



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

CARRERA: INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previa a la obtención del título de:

INGENIERA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

TEMA:

**ESTUDIO DE NECESIDAD DE TRANSPORTE DE LA
MODALIDAD ESCOLAR Y SU INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD
URBANA DEL CANTÓN SANTA CLARA, PROVINCIA DE
PASTAZA, EN EL PERIODO OCTUBRE 2015 – OCTUBRE 2016**

Autora:

JANETH ELIANA GUALLE LLIVICURA

Riobamba - Ecuador

2016

CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL

Certificamos, que el presente Trabajo de Titulación fue revisado en su totalidad y cuenta con las exigencias académicas de la Facultad de Administración de Empresas, quedando autorizada su presentación.

Ing. Ruffo Neptalí Villa Uvidia

DIRECTOR

Ing. Luis Miguel Mejía Paucar

MIEMBRO

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

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

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

Riobamba, 07 de marzo de 2016

Janeth Eliana Gualle Llivicura

160048998-1

DEDICATORIA

Dedico de manera muy especial a mi esposo Sr. Fernando Ocaña y a mis hermosos hijos Kevin y Jean, quienes fueron la base fundamental y el apoyo incondicional para la construcción de mi vida profesional, sin el apoyo de ellos nada de esto fuera posible.

Con su apoyo crearon en mí esa perseverancia y deseos de superación que hacen que este logro se vea realizado.

También dedico a mis padres y hermanas quienes con sus consejos y calidez me han impulsado a ser una persona de bien.

AGRADECIMIENTO

En primer lugar agradezco a Dios por haberme dado la sabiduría necesaria para la culminación de esta etapa importante en mi vida profesional.

Agradezco también al Ing. Ruffo Villa y al Ing. Luis Mejía ya que en calidad de Asesor y Miembro del Tribunal, supieron brindarme todo el apoyo necesario para lograr con perseverancia la culminación de esta investigación.

ÍNDICE GENERAL

Portada.....	i
Certificación del tribunal	ii
Declaración de Autenticidad.....	iii
Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Índice General.....	vi
Resumen Ejecutivo	xi
Summary.....	xii
Introducción.....	1
CAPÍTULO I: EL PROBLEMA.....	2
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
1.1.1. Formulación del Problema.....	3
1.1.2. Delimitación del Problema	3
1.2. JUSTIFICACIÓN	4
1.3. OBJETIVOS	6
1.3.1. Objetivo General.....	6
1.3.2. Objetivos Específicos	6
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO	7
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS	7
2.1.1. Antecedentes Históricos	7
2.1.2. Etapas del proceso.-	10
2.1.3. Régimen sancionatorio:	10
2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	11
2.2.1. Terminología.....	11
2.2.2. Características y prestación del servicio.....	14
2.2.3. Condiciones de seguridad	15
2.2.4. Normativa legal para la operación	17
2.2.5. Lineamientos Técnicos	30
2.3 HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER.....	32
2.3.1 Hipótesis General	32
2.3.2 Hipótesis Específicas.....	32

2.4	VARIABLES.....	32
2.4.1	Variable Independiente.....	32
2.4.2	Variable Dependiente	32
CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO.....		33
3.1.	MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.....	33
3.2.	TIPOS DE INVESTIGACIÓN	33
3.3.	POBLACIÓN Y MUESTRA	34
3.3.1.	Población.....	34
3.3.2.	Muestra.....	35
3.4.	MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS.....	37
3.4.1	Métodos	37
3.4.2	Técnicas	38
3.4.3	Instrumentos.....	39
3.5.1	Descripción del levantamiento de Información.....	39
3.5.2	Procesamiento de la Información	39
3.5.3	Análisis e Interpretación de Resultados.....	40
3.5.	VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS	51
3.5.1.	Hipótesis General	51
3.5.2.	Hipótesis Específicas	51
CAPITULO IV: MARCO PROPOSITIVO.....		53
4.1.	TITULO.....	53
4.2.	CONTENIDO DE LA PROPUESTA	53
4.2.1.	Análisis de la situación actual	53
4.2.2.	Oferta.....	55
4.2.3.	Demanda.....	56
4.2.4	Constitución Jurídica.....	59
4.2.5	Vehículos a ser autorizados para satisfacer la Demanda.....	61
4.2.6	Vida Útil de los Vehículos de Servicio Comercial de Transporte Escolar	62
4.2.7	Rutas.....	62
4.2.8	Paradas establecidas en los Centros Educativos.....	63
4.2.9	Horarios Diferenciados	66
CONCLUSIONES		69
RRCOMENDACIONES		70

BIBLIOGRAFÍA	71
ANEXOS.....	72

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Causas y Consecuencias	3
Tabla 2: Vehículos de Transporte Escolar	26
Tabla 3: Distribución de encuestas a partir de la muestra	36
Tabla 4: Horario de Ingreso y Salida de Clases de las Unidades Educativas del Cantón Santa Clara.....	41
Tabla 5: Origen	41
Tabla 6: Destino.....	43
Tabla 7: Medio de Transporte.....	44
Tabla 8: Número de Viajes	45
Tabla 9: Molestias del servicio	46
Tabla 10: Problemas que genera el servicio	47
Tabla 11: Estado de los Vehículos.....	49
Tabla 12: Disponibilidad de pago.....	50
Tabla 13: Matriz Origen Destino	54
Tabla 14: Estadística de estudiantes de las Establecimientos Educativos del Cantón Santa Clara.....	56
Tabla 15: Dimensionamiento de Flota.....	58
Tabla 16: Demanda Insatisfecha.....	59
Tabla 17: Capacidad Vehicular.....	61
Tabla 18: Vida Útil de los Vehículos de Transporte Comercial Escolar.....	62
Tabla 19: Origen-Destino	63
Tabla 20: Propuesta Horarios Diferenciados	66

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Dimensiones de la señal de Pare	29
Gráfico 2: Estructura lógica del proceso de investigación cuantitativa.....	33
Gráfico 3: Consolidación de Formularios de encuestas.....	40
Gráfico 4: Origen	42
Gráfico 5: Destino.....	44

Gráfico 6: Medio de Transporte.....	45
Gráfico 7: Número de viajes	46
Gráfico 8: Molestias del servicio	47
Gráfico 9: Problemas que genera del servicio	48
Gráfico 10: Estado de los Vehículos.....	49
Gráfico 11: Disponibilidad de pago	50
Gráfico 12: Zonificación del Cantón Santa Clara.....	62
Gráfico 13: Propuesta de ubicación de paradas de Bus Escolar	63
Gráfico 14: Propuesta de demarcación horizontal	64

RESUMEN EJECUTIVO

El presente Trabajo de Investigación tiene por objetivo realizar un Estudio de Necesidad de Transporte de la modalidad Escolar y su influencia en la movilidad urbana del Cantón Santa Clara, provincia de Pastaza, en el periodo Octubre 2015-Octubre 2016, ya que cuenta con una motivación enfocada en mejorar la movilidad de los estudiantes que viven en el sector rural del cantón y fueron reubicados en las Unidades Educativas de la ciudad y se desplazan a diario en medios no adecuados, la falta de Operadoras de Transporte Escolar legalmente constituidas es un problema en este sector debido a que se pone en riesgo la seguridad de los estudiantes.

El estudio de factibilidad para satisfacer la demanda de transporte en la modalidad Escolar se lo realizó en base a entrevistas con los Rectores de las Unidades Educativas de la Ciudad de Santa Clara y encuestas Origen Destino dirigida a los estudiantes y representantes, para estimar la demanda insatisfecha de este servicio.

Una vez realizada la investigación de campo se determina que existe una demanda de 269 asientos los cuales van a ser distribuidas en 16 busetas de 17 asientos, estas unidades vehiculares deben cumplir con las normas técnicas establecidas, constituirse jurídicamente para obtener el permiso de operación que le faculte prestar el servicio, los vehículos deben estar dentro del cuadro de vida útil y homologación vehicular para garantizar un servicio de calidad.

Este estudio para la factibilidad de Transporte Escolar ayudará a mejorar la movilidad tanto de los estudiantes del sector rural como del sector urbano ya que se incentiva un transporte seguro y cómodo, ante lo cual se establecen recomendaciones de seguridad que garanticen la integridad de los estudiantes del Cantón Santa Clara.

Ing. Ruffo Neptalí Villa Uvidia
DIRECTOR DEL TRIBUNAL

SUMMARY

INTRODUCCIÓN

En el Cantón Santa Clara, provincia de Pastaza, se han cerrado 12 establecimientos educativos ubicados en las parroquias rurales, por lo cual los estudiantes se han visto en la necesidad de reubicarse en las Unidades Educativas Camilo Huatatoca, Antonio Cabri, José Martí de la Ciudad de Santa Clara, trasladándose así desde sus hogares a los centros de estudio en un Bus del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Clara, que presta el servicio de forma provisional para de una u otra forma suplir esta necesidad de transporte.

Mientras que la mayor parte de estudiantes se movilizan en medios no adecuados e informales, poniendo de esta manera en riesgo su integridad y seguridad para quienes llegan desde los sectores aledaños mientras que quienes viven la ciudad se movilizan a pie o en vehículo particular ya que la distancia de recorrido es corta por cuanto la ciudad es pequeña.

El Cantón Santa Clara no cuenta con una Operadora de Transporte Escolar legalmente constituida que brinde este servicio por lo cual es importante esta investigación para obtener un equilibrio entre la oferta y demanda de esta forma satisfacer la necesidad de transporte y mejorar la movilidad de los estudiantes y población.

Una vez realizado el trabajo de campo evidenciamos que existe demanda insatisfecha por lo cual es de mucha ayuda implementar el servicio de Transporte Escolar para con esto se pueda ofrecer un servicio de calidad, seguro y cómodo a los estudiantes y por ende mejorar la movilidad.

La movilidad de los estudiantes del sector rural debe ser a través de una Operadora de Transporte Escolar legalmente constituida, la cual debe contar con las medidas de seguridad adecuadas, y estar dentro del cuadro de vida útil y cuadro de homologación vigente, para de esta forma asegurara un servicio de adecuado para las y los estudiantes del Cantón Santa Clara

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El transporte en la actualidad es de gran importancia para las personas, pues gracias al transporte motorizado se ha logrado disminuir considerablemente los tiempos de traslado, es decir se logra recorrer mayores distancias en menos tiempo. El transporte motorizado no siempre ha existido, con el paso de los años ha ido evolucionando y acoplándose a la necesidad de la sociedad, de las autoridades, unidades educativas y padres de familia, es por esto que se ha visto la necesidad de implementar un sistema de transporte exclusivo que facilite la movilidad de los estudiantes desde sus Unidades Educativas, hacia sus domicilios y viceversa de forma eficiente, cómoda y segura.

En la actualidad se puede observar que la movilidad se la realiza en medios no adecuados e inseguros, de las personas que deben desplazarse desde los sectores aledaños hacia el centro de la ciudad haciendo uso de transporte comunitario ilegal, busetas no autorizadas entre otros, exponiéndose de esta forma a sufrir algún incidente que afecte su integridad y seguridad.

A causa del cierre de los Centros Educativos ubicados en las comunidades del sector rural de este cantón los estudiantes se han visto en la imperiosa necesidad de viajar diariamente al centro de la ciudad para seguir con sus estudios en estas Unidades Educativas que abarcan el servicio de gran parte del Cantón, en muchas ocasiones en medios no adecuados e incómodos y en otras simplemente a pie bajo situaciones climáticas adversas.

En el Cantón Santa Clara a diferencia de ciudades grandes el control a los medios de transporte es escaso lo que ocasiona que se brinde el servicio de forma no segura o en muchas ocasiones los estudiantes y la población en general no cuenten con un medio en que movilizarse para acudir a los centros generadores de viajes por lo que es necesario la creación de una operadora de Transporte Escolar que brinde este servicio tan indispensable para el cantón Santa Clara.

A continuación se detalla las causas y consecuencias que ocasiona este problema:

Tabla 1: Causas y Consecuencias

Causas	Consecuencias
Cierre de Centros Educativos del Sector Rural.	Reubicación de estudiantes en las tres Instituciones educativas de la Ciudad de Santa Clara Desplazamientos en medios no adecuados e inseguros.
Inexistencia de Operadoras de Transporte Escolar.	Utilización de Transporte alternativo o comunitario.
Falta de Control a las unidades que realizan el servicio informal.	Inseguridad, incomodidad, atrasos a sus lugares de destino.

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

1.1.1. Formulación del Problema

¿Cómo influye el estudio de necesidad de Transporte de la Modalidad Escolar en la Movilidad del Cantón Santa Clara, Provincia de Pastaza, periodo Octubre 2015 – Octubre 2016?

1.1.2. Delimitación del Problema

La Implementación de busetas que presten un servicio de calidad en la modalidad escolar en el Cantón Santa Clara, Provincia de Pastaza, periodo Octubre 2015 – Octubre 2016

El problema se lo delimita con la ayuda de varios organismos de apoyo al Transporte Terrestre y la Seguridad Vial, como son el Gobierno Autónomo Descentralizado del

Cantón Santa Clara y la Empresa Pública TRANSCOMUNIDAD Pastaza, tomando en cuenta los siguientes aspectos.

- Objeto de investigación: Desplazamiento de los estudiantes en un medio de transporte cómodo, seguro y eficiente
- Campo de Acción: Gestión de Transporte Terrestre
- Localización: Cantón Santa Clara, Provincia de Pastaza
- Tiempo: Octubre 2015 - Octubre 2016

1.2. JUSTIFICACIÓN

Algunas Unidades Educativas de las Comunidades Rurales de este Cantón fueron cerradas y los estudiantes reubicados en la Cabecera Cantonal por lo cual los estudiantes se han visto en la necesidad de trasladarse hacia sus nuevos Centros Educativos ya sea en transporte comunitario informal de manera insegura o por medios no motorizados exponiéndose a las inclemencias del clima característico de esta región, por lo cual realizar este estudio es de gran importancia ya que los moradores de este cantón deben contar con un servicio indispensable para acceder a la educación con una movilización segura, cómoda y eficiente

El transporte escolar es de gran importancia para la población del Cantón Santa Clara y para el sector estudiantil debido a que nos ayuda a disminuir el nivel de inseguridad que causa el transporte informal, de la misma manera es beneficioso ya que se contribuye mejorar la movilidad de los estudiantes del sector rural que llegan al sector urbano del cantón a realizar sus actividades académicas y a la población en general ya que disminuyen el número de vehículos a las afueras de las instituciones educativas en horas pico, de esta manera se contribuye a que los viajes que realizan los estudiantes a distancias moderadas hacia sus domicilios sean de forma segura, cómoda y con un servicio de calidad, así mejoramos la calidad de vida de la población.

Como estudiante de la Escuela de Ingeniería en Gestión de Transporte, el estudio que se pone a consideración contribuye a la factibilidad de sistemas de transporte escolar

legalmente establecidos que cuente con las garantías necesarias para movilizar a los estudiantes de los establecimientos educativos del Cantón Santa Clara, con esto se logrará incentivar una mayor acogida para este servicio ya que se colaborará a la disminución de la congestión vehicular y a la movilización de los niños de forma segura, confiable y con un servicio de calidad.

Este trabajo investigativo se lo va a realizar en el Cantón Santa Clara, Provincia de Pastaza ya que el investigador cuenta con conocimientos del lugar, de la misma manera cuenta con la colaboración de los moradores y la autorización respectiva de las autoridades del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Santa Clara y de la Empresa Pública de la Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de Pastaza TRANSCOMUNIDAD EP, quien tiene las competencias de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a nivel de la Provincia, lo cual facilita para proceder a la investigación del tema planteado.

Esta investigación es factible realizar porque existe una amplia bibliografía, páginas de internet con el tema de interés, además que se cuenta con la experiencia y buenos resultados realizados en otras ciudades y que pueden ser aplicados en cantones pequeños y en desarrollo, además que el investigador cuenta con el tiempo y recursos necesarios para la culminación de esta investigación.

