA ISABEL - VISTA HEMOSA - HUAISPUR - SAN ANTONIO - CALLE LA PROVIDENCIA - ENTRADA AL BARRIO PROVIDENCIA - CHILLO JIJON - VIA A CONOCOTO AMAGUAÑA - HUANCABILCA - CARAS - CHASQUIS - CAÑARIS - QUITUS - CONCEPCION - AV. EL INCA - AV. GENERAL ENRIQUEZ - REDONDEL SANTA ROSA - CALLE RIOFRIO - CALLE ALTAR - AV. DE LOS SHYRIS - CALLE QUIROGA - CALLE ZOPOZOPANGUI - CALLE ATAHUALPA - CALLE QUIMBALEMBO - AV. ABDON CALDERON - REDONDEL LA MAZORCA - AV. LUIS CORDERO - AV. GRAL ENRIQUEZ - AV. ILALO - CALLE GARCIA MORENO - CARRETERA ANTIGUA A CONOCOTO - CALLE JUAN BAUTISTA AGUIRRE - AV. NAPO - AV. SIMON BOLIVAR - AV. PICHICHA-PLAYON DE LA MARIN

ruta 3: COTOGCHOA-SANGOLQUI-QUITO

TIPO DE SERVICIO: POPULAR

HORARIO DE SERVICIO: 05:30 HASTA LAS 20:00

LONGITUD DE SERVICIO: 27.30 Km POR SENTIDO

TIEMPO DE VIAJE: 01:30 POR SENTIDO

DESPACHOS:

SANGOLQUI: CALLE JULIAN QUITO Y JAMBA, JUNTO A LA IGLESIA DE COTOGCHOA, DESPACHO.

QUITO: PLAYON FRENTE A LA CANCHA DE SAN SEBASTIAN, SECTOR LA MARIN, (TERMINAL)

Av. Antonio José de Sucre (Av. Occidental y José Sánchez, Esq.)
PBK. (593) (2) 3828-890
Quito-Ecuador
www.anc.gob.ec



RECORRIDO
EL MANZANO (GENERAL CALICUCHIMA Y CALLE S/N TERMINAL), JULIAN QUITO, CALLE JULIAN QUITO, CALLE JUAN AMBUMALA, FERNANDO DAQUILEMA, CALLE ESMERALDITA, AV. GENERAL ENRIQUEZ, EL TRIANGULO, AUTOPISTA GENERAL RUMIÑAHUI, PLAYON LA MARIN FRENTE A LA CANCHA DE SAN SEBASTIAN TERMINAL
HORARIO: 05:20 - 05:37 - 05:49 - 06:01 (04 FRECUENCIAS)
RAMAL: CHACHAS - QUITO
RECORRIDO
ESTADIO CHACHAS(TERMINAL), BARRIO 6 DE DICIEMBRE, CARRETERA ANTIGUA A CONOCOTO, CALLE JUAN BUATISTA AGUIRRE, CALLE PEDRO PINTO GUZMAN, AV. SIMON BOLIVAR, CALLE CUMANDA, CALLE SANTA CRUZ, PLAYON LA MARIN FRENTE A LA CANCHA DE SAN SEBASTIAN TERMINAL.
HORARIOS: 05:48 - 06:01 - 06:30 - 6:45 (04 FRECUENCIAS)
RUTA: RUMIÑAHUI-QUTUMBE – TOTAL FREC (21)
HORARIO
DE 5:30 A 9:00 CADA 30 MINUTOS (07 FRECUENCIAS)
DE 9:00 A 17:00 CADA 60 MINUTOS (08 FRECUENCIAS)
DE 17:00 A 20:00 CADA 30 MINUTOS (06 FRECUENCIAS)
RECORRIDO: IDA-RETORNO
REDONDEL DEL CHOCLO (TERMINAL RUMIÑAHUI)-AV. ABDON CALDERON, AV. GENERAL ENRIQUEZ, AV. ILALO, GARCIA MORENO, AV. PONCE ENRIQUEZ, ANTIGUA VIA CONOCOTO, AV. PRINCESA TOA (Nº19 CHACHAS), ARGELIA ALTA, AV. SIMON BOLIVAR, AV. MORAN VALVERDE, AV. RUMICHACA, CONDOR ÑAN (TERMINAL QUITUMBE)

En relación a las frecuencias, las mismas han sido definidas buscando un equilibrio entre la oferta y la demanda, teniendo en cuenta las variaciones de la misma a lo largo del tiempo (días/semanas/años) y al nivel de calidad del servicio requerido.

El Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito podrá modificar acorde a las atribuciones previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las frecuencias autorizadas a la Operadora cuando así lo requiera la prestación del servicio y previa aprobación del estudio respectivo, las mismas que podrán ser analizadas conjuntamente con la Operadora.

Av. Antonio José de Sucre (Av. Occidental y José Sánchez, Fte.)
P.O. Box (593) (7) 2828-890
Quito Ecuador
www.ard.gob.ec



CONTRATO DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE
PÚBLICO INTRAPROVINCIAL DE PASAJEROS
No. 002-2017

Comparecen a la celebración del presente Contrato de Operación, por una parte el señor Juan Yavirac Pazos Carrillo, Director Provincial de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante la Agencia Nacional de Tránsito-ANT-; y, por otra parte la **CONDORES DEL VALLE CONDORVALL S.A.**, legalmente representada por el señor Segundo Héctor Freire Vasco, en su calidad de Gerente, según los nombramientos que se adjuntan y que justifican la calidad de los comparecientes, quien para efectos del presente contrato de operación se lo denominará "La Operadora".

CLÁUSULA PRIMERA.- ANTECEDENTES:

El artículo 314 de la Constitución de la República establece que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley.

El artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador determina que es obligación del Estado Ecuatoriano garantizar la libertad de transporte terrestre, para lo cual, regulará la prestación de mencionado servicio público.

Los artículos 55 y 56 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial –LOTTTSV– establecen al transporte público, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio, como un servicio estratégico. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación, además se estipula que el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

El artículo 74 de la –LOTTTSV– establece que los Contratos de Operación para el ámbito intraprovincial, serán otorgados por la Agencia Nacional de Tránsito.

El artículo 76 de la –LOTTTSV– establece que el contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica, que cumpla con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley, así como para el uso de rutas y frecuencias y vías públicas.

El artículo 66 del Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial –RGLOTTTSV– determina que el contrato de operación es el título habilitante

2020

AV. GENERAL ENRIQUEZ	PUENTE SOBRE EL RIO SAN PEDRO
REDONDEL SANTA MARIA	AUTOPISTA GENERAL RUMINAHUI
AV. ABDON CALDERON	AV. ILALO
REDONDEL DE LA MAZORCA	AV. GENERAL RUMINAHUI
AV. LUIS CORDERO	AV. SAN LUIS
CALLE MERCADO	AV. SANTA CLARA
CALLE AMBATO	AV. GENERAL RUMINAHUI
AV. GENERAL RUMINAHUI	CALLE AMBATO
AV. ILALO	CALLE MERCADO
AUTOPISTA GENERAL RUMINAHUI	AV. LUIS CORDERO
PUENTE SOBRE EL RIO PITA	REDONDEL DE LA MAZORCA
AV. RUMINAHUI	AV. ABDON CALDERON
AV. ILALO	REDONDEL SANTA MARIA
AUTOPISTA GENERAL RUMINAHUI	AV. GENERAL ENRIQUEZ
PUENTE SOBRE EL RIO SAN PEDRO	CALLE COTOPAXI
AUTOPISTA GENERAL RUMINAHUI	CALLE GARCIA MORENO
EL TREVOL	CALLE LOS OLIVOS
AV. VELASCO IBARRA	CALLE CAYAMBE
REDONDEL PLAZA BRASILIA	CALLE IMBABURA
CALLE LADRON DE GUEVARA	AV. EL INCA
AV. PATRIA	CALLE SANTA CECILIA
AV. PEREZ GUERRERO	CALLA PACHA
CALLE BOLIVIA	CALLE CACHA
CALLE RITHER	CALLE QUINLAGO, BARRIO CHAUPITENA, JUNTO AL UPC.
CALLE GILBERTO GATO SOBRAL Y FRANCISCO VITERI	

FRECUENCIAS

RUTA No. 1 SAN VICENTE - SANGOLQUI - QUITO

HORA PICO cada 8 minutos *6h00 a 6h30 (19 FRECUENCIAS); 11h30 a 14h00 (19 FRECUENCIAS)

Av. Antonio José de Sucre (Av. Occidental y José Sánchez, Eno.)
PBX. (593) (2) 3838-890
Quito-Ecuador
www.ant.gob.ec



19h30 (19 FRECUENCIAS)*
HORA VALLE cada 10 minutos *5h00 a 8h00 (7 FRECUENCIAS); 8h30 a 11h30 (16 FRECUENCIAS); 14h00 a 17h00 (18 FRECUENCIAS); 19h30 a 23h00 (21 FRECUENCIAS)*
RUTA No. 2 LOS TUBOS - SANGOLQUI - QUITO
HORA PICO cada 8 minutos *6h00 a 8h30 (20 FRECUENCIAS); 11h30 a 14h00 (19 FRECUENCIAS); 17h00 a 19h30 (19 FRECUENCIAS)*
HORA VALLE cada 10 minutos *8h30 a 11h30 (18 FRECUENCIAS); 14h00 a 17h00 (18 FRECUENCIAS); 19h30 a 21h00 (09 FRECUENCIAS)*
RUTA No. 3 CHAUPITENA - SANGOLQUI - QUITO
HORA PICO cada 8 minutos *6h00 a 8h30 (20 FRECUENCIAS); 11h30 a 14h00 (19 FRECUENCIAS); 17h00 a 19h30 (19 FRECUENCIAS)*
HORA VALLE cada 10 minutos *8h30 a 11h30 (18 FRECUENCIAS); 14h00 a 17h00 (16 FRECUENCIAS); 19h30 a 21h00 (09 FRECUENCIAS)*

Que la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte EMSAT por ser de su jurisdicción y competencia, autorice la prestación del servicio de Transporte Colectivo a favor de la Compañía de Transporte Cóndores del Valle CONDORVALL S.A., desde el Valle de Los Chillos hasta el sector de El Girón en el Distrito Metropolitana de Quito, con la flota vehicular que la demanda lo requiera y la trayectoria de ruta acorde a la planificación de dicha Institución.

Al existir la Sentencia de la Segunda Sala del Tribunal Distrital No. 1 de lo Contencioso Administrativo de fecha 12 de Octubre de 2006, mediante la cual ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA Y POR AUTORIDAD DE LA LEY, dispone a la EMPRESA METROPOLITANA DE SERVICIOS Y ADMINISTRACIÓN DEL TRANSPORTE EMSAT autorice a la Compañía de Transporte Cóndores del Valle CONDORVALL S.A., la ocupación de su propia terminal ubicada en la calle Gilberto Gato Sobral No. 006-72 y Francisco Viteri de esta ciudad de Quito y regule el recorrido de sus unidades entre el Valle de Los Chillos – Quito y viceversa, será la EMSAT quien deberá ejecutar dicha sentencia.

En relación a las frecuencias, las mismas han sido definidas buscando un equilibrio entre la oferta y la demanda, teniendo en cuenta las variaciones de la misma a lo largo del tiempo (días/semanas/años) y al nivel de calidad del servicio requerido.

El Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito podrá modificar acorde a las atribuciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las frecuencias autorizadas a la Operadora cuando así lo requiera la prestación del servicio, previa aprobación del estudio respectivo, las mismas que podrán ser modificadas conjuntamente con la Operadora.



20 de Julio 2020

CONTRATO DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE
PÚBLICO INTRAPROVINCIAL DE PASAJEROS

No. 005-2017

Comparecen a la celebración del presente Contrato de Operación, por una parte el señor Juan Pazos Carrillo, Director Provincial de Pichincha de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante la Agencia Nacional de Tránsito -ANT-; y, por otra parte la **COMPAÑÍA DE TRANSPORTE CAPELO TRANSCAPELO S.A.**, legalmente representada por el señor Luis Fernando Díaz Gualotuña, en su calidad de Gerente General, según los nombramientos que se adjuntan y que justifican la calidad de los comparecientes, quien para efectos del presente contrato de operación se lo denominará "La Operadora".