Con esta investigación tenemos beneficiarios directos que en este caso son la población en general, la población estudiantil, padres de familia, y las autoridades ya que esto ayudara a mejorar la movilidad y el servicio de transporte escolar. De forma indirecta se benefician los moradores de los alrededores ya que cuando acuden al centro de la ciudad contarán con un espacio libre de congestión vehicular en las horas pico y ambientalmente amigable con el medio ambiente.

Este trabajo investigativo es original del autor ya que no se ha realizado tiempo atrás ningún tipo de trabajo similar que contribuya a mejorar el servicio de transporte escolar y la movilidad.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo General

Realizar un estudio de factibilidad para satisfacer la necesidad de transporte en la modalidad Escolar para el Cantón Santa Clara, Provincia de Pastaza

1.3.2. Objetivos Específicos

- Estudiar la demanda existente para la modalidad de Transporte Escolar en el Cantón Santa Clara
- Promover un servicio de Transporte de Calidad para los estudiantes.
- Proponer una alternativa de solución para trasladar a los estudiantes desde sus hogares hasta los centros educativos y viceversa de forma cómoda y segura.

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

2.1.1. Antecedentes Históricos

El transporte escolar y de menores en países desarrollados como España es muy controlado ya que buscan asegurar la comodidad y seguridad de los niños que son transportados en estos medios, para lo cual se fijan en detalles como la antigüedad del vehículo, características técnicas, personal al servicio de esta unidad, es por esto que la Dirección General de Tráfico establece que a partir del 2007 todas las unidades nuevas que ingresaron a prestar el servicio deben contar con el cinturón de seguridad en cada asiento.

Normas para exigir un transporte seguro:

Dirección General de Tráfico (2014) dispone:

- Irán señalizados con el indicativo de transporte escolar en la parte anterior y posterior vehículo.
- Disponer de un seguro obligatorio y otro complementario que cubra la responsabilidad civil por daños y perjuicios; y contar con una autorización especial para el transporte escolar.
- El autobús debe disponer de plazas para personas con discapacidad.
- El piso del vehículo no puede ser deslizante y los bordes de la escalera deben ser de colores vivos.
- Las puertas deben disponer de barras para facilitar las operaciones de subida y bajada.
- Los asientos ubicados frente a huecos de escalera, o aquellos que no estén protegidos por el respaldo de otro, deben contar con un elemento fijo de protección.

- Si estos asientos van ocupados por niños de 5 a 11 años, los cinturones tendrán tres puntos de anclaje y dispondrán de cojines elevadores.
- La duración máxima del tiempo de viaje en cada sentido no debe exceder de 1 hora. (Dirección General de Tráfico, 2007)

“El servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo, mediante un sistema personalizado para estudiantes y trabajadores, sean estos del sector público o privado, que requieran la movilización desde sus hogares hasta las instituciones educativas o lugares de trabajo y viceversa” (Concejo Metropolitano de Quito, 2012)

En el Distrito Metropolitano de Quito se estableció una Disposición Transitoria con la finalidad de regularizar a quienes prestan el servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en esta jurisdicción, debiendo estos constar en el inventario de los vehículos que actualmente prestan este servicio en la ciudad capital, quienes están sujetos a lo dispuesto en la norma nacional y metropolitana.

Estas operadoras que prestan el servicio de transporte terrestre escolar e institucional deben ejercer el servicio único para el que fue asignada mediante el permiso de operación y no pueden prestar otro servicio adicional bajo ninguna excepción, conforme lo estipula los estatutos de la operadora.

Como requisito indispensable entre otros, para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional es la suscripción de un contrato de servicio el cual debe contener la descripción detallada del origen, destino, horario del servicio y ruta previamente establecida.

La entidad que está a cargo de regular este servicio es el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, en su jurisdicción, para lo cual la Unidad establecida mediante un estudio técnico determina la capacidad de flota vehicular requerida para prestar este servicio en función de la necesidad de la población y la capacidad que tienen las operadoras de esta modalidad, de esta forma buscan garantizar la seguridad de quienes hacen uso de este servicio, para lo cual los vehículos que presten

este servicio deben estar reguladas por las normas INEN a nivel nacional y por las emitidas por el Distrito Metropolitano de Quito.

“Las operadoras son personas jurídicas de derecho privado que, constituidas como cooperativas o compañías, están autorizadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a prestar el servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional, mediante el correspondiente permiso de operación” (Concejo Metropolitano de Quito, 2012)

Las operadoras que prestan el servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito deben garantizar un servicio de calidad y seguridad para los usuarios, estas operadoras deben cumplir con todas sus obligaciones de la misma forma estar en pleno goce de sus derechos como entidad prestadora del servicio.

“Se entiende por conductor o conductora a toda persona mayor de edad, que reúna los requisitos prescritos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, calificada para manejar un vehículo a motor en la vía pública para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional” (Concejo Metropolitano de Quito, 2012)

Fase previa para el Otorgamiento de la Habilitaciones Administrativas.-

La Autoridad Administrativa Otorgante será quien decida el tamaño de la flota vehicular en base a un estudio técnico

Esta etapa comprenderá:

“Inventario de los vehículos que actualmente se encuentran prestando este servicio;

Definición de las condiciones y requerimientos para el cumplimiento de esta regulación;
y,

Determinación de la flota de transporte terrestre comercial escolar e institucional, que no dispone de las autorizaciones administrativas metropolitanas.” (Concejo Metropolitano de Quito, 2012)

2.1.2. Etapas del proceso.-

“La Autoridad Administrativa Otorgante, para la expedición de Habilitaciones Administrativas deberá ajustarse al siguiente proceso:

- a) Convocatoria
- b) Recepción de documentos del aplicante y del vehículo
- c) Inspección del vehículo del aplicante del servicio
- d) Informe motivado y otorgamiento de la habilitación administrativa
- e) Periodo de ajustes y cumplimientos
- f) Constitución jurídica de las operadoras
- g) Otorgamiento del permiso de Operación” (Concejo Metropolitano de Quito, 2012)

2.1.3. Régimen sancionatorio:

Una vez culminado el proceso de regularización del servicio de transporte escolar, las unidades de las operadoras legalmente establecidas deben acatar todas las disposiciones emitidas por la Unidad Administrativa del Distrito Metropolitano de Quito tanto en normas administrativas o técnicas, caso contrario son sancionados con una multa equivalente a veinte remuneraciones unificadas e inhabilitados por cinco años a participar en un nuevo proceso público de servicio de transporte escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito.

2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.2.1. Terminología

- **Accesible.-** Facilidad que ofrece una zona determinada para la realización de los viajes que genera, o bien, que atrae. Resulta de la extensión y la capacidad del sistema de transporte en dicha zona.
- **Área urbana.-** Zona donde se presenta un alto grado de desarrollo en infraestructura, equipamiento y servicios. El uso de suelo es de diversa índole (industrial, habitacional, agropecuario, y de servicios) y su ocupación es de alta intensidad.
- **Atracción y Generación de Viajes.-** Cantidad de viajes atraídos o generados en puntos o zonas determinados de acuerdo al uso de suelo presente o futuro (habitacional, comercial, servicios, industrial).
- **Composición del Parque Vehicular.-** Cantidad y porción de los diferentes tipos de unidades que conforman el parque vehicular de un organismo, módulo o ruta, así como las condiciones en que se encuentran éstas.
- **Conductor.-** Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades.
- **Corredor Vial.-** Es la vialidad que tiene continuidad, longitud, y ancho suficientes para concentrar el tránsito de vehículos y personas, y que comunica diferentes zonas dentro del entorno urbano.
- **Demanda de Transporte.-** Factor que se genera por la necesidad de transporte de determinada cantidad de personas en cierto espacio y tiempo.
- **Estacionamiento.-** Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado.
- **Hora Valle.-** Horario en el cual las vías se encuentran descongestionadas de vehículos y peatones, y la demanda de transporte alcanza su mínimo nivel.

- **Horario Pico.-** Horario en el cual las vías se saturan de vehículos, peatones y la demanda de transporte alcanza su máximo nivel.
- **Licencia.-** Es el documento expedido por la Secretaría, que autoriza a personas mayores de edad a conducir un vehículo.
- **Líneas de deseo.-** Líneas rectas que imaginariamente conectan zonas y que representan los viajes que se realizan entre ellas, y la conexión origen-destino requerida por determinada población.
- **Modo de Transporte.-** Tipo específico de vehículo y servicio mediante el cual se realiza la acción del desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro.
- **Nivel de Servicio-** Grado en que son satisfechas las necesidades de transportación de la población.
- **Operación.-** Es un proceso, esto es, conjunto de acciones coordinadas encaminadas al buen funcionamiento del servicio de transporte público, a través de la integración de sus componentes operativos: hombres, autobuses y métodos, complementándose para lograr el objetivo común, que es el transporte de usuarios.
- **Parque Vehicular.-** Es el conjunto de unidades destinadas a prestar el servicio público o privado de transporte.
- **Pasajero.-** Persona que se encuentra a bordo de un vehículo y que no tiene el carácter de conductor.
- **Revisión Vehicular.-** Inspección física de las unidades, equipamiento auxiliar e infraestructura de los servicios de transporte público y privado, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de equipo, aditamentos, sistemas y en general las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.

- **Ruta.-** Conjunto de vías y paradas por las que circulan las unidades para unir un punto de salida y otro de llegada, teniendo un recorrido definido.
- **Seguridad y comodidad.-** Características de los sistemas de transporte relacionados con los horarios, tiempos de espera, calidad del viaje y condiciones del vehículo.
- **Sistema de transporte.-** Organización de elementos reales y conceptuales que tiene como propósito común el cambio de posición en el espacio de personas y bienes materiales.
- **Tránsito.-** Movimiento de vehículos y/o peatones que se desplazan sobre una vialidad. Acto de trasladarse.
- **Transporte.-** Traslado de personas, animales y mercancías de un lugar a otro. Por su alcance: urbano, suburbano, foráneo, regional, nacional e internacional. Por su utilización: colectivo o individual. Por su elemento: carga o pasajeros.
- **Unidad.-** Autobús o cualquier modo de transporte que conforma el parque vehicular del transporte público oficial o concesionado.
- **Usuario.-** Persona física o moral que hace uso del servicio público de transporte de pasajeros o de carga, en cualquiera de sus modalidades del equipamiento auxiliar de éstos y de las vialidades.
- **Vehículo.-** Todo medio de motor o forma de propulsión que se usa para transportar personas o carga.
- **Vía.-** Espacio físico destinado al tránsito de vehículos y personas; considerado componente de la vialidad.
- **Vialidad.-** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

2.2.2. Características y prestación del servicio

2.2.2.1. Concepto

“El transporte escolar es considerado como un servicio educativo complementario. Actualmente se aplica a todos los alumnos de todas las diferentes etapas de la educación obligatoria, es decir, los escolares menores de 16 años que estudian en centros escolares públicos, privados o privados concertados” (ETRASA, 2008)

La consideración de servicio educativo complementario es una razón poderosa que determina el interés que se debe poner y el esfuerzo que se debe realizar para que esta actividad se desarrolle con una calidad óptima y en las mejores condiciones de seguridad y comodidad.

2.2.2.2 Relevancia y seguridad en este servicio

El transporte escolar, especialmente el interurbano, es el resultado del mismo sistema educativo. La distribución territorial de la población escolar en municipios rurales y zonas diseminadas, hace necesario el traslado de escolares a otros municipios. La necesidad de escolarización comporta que el número de escolares que se traslada cada día fuera de su municipio de residencia haya aumentado considerablemente.

Es obvio que, dentro del transporte de viajeros por carretera, el transporte escolar y de menores tiene una relevancia especial por el colectivo de personas transportadas.

Los viajeros son alumnos y alumnas de educación infantil, primaria y secundaria que lo utilizan a diario en sus desplazamientos a los centros escolares y a lo largo de todo el curso escolar, así como también en excursiones y salidas ocasionales.

Dadas sus características singulares dentro del transporte de viajeros por carretera, el transporte escolar y de menores es objeto de un tratamiento normativo específico que recoge toda una serie de normas de seguridad y de calidad, que son aplicables tanto al transporte escolar urbano como al interurbano.

Muchos son los factores que llegan a intervenir en el funcionamiento del transporte escolar y de menores, por lo que controlar las diferentes variables que influyen en el mismo no resulta una tarea fácil.

El factor humano es de suma importancia para la seguridad, sobretodo el conductor y el acompañante.

Los padres encomiendan a diario al conductor y al acompañante, la carga más preciosa: sus hijos e hijas.

La responsabilidad que conlleva la prestación del servicio de transporte escolar exige una implicación de todos los que intervienen en el mismo: administración, padres, comunidad educativa, empresas de transporte, conductores, acompañantes.

2.2.3. Condiciones de seguridad

Ser empresario de transporte escolar y de menores conlleva una gran responsabilidad social.

Un fallo, un descuido, un accidente y el impacto para sus pasajeros puede ser de por vida. También puede traerle serias repercusiones económicas, comerciales y legales al transportista.

2.2.3.1 Inspección Técnica Vehicular

Para la realización del servicio de transporte escolar es requisito indispensable que los vehículos contratados hayan superado favorablemente la inspección técnica de vehículos. Estos vehículos deben tener la inspección previa para la calificación de idoneidad de vehículo destinado al transporte escolar y de menores.

Todas las empresas que opten a la contratación del servicio de transporte escolar han de cumplir las características técnicas recogidas en la norma vigente, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

2.2.3.2 Ruta

La optimización de rutas de transporte escolar se debe considerar un tema prioritario por parte de todos los implicados por la obligatoriedad de su servicio y por la trascendencia social y económica que supone.

Las rutas de transporte escolar deben ser adaptadas de forma continua a las necesidades de los alumnos/as de cada centro y cualquier planificación que se haga debe contemplar la minimización de tiempo de transporte, de riesgos y de costes económicos.

El transportista debe establecer las disposiciones adecuadas para que no se incumpla la ruta a seguir, los puntos de origen- destino y las paradas establecidas en la autorización especial, así como el calendario, horario y expediciones.

Cuando no resulte posible que la parada correspondiente al centro escolar este ubicada dentro del recinto de este, se fijara de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro resulten lo más seguras posible, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha. Cuando no resulte posible que la parada este situada en el mismo lado de la vía en que se encuentre el centro escolar, se deberán establecer las señales y medidas pertinentes, si fuera necesario, la presencia de agentes de tráfico, para posibilitar el cruce de los menores con las máximas condiciones de seguridad.

2.2.3.3 Distintivo Indicativo de Transporte de Menores

Durante la realización de los servicios de transporte escolar y de menores los vehículos deberán encontrarse identificados mediante el distintivo indicativo de transporte escolar.

La señal sebera colocarse dentro del vehículo, en la parte frontal y en la parte posterior del mismo, de forma que resulte visible desde el exterior.

La señal deberá tener un sistema de fijación al vehículo de forma que quede perpendicular al eje del vehículo de manera que garantice el funcionamiento estable y que se pueda quitar o poner de forma sencilla y sin herramientas

2.2.3.4 Las Paradas

Los vehículos realizarán las paradas en los lugares previstos al efecto. Cuando no resulte posible que la parada correspondiente al centro escolar esté ubicada dentro del recinto de este, se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro resulten lo más seguras posible, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

2.2.3.5 Duración Máxima del Viaje

Los itinerarios y horarios de aquellos transportes escolares que tengan por objeto el traslado de los menores entre su domicilio y el centro escolar en que cursan estudios deberán establecerse de tal forma que en circunstancias normales, resulte posible que el tiempo máximo que aquellos permanezcan en el vehículo no alcance una hora por cada sentido del viaje; previniéndose únicamente que se alcance esta duración máxima en casos excepcionales debidamente justificados.