CLÁUSULA PRIMERA.- ANTECEDENTES:

El artículo 314 de la Constitución de la República establece que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley.

El artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador determina que es obligación del Estado Ecuatoriano garantizar la libertad de transporte terrestre, para lo cual, regulará la prestación de mencionado servicio público.

Los artículos 55 y 56 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial -LOTTTSV- establecen al transporte público, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio, como un servicio estratégico. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación, además se estipula que el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

El artículo 74 de la -LOTTTSV- establece que los Contratos de Operación para el ámbito intraprovincial, serán otorgados por la Agencia Nacional de Tránsito.

El artículo 75 de la -LOTTTSV- establece que el contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica, que cumpla con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley, así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas.



RUTA: SANGOLQUI - LA Y DEL BARRIO SANTA TERESA	
DESPACHO:	Calle Carlos Larco y Av. Luis Cordero en la ciudad de Sangolquí
HORARIO DE SERVICIO:	06H00 A 20H00
LONGITUD DE RECORRIDO:	9.10 KM. RECORRIDO EN ANILLO (con parada en Sangolquí)
TIEMPO DE RECORRIDO:	01:00 TOTAL DE RECORRIDO
RECORRIDOS:	
Calle Carlos Larco y Av. Luis Cordero (despacho), calle Carlos Larco, Av. Luis Cordero, redondel del Choclo, redondel del Colibri, Vía Pintag - Sangolquí, calle Mahuad, (ingreso al barrio Santa Teresa) sector la Y de Santa Teresa (circunvalación) sector la Y de Santa Teresa, calle Mahuad, vía Pintag - Sangolquí, Redondel del Colibri, redondel del Choclo, Av. Luis Cordero, calle Carlos Larco (despacho)	
HORARIO DE SERVICIO:	
Hora Pico: 6H00 a 8H00 y 11H00 a 13H30 cada 15 minutos	
Hora Valle: 8H00 a 11H00 y 13H30 a 20H00 cada 30 minutos	

RUTAS Y FRECUENCIAS VIGENTES PARA LA COMPAÑIA DE TRANSPORTE CAPELO TRANSCAPELO S.A.

RUTA: MIRANDA - MERCADO SAN SEBASTIAN - PUENTE SOBRE EL RIO PITA Y VICEVERSA
DE 05H30 a 22H00
Es necesario señalar que en ciertas Rutas no se detalla el número de frecuencias debido a que no se encuentra registrado en el Título Habilitante el intervalo de frecuencias de salida.
RUTA: SANGOLQUI - LA Y DEL BARRIO SANTA TERESA (TOTAL DE FRECUENCIAS 38)
De 06H00 a 20H00
HORA PICO: 6H00 a 08H00 / cada 15 minutos (9 FRECUENCIAS) y
11H00 a 13H30/ cada 15 minutos (11 FRECUENCIAS)
HORA VALLE: 08H00 a 11H00/ cada 30 minutos (6 FRECUENCIAS)
13H00 a 20H00/ cada 30 minutos (13 FRECUENCIAS)



COOPERATIVA DE TRANSPORTES "SAN PEDRO DE AMAGUANA"

CONTROL DIARIO DE RUTAS "LA ESPE" LUNES A VIERNES

FECHA: LUNES 18-11-2019 DESPACHO: LUIS T. FIRMA: *[Signature]*

#	SALIDA	REGRESO	#	SALIDA	REGRESO	#	SALIDA	REGRESO	#	SALIDA	REGRESO
27	4:05 CHILÓN	05:17 D	03	8:08	9:36	33	12:28	13:56	31	16:28	
64	4:10 D=10	5:24 D	05	8:12	9:40 W	39	12:32	14:00 W	32	16:32	
68	4:15 D=13	5:30 UY	06	8:16	9:45	30	12:36	14:04 W	23	16:36	
69	4:20 D=12	5:35 UY	07	8:20	9:50 W	34	12:40	14:08 W	27	16:40	
30	4:25 D=13	5:40 UY	33	8:25	9:55	18	12:44	14:12	67	16:44	
32	4:30 D=14	5:45 UY	10	8:30	10:00 W	22	12:48	14:16 W	68	16:48	
31	4:35 D=15	05:50 UY	09	8:35	10:05	19	12:52	14:20	28	16:52	
74	4:40 UY=16	05:55 UY	12	8:40	10:10 W	40	12:56	14:24 W	69	16:56	
76	4:45 UY=17	06:00 D	11	8:45	10:15	20	13:00	14:28	30	17:00	
75	4:50 UY=18	06:04 W	28	8:50	10:20 W	32	13:04	14:32 W	31	17:04	
38	4:55 UY	06:08	14	8:55	10:25	21	13:08	14:36	34	17:08	
37	5:00 UY	06:12 W	13	9:00	10:30 W	24	13:12	14:40 W	36	17:12	
02	5:04 UY	06:24	16	9:05	10:35	25	13:16	14:44	35	17:16	
01	5:08	06:28 W	15	9:10	10:40 W	31	13:20	14:48 W	38	17:20	
04	5:12	6:32	23	9:15	10:45	32	13:24	14:52	37	17:24	
03	5:16	6:44 W	29	9:20	10:50 W	23	13:28	14:56 W	33	17:28	
06	5:20	6:57 W	20	9:25	10:55	27	13:32	15:00	37	17:32	
05	5:24	6:48	24	9:30	11:00 W	67	13:36	15:04 W	26	17:36	
08	5:28	6:52 W	22	9:35	11:05	68	13:40	15:08	01	17:40	
07	5:32	6:56	19	9:40	11:10 W	28	13:44	15:12 W	04	17:44	
10	5:36	7:04	40	9:45	11:15	68	13:48	15:16	06	17:48	
09	5:40	7:08 W	20	9:50	11:20 W	31	13:52	15:20 W	03	17:52	
12	5:44	7:12	21	9:55	11:24	34	13:56	15:24	05	17:56	
11	5:48	7:16 W	24	10:00	11:28 W	36	14:00	15:28 W	07	18:00	19:35 W
14	5:51	7:24 W	25	10:04	11:32	35	14:04	15:32	37	18:04	19:40
13	5:54	7:28	32	10:08	11:36 W	38	14:08	15:36 W	10	18:08	19:45 W
16	5:57	7:33 W	23	10:12	11:40	31	14:12	15:40	09	18:12	19:50 C
15	6:00	7:38	27	10:16	11:44 W	35	14:16	15:44 W	12	18:16	19:55 W
30	6:04	7:51 W	67	10:20	11:48	26	14:20	15:48	11	18:20	20:00
31	6:08 HO	7:55	68	10:24	11:52 W	17	14:24	15:52 W	38	18:24	20:06 W
18	6:12 HO	8:03	28	10:28	11:56	07	14:28	15:56	14	18:28	20:12
17	6:16 HO	X X	69	10:32	12:00 W	04	14:32	16:00 W	24	18:32	20:18
20	6:20	8:15	31	10:36	12:04	06	14:36	16:04	16	18:36	20:24
19	6:24	8:09 W	34	10:40	12:08 W	03	14:40	16:08 W	13	18:40	20:30
22	6:28	8:06	36	10:44	12:12	05	14:44	16:12	15	18:44	20:36
21	6:32	8:18 W	35	10:48	12:16 W	07	14:48	16:16 W	33	18:48	20:42
32	6:36	8:27 W	38	10:52	12:20	24	14:52	16:20	39	18:52	20:48
24	6:38	8:21	37	10:56	12:24 W	10	14:56	16:24 W	20	18:56	20:54
23	6:42	8:30 F	17	11:00	12:28	09	15:00	16:28	34	19:00	21:00
25	6:45	8:24	30	11:04 HO	12:32 W	12	15:04	16:32 W	18	19:04	21:06
27	6:48	8:33	26	11:08	12:36	11	15:08	16:36	42	19:08	21:12
67	6:52	8:26 W	02	11:12 HO	12:40 W	38	15:12	16:40 W	43	19:12	21:18
68	6:56	8:39	01	11:16	12:44	14	15:16	16:44	65	19:16	21:24
28	7:00	8:42	04	11:20	12:48 W	25	15:20	16:48 W	66	19:20	21:30
69	7:04	8:45 W	06	11:24	12:52	13	15:24	16:52 W			
10	7:08	8:48	03	11:28	12:56 W	16	15:28	16:56			
32	7:12 HO	X X	05	11:32	13:00	15	15:32	17:00			
31	7:16	8:51	08	11:36	13:04	23	15:36	17:04 W			
34	7:20	8:54 W	07	11:40	13:08 W	28	15:40	17:08			
36	7:24	8:57	31	11:44	13:12 W	30	15:44	17:12 W			
35	7:28	9:00	10	11:48	13:16	34	15:48	17:16			
38	7:32	9:04 W	09	11:52	13:20 W	18	15:52	17:20 W			
37	7:36	9:08	12	11:56	13:24	22	15:56	17:24			
35	7:40 HO	X X	11	12:00	13:28 W	13	16:00	17:28 W			
26	7:44	9:12 W	38	12:04	13:32	40	16:04	17:32			
02	7:48	9:16	19	12:08	13:36 W	20	16:08	17:36 W			
01	7:52	9:20 W	29	12:12	13:40	32	16:12	17:40			
04	7:56	9:24	13	12:16	13:44 W	21	16:16				
06	8:00	9:32	16	12:20	13:48	24	16:20				
36	8:04 HO	9:26 W	15	12:24	13:52 W	25	16:24				

SANGOLQUI		CUENDINA		LA VICTORIA		BLANQUEADO	
#	SALIDA	SALIDA T	#	SALIDA	REGRESO	SALIDA	REGRESO
	5:15	5:48	35	5:15	6:16	6:08	28
30	5:30	6:08	36	5:30	6:41	6:20	66
31	5:40	6:18	37	5:45	7:00 W	5:01	26
32	5:48	6:36	38	6:00	7:20	6:32 W	43
			39	6:20	7:47		
			40	6:40	8:12		

#SALL A RECUPERAR JFC 11:24AM

2:5
 3:4
 4:6
 5:10
 6:5
 7:5
 8:14
 9:14
 10:14
 11:14
 12:14
 13:14
 14:14
 15:14
 16:14
 17:14
 18:14
 19:14
 20:14
 21:14
 22:14
 23:14
 24:14
 25:14
 26:14
 27:14
 28:14
 29:14
 30:14
 31:14
 32:14
 33:14
 34:14
 35:14
 36:14
 37:14
 38:14
 39:14
 40:14



Agencia
Nacional
de Tránsito

**CONTRATO DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE
PÚBLICO INTRAPROVINCIAL DE PASAJEROS
No. 015-2017**

Comparecen a la celebración del presente Contrato de Operación, por una parte el señor Juan Pazos Carrillo, Director Provincial de Pichincha de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante la Agencia Nacional de Tránsito -ANT-; y, por otra parte la **COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTERCANTONAL E INTERPROVINCIAL MARCO POLO** legalmente representada por el señor Jorge Alberto Mosquera Baca, en su calidad de Gerente, según los nombramientos que se adjuntan y que justifican la calidad de los comparecientes, quien para efectos del presente contrato de operación se lo denominará "La Operadora".

CLÁUSULA PRIMERA.- ANTECEDENTES:

El artículo 314 de la Constitución de la República establece que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley.

El artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador determina que es obligación del Estado Ecuatoriano garantizar la libertad de transporte terrestre; para lo cual, regulará la prestación de mencionado servicio público.

Los artículos 55 y 56 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial – LOTTTSV– establecen al transporte público, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio, como un servicio estratégico. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación, además se estipula que el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

El artículo 74 de la –LOTTTSV– establece que los Contratos de Operación para el ámbito Intraprovincial, serán otorgados por la Agencia Nacional de Tránsito.