2.2.4. Normativa legal para la operación

2.2.4.1 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

2.2.4.1.1 De La Naturaleza Y Objeto

Art. 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, 04económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

Art. 47.- El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.

2.2.4.1.2 De las Clases de Servicios de Transporte Terrestre

Art. 51.- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

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

Art. 54.- La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños;
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;
- c) La protección ambiental; y,
- d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.

Art. 57.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

2.2.4.2 Reglamento para el Servicio de Transporte Comercial Escolar e Institucional

2.2.4.2.1 Naturaleza

Art. 1.- Objeto y ámbito.- el presente Reglamento tiene por objeto establecer las condiciones y requisitos para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional a nivel nacional, disposiciones que serán de cumplimiento obligatorio para las operadoras que brindan el servicio en dicha modalidad, los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD's) que hubieren asumido las competencias del sector y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), como entidad de regulación y control en el territorio, al tenor de lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento aplicado y demás disposiciones emanadas desde la ANT.

Los GAD's en ejercicio de sus facultades reguladoras dentro de su jurisdicción podrán emitir las ordenanzas que complementen esta norma, sin contravenir la misma.

Art. 3.- Definición del transporte escolar e institucional.- el servicio de transporte escolar e institucional constituye un sistema personalizado para estudiantes y trabajadores, sean estos del sector público o privado, que requieran de movilización, desde sus hogares hasta las instituciones educativas o lugares de trabajo y viceversa de acuerdo a la necesidad del contratante.

Art. 4.- Régimen de sujeción del servicio.- Las operadoras del servicio de transporte escolar e institucional se sujetaran, en lo que compete a su operación, regulación y control a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento aplicativo y la presente resolución.

Art. 5.- Contrato de Servicio.- El servicio de transporte escolar e institucional se prestara previo la suscripción de un contrato de servicio de transporte, legalmente celebrado entre los contratantes. El documento contendrá, a más de los elementos jurídicos esenciales, la descripción detallada del origen, destino, horario de servicio y ruta, según el formato que para efecto apruebe la Agencia Nacional de Tránsito, en coordinación con los organismos competentes.

Art. 6.- Prestación del servicio.- Las operadoras de transporte escolar e institucional, deberán mantener procesos de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores, programas de mantenimiento de su flota vehicular, programación operacional mensual, de acuerdo a metodologías y formatos definidos por la Agencia Nacional de Transito, procesos que estarán a disposición de los organismos de tránsito para su revisión.

2.2.4.2.2 Del Ámbito De Operación

Art. 7.- Ámbito.- El servicio de transporte escolar se prestará exclusivamente dentro del ámbito intracantonal, por lo que, las operadoras habilitadas para este fin no podrán ofertar otro servicio adicional que no corresponda a su jurisdicción y modalidad.

Sin embargo, conforme a lo señalado el Reglamento aplicativo a la LOTTTSV, podrán por excepción extender su servicio a zonas pertenecientes a otros cantones que por su ubicación y características conformen una sola zona geográfica urbana consolidada, para satisfacer una necesidad específica acorde al Contrato de Servicio de Transporte, debidamente autorizado y registrado por la Agencia Nacional de Transito, que contendrá a detalle el origen, destino, horario de servicio y ruta. El conductor del vehículo deberá portar en todo momento el contrato señalado y deberá cumplir con lo determinado en el mismo.

Art. 8.- Prohibición.- Las operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte Escolar e Institucional, no podrán realizar otro tipo de servicio para el cual fueron constituidas y autorizadas. El incumplimiento a esta disposición será sancionado de conformidad a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Art. 9.- Clases de servicios.- El servicio de transporte escolar se presentará conforme el siguiente detalle:

1. Servicio de Transporte de pasajeros puerta a puerta.- Es el traslado de estudiantes o trabajadores, sean estos del sector público o privado, desde sus domicilios hasta los establecimientos educativos o instituciones, sean estas públicas o privadas, y viceversa.

2. Servicio de transporte por Vías Principales.- Es el traslado de estudiantes o trabajadores, sean estos del sector público o privado, por las vías colectoras o ejes viales principales, aledaños a sus domicilios como origen del servicio hasta llegar a su destino y viceversa.

La transportación escolar e institucional se realizara en vehículos automotores que se encuentren debidamente homologados y equipados para la prestación de un servicio de calidad y seguridad, por lo que deberán observar obligatoriamente las normas técnicas y niveles de servicio determinados por el organismo competente.

2.2.4.2.3 De la Constitución Jurídica

Art. 10.- Objeto Social Exclusivo.- De conformidad con lo que dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, para la constitución jurídica de operadoras de transporte comercial escolar e institucional, el objeto social exclusivo y no se autorizara prestar otro tipo de servicio, por lo que deberán así determinarlo claramente en su estatuto y en el respectivo permiso de operación.

Art. 11.- Informe previo de factibilidad.- El servicio de transporte terrestre escolar e institucional será prestado únicamente por personas jurídicas debidamente constituidas y autorizadas por el organismo de transito competente y que cuenten con el título habilitante vigente, extendido por dicha autoridad, al amparo de las disposiciones contenidas en la normativa vigente en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Para la constitución jurídica de una compañía de transporte terrestre escolar e institucional, los interesados deberán obtener el informe previo de factibilidad favorable ante la ANT, bajo el cumplimiento de las condiciones y la presentación de los requisitos establecidos por la entidad.

Toda la documentación que se entregue para este efecto deberá estar actualizada a la fecha de presentación de la solicitud.

De conformidad con lo que establece la normativa vigente en materia de tránsito, las entidades competentes para la constitución de sociedades mercantiles, no podrán otorgar

la personería jurídica a las operadoras de transporte terrestre escolar e institucional sin el informe previo de factibilidad emitido por el organismo de tránsito competente.

La Resolución que contenga el informe previo de factibilidad para la constitución jurídica de una operadora será notificada a los interesados para que continúen con el proceso de constitución ante los organismos competentes, informe que tendrá un plazo de vigencia establecido en la misma Resolución. Concluido el trámite de constitución jurídica, los interesados deberán solicitar ante el organismo de tránsito competente el permiso de operación respectivo que habilite a su compañía a prestar el servicio de transporte terrestre escolar e institucional.

2.2.4.2.4 De los Permisos de Operación

Permiso de Operación.- El Permiso de Operación es el título habilitante mediante el cual el organismo de tránsito competente faculta a la persona jurídica debidamente constituida a prestar el servicio de transporte terrestre escolar e institucional, bajo el cumplimiento de las condiciones, previo el cumplimiento y verificación de las especificaciones técnicas de la flota vehicular y la prestación de los requisitos establecidos por la ANT. Toda la documentación que se entregue para este efecto deberá estar actualizada a la fecha de presentación de la solicitud.

El procedimiento para la emisión del permiso de operación respectivo a favor de la operadora se efectuara de conformidad a los procedimientos establecidos en la normativa vigente y previa la presentación de los documentos y requisitos previstos para este trámite.

Trámites.- Los tramites inherentes al título habilitante por el cual el organismo de tránsito competente faculta la prestación del servicio de transporte terrestre escolar e institucional, tales como su renovación, cambio, deshabilitación, habilitación y actualización de datos de vehículos, y/o socios, se sujetarán a los formatos, requisitos, directrices, condiciones y disposiciones contenidas en las resoluciones emanadas desde la ANT para este tipo de procesos.

Facultades de los GADs.- Los GADs municipales y metropolitanos que hayan asumido las competencias en materia de transporte, deberán sujetarse a las políticas dictadas por

el Ministerio del Sector y las regulaciones de carácter nacional emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito, para conceder o renovar el permiso de operación de esta clase de transporte.

Oferta y Demanda.- El dimensionamiento de flota para cada operadora de transporte escolar e institucional, lo determinará el organismo de regulación, control y administración del transporte, de acuerdo a un estudio de necesidad que establezca la demanda real del servicio.

Los GADs que haya asumido la competencia establecerán el procedimiento para el incremento de cupos en el ámbito de su jurisdicción de conformidad a las políticas emanadas por el Ministerio del sector y las regulaciones de carácter nacional dictadas por la Agencia Nacional.

2.2.4.2.5 De las Operadoras

Definición.- Para los efectos de este reglamento se entiende por operadora a la persona jurídica legalmente constituida con sujeción a las leyes pertinentes y con permiso de operación vigente otorgado por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por el GAD que haya asumido las competencias de conformidad a la normativa vigente.

Obligaciones.- Las operadoras que presten el servicio comercial de transporte escolar e institucional están obligadas a:

1. Garantizar la prestación de servicios de calidad y seguridad para sus usuarios.
2. Responder por sus obligaciones tributarias ante el Servicio de Rentas Internas
3. Mantener un registro de información de cada uno de los socios o accionistas
4. Realizar el pago de las remuneraciones y de todos los beneficios de ley al personal y los conductores profesionales que tienen derecho, en concordancia con lo que establece la Disposición General Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

5. Verificar permanentemente que los conductores de las unidades de transporte sean profesionales que cuenten con el tipo de licencia requerido para brindar el servicio y que la misma se encuentre vigente.
6. Equipar obligatoriamente a las unidades que presten el servicio de transporte comercial escolar e institucional de todos los dispositivos de seguridad previstos en los reglamentos técnicos aplicables.
7. Mantener el estado mecánico de las unidades habilitadas en el permiso de operación.
8. Las demás que establezcan las normas pertinentes.

Infraestructura.- Las operadoras de transporte escolar e institucional deben contar con infraestructura para su funcionamiento, como mínimo con áreas de gerencia, administración, atención al público, equipos informáticos, mobiliario, entre otros; que le permitan desarrollar su objeto social dentro del domicilio señalado por la operadora.

Las operadoras de transporte escolar e institucional que no cumplan con lo establecido anteriormente, no podrán obtener el respectivo permiso de operación o sus renovaciones.

2.2.4.2.6 De los Conductores

Definición.- Para efectos del presente Reglamento se entiende por conductor, toda persona mayor de edad, que reúne los requisitos legales para conducir el tipo de vehículo a motor escolar e institucional.

Los vehículos que prestan el servicio de transporte escolar e institucional, deberán ser conducidos con la licencia correspondiente al tipo determinado en el Reglamento para la Aplicación de la LOTTTSV.

Documentos.- Los conductores de los vehículos de transporte comercial escolar e institucional deberán portar los documentos habilitantes que les faculte la prestación del servicio.

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

- a) Permiso de operación vigente.
- b) Adhesivos de identificación impregnadas en la unidad, emitidos por la autoridad competente.
- c) Matricula actualizada.
- d) Placas legibles para servicio público.
- e) Certificado de Aprobación de la revisión Vehicular actualizada.
- f) Licencia profesional que autorice conducir los vehículos de este tipo de modalidad de transporte.
- g) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, vigente.
- h) Contrato de servicio de Transporte que determine y detalle la ruta, origen – destino. Incluyendo las calles de recorrido mismas que pueden ser modificadas por fuerza mayor de circulación.

Conductores y acompañantes.- Las máximas autoridades de las instituciones educativas verificarán permanentemente que los conductores de las unidades de transporte escolar sean profesionales que cuenten con el tipo de licencia requerido para brindar dicho servicio y que la misma se encuentre vigente. Todos los conductores deberán ser contratados directamente por la operadora de transporte escolar que preste sus servicios en la institución educativa.

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 296, numeral 3 del Reglamento General a la LOTTTSV; y, con la finalidad de garantizar la integridad física de las y los estudiantes, las máximas autoridades de las instituciones educativas deberán designar de su planta docente o administrativa a una persona adulta que acompañe a los/las estudiantes en cada unidad de transporte escolar durante todo el trayecto desde y hacia el establecimiento educativo; y que, al momento del retorno a los domicilios verifique que todos los alumnos usuarios suban a la unidad de transporte de retorno a los respectivos domicilios.

2.2.4.2.7 De los Vehículos

Disposiciones Técnicas.- El servicio de transporte comercial escolar e institucional, se prestara en Furgonetas, Microbuses, Minibuses y Buses, de conformidad al Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE 041, referente a los vehículos de transporte escolar e institucional. Operativamente se determina que la capacidad de pasajeros en las unidades vehiculares, es la siguiente:

Tabla 2: Vehículos de Transporte Escolar

N.	Denominación	Número de ocupantes incluido el chofer
1	Furgoneta	Desde 12 hasta 18
2	Microbús	Desde 19 hasta 26
3	Minibús	Desde 27 hasta 35
4	Bus	A partir de 36

Fuente: Resolución N° 112-DIR-2014-ANT
Elaborado por: Janeth Gualle

Constatación de la flota vehicular.- La constatación vehicular deberá ser realizada en los centros de revisión y control técnico vehicular que estén facultados para el efecto por las autoridades competentes, de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Cumplimiento de especificaciones técnicas.- Las unidades que presten el servicio de Transporte Escolar e Institucional serán de fabricación original o con carrocerías ensambladas por fabricantes nacionales calificados por las autoridades competentes, en chasis exclusivos para esta modalidad, debiendo cumplir con las normas INEN determinadas en el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041, o las actualizaciones que se emitan con fechas posteriores.

Características de las unidades.- Las unidades que presten el servicio de Transporte comercial escolar e institucional estarán identificadas con los colores amarillo y negro, reconocidos internacionalmente, llevarán el logotipo de la Operadora a la cual pertenecen

y la expresión “ESCOLAR E INSTITUCIONAL”, además de contar, con un “Disco Pare” el mismo que deberá ser abatible al costado izquierdo del automotor, el cual debe activarse al momento que el conductor detenga el vehículo, para alertar y permitir que el resto de vehículos tomen las precauciones del caso, así como adhesivos con sellos y autorizaciones que han sido otorgados y colocados por la autoridad competente. En la parte frontal del vehículo portaran una identificación movible de la Institución a la cual prestan el servicio y se registran a lo determinado en la norma de aplicación adjunta al presente reglamento.

El número de placa del automotor deberá ser pintado en el techo de la unidad por la parte exterior, de acuerdo a las especificaciones emanadas por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y de conformidad a la norma de aplicación adjunta.

Características del Disco Pare abatible a ser utilizado en la parte lateral del automotor que presta el Servicio de Transporte Escolar e Institucional.- Cada vehículo que preste este tipo de servicio estará equipado con un brazo de señal de PARE que cumpla con los siguientes requisitos:

1. Especificaciones del Disco PARE:

- a) El rotulo de señal de PARE será un octágono regular inscrito en un círculo con un diámetro mínimo de 450 mm.
- b) Fondo de color rojo en ambos lados.
- c) Debe tener un borde blanco mínimo de 12 mm.
- d) La palabra “PARE” estará con letras mayúsculas blancas en ambos lados.

Las letras deberán tener mínimo de 140 mm de altura y deberán cumplir con los requisitos del RTE INEN 4:2008 Parte 4. Señalización vial. “Alfabetos normalizados”.