El artículo 76 de la –LOTTTSV– establece que el contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica, que cumpla con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley, así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas.

Av. Antonio José de Sucre (Av. Occidental y José Sánchez, Esq.)
P.O. BOX (5931) (2) 2028-490
Quito-Ecuador
www.ant.gob.ec



23 MAR 2018

Antón Khairalla, ex Director Ejecutivo de la ANT, si concluido el plazo para este evento, no han logrado habilitar sus unidades, el cupo será revertido al Estado.

DISC. No.	DATOS DEL SOCIO / ACCIONISTA		
	Apellidos y nombres	Cédula	Lic. tipo
010	NARVAEZ GUAYASAMIN LUIS ANTONIO	1701118265	E
018	ACOSTA ATAPUMA ANGEL PATRICIO	1704926250	E
025	ROJAS REJIS SEGUNDO RAFAEL	1701787838	E
036	YANEZ SALCEDO JAIME RAMIRO	1706450511	E
037	GUAYASAMIN LLUMIQUINGA CESAR AUGUSTO	1700056185	E
039	RODRIGUEZ TOAPANTA ALEXANDRA KARINA	1714727615	D
041	AGUIRRE MARCILLO FRANCISCO JAVIER	1710904390	D

5. Ratificar a la Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses "MARCO POLO", las rutas, frecuencias y despachos otorgados a esta cooperativa, los cuales vienen prestando al momento en lo referente rutas, recorridos horarios de trabajo y sitios de despacho, autorizados para la operación, de acuerdo a la Resolución de Renovación del Permiso de Operación No. 001-RPO-017-2007-CPTP de fecha 10 de enero del 2007, de acuerdo al siguiente detalle:

RUTA : JATUMPUNGO – SANGOLQUI – QUITO

TIPO SERVICIO: INTRAPROVINCIAL
 HORARIO DE SERVICIO: 05H30 A 20H00
 LONGITUD DEL SERVICIO: 30.8 Km.
 TIEMPO DE VIAJE: 1H00 por sentido
 DESPACHO SANGOLQUI: Calle Atahualpa (sector Iglesia Jatumpungo)
 DESPACHO QUITO: Playón frente a la cancha de San Sebastián, La Marín.

RECORRIDO SENTIDO JATUMPUNGO – SANGOLQUI - QUITO:

Calle Atahualpa Iglesia de Jatumpungo (despacho), Atahualpa, Juan Larrea, Juan Morales, Antonio Checa, Juan Salinas, Redondel Selva Alegre, Juan Salinas, Redondel La Mazorca, Av. Luis Cordero, Av. General Enriquez, Av. Ilaló, Autopista General Rumiñahui, El Trébol, Av. Simón Bolívar, Cumandá, Santa Cruz, Playón frente a la cancha de San Sebastián, sector La Marín.

RECORRIDO SENTIDO QUITO – SANGOLQUI - JATUMPUNGO:

Playón frente a la cancha de San Sebastián, sector La Marín, (despacho), Av. Pichincha, El Trébol, Autopista General Rumiñahui, Av. Ilaló, Av. General Enriquez, Av. Luis Cordero, Redondel La Mazorca, Juan de Salinas, Redondel Selva Alegre, Juan Salinas, calle Selva Alegre, Francisco Guarderas, Antonio Checa, Atahualpa, calle Atahualpa Iglesia Jatumpungo (terminal).

RAMAL RUTA :SAN FERNANO – SANGOLQUI - QUITO

TIPO SERVICIO: INTRAPROVINCIAL
 HORARIO DE SERVICIO: 05H30 A 20H00
 LONGITUD DEL SERVICIO: 34 Km.
 TIEMPO DE VIAJE: 1H10 por sentido
 DESPACHO SANGOLQUI: Calle Río Sampedro y Río Toachi (estadio de San Fernando, despacho).
 DESPACHO QUITO: Playón frente a la cancha de San Sebastián, La Marín

RECORRIDO SENTIDO SAN FERNANDO - SANGOLQUI - QUITO:

Calle Río San Pedro y Río Toachi, (estadio de San Fernando, despacho), Río San Pedro, Río Toachi, Av. Juan Salinas, Redondel Selva Alegre, Juan Salinas, Redondel La Mazorca, Av. Abdón Calderón, Av. General Enriquez, Av. Ilaló, Autopista General Rumifahui, El Trébol, Av. Simón Bolívar, Cumandá, Santa Cruz, Playón frente a la cancha de San Sebastián, sector La Marín.

RECORRIDO SENTIDO QUITO - SANGOLQUI - SAN FERNANDO:

Playón frente a la cancha de San Sebastián, sector La Marín, (despacho), Av. Pichincha, El Trébol, Autopista General Rumifahui, Av. Ilaló, Av. General Enriquez, Av. Abdón Calderón, Redondel La Mazorca, Av. Juan de Salinas, Redondel Selva Alegre, Av. Juan Salinas, calle Selva Alegre, calle Francisco Guarderas, calle Antonio Checa, Av. Juan de Salinas, calle Río Toachi, calle Río San Pedro, (estadio de San Fernando despacho).

RUTA : LORETO - SANGOLQUI - QUITO

TIPO SERVICIO: INTRAPROVINCIAL
HORARIO DE SERVICIO: 05H30 A 22H00
LONGITUD DEL SERVICIO: 33.4 Km.
TIEMPO DE VIAJE: 1H00por sentido
DESPACHO LORETO: Calle Antonio Tandazo y vía a CAME
DESPACHO QUITO: Playón frente a la cancha de San Sebastián, sector La Marín.

RECORRIDO SENTIDO LORETO - SANGOLQUI - QUITO:

Calle Antonio Tandazo y vía a CAME (sector Loreto despacho), Antonio Tandazo, Reinaldo Flor, General Pintag, Redondel El Colibrí, General Pintag, Redondel La Mazorca, Av. Abdón Calderón, Av. General Enriquez, Av. Ilaló, Autopista General Rumifahui, El Trébol, Av. Simón Bolívar, Cumandá, Santa Cruz, Playón frente a la cancha de San Sebastián, sector La Marín.

RECORRIDO SENTIDO QUITO - SANGOLQUI - LORETO:

Playón frente a la cancha de San Sebastián, sector La Marín, (despacho), Av. Pichincha, El Trébol, Autopista General Rumifahui, Av. Ilaló, Av. General Enriquez, Av. Abdón Calderón, Redondel La Mazorca, General Pintag, Reinaldo Flor, Antonio Tandazo, calle Antonio Tandazo y vía a CAME (terminal).

RUTA :SANGOLQUI - SANTA ROSA DE CUSUBAMBA

TIPO DE RECORRIDO: Con terminal en ambos extremos.
HORARIO DE SERVICIO: 05H00 A 19H00
LONGITUD DEL SERVICIO: 57.1 Km.
FRECUENCIA: Cada hora (60 minutos)
TIEMPO DE VIAJE: 1H00 por sentido
DESPACHOSANGOLQUI: Av. Luis Cordero y Av. General Enriquez

RECORRIDO SENTIDO SANGOLQUI - SANTA ROSA DE CUSUBAMBA

Av. Luis Cordero y Av. General Enriquez (despacho), Av. Luis Cordero, Av. General Enriquez, Av. Abdón Calderón, Vía Sangolquí, Pifo, Interoceánica, Vía Yaruquí - El Quinche, Vía Yaruquí - El Quinche y Panamericana Norte (Santa Rosa de Cusubamba terminal).

RECORRIDO SENTIDO SANTA ROSA DE CUSUBAMBA- SANGOLQUI

Vía el Quinche - Yaruquí, vía Interoceánica, Vía Pifo - Sangolquí, Av. Abdón Calderón, Av. General Enriquez, Av. Luis Cordero y Av. General Enriquez (despacho).

6. Que en la Resolución de Renovación de Permiso de Operación, se haga constar:

- a. El incremento o disminución de cupos, cambio de socios o vehículos, así como la variación en el servicio o la modificación del sitio de estacionamiento, del número de disco asignado en el listado de socios y vehículos calificados y demás actividades relativas al tránsito y al transporte, la Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses "MARCO POLO" no