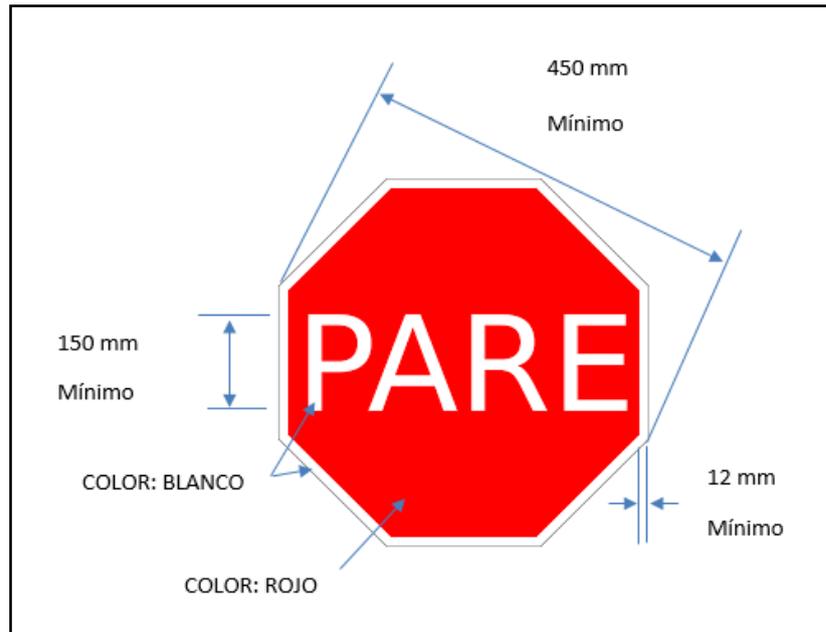
- e) La palabra “PARE” debe ser retrorreflectiva, de acuerdo a la norma técnica antes mencionada.

- f) La superficie de ambos lados del rotulo de señal PARE debe ser retrorreflectiva como mínimo con material de tipo III, según el Art. 6.5.4 del Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004 “Señalización Vial. Parte 3. Señales de vías, Requisitos”.
- g) Las superficies no reflectivas, que forman parte de los sistemas de montaje, anclaje y funcionamiento, ya sea eléctrico, neumático o hidráulico de la señal “PARE”, no deben superponerse sobre la superficie reflectiva de la misma en más de 7,5% del total del área de la señal.
- h) Cada lado de la señal de parada deberá tener por lo menos dos luces rojas que parpadeen alternativamente. Las luces deberán estar centrada en el eje vertical del brazo de PARE. Una de las lámparas se encuentra en la parte superior extrema del brazo de parada y el otro e su extremo inferior.

2. Disposiciones sobre la instalación y funcionamiento del dispositivo:

- a) El brazo de señal de PARE será instalado en el lado izquierdo delantero del vehículo, además deberá cumplir los siguientes requisitos cuando esté desplegada.
 - 1. La señal de PARE deberá estar perpendicular al lado lateral del bus, con una tolerancia de $\pm 5^\circ$;
 - 2. El borde superior de la señal de PARE estará ubicada a una distancia máxima de 150 mm del borde inferior de la ventana de los pasajeros e inmediatamente detrás de la ventana del conductor para el caso de: MICROBUS, MINIBUS, BUS.
- b) El borde superior de la señal de PARE estará ubicada a nivel del borde inferior de la ventana de los pasajeros e inmediatamente detrás de la ventana del conductor para el caso de FURGONETA.
- c) La señal de PARE se desplegará automáticamente de tal manera que las luces incorporadas se activen al mismo tiempo. El mecanismo para la activación del dispositivo deberá estar al alcance del conductor.

Gráfico 1: Dimensiones de la señal de Pare



Fuente: Resolución N° 039-DIR-2015-ANT

Vida útil.- El cuadro de vida útil de los automotores que presten el servicio de transporte escolar e institucional, se registrarán por las resoluciones vigentes, emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito.

Seguridad Vial.- Con la finalidad de que el servicio de transporte escolar e institucional, se desarrolle en condiciones de confort y seguridad, las unidades autorizadas deberán colocar todos los dispositivos, señalización e información contemplada en el Anexo Técnico adjunto al presente reglamento.

Sitio de estacionamiento.- Para el abordaje y descenso de los pasajeros del servicio las contratantes deberán contar con un sitio de estacionamiento para las unidades de la operadora contratada. En el caso de no existir estos espacios, los automotores deberán estacionarse en la vía pública aledaña a las instituciones, procurando que los usuarios no tengan que cruzar la vía y por un periodo no superior a diez minutos, debiendo retirarse para no causar congestión.

2.2.4.2.8 La Contratación de Servicio de Transporte Escolar e Institucional

Obligación de las contratantes.- Los establecimientos educativos e instituciones del sector público o privado requerirán obligatoriamente, para poder contratar el servicio de transporte escolar e institucional, el permiso de operación otorgado por el organismo de tránsito competente, el mismo que deberá estar vigente por el plazo de la relación contractual.

Instituciones del Sector Público.- Las instituciones del sector público deberán implementar el servicio de transporte para facilitar la movilización de las y los servidores públicos a sus lugares de trabajo con el propósito de reducir el uso del vehículo particular, disminuir la contaminación ambiental y el consumo del combustible, en concordancia con lo determinado en la Ley Orgánica de Servicio Público y su reglamento.

Contratación.- La contratación se realizará únicamente y en forma directa con las operadoras de Transporte Escolar e Institucional legalmente autorizadas para brindar este servicio, prohibiéndose cualquier tipo de intermediación.

Duración de los contratos.- Los contratos de servicio de transporte escolar procurarán suscribirse por el plazo mínimo de dos periodos y de dos años para los contratos de servicios de transporte institucional.

Las operadoras de transporte escolar e institucional legalmente autorizadas para prestar su servicio, registrarán obligatoriamente un ejemplar de cada uno de sus contratos de servicio en las Direcciones Provinciales de la Agencia Nacional de Tránsito o en los GADs que hayan asumido las competencias, los cuales deberán ser ingresados en el registro respectivo.

2.2.5 Lineamientos Técnicos

Mediante la resolución 018-DE-ANT-2015 en su artículo 8, La Mancomunidad de Pastaza dará observancia a los estudios de necesidad de transporte realizados por la Agencia Nacional de Tránsito, cuyas resoluciones tendrán vigencia en el tiempo mientras no se detecte una nueva necesidad justificada técnicamente de transporte terrestre en cualquier modalidad, en su jurisdicción.

“El levantamiento de información de un nuevo estudio de necesidad deberá regirse a las siguientes consideraciones generales y lineamientos técnicos mínimos por modalidad” (Agencia Nacional de Transito, 2015)

2.2.5.1 Consideraciones generales:

- Establecer como base del estudio la oferta existente de transporte en el cantón.
- Contabilizar la demanda de pasajeros por modalidad con una base estadística, considerando los datos del último censo poblacional del INEC
- Infraestructura Vial

2.2.5.2 Lineamientos técnicos mínimos, por modalidad:

Transporte Comercial Escolar-Institucional:

- Considerar como líneas base a las unidades educativas particulares, debidamente registradas en el Ministerio de Educación – MINEDUC, instituciones o industrias que requieran el transporte de personal.
- Realizar un muestreo de porcentaje de ocupación de las unidades de transporte Escolar e Institucional.
- En la muestra levantada identificar los usuarios con predisposición de pago.
- Considerar el número de recorridos que mantienen las unidades actualmente aprobadas en la oferta con las diferentes instituciones.
- El análisis del estudio se considerara para unidades con promedio de 17 pasajeros, así mismo, sus recomendaciones se deberán realizar en base a número de asientos, no unidades.

2.3 HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER

2.3.1 Hipótesis General

El equilibrio entre la oferta y demanda de Transporte Escolar ayudará a mejorar la movilidad de la población con un transporte cómodo, seguro y eficiente.

2.3.2 Hipótesis Específicas

- El estudio de necesidad ayudará a determinar si existe demanda para esta clase de servicio
- El dimensionamiento de flota adecuado ayudará a que los moradores tengan un medio de transporte seguro y cómodo
- Una correcta organización de operadoras de transporte Escolar legalmente constituidas ayudará a mitigar los problemas ocasionados a los estudiantes por falta de transporte

2.4 VARIABLES

2.4.1 Variable Independiente

Estudio de Necesidad de Transporte de la modalidad Escolar

2.4.2 Variable Dependiente

La Movilidad del Cantón Santa Clara, provincia de Pastaza

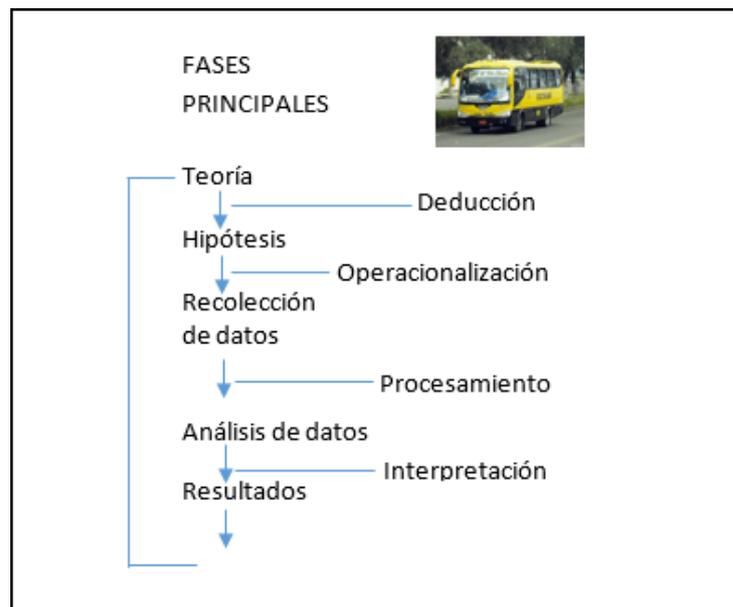
CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

El presente proyecto de investigación tiene una modalidad de investigación cuantitativa ya que se va a medir o cuantificar las dos variables existentes que son: la variable dependiente que es el Estudio de Necesidad de Transporte de la modalidad Escolar y la variable independiente que es la Movilidad del Cantón Santa Clara, provincia de Pastaza; debido a que es un proceso sistemático y ordenado que se lleva a cabo mediante una serie de pasos para lograr que la investigación sea proyectada de la mejor manera y lograr las decisiones acertadas y óptimas para dar solución al problema planteado.

Esta modalidad se refleja en el proceso investigativo de acuerdo al siguiente esquema:

Gráfico 2: Estructura lógica del proceso de investigación cuantitativa



Fuente: Investigación de Campo

3.2. TIPOS DE INVESTIGACIÓN

Para la realización del presente trabajo de investigación se utilizan varios tipos de investigación como son:

Descriptivo: con este tipo de investigación se va a medir y describir situaciones y eventos, es decir especificaremos las propiedades importantes de las personas, grupos, o fenómenos que estén dentro del análisis. Mediante este proceso no se busca únicamente acumular datos y tabular, sino también buscar opiniones y puntos de vista dentro del análisis de la situación actual.

Explicativo: Con este tipo de estudio se determinará el grado de relación existente entre las dos variables. Se caracteriza porque primero se miden las variables y luego, mediante pruebas de hipótesis correlacionales y la aplicación de técnicas estadísticas, se estima la correlación.

Explorativo: Este tipo de investigación se lo realizará en nuestro lugar de estudio ya que nos permitirá obtener nuevos conocimientos en el campo de la realidad social, o bien estudiar una situación para identificar las necesidades y problemas a efectos de aplicar los conocimientos con fines prácticos.

Documental: Tiene el propósito de analizar diferentes variables utilizando técnicas precisas de la documentación ya existente, que directa o indirectamente aportan con la información, en este caso tenemos la bibliografía de los documentos utilizados.

TIPO DE ESTUDIO

Transversal: Esta investigación nos permitirá estimar la magnitud y distribución del problema identificado en una población definida y en un punto específico de tiempo. Para lo cual nos apoyaremos en la aplicación de técnicas e instrumentos ya sea en la población o en la muestra de nuestra investigación.

3.3. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.3.1. Población

3.3.1.1 Ubicación Geográfica

El cantón Santa Clara, está ubicado en la región central amazónica, forma parte de la provincia de Pastaza y se ubica al noreste de la misma, en el Km 35.7 de la vía Puyo-Tena.

3.3.1.2 Límites Políticos Administrativos

El cantón Santa Clara cuenta con una superficie de 313,42 km² y limita con:

Norte: con la Provincia de Napo

Sur: con el Cantón Pastaza.

Este: con el Cantón Pastaza y Arajuno

Oeste: con el Cantón Mera.

El Cantón Santa Clara tiene una población de 3565 habitantes, con una densidad poblacional de 11.37 hab/km². Basándose en el Censo Poblacional realizado por el INEC en el año 2010 se calcula que la población del Cantón tiende a incrementar en una tasa aproximada del 1.83% anual. De acuerdo con esta tasa de crecimiento la población estimada del año 2015 sería de 3937 habitantes.

El Cantón Santa Clara cuenta en la actualidad con 13 establecimientos educativos, siendo estos Fiscales, Fisco misionales, Municipales y Bilingües, los cuales han abarcados el servicio para los estudiantes que han sido reubicados tras el cierre de 12 Establecimientos educativos, contando en el Cantón con 1476 estudiantes y 101 docentes que laboran en estos Centros Educativos

3.3.2. Muestra

Para el presente estudio se procedió a calcular la muestra tomando en cuenta la población total de estudiantes de los Centros Educativos del Cantón Santa Clara, para lo cual se procedió a aplicar la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Npq}{\frac{(N-1)E^2}{Z^2} + pq}$$

N=Tamaño de la población

N=1476

n=Tamaño de la muestra

n=?

p=Posibilidad de que ocurra un evento	p=0,5
q=Posibilidad de que no ocurra un evento	q=0,5
E=Error, se considera el 5%	E=0,05
Z=Nivel de confianza, que para el 95%,	Z=1,96

$$n = \frac{Npq}{\frac{(N-1)E^2}{Z^2} + pq}$$

$$n = \frac{(1476)(0,5)(0,5)}{\frac{(1476-1)(0,05)^2}{(1,96)^2} + (0,5)(0,5)}$$

$$n = \frac{369}{\frac{3,6875}{3,8416} + 0,25}$$

$$n = \frac{312,75}{1,2099}$$

$$n = 258$$

Para cuestiones de estudio la muestra calculada la dividimos proporcionalmente para todas las unidades educativas, a fin de ejecutar las encuestas y obtener datos más reales.

Tabla 3: Distribución de encuestas a partir de la muestra

N° de Encuestas proporcionalmente distribuidas			
Unidad Educativa	N° estudiantes	%	N° Encuestas
CAMILO HUATATOCA	207	14	36
GALO PLAZA LASSO	8	1	1

SAMASHUNCHIK	7	0	1
HUALCOPO DUCHECELA	26	2	5
ELOY ALFARO	9	1	2
ISHKAY YAKU	48	3	8
PROCER JUAN DE SALINAS	16	1	3
RUBEN DARIO	12	1	2
CHONTA YAKU	10	1	2
JHON F KENNEDY	66	4	12
GABRIEL GARCIA MORENO	23	2	4
ANTONIO CABRI	708	48	124
JOSE MARTI	336	23	59
TOTAL	1476	100	258

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

3.4. MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

3.4.1 Métodos

En la presente investigación se aplicarán los siguientes métodos:

3.4.1.1 Teóricos

Inductivo: lo podemos evidenciar en:

- Marco Teórico
- Objetivos

Analítico: lo podemos evidenciar en:

- Planteamiento del problema
- Objetivos
- Marco Teórico
- Justificación
- Técnicas

Sintético: lo podemos evidenciar en:

- Conclusiones
- Recomendaciones

3.4.1.2 Empíricos

- Recolección de información
- Observación
- Criterios de Expertos

3.4.2 Técnicas

Las técnicas a aplicar en el siguiente estudio son:

Las encuestas previamente elaboradas y adecuadas para obtener la información necesaria para el caso, la cual se procederá a realizar a los representantes de los estudiantes de los diferentes Centros Educativos del Cantón Santa Clara.

La entrevista dirigida a los Rectores de las Unidades Educativas ubicadas en Santa Clara con la finalidad de obtener la base de datos de los estudiantes que llegan del sector rural, haciendo actualmente uso del transporte provisional brindado por el Gobierno Autónomo

Descentralizado del Cantón Santa Clara y conocer los horarios diferenciados que se manejan en las diferentes instituciones educativas.

3.4.3 Instrumentos

El instrumento a ser empleado en esta investigación es el cuestionario el cual contará con preguntas cerradas para el caso de las encuestas de esta manera se logrará obtener la información esperada y; el cuestionario con preguntas abiertas dirigido a los Rectores de las Unidades Educativas el cual es un formato previamente redactado en forma de interrogatorio con la finalidad de obtener la información acerca de las variables que se investiga

3.5 RESULTADOS

3.5.1 Descripción del levantamiento de Información

Para viabilizar este trabajo de campo se logró contar el aporte de la población, quienes colaboraron al momento de brindar la información tanto en las encuestas como en las entrevistas.

Para el diseño del cuestionario se consideró que las preguntas fueran concebidas de tal manera de minimizar la resistencia del encuestado, para ello se debía evitar preguntas de manera directa por ejemplo sus ingresos económicos.

Para obtener información sobre la movilidad, se concibieron preguntas que nos permitan identificar el origen y destino de los desplazamientos de cada estudiante.

3.5.2 Procesamiento de la Información

A continuación presentamos una pequeña muestra de la tabla donde se consolidó la información constante en los formularios de encuestas.

considerable que hace uso del servicio informal, además se logró conocer que los estudiantes tienen dos horarios diferenciados tanto al ingreso como a la salida de la jornada educativa como lo indicamos en la Tabla N° 4.

Tabla 4: Horario de Ingreso y Salida de Clases de las Unidades Educativas del Cantón Santa Clara

Unidad Educativa	Año Educativo	Horario de Ingreso	Año Educativo	Horario de Salida
U. E. José Martí	Todos	7:30	Inicial - Décimo	12:30
			Bachillerato	13:50
U.E Camilo Huatatoa	Todos	7:30	Básica	12:40
			Bachillerato	13:20
U.E Antonio Cabri	Todos	6:55	Inicial – Séptimo	12:30
			Octavo – Décimo	13:05
			Bachillerato	13:45

Fuente: Unidades Educativas de la Ciudad de Santa Clara
Elaborado por: Janeth Gualle

Encuesta realizada a los padres de familia o representantes de los niños/as de los diferentes establecimientos Educativos del Cantón Santa Clara

Pregunta N°1: Origen

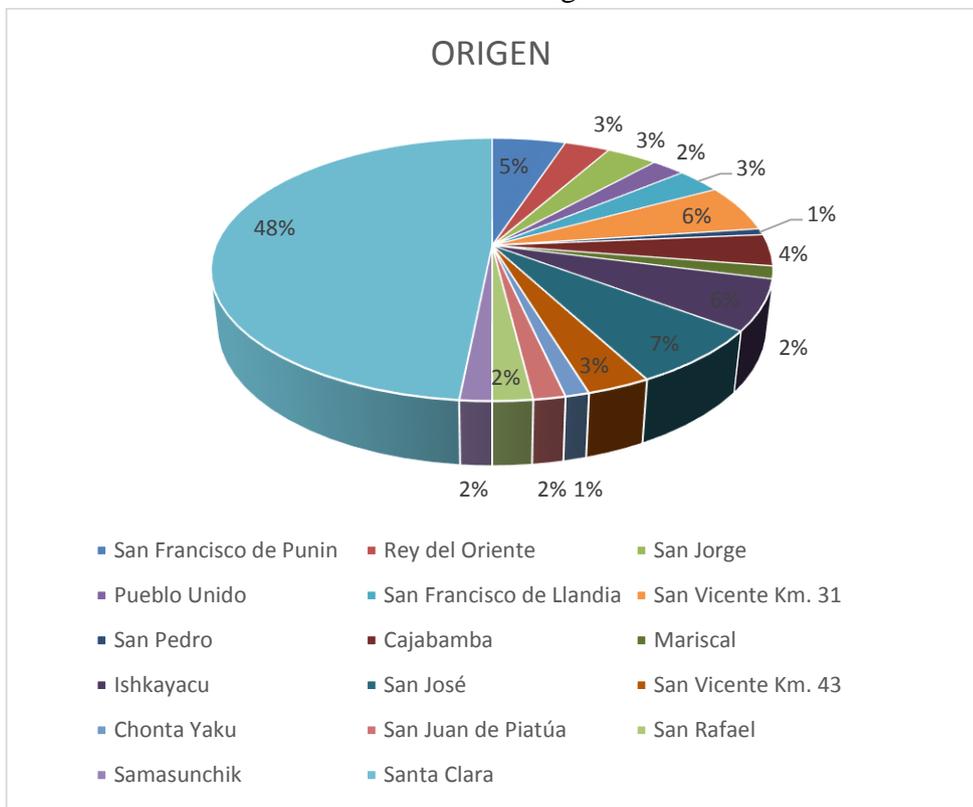
Tabla 5: Origen

ORIGEN	N° ESTUDIANTES
San Francisco de Punin	13
Rey del Oriente	8
San Jorge	9

Pueblo Unido	6
San Francisco de Llandia	8
San Vicente Km. 31	15
San Pedro	2
Cajabamba	10
Mariscal	4
Ishkayacu	16
San José	18
San Vicente Km. 43	8
Chonta Yaku	3
San Juan de Piatúa	4
San Rafael	5
Samasunchik	4
Santa Clara	125
TOTAL	258

Fuente: Investigación de Campo
 Elaborado por: Janeth Gualle

Gráfico 4: Origen



Fuente: Investigación de Campo

Análisis:

Podemos evidenciar que el 48% de los estudiantes pertenecen al sector Urbano mientras que el 52% restante pertenece a los sectores rurales del cantón, distribuido en pequeños porcentajes pero abarcando a la mayor parte de comunidades.

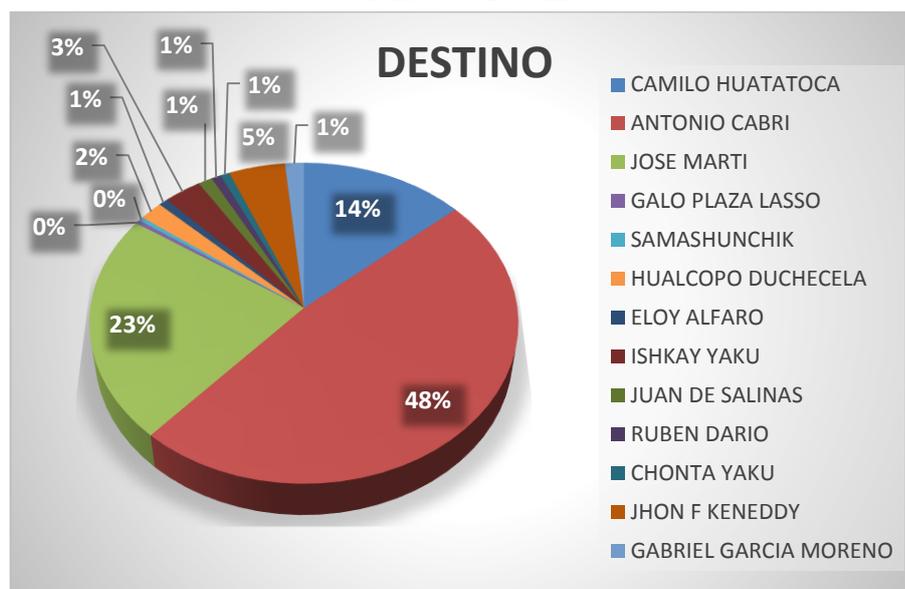
Pregunta N°2: Destino

Tabla 6: Destino

UNIDAD EDUCATIVA	N° ESTUDIANTES
CAMILO HUATATOCA	36
ANTONIO CABRI	124
JOSE MARTI	59
GALO PLAZA LASSO	1
SAMASHUNCHIK	1
HUALCOPO DUCHECELA	5
ELOY ALFARO	2
ISHKAY YAKU	8
JUAN DE SALINAS	3
RUBEN DARIO	2
CHONTA YAKU	2
JHON F KENEDDY	12
GABRIEL MORENO GARCIA	4
TOTAL	258

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

Gráfico 5: Destino



Fuente: Investigación de Campo

Análisis:

Según datos recolectados podemos evidenciar que un 48% de los estudiantes encuestados acuden a la Unidad Educativa Antonio Cabri, seguido con un 23 % a la Unidad Educativa José Martí, y un 14% acude a la Unidad Educativa Camilo Huatatocha, mientras que en porcentajes menores pertenecen a los demás establecimientos educativos, determinando de esta forma que el mayor porcentaje de estudiantes del cantón se encuentran concentrados en las tres Unidades Educativas ubicados en la cabecera cantonal de Santa Clara.

Pregunta N° 3: Medio de Transporte que utiliza para Movilizarse

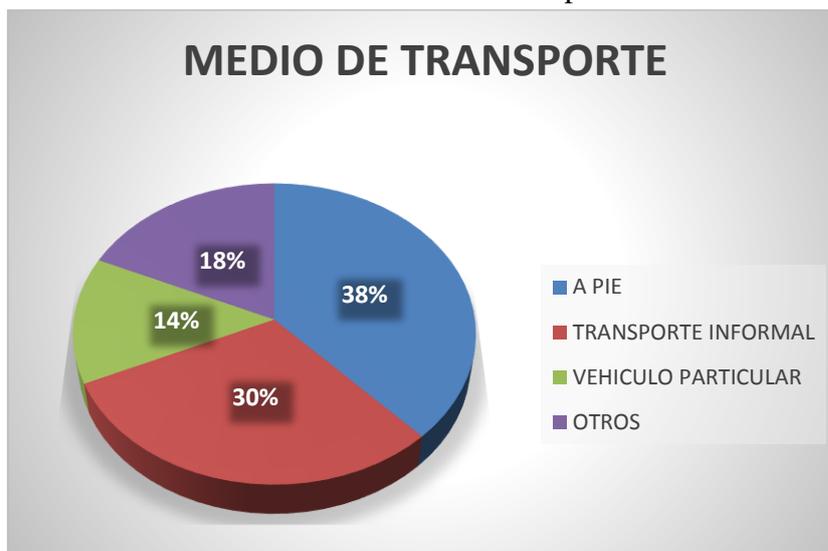
Tabla 7: Medio de Transporte

MEDIO DE TRANSPORTE	N° ESTUDIANTES
A PIE	98
TRANSPORTE INFORMAL	78
VEHICULO PARTICULAR	35
OTROS	47
TOTAL	258

Fuente: Investigación de Campo

Elaborado por: Janeth Gualle

Gráfico 6: Medio de Transporte



Fuente: Investigación de Campo

Análisis:

Como podemos evidenciar en la tabulación de datos, observamos que la mayor parte de los estudiantes en un 38% se movilizan a pie, seguidos en un 30% quienes utilizan como medio de movilización el transporte informal quienes prestan el servicio de forma provisional, seguidos por un 18% quienes se movilizan en otros medios alternativos y finalmente un 14% acuden a sus establecimientos educativos en vehículo particular.

Pregunta N° 4: Número de viajes que realiza al día

Tabla 8: Número de Viajes

NUMERO DE VIAJES/DIA	N ° ESTUDIANTES
UNO	4
DOS	214
TRES	28
CUATRO	12
TOTAL	258

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

Gráfico 7: Número de viajes



Fuente: Investigación de Campo

Análisis:

Es evidente que la mayor parte de los estudiantes, en un 83% realizan dos viajes al día, mientras que el 11% hace tres viajes lo que significa que ocupan hasta dos medios de transporte haciendo transbordos para poder llegar a su destino, lo que ocasiona molestias en el usuario al no contar con un medio que lo lleve de forma cómoda, segura y eficiente.

Pregunta N° 5: Molestias del servicio utilizado actualmente

Tabla 9: Molestias del servicio

MOLESTIAS DEL SERVICIO	N° ESTUDIANTES
UNIDADES EN MAL ESTADO	24
FALTA DE ATENCION AL USUARIO	47
DEMORAS EN LOS RECORRIDOS	83
NINGUNO	104
TOTAL	258

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

Gráfico 8: Molestias del servicio



Fuente: Investigación de Campo

Análisis:

El 41% de los estudiantes manifiestan que no tienen ningún inconveniente al hacer uso de los medios de transporte escogido por cada uno de acuerdo a su facilidades, mientras que el 32 % de los estudiantes manifiestan que el inconveniente que tienen al hacer uso de estos medios de transporte para llegar a los centros educativos son las demoras en los recorridos, en vista que no existen operadoras legalmente establecidas y con una planificación adecuada de las rutas para brindar un servicio adecuado, además el 18% manifiesta que los señores transportistas no brindan una buena atención al usuario mientras que el 9% señala que las unidades que brindan este servicio están en mal estado.

Pregunta N° 6: Problemas que se genera al viajar en estos medio

Tabla 10: Problemas que genera el servicio

PROBLEMAS QUE GENERA EL SERVICIO	N° ESTUDIANTES
ATRASO	43
INSEGURIDAD	37
INCOMODIDAD	73

NINGUNO	105
TOTAL	258

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

Gráfico 9: Problemas que genera del servicio



Fuente: Investigación de Campo

Análisis:

Referente a los problemas que genera el servicio que utilizan los estudiantes manifiestan el 48% que no presentan ningún problema con el medio que son usuarios, el 28% expresa su incomodidad al hacer uso de estos medios, el 14% se sienten inseguros en estos medios, mientras que el 17% manifiesta que surgen atraso al momento de acudir a los establecimientos educativos en lo cual se puede evidenciar la necesidad de la creación de una operadora de transporte organizada.

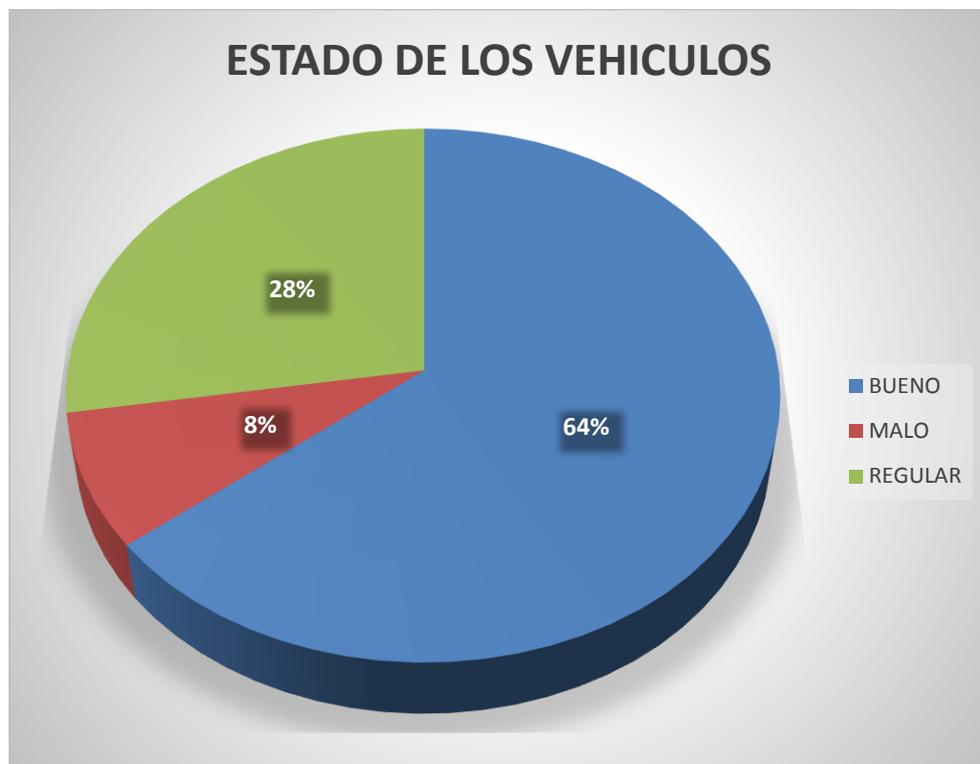
Pregunta N° 7: Estado de los vehículos que actualmente se encuentran brindando el servicio.