LORETO

4:32	4:52	5:00	MPC			7:45	MPS			10:48	C	13:23	13:42	13:51	MPC			16:54	MPS			20:55	C	
		5:03	MPS			7:48	C	10:23	10:43	10:51	MPC			13:54	MPS			16:57	C	20:32	20:52	21:00	MPC	
		5:06	C	7:23	7:43	7:51	MPC			10:54	MPS			13:57	C			16:32	16:52	17:00	MPC		21:05	MPS
4:41	5:01	5:09	MPC			7:54	MPS			10:57	C	13:32	13:52	14:00	MPC			17:03	MPS			21:10	C	
		5:12	MPS			7:57	C	10:32	10:52	11:00	MPC			14:03	MPS			17:06	C	20:47	21:07	21:15	MPC	
		5:15	C	7:32	7:52	8:00	MPC			11:03	MPS			14:06	C			17:09	MPC			21:20	MPS	
4:50	5:10	5:18	MPC			8:03	MPS			11:06	C	13:41	14:01	14:09	MPC			17:12	MPS			21:25	C	
		5:21	MPS			8:06	C	10:41	11:01	11:09	MPC			14:12	MPS			17:15	C	21:02	21:22	21:30	MPC	
		5:24	C	7:41	8:01	8:09	MPC			11:12	MPS			14:15	C			17:18	MPC			21:35	MPS	
4:59	5:19	5:27	MPC			8:12	MPS			11:15	C	13:50	14:10	14:18	MPC			17:21	MPS			21:40	C	
		5:30	MPS			8:15	C	10:50	11:10	11:18	MPC			14:21	MPS			17:24	C					
		5:33	C	7:50	8:10	8:18	MPC			11:21	MPS			14:24	C			16:59	17:19	17:27	MPC			
5:08	5:28	5:36	MPC			8:21	MPS			11:24	C	13:59	14:19	14:27	MPC			17:30	MPS					
		5:39	MPS			8:24	C	10:59	11:19	11:27	MPC			14:30	MPS			17:33	C					
		5:42	C	7:59	8:19	8:27	MPC			11:30	MPS			14:33	C			17:08	17:28	17:36	MPC			
5:17	5:37	5:45	MPC			8:30	MPS			11:33	C	14:08	14:28	14:36	MPC			17:39	MPS					
		5:48	MPS			8:33	C	11:08	11:28	11:36	MPC			14:39	MPS			17:42	C					
		5:51	C	8:08	8:28	8:36	MPC			11:39	MPS			14:42	C			17:17	17:37	17:45	MPC			
5:25	5:45	5:53	MPC			8:39	MPS			11:42	C	14:17	14:37	14:45	MPC			17:48	MPS					
		5:55	MPS			8:42	C	11:17	11:37	11:45	MPC			14:48	MPS			17:51	C					
5:29	5:49	5:57	MPC			8:45	MPC			11:48	MPS			14:51	C			17:26	17:46	17:54	MPC			
		6:00	C			8:48	MPS			11:51	C	14:26	14:46	14:54	MPC			17:57	MPS					
		6:02	MPS			8:51	C	11:26	11:46	11:54	MPC			14:57	MPS			18:00	C					
5:36	5:56	6:04	MPC			8:54	MPC			11:57	MPS			15:00	C			17:35	17:55	18:03	MPC			
		6:06	MPS			8:57	MPS			12:00	C	14:35	14:55	15:03	MPC			18:06	MPS					
		6:09	C			9:00	C	11:35	11:55	12:03	MPC			15:06	MPS			18:09	C					
5:43	6:03	6:11	MPC			9:03	MPC			12:06	MPS			15:09	C			17:44	18:04	18:12	MPC			
		6:13	MPS			9:06	MPS			12:09	C	14:44	15:04	15:12	MPC			18:15	MPS					
		6:15	MPC			9:09	C	11:44	12:04	12:12	MPC			15:15	MPS			18:18	C					
5:50	6:10	6:18	C	8:44	9:04	9:12	MPC			12:15	MPS			15:18	C			17:53	18:13	18:21	MPC			
		6:21	MPS			9:15	MPS			12:18	C	14:53	15:13	15:21	MPC			18:24	MPS					
5:56	6:16	6:24	MPC			9:18	C	11:53	12:13	12:21	MPC			15:24	MPS			18:27	C					
		6:27	C	8:53	9:13	9:21	MPC			12:24	MPS			15:27	C			18:02	18:22	18:30	MPC			
		6:29	MPS			9:24	MPS			12:27	C	15:02	15:22	15:30	MPC			18:35	MPS					
6:03	6:23	6:31	MPC			9:27	C	12:02	12:22	12:30	MPC			15:33	MPS			18:40	C					
		6:33	MPS			9:30	MPC			12:33	MPS			15:36	C			18:17	18:37	18:45	MPC			
		6:36	C			9:33	MPS			12:36	C	15:11	15:31	15:39	MPC			18:50	MPS					
6:10	6:30	6:38	MPC			9:36	C	12:11	12:31	12:39	MPC			15:42	MPS			18:55	C					
		6:40	MPS			9:39	MPC			12:42	MPS			15:45	C			18:32	18:52	19:00	MPC			
6:14	6:34	6:42	MPC			9:42	MPS			12:45	C	15:20	15:40	15:48	MPC			19:05	MPS					
		6:45	C			9:45	C	12:20	12:40	12:48	MPC			15:51	MPS			19:10	C					
		6:47	MPS			9:48	MPC			12:51	MPS			15:54	C			18:47	19:07	19:15	MPC			
6:21	6:41	6:49	MPC			9:51	MPS			12:54	C	15:29	15:49	15:57	MPC			19:20	MPS					
		6:51	MPS			9:54	C	12:29	12:49	12:57	MPC			16:00	MPS			19:25	C					
		6:54	C	9:29	9:49	9:57	MPC			13:00	MPS			16:03	C			19:02	19:22	19:30	MPC			
6:29	6:49	6:57	MPC			10:00	MPS			13:03	C	15:38	15:58	16:06	MPC			19:35	MPS					
		7:00	MPS			10:03	C	12:38	12:58	13:06	MPC			16:09	MPS			19:40	C					
		7:03	C	9:38	9:58	10:06	MPC			13:09	MPS			16:12	C			19:17	19:37	19:45	MPC			
6:38	6:58	7:06	MPC			10:09	MPS			13:12	C	15:47	16:07	16:15	MPC			19:50	MPS					
		7:09	MPS			10:12	C	12:47	13:07	13:15	MPC			16:18	MPS			19:55	C					
		7:12	C	9:47	10:07	10:15	MPC			13:18	MPS			16:21	C			19:32	19:52	20:00	MPC			
6:47	7:07	7:15	MPC			10:18	MPS			13:21	C	15:56	16:16	16:24	MPC			20:05	MPS					
		7:18	MPS			10:21	C	12:56	13:16	13:24	MPC			16:27	MPS			20:10	C					
		7:21	C	9:56	10:16	10:24	MPC			13:27	MPS			16:30	C			19:47	20:07	20:15	MPC			
6:56	7:16	7:24	MPC			10:27	MPS			13:30	C	16:05	16:25	16:33	MPC			20:20	MPS					
		7:27	MPS			10:30	C	13:05	13:25	13:33	MPC			16:36	MPS			20:25	C					
		7:30	C	10:05	10:25	10:33	MPC			13:36	MPS			16:39	C			20:02	20:22	20:30	MPC			
7:05	7:25	7:33	MPC			10:36	MPS			13:39	C	16:14	16:34	16:42	MPC			20:35	MPS					
		7:36	MPS			10:39	C	13:14	13:34	13:42	MPC			16:45	MPS			20:40	C					
		7:39	C	10:14	10:34	10:42	MPC			13:45	MPS			16:48	C			20:17	20:37	20:45	MPC			
7:14	7:34	7:42	MPC			10:45	MPS			13:48	C	16:23	16:43	16:51	MPC			20:50	MPS					

**CONTRATO DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE
PÚBLICO INTRAPROVINCIAL DE PASAJEROS
No. 011-2017**

Comparecen a la celebración del presente Contrato de Operación, por una parte la Abogada Miriam Berrú Tinizaray, Directora Provincial de Pichincha (S) de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante la Agencia Nacional de Tránsito -ANT-; y, por otra parte la compañía **TURISMO S.A. VALLE DE LOS CHILLOS** legalmente representada por el señor José Miguel Cando Portilla, en su calidad de Gerente, según los nombramientos que se adjuntan y que justifican la calidad de los comparecientes, quien para efectos del presente contrato de operación se lo denominará "La Operadora".

CLÁUSULA PRIMERA.- ANTECEDENTES:

El artículo 314 de la Constitución de la República establece que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley.

El artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador determina que es obligación del Estado Ecuatoriano garantizar la libertad de transporte terrestre, para lo cual, regulará la prestación de mencionado servicio público.

Los artículos 55 y 56 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial –LOTTTSV– establecen al transporte público, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio, como un servicio estratégico. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación, además se estipula que el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

El artículo 74 de la –LOTTTSV– establece que los Contratos de Operación para el ámbito intraprovincial, serán otorgados por la Agencia Nacional de Tránsito.

El artículo 76 de la –LOTTTSV– establece que el contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica, que cumpla con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley, así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas.

El artículo 66 del Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial –RGLOTTTSV– determina que el contrato de operación es el título habilitante

- Cuando los términos se hallen definidos en la Legislación Aplicable, se estará a tal definición; y,
- Las Regulaciones de la Agencia Nacional de Tránsito serán interpretadas en su tenor literal. En caso de duda respecto de tales Regulaciones corresponde a la autoridad que haya emitido la resolución, de que se trate, realizar de manera obligatoria la interpretación.

2.2 El Contrato ha sido redactado en idioma castellano y será considerado para todos sus efectos como el único instrumento legalmente válido y original. Las comunicaciones que se cursaren las Partes serán redactadas en idioma castellano.