Tabla 11: Estado de los Vehículos

ESTADO DE LOS VEHICULO	N° ESTUDIANTES
BUENO	166
MALO	21
REGULAR	71
TOTAL	258

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

Gráfico 10: Estado de los Vehículos



Fuente: Investigación de Campo

Análisis:

Las unidades que actualmente están brindando el servicio de manera informal, el 64% manifiesta que dichas unidades están en buen estado, y únicamente un 8% expresa que son unidades que están en mal estado.

Pregunta N° 8: ¿Destinaría usted un ingreso mensual para el pago de este servicio?

Tabla 12: Disponibilidad de pago

DISPONIBILIDAD	N° ESTUDIANTES
SI	91
NO	166
TOTAL	258

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

Gráfico 11: Disponibilidad de pago



Fuente: Investigación de Campo

Análisis:

El transporte escolar es un servicio exclusivo por lo cual su costo no es tan accesible para toda la población es por esto que se ha tomado en cuenta la siguiente pregunta ante la cual el 79% manifiesta que no cuenta con esa disponibilidad de pago, mientras que el restante 21% si cuenta con esa disponibilidad de pago, ya que la mayor parte de la población y más aún del sector rural su fuente de ingreso en mayor proporción únicamente es la agricultura, ganadería y pesca.

3.5. VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS

3.5.1. Hipótesis General

Una vez realizado el levantamiento de información evidenciamos que al no existir una oferta del servicio de Transporte Escolar, contamos con una demanda insatisfecha en el Cantón Santa Clara por lo cual debe considerarse la posibilidad de crear una Operadora de Transporte Comercial para que exista equilibrio entre la oferta y demanda del servicio de esta forma busca mejorar la movilidad del sector estudiantil del Cantón Santa Clara con un Transporte Escolar cómodo y que brinde la seguridad necesaria.

3.5.2. Hipótesis Específicas

- 1) En la pregunta N° 2, Destino, evidenciamos que el 85% del total de estudiantes del Cantón están ubicados en los tres establecimientos ubicados en el sector urbano, de lo cual mediante la pregunta N°1, Origen, podemos evidenciar que el 77% de los estudiantes de estas Unidades Educativas, provienen de sectores aledaños y lejanos a la ciudad, además vemos que de ellos el 37% hace uso actualmente del transporte informal para movilizarse, mientras que mediante la pregunta N°8 evidenciamos que un 64% tiene la disponibilidad de pago para hacer uso de este servicio. Por lo cual podemos evidenciar que si existe una demanda insatisfecha para esta clase de servicio
- 2) Una vez realizado un dimensionamiento adecuado se podrá subsanar ciertas inconformidades del servicio como lo pudimos evidenciar en las preguntas N°5 y N°6 las cuales manifiestan las molestias del servicio y los problemas que generan actualmente las unidades que realizan este servicio de transporte escolar, brindando de esta forma un transporte seguro, cómodo y de calidad hacia la comunidad educativa del Cantón Santa Clara.
- 3) Evidenciando que existe la necesidad de contar con el servicio de transporte escolar en el cantón Santa Clara, podemos organizar adecuadamente la conformación de una operadora legalmente establecida, que cumpla con las rutas establecidas en los horarios fijados y de esta manera de pueda mitigar los problemas ocasionados por la falta de este servicio, como es el caso de los transbordos como lo vemos en la pregunta

N° 4, ya que cierto porcentaje de los estudiantes deben hacer uso de dos medios de transporte para llegar a su destino final, lo cual evitaremos con la implementación de este modalidad de transporte.

CAPITULO IV: MARCO PROPOSITIVO

4.1. TITULO

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL CANTÓN SANTA CLARA, PROVINCIA DE PASTAZA

4.2. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

4.2.1. Análisis de la situación actual

Luego de haber realizado el levantamiento de información evidenciamos que actualmente los estudiantes del sector rural del Cantón Santa Clara se movilizan en un bus del Municipio que presta el servicio eventualmente, debido a la demanda existente esta unidad no abastece por lo cual quienes no logran acceder a este servicio se desplazan en medios no adecuados e inseguros, haciendo uso de transporte informal o muchas veces desplazándose a pie ante las inclemencias del clima característico de la Amazonía, y quienes logran acceder a esta unidad lo hacen de forma incómoda ya que se sobrepasa la capacidad del número de pasajeros autorizado.

Además es necesario destacar que los estudiantes que estudian en las tres Unidades Educativas de Santa Clara y viven en la cabecera cantonal no hacen uso de este servicio por cuanto las distancias de desplazamiento entre sus hogares y las unidades educativas son cortas, ellos se movilizan a pie o vehículos particulares.

Por lo tanto el Servicio de Transporte Escolar es necesario para el traslado de estudiantes desde la ciudad de Santa Clara hasta las parroquias rurales del Cantón, como detallamos en la siguiente tabla, los desplazamientos realizados Origen Destino.

Tabla 13: Matriz Origen Destino

ORIGEN Hogares	DESTINO Establecimientos												
	CAMILO HUATATOCA	ANTONIO CABRI	JOSE MARTI	GALO PLAZA LASSO	SAMASHUNCHIK	HUALCOPO DUCHECELA	ELOY ALFARO	ISHKAY YAKU	JUAN DE SALINAS	RUBEN DARIO	CHONTA YAKU	JHON F KENEDY	GABRIEL GARCIA MORENO
San Francisco de Punin	2	4	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
Km. 45 Rey del Oriente	1	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
San Jorge	2	4	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Pueblo Unido	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
San Francisco de Llandia	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
San Vicente Km.31	1	5	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4
San Pedro	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ishkayacu	1	4	4	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
Mariscal	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cajabamba	1	4	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
San José	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0
San Vicente Km.43	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

San Juan de Piatúa	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Chonta yaku	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
San Rafael	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Samasunchik	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Santa Clara	19	76	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

Podemos evidenciar en esta matriz que las Unidades Educativas que abarcan la mayor parte de viajes son de Santa Clara (sector urbano) de la misma manera los estudiantes viven en su mayoría en este sector por lo cual consideramos que el servicio de Transporte escolar se debe únicamente brindar al sector rural ya que las distancias son considerables, es decir que quienes viven en el sector urbano de Santa Clara pueden movilizarse en medios no motorizados ya que es un sector pequeño y en muchas ocasiones el recorrido origen destino no supera 1.5 Km como para considerar un medio de transporte motorizado, logrando de esta manera fomentar el cuidado a la naturaleza mediante la no contaminación del medio ambiente.

4.2.2. Oferta

En el Cantón Santa Clara no existen operadoras legalmente constituidas que brinden el Servicio de Transporte Escolar, por lo tanto la oferta es nula, lo cual lo evidenciamos en el último estudio de necesidad realizado para la provincia de Pastaza, emitido en la Resolución N. 047-DIR-2013-ANT, en el cual únicamente para el cantón Pastaza establece la necesidad de Servicio de Transporte Escolar y para Santa Clara no la establece dejando de esta manera sin brindar el servicio para el Cantón. (Agencia Nacional de Tránsito, 2013)

4.2.3. Demanda

Para realizar el Dimensionamiento de Flota nos basamos en la normativa emitida por la Agencia Nacional de Tránsito que establece los lineamientos a ser considerados para este servicio:

1. Establecer como base del estudio la oferta existente de Transporte Escolar en el Cantón.

Para este caso la oferta es cero, no existe oferta actual en el cantón Santa Clara.

2. Contabilizar como línea base a las Unidades Educativas debidamente registradas en el Ministerio de Educación.

Tabla 14: Estadística de estudiantes de las Establecimientos Educativos del Cantón Santa Clara

N°	INSTITUCIÓN	UBICACIÓN	EDUCACIÓN INICIAL	EDUCACIÓN BÁSICA	EDUCACIÓN MEDIA	SUBTOTAL	DOCENTES
1	Unidad Educativa Bilingüe Camilo Huatatocha	Santa Clara	19	86	102	207	19
2	Escuela Galo Plaza Lasso	Cajabamba	-	8	-	8	1
3	Escuela Fiscal Samashunchik	Samashunchik	-	7	-	7	1
4	Escuela Fiscal Hualcopo Duchecela	Punin	-	26	-	26	2
5	Escuela Fiscal Eloy Alfaro	San Vicente Km. 29	-	9	-	9	2

6	Escuela Fiscal Ishkayaku	Ishkayaku	12	36	-	48	2
7	Escuela Prócer Juan de Salinas	Piatúa	-	16	-	16	2
8	Escuela Fiscal Ruben Dario	San Rafael	-	12	-	12	1
9	Escuela Fiscal Chonta Yaku	Chonta Yaku	-	10	-	10	1
10	Escuela Fisco misional Jhon F Kennedy	San José	-	66	-	66	4
11	Escuela Fisco misional Gabriel García Moreno	Via Puyo Tena Km. 31	23	-	-	23	1
12	Unidad Educativa Fiscomisional Antonio Cabri	Santa Clara	45	274	389	708	42
13	Unidad Educativa Municipal José Marti	Santa Clara	51	139	146	336	23
TOTAL						1476	101

Fuente: Ministerio de Educación Santa Clara
Elaboración: Janeth Gualle

3. En la muestra levantada identificar los usuarios con predisposición de pago

En el levantamiento de información determinamos que el 35% de quienes hacen uso de este servicio tienen predisposición de pago para este servicio.

4. Considerar el número de recorridos que mantienen las Unidades educativas actualmente aprobadas en la oferta.

A través de la investigación se determina que existe una necesidad de 269 asientos para poder cubrir esta necesidad de movilización de los estudiantes de los diferentes Centros Educativos.

Tabla 16: Demanda Insatisfecha

TRANSPORTE ESCOLAR			
CANTÓN	Oferta autorizada	Demanda actual	Demanda insatisfecha
	(Asientos)	(Asientos)	(Asientos)
SANTA CLARA	0	269	269

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

5.2.4 Constitución Jurídica

Los pasos para la obtención del permiso de operación de una compañía es:

1. Pre compañía

La Superintendencia de Compañías y el Instituto Nacional de Economía Popular y Solidaria, no podrán otorgar autorización para la conformación de compañías o cooperativas de transporte comercial escolar, sin el informe de factibilidad favorable emitido por la Empresa Pública de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la Provincia de Pastaza, TRANSCOMUNIDAD-EP

- Informe Técnico Favorable
- Informe Jurídico Favorable

2. Factibilidad.

Los documentos y requisitos necesarios para la obtención del informe de factibilidad, previo para la Constitución Jurídica, serán presentados de conformidad con el formulario de Solicitud de Resolución de Factibilidad F-005 de la Agencia Nacional de Tránsito.

Requisitos:

- Solicitud escrita en el formato otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito.
 - Proyecto de estatuto o minuta, que contenga en su objeto social, claramente establecida la actividad del servicio de transporte escolar.
 - Nómina de los socios de la operadora, con sus firmas y rúbricas, número de cédula de identidad y certificado de votación, adjuntando copia de estos documentos.
 - Reserva del nombre si se trata de una compañía, emitida por la Superintendencia de Compañías.
3. Verificación de la flota vehicular.- Los permisos de operación se concederán previo el cumplimiento y verificación de:
- Copia de la póliza de seguros de los vehículos de la flota.
 - Nómina de los vehículos y de los propietarios de los mismos que prestarán el servicio.
 - El año de fabricación de las unidades deberá estar enmarcado dentro del cuadro de vida útil definido por la Agencia Nacional de Tránsito.
 - Los vehículos deben estar dentro del Listado de Homologación Vehicular emitido por la Agencia Nacional de Tránsito.
4. Concesión del Permiso de Operación

Para la prestación del servicio de transporte comercial escolar, se debe obtener de forma obligatoria el Permiso de Operación otorgado por la Empresa Pública de la Mancomunidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la provincia de Pastaza, TRANSCOMUNIDAD-EP.

Requisitos:

- Formulario F-003 de la Agencia Nacional de Tránsito para la Concesión del Permiso de Operación.

- Escritura certificada actualizada de la Constitución Jurídica, debidamente inscrita en el Registro Mercantil y aprobada la constitución y respectivas reformas de estatutos de ser el caso, de acuerdo con este reglamento.
- Copia certificada del Registro Único de Contribuyentes.
- Certificado original y actualizada de la nómina de accionistas o socios emitida por el organismo competente.
- Copia certificada del nombramiento del representante legal de la compañía o cooperativa, debidamente registrado.
- Copia certificada de la matrícula del vehículo.
- Copia certificada de los documentos personales de los propietarios de los vehículos.
- Certificado de la Comandancia General de Policía, Comandancia General de las Fuerzas Armadas y Comisión de Tránsito del Ecuador de no ser miembros en servicio activo.

4.2.5 Vehículos a ser autorizados para satisfacer la Demanda

Los vehículos necesarios en el Cantón Santa Clara deben ser de acuerdo al reglamento establecido para esta modalidad es decir puede variar la capacidad de las unidades de acuerdo a lo estipulado, siempre y cuando cumplan con la necesidad de asientos requeridos, los cuales pueden prestar el servicio en Furgonetas, Microbuses, Minibuses y Buses de acuerdo al Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041.

Operativamente se determina que la capacidad de pasajeros en las unidades vehiculares es la siguiente:

Tabla 17: Capacidad Vehicular

N°	Denominación	Número de ocupantes incluido el conductor
1	Furgoneta	Desde 12 hasta 18
2	Microbús	Desde 19 hasta 25
3	Minibús	Desde 27 hasta 35
4	Bus	A partir de 26

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito , 2014)

Para este caso se propone la Constitución Jurídica de una Operadora de Transporte Escolar conformada de 16 furgonetas de 17 pasajeros , para satisfacer la demanda insatisfecha actual.

4.2.6 Vida Útil de los Vehículos de Servicio Comercial de Transporte Escolar

Las Unidades que presten el servicio de Transporte Escolar deben estar dentro del cuadro de vida util establecido para esta modalidad y constar en el cuadro de Homologación Vehicular vigente, como lo indica el Anexo N°6. Homologación Vehicular

Tabla 18: Vida Útil de los Vehículos de Transporte Comercial Escolar

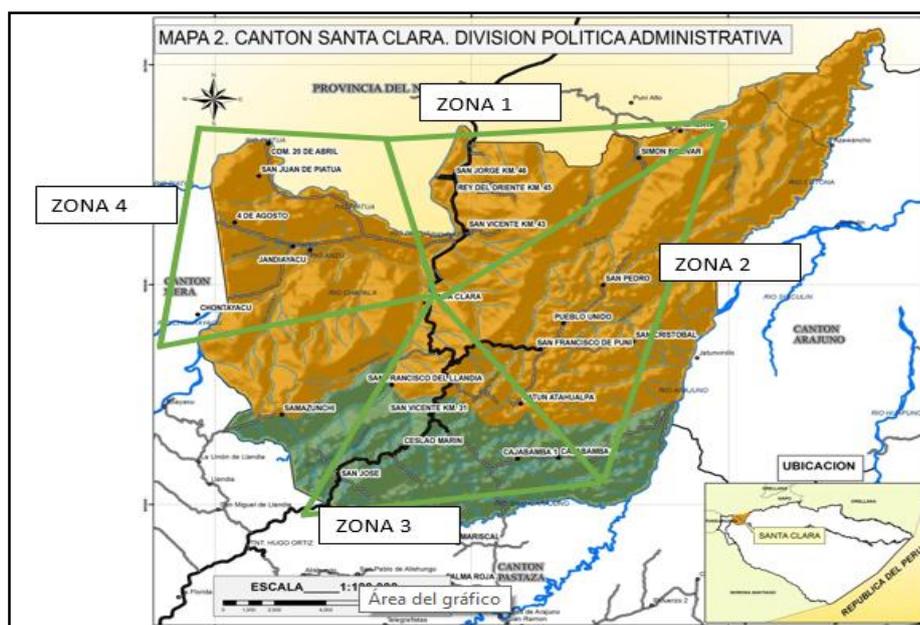
MODALIDAD DE TRANSPORTE	CLASE DE VEHÍCULO	TIPO DE VEHÍCULO	VIDA ÚTIL (Años)
Comercial Escolar	Autobús	Bus, minibus,microbus	20
	Furgoneta	Furgoneta de pasajeros	15

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2014)

4.2.7 Rutas

Para establecer las rutas previstas para la prestación del servicio vamos a zonificar nuestra área de estudio con la finalidad de evitar demoras en los recorridos y de esta forma lograr que el servicio de transporte escolar sea cómodo, seguro y eficiente.

Gráfico 12: Zonificación del Cantón Santa Clara



Fuente: Investigación de Campo

Tabla 19: Origen-Destino

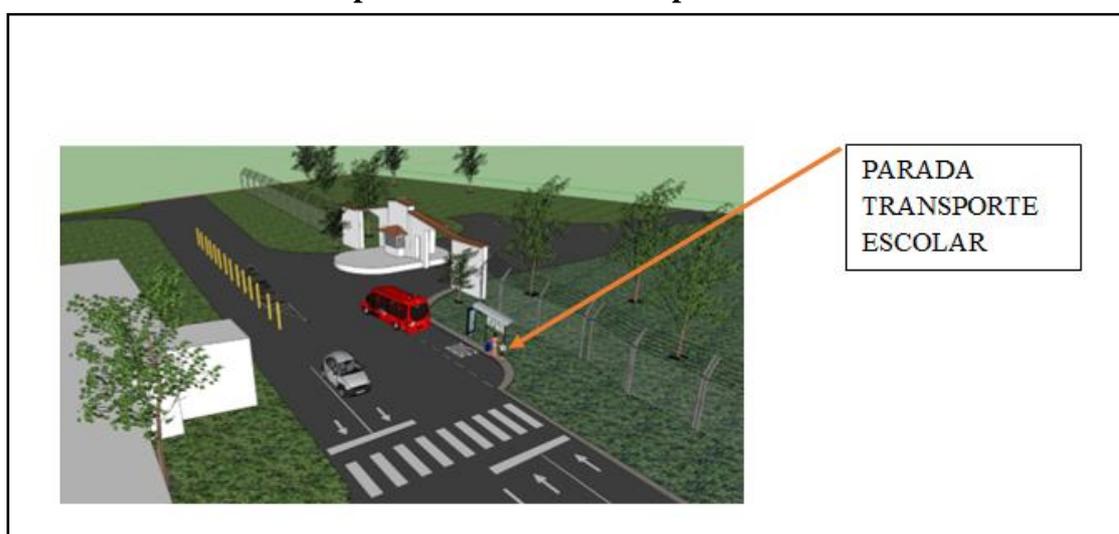
ORIGEN/DESTINO	U.E. CAMILO HUATATOCA	U.E. JOSE MARTI	U.E. ANTONIO CABRI	O=D	SUBTOTAL
ZONA 1	5	17	11	7	40
ZONA 2	4	8	4	5	21
ZONA 3	4	15	15	19	53
ZONA 4	3	5	3	8	19
Santa Clara	19	76	30	0	125
SUBTOTAL	35	121	63	39	258

Fuente: Investigación de Campo
Elaborado por: Janeth Gualle

4.2.8 Paradas establecidas en los Centros Educativos

Los vehículos contarán con una parada exclusiva a las afueras de las instalaciones Educativas con la finalidad de garantizar el ascenso y descenso de estudiantes de forma segura, durante el recorrido los vehículos realizaran paradas en los lugares previstos para el efecto tomando en cuentas las normas de seguridad.

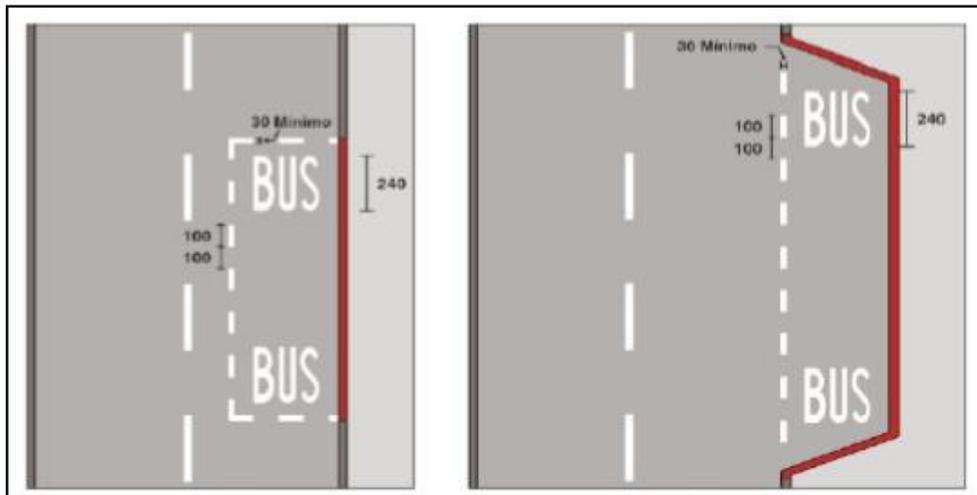
Gráfico 13: Propuesta de ubicación de paradas de Bus Escolar



Fuente: Investigación de Campo

La propuesta de demarcación, consiste en utilizar una tipología o diseño monótono para todas las paradas de transporte Escolar ubicado a las afueras de las Instituciones Escolares de acuerdo a lo que establece la norma INEN. Sus características deben proporcionar una gran visibilidad sobre el pavimento y que se adecuen a la infraestructura urbana donde se encuentra cada parada como se refleja en el Grafico N°14.

Gráfico 14: Propuesta de demarcación horizontal



Fuente: Norma NTE INEN 1042

Gráfico 15: Propuesta de Parada Transitoria U.E. Camilo Huatatoaca



Fuente: Investigación de Campo

Gráfico 16: Propuesta de Parada Transitoria U.E. Antonio Cabri



Fuente: Investigación de Campo

Gráfico 17: Propuesta de Parada Transitoria U.E. José Martí



Fuente: Investigación de Campo

4.2.9 Horarios Diferenciados

Tabla 20: Propuesta Horarios Diferenciados

Unidad Educativa	Año Educativo	Horario de Ingreso	de	Año Educativo	Horario de Salida	de
U. E. José Martí	Todos	7:30	de	Inicial	-	12:40
				Décimo		
				Bachillerato		13:50
U.E Camilo Huatatocha	Todos	7:15	de	Básica		12:30
				Bachillerato		13:20
U.E Antonio Cabri	Todos	6:55	de	Inicial	-	12:20
				Séptimo		
				Octavo	-	13:05
				Décimo		
				Bachillerato		13:45

Fuente: Unidades Educativas de la Ciudad de Santa Clara
Elaborado por: Janeth Gualle

RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD DEL SERVICIO

Los requisitos mínimos que debe cumplir el servicio de transporte escolar en vehículos utilizados exclusivamente para la prestación de este servicio:

- 1) El vehículo utilizado para el transporte de estudiantes debe cumplir con los requisitos establecidos para dicho efecto, según lo establecen las Resoluciones de la ANT y la Norma INEN
- 2) El conductor debe portar, además de los requisitos, que se exigen conforme a las disposiciones legales y el reglamento vigente, los siguientes documentos:

- Nómina actualizada de los escolares transportados y el nombre del plantel o planteles a los cuales prestan el servicio. Anexo N° 6.
 - Permiso de operación vigente, conferido por la Empresa Pública de la Mancomunidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la provincia de Pastaza, TRANSCOMUNIDAD-EP, el cual identifica y autoriza al propietario para prestar este servicio.
 - La matrícula vigente del vehículo, la cual es una constancia de que éste es apto para prestar el servicio, indicando la fecha y el resultado de las revisiones realizadas al mismo.
- 3) Debe operar en las zonas y paradas señaladas por la Empresa Pública de la Mancomunidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la provincia Pastaza, TRANSCOMUNIDAD-EP.
 - 4) No pueden prestar el servicio los vehículos que superen el tiempo de vida útil.
 - 5) Debe conducir el vehículo a las velocidades fijadas, según la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.
 - 6) Debe mantener su persona en condiciones satisfactorias de pulcritud y aseo y no estar bajo influencia de bebidas alcohólicas o de sustancias sicotrópicas.
 - 7) Dar a los estudiantes transportados un trato comedido y cortés.
 - 8) Mantener cerradas las puertas del vehículo durante la circulación.
 - 9) Embarcar o desembarcar estudiantes, estacionando el vehículo al lado derecho de la vía correspondiente al sentido de la marcha y lo más cerca posible del bordillo de la acera, a fin de no interrumpir la circulación normal de otros vehículos, manteniendo la luz roja intermitente de parada (STOP) encendida.
 - 10) Debe recibir o entregar estudiantes en el lugar establecido según previo acuerdo con el padre de familia, representante.

- 11) Debe mantener la disciplina y seguridad en el vehículo, cuidando que los estudiantes permanezcan sentados en sus respectivos puestos, a fin de reducir los riesgos de accidentes.

- 12) Debe mantener el vehículo en condiciones satisfactorias de seguridad, conservación, funcionamiento e higiene.

CONCLUSIONES

- El estudio de factibilidad realizado en el Cantón Santa Clara es favorable ya que no existe equilibrio entre la oferta y la demanda actual, por lo tanto el sector escolar tiene una demanda insatisfecha del servicio de transporte.
- En el Cantón Santa Clara si existe una demanda insatisfecha actual de 269 asientos ya que en los últimos años se han cerrado varias Instituciones Educativas ubicadas en los sectores rurales por lo cual los estudiantes se han visto en la necesidad de reubicarse en las Instituciones de la cabecera cantonal
- Se busca promover un servicio de calidad por lo cual se propone implementar varias medidas de seguridad del servicio de Transporte Comercial Escolar como lo establece el Reglamento de Transporte Escolar de la ANT y las Normas INEN, logrando de esta manera un transporte seguro y de calidad.
- Con la finalidad de establecer solución para movilizar a los estudiantes de forma segura y cómoda, proponemos varias alternativas como son la zonificación del sector, los horarios diferenciados para de esta manera disminuir los tiempos de recorrido y lograr con nuestro objetivo.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda que la Empresa Pública de la Mancomunidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la Provincia de Pastaza, TRANSCOMUNIDAD EP, tome en cuenta este Estudio de Necesidad de Transporte para ser implementado en el Cantón Santa Clara, con la finalidad de equilibrar la oferta con la demanda, de esta forma satisfacer la demanda insatisfecha.
- Para satisfacer la demanda se debe tener muy en cuenta que están determinados en función de asientos y no de unidades como las demás modalidades de transporte.
- Socializar los requerimientos de la ANT, las normas INEN y las recomendaciones de seguridad establecidas en esta investigación a los miembros de la Operadora de Transporte con la finalidad de incentivar un buen servicio y lograr de esta manera un transporte seguro.
- Tomar en cuenta las alternativas de solución propuestas para mejorar la movilidad de los estudiantes del Cantón Santa Clara.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito . (2014). *Resolución N. 112-DIR-2014-ANT. Reglamento para el Servicio de Transporte Escolar* . Distrito Metropolitano de Quito: A.N.T
- Agencia Nacional de Tránsito. (2013). *Informe de Necesidades de Servicio de Transporte en la Provincia de Pastaza*. Distrito Metropolitano de Quito: A.N.T
- Agencia Nacional de Tránsito. (2014). *Resolución No 111-DIR-2014-ANT Cuadro de Vida Útil para Vehículos de Transporte Terrestre Público y Comercial*. Distrito Metropolitano de Quito.A.N.T
- Agencia Nacional de Tránsito. (2015). *Resolucion N. 018-DE-ANT-2015*. Obtenido de Para certifiar la ejecución dela competencia de Tituos Habilitantes de la Mancomunidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la provincia de Pastaza : Recuperado de <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/resolucin%20018-%20mancomunidad%20pastaza.pdf>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2015). *Resolución N. 081-DIR-2015-ANT. Reglamento General de Homologación Vehicular y Dispositivos de Medición, Control y Seguridad*. Distrito Metropolitano de Quito: A.N.T
- Concejo Metopolitano de Quito. (2012). *Ordenanza N. 0279 "Servicio de Transporte Escolar e Institucional"*. Obtenido de http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas.pdf
- Dirección General de Tráfico . (2014). 8 normas que hay que exigir para un transporte escolar seguro. *Trafico y seguridad vial*.
- Dirección General de Tráfico. (2007). *Normas para un Transporte Seguro*. Madrid.
- Editorial de Tráfico Vial. (2008). *Transporte Escolar*, Puerto de Navacerrada: Editorial Trafico Vial. ETRASA

ANEXOS

Anexo N°1

Estadística de Centros Educativos del Cantón Santa Clara

AÑO LECTIVO 2014-2015

UNIDAD EDUCATIVA FISCAL INTERCULTURAL BILINGÜE CAMILO HUATATOCA (SANTA CLARA)					
No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
1	EDUCACION INICIAL GRUPO 3 AÑOS	6	5	11	19
2	EDUCACION INICIAL GRUPO 4 AÑOS	6	2	8	
3	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	3	4	7	
4	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	3	6	9	
5	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	6	5	11	
6	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	8	11	19	
7	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	9	6	15	
8	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	9	8	17	
9	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	4	4	8	
10	EDUCACION BASICA 8VO AÑO EGB	10	12	22	
11	EDUCACION BASICA 9NO AÑO EGB	10	17	27	
12	EDUCACION BASICA 10MO AÑO EGB	12	7	19	
13	BACHILLERATO 1ER AÑO BACHILLERATO	7	6	13	
14	BACHILLERATO 2DO AÑO BACHILLERATO	7	7	14	
15	BACHILLERATO 3ER AÑO BACHILLERATO	5	2	7	
TOTAL		105	102	207	19
16H00181 ESCUELA FISCAL GALO PLAZA LASSO (CAJABAMBA)					
No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES

1	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	0	1	1	1
2	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	0	0	0	
3	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	0	0	0	
4	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	1	0	1	
5	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	1	1	2	
6	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	0	1	1	
7	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	2	1	3	
TOTAL		4	4	8	1

16H00184 ESCUELA SAMASHUNCHIK (COMUNIDAD SAMASHUNCHIK)

No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
1	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	0	0	0	1
2	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	0	1	1	
3	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	0	2	2	
4	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	0	1	1	
5	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	0	0	0	
6	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	0	0	0	
7	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	1	2	3	
TOTAL		1	6	7	1

16H00170 ESCUELA FISCAL HUALCOPO DUCHECELA (SAN FRANCISCO DE PUNIN)

No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
1	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	1	1	2	2
2	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	3	1	4	
3	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	1	2	3	

4	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	1	2	3	
5	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	3	0	3	
6	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	0	4	4	
7	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	2	5	7	
TOTAL		11	15	26	2

16H00183 ESCUELA FISCAL ELOY ALFARO (KM 29 SAN VICENTE)

No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
1	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	0	0	0	2
2	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	0	0	0	
3	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	0	1	1	
4	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	2	0	2	
5	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	1	1	2	
6	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	2	1	3	
7	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	0	1	1	
TOTAL		5	4	9	2

16B00146 ESCUELA FISCAL CECIB ISHKAY YAKU (COMUNIDAD ISHKAY YAKU)

No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
1	EDUCACION INICIAL GRUPO 3 AÑOS	4	3	7	2
2	EDUCACION INICIAL GRUPO 4 AÑOS	3	2	5	
3	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	3	2	5	
4	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	6	2	8	
5	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	3	2	5	
6	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	1	3	4	
7	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	4	3	7	

8	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	2	1	3	
9	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	1	3	4	
TOTAL		27	21	48	2
16B00143 ESCUELA PROCER JUAN DE SALINAS (COMUNIDAD SAN JUAN DE PIATUA)					
No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
1	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	1	1	2	2
2	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	2	0	2	
3	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	2	1	3	
4	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	3	0	3	
5	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	3	0	3	
6	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	0	1	1	
7	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	0	2	2	
TOTAL		11	5	16	2
16B00270 ESCUELA FISCAL CECIB RUBEN DARIO (COMUNIDAD SAN RAFAEL)					
No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
6	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	1	2	3	1
7	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	2	0	2	
8	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	3	1	4	
9	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	0	0	0	
10	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	2	0	2	
11	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	1	0	1	
12	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	0	0	0	
TOTAL		9	3	12	1

16B00139 ESCUELA FISCAL CHONTA YAKU (CHONTA YAKU)					
No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
6	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	0	0	0	1
7	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	0	0	0	
8	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	1	0	1	
9	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	1	2	3	
10	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	0	1	1	
11	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	1	1	2	
12	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	3	0	3	
TOTAL		6	4	10	1
16H00180 ESCUELA FISCO MISIONAL JOHN F KENNEDY (KM 25 SAN JOSE)					
No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
1	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	6	7	13	4
2	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	5	4	9	
3	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	2	12	14	
4	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	6	4	10	
5	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	5	5	10	
6	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	4	1	5	
7	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	2	3	5	
TOTAL		30	36	66	4
16H00216 ESCUELA FISCO MISIONAL GABRIEL GARCIA MORENO (KM 31 VIA PUYO TENA)					
No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
1	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	3	1	4	1

2	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	1	2	3
3	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	1	1	2
4	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	2	1	3
5	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	1	1	2
6	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	2	6	8
7	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	1	0	1
TOTAL		11	12	23
1				

16H00178 UNIDAD EDUCATIVA FISCO MISIONAL MONSEÑOR ANTONIO CABRI (SANTA CLARA)

No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
1	EDUCACION INICIAL GRUPO 3 AÑOS	11	10	21	42
2	EDUCACION INICIAL GRUPO 4 AÑOS	11	13	24	
3	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	26	21	47	
4	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	23	12	35	
5	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	18	13	31	
6	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	17	18	35	
7	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	24	18	42	
8	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	22	13	35	
9	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	28	21	49	
10	EDUCACION BASICA 8VO AÑO EGB	34	34	68	
11	EDUCACION BASICA 9NO AÑO EGB	49	44	93	
12	EDUCACION BASICA 10MO AÑO EGB	24	38	62	
13	BACHILLERATO 1ER AÑO BACHILLERATO	29	30	59	
14	BACHILLERATO 2DO AÑO BACHILLERATO	27	27	54	
15	BACHILLERATO 3ER AÑO BACHILLERATO	22	31	53	

TOTAL		365	343	708	42
16H00176 UNIDAD EDUCATIVA MUNICIPAL JOSE MARTI (SANTA CLARA)					
No	NIVEL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	No. DOCENTES
1	EDUCACION INICIAL GRUPO 3 AÑOS	7	12	19	23
2	EDUCACION INICIAL GRUPO 4 AÑOS	18	14	32	
3	EDUCACION BASICA 1ER AÑO EGB	9	11	20	
4	EDUCACION BASICA 2DO AÑO EGB	9	13	22	
5	EDUCACION BASICA 3ER AÑO EGB	6	7	13	
6	EDUCACION BASICA 4TO AÑO EGB	9	9	18	
7	EDUCACION BASICA 5TO AÑO EGB	11	7	18	
8	EDUCACION BASICA 6TO AÑO EGB	13	11	24	
9	EDUCACION BASICA 7MO AÑO EGB	15	9	24	
10	EDUCACION BASICA 8VO AÑO EGB	25	13	38	
11	EDUCACION BASICA 9NO AÑO EGB	19	17	36	
12	EDUCACION BASICA 10MO AÑO EGB	11	11	22	
13	BACHILLERATO 1ER AÑO BACHILLERATO	13	10	23	
14	BACHILLERATO 2DO AÑO BACHILLERATO	7	6	13	
15	BACHILLERATO 3ER AÑO BACHILLERATO	11	3	14	
TOTAL		183	153	336	23
		768	708	1476	101

Fuente: Departamento de Turismo y Cultura. GAD-Santa Clara.

Elaborado por: Janeth Gualle

Anexo N°2

Estadística de Centros Educativos Cerrados del Cantón Santa Clara

CENTROS EDUCATIVOS CERRADOS	
N°	CENTROS
1	San Pedro
2	Pueblo Unido
3	Rey De Oriente
4	San Jorge
5	Jandia Yaku
6	Cajabamba 2
7	República Federal Alemana
8	Agustin Huatatoca
9	Agustin Vargas
10	Maximiliano Spiller
11	Antonio Farina
12	Galo Plaza Lazo

Fuente: Departamento de Turismo y Cultura. GAD-Santa Clara.

Elaborado por: Janeth Gualle

Anexo N° 3

Encuesta aplicada



**EMPRESA PÚBLICA DE LA MANCOMUNIDAD DE
TRANSITO, TRANSPORTE
TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DE LA
PROVINCIA DE PASTAZA
TRANSCOMUNIDAD-EP**



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL
CANTÓN SANTA CLARA
ESTUDIO DE NECESIDAD DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD
ESCOLAR E INSTITUCIONAL**

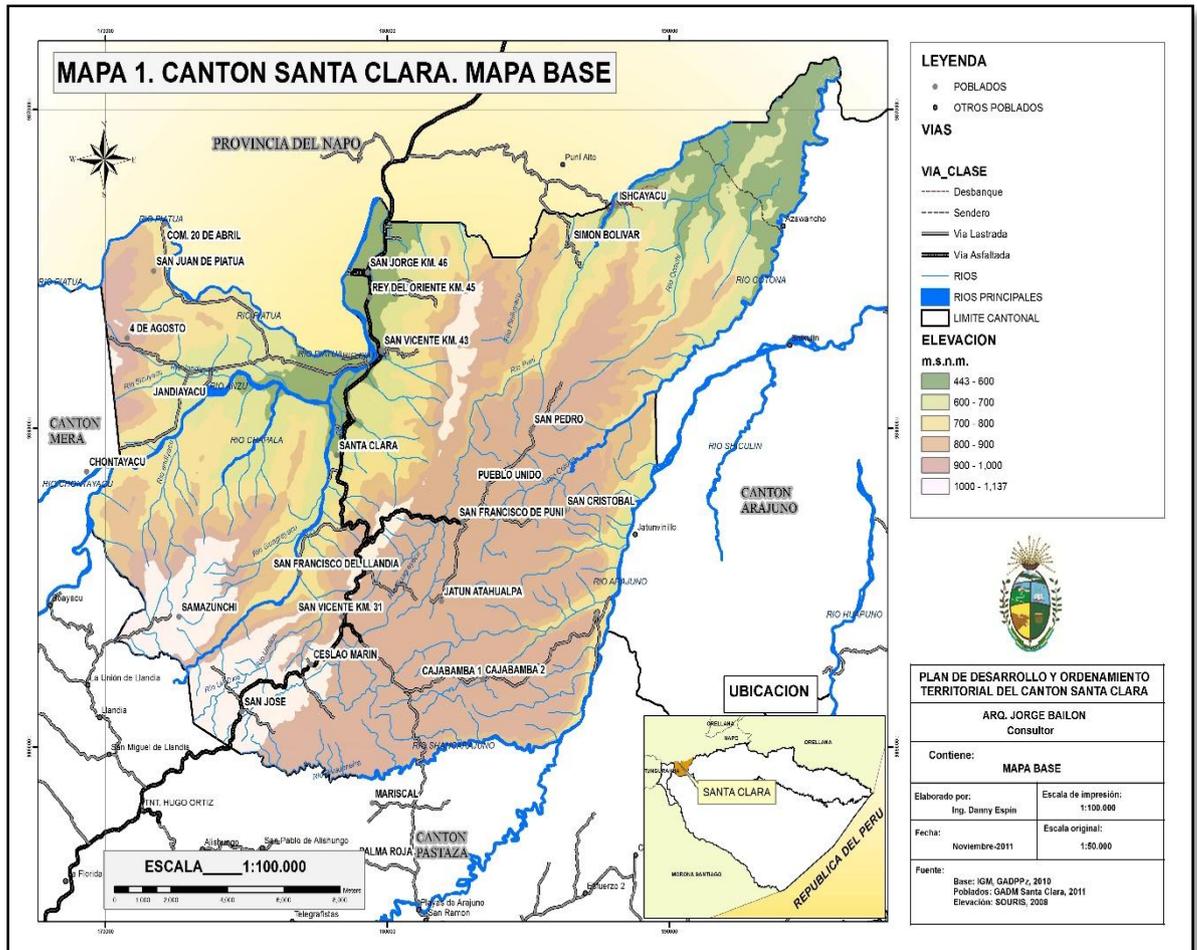


Encuestador:						Hoja N.	
Fecha:			-		-	Edad/Grado	
Unidad Educativa/ Institución						Cantón:	
Nombre del Encuestado:						Domicilio:	
Medio de Transporte que utiliza para movilizarse		¿N° viajes al día?	Molestias del servicio		Problemas que se genera al viajar en estos medio		
A pie			Unidades en mal estado		Atraso		
Vehículo Particular			Falta de atención al Usuario		Inseguridad		
Transporte Informal			Demoras en los recorridos		Incomodidad		
Otros			Ninguno		Ninguno		
Estado de los vehículos informales			¿Destinaría usted un ingreso mensual para el pago de este servicio?				
Bueno							
Malo			SI				
Regular			No				

Firma del encuestador

Anexo N° 5

Mapa Base Cantón Santa Clara



Fuente: GADM Santa Clara

Anexo N°6.

Registro de Estudiantes

NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA

.....

DATOS DEL ESTUDIANTES

NOMBRE:.....

DIRECCIÓN:.....

TELÉFONO:.....

DATOS DEL REPRESENTANTE

DIRECCIÓN DE RECEPCIÓN:

DIRECCIÓN DE ENTREGA:

EN CASO DE EMERGENCIA COMUNICARSE CON:

NOMBRE:.....

TELÉFONO:.....

NOTA: En caso de un cambio eventual de la dirección de recepción o entrega del estudiante, el representante debe notificar por escrito.

Anexo N°7

Homologación Vehicular para el Servicio de Transporte Escolar



**DIRECCIÓN DE REGULACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**



HOMOLOGACIÓN VEHICULAR
Resolución No. 081-DIR-2015-ANT

Reglamento General de Homologación Vehicular y Dispositivos de Medición, Control y Seguridad

Fecha: 26 / FEBRERO / 2016

1.3. VEHÍCULOS AUTOMOTORES PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS							
SUBCLASE (CATEGORÍA): M2 (PBV ≤ 5000 kg) (Capacidad de plazas > 8)							
REPRESENTANTE MARCA	MARCA	MODELO	VERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA VERSIÓN	CLASE	CAP.	APLICACIÓN
AEKIA S.A.	KIA	CARNIVAL	CARNIVAL	2900 cc diesel - TM - 4X2	Furgoneta de pasajeros	11	Particular / Turismo
		PREGIO	PREGIO TURBOCARGADO	3000 cc diesel - TM - 4X2	Furgoneta de pasajeros	17	Escolar / Turismo
AMBACAR CIA. LTDA.	KING LONG	XMQ 6520E	XMQ6520E	2771cc diesel - TM - 4X2	Furgoneta de pasajeros	14	Escolar e Institucional / Turismo
		KINGO XMQ6552	KINGO XMQ6552	2498 cc diesel - TM - 4X2	Furgoneta de pasajeros	17	Escolar e Institucional
		KINGO XMQ6552	KINGO XMQ6552	2498 cc diesel - TM - 4X2	Furgoneta de pasajeros	17	Turismo
NEOHYUNDAI S.A.	HYUNDAI	COUNTY TURISMO	COUNTY SWB TURISMO	3907 cc diesel - TM - 4X2	Microbús	16	Turismo
			COUNTY LWB TURISMO	3907 cc diesel - TM - 4X2	Microbús	20	Turismo
		COUNTY SWB ESCOLAR	COUNTY SWB ESCOLAR	3907 cc diésel - TM - 4X2	Microbús	23	Escolar
		COUNTY LWB ESCOLAR	COUNTY LWB ESCOLAR	3907 cc diésel - TM - 4X2	Microbús	26	Escolar
		H1	H1	2476 cc diesel - TM - 4X2	Minivan	9	Turismo
CINASCAR	CHERY	CHERY VAN	CHERY VAN	1297 cc gasolina TM - 4X2	Minivan	8	Particular / Turismo
		PRACTIVAN	PRACTIVAN KARRY Q22L	1173 cc gasolina - TM - 4X2	Minivan	11	Particular / Turismo
	DFSK	C37 1.5	C37 1.5	1499 cc gasolina - TM - 4X2	Minivan	9	Turismo
KINGMOTORS	JOYLONG	HKL6600C	HKL6600C	2498 cc diesel - TM - 4X2	Furgoneta de pasajeros	18	Escolar / Turismo

**HOMOLOGACIÓN VEHICULAR
Resolución No. 081-DIR-2015-ANT**

Reglamento General de Homologación Vehicular y Dispositivos de Medición, Control y Seguridad

Fecha: 26 / FEBRERO / 2016

FISUM S.A.	VOLKSWAGEN	CRAFTER 30	CRAFTER 30	1968 cc diesel – TM – 4X2	Furgoneta de pasajeros	17	Turismo
		CRAFTER 50	CRAFTER 50	1968 cc diesel – TM – 4X2	Microbús	22	Turismo
		CRAFTER 30	CRAFTER 30	1968 cc diésel – TM – 4X2	Furgoneta de Pasajeros	17	Escolar
COMERCIAL CARLOS ROLDAN CIA. LTDA.	JAC	HFC6591KH	HFC6591KH	2771 cc diesel – TM – 4X2	Furgoneta de pasajeros	17	Turismo/ Escolar
		HK6700K4	HK6700K4	3800 cc Diesel – TM 4x2	Microbús	21	Turismo/ Escolar
COMREVIC S.A.	IVECO	POWER DAILY	A42.12	2798 cc diesel – TM – 4X2	Furgoneta de pasajeros	17	Turismo
			A50.12	2798 cc diesel – TM – 4X2	Furgoneta de pasajeros	20	Turismo
FOTON DEL ECUADOR SCC	FOTON	BJ6536B1DDA-S2	BJ6536B1DDA-S2	2771cc diésel – TM -4X2	Furgoneta de Pasajeros	17	Escolar e Institucional / Turismo
		VIEW	C2K1 NARROW BJ6539B1PDA-3	2771cc diésel – TM -4X2	Furgoneta de Pasajeros	17	Escolar e Institucional / Turismo
MOSUMI S.A. Y CORPORACIÓN AUTOMOTRIZ S.A.	MITSUBISHI - FUSO	ROSA BE639JLMShNR 3.9 26P 4X2 TM DIESEL	ROSA BE639JLMShNR 3.9 26P 4X2 TM DIESEL	3907 cc diésel – TM – 4X2	Microbús	26	Turismo
GARNER ESPINOSA C.A.	KING LONG	XMQ 6608 NE3	XMQ 6608 NE3	3760 cc diésel – TM – 4X2	Microbús	20	Escolar
AUTOLIDER ECUADOR S.A.	MERCEDES BENZ	SPRINTER 515	SPRINTER 515	2146 cc diésel – TM – 4X2	Microbús	21	Turismo
AUTOLINE S.A.	GOLDEN DRAGON	XML6531E22	XML6531E22	2488 cc diesel – TM – 4X2	Furgoneta	14	Escolar /Turismo
			XML6531E22	2488 cc