CLÁUSULA TERCERA.- OBJETO:

3.1. Mediante el presente contrato la Agencia Nacional de Tránsito AUTORIZA a la compañía **TURISMO S.A. VALLE DE LOS CHILLOS**, a prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros en el ámbito intraprovincial, en los puntos de origen y destino, con las rutas, frecuencias, flota, capacidad vehicular, horario de atención, sistema tarifario y nivel de calidad descritos en el presente contrato, los documentos habilitantes y sus anexos.

3.2 Para el cumplimiento del objeto del contrato, el Estado ecuatoriano a través de la Agencia Nacional de Tránsito, faculta a la Operadora a explotar las rutas y frecuencias de acuerdo al siguiente detalle:

1A RUTA: QUITO-SANGOLQUI (sector Mutualista Benalcázar)	
TIPO DE SERVICIO:	ESPECIAL
HORARIO MINIMO DE SERVICIO:	DESDE LAS 05H30 HASTA LAS 22H00
LONGITUD DE RECORRIDO:	26.8 Km
TIEMPO APROXIMADO DE VIAJE:	01H00 por sentido
NUMERO DE UNIDADES REQUERIDAS:	Catorce (14), autorizadas
DESPACHOS:	EN SANGOLQUI - Mutualista Benalcázar
	EN QUITO - Terminal La Marín
RECORRIDOS:	

SENTIDO QUITO (Playón la Marín)-SANGOLQUI
 (Playón frente a la cancha de San Sebastián, sector la Marín, despacho), Av. Pichincha, El Trébol, Autopista General Rumiñahui, Av. Ilaló, Av. General Enriquez, Av. Abdón Calderón, Av. Los Shyrís, calle 25 de Enero, calle 24 de Enero, calle 31 de Mayo, calle 1ro. De mayo, Urb. Mutualista Benalcázar entre calle 7 de Febrero y Av. General Rumiñahui, (terminal).

SENTIDO SANGOLQUI-QUITO (Playón la Marín)
 Calle 1ro. De mayo, Urb. Mutualista Benalcázar entre calle 7 de Febrero y Av. General Rumiñahui (despacho), calle 31 de Mayo, calle 24 de Enero, calle 25 de Enero, Av. Los Shyrís, Av. Abdón Calderón, redondel de la Mazorca, Av. Abdón Calderón, Av. General Enriquez, Av. Ilaló, Av. General Rumiñahui, El Trébol, Av. Pichincha, Playón frente a la cancha de San Sebastián, sector La Marín, (terminal).



1B RUTA: QUITO (Ladrón de Guevara) - SANGOLQUI (sector Mutualista Benalcázar)	
TIPO DE SERVICIO:	ESPECIAL
HORARIO MINIMO DE SERVICIO:	DESDE LAS 05H30 HASTA LAS 22H00
LONGITUD DE RECORRIDO:	36.8 Km
TIEMPO APROXIMADO DE VIAJE:	01H30 por sentido
NUMERO DE UNIDADES REQUERIDAS:	Catorce (14) autorizadas
DESPACHOS:	EN SANGOLQUI - Mutualista Benalcázar EN QUITO- Terminal Ladrón de Guevara
RECORRIDOS:	
SENTIDO QUITO (Ladrón de Guevara) - SANGOLQUI (Mutualista Benalcázar)	
Terminal, Ladrón de Guevara, 12 de Octubre, Madrid, circunvalación en la calle Madrid, 12 de Octubre, Queseras del Medio, Av. Velasco Ibarra, El Trébol, Autopista General Rumiñahui, Av. Ilaló Av. General Enriquez, Av. Abdón Calderón, Av. Los Shyris, calle 25 de Enero, calle 31 de Mayo, calle 1ro. de Mayo, Urb. Mutualista Benalcázar entre calle 7 de Febrero y Av. General Enriquez (terminal).	
SENTIDO SANGOLQUI (Mutualista Benalcázar) - QUITO (Ladrón de Guevara)	
Calle 1ro. de Mayo, Urb. Mutualista Benalcázar entre calle 7 de febrero y Av. General Enriquez (despacho), calle 31 de Mayo, calle 24 de Enero, calle 25 de Enero, Av. Los Shyris, Av. Abdón Calderón, redondel de la Mazorca, Av. Abdón Calderón, Av. General Enriquez, Av. Ilaló, Av. General Rumiñahui, El Trébol, Av. Velasco Ibarra, Plazoleta Brasília, Ladrón de Guevara, (terminal)	
2 RUTA: QUITO-SANGOLQUI-LA BALVINA	
TIPO DE SERVICIO:	POPULAR
HORARIO MINIMO DE SERVICIO:	DESDE 05H30 HASTA 22H00
LONGITUD DE RECORRIDO:	29.16 Km
TIEMPO APROXIMADO DE VIAJE:	01H00 por sentido
RECORRIDOS:	
SENTIDO QUITO - SANGOLQUI - LA BALVINA	
Playón frente a la cancha de San Sebastián, sector La Marín, (despacho), Av. Pichincha, El Trébol, Autopista General Rumiñahui, Av. Ilaló, Av. General Enriquez, calle la Rábida, Av. Mariana de Jesús, calle Venezuela, calle Río Marañón, Av. General Enriquez, calle Darío Figueroa, calle Francisco Clerck, calle Enrique Tello, Av. De los Shyris, Av. General Rumiñahui, Calle 1ro. De Mayo ingreso al fuerte militar Cotopaxi (terminal)	
SENTIDO LA BALVINA-SANGOLQUI-QUITO	
Calle 1ro. De Mayo ingreso al fuerte militar Cotopaxi (despacho), Av. General Rumiñahui, Av. De los Shyris, calle Enrique Tello, calle Francisco Clerck, calle Darío Figueroa, Av. General Enriquez, calle Montufar, calle Venezuela, Av. Mariana de Jesús, Calle la Rábida, Av. General Enriquez, Av. Ilaló, Av. General Rumiñahui, El Trébol, Av. Pichincha, playón frente a la cancha de San Sebastián, sector La Marín, (terminal).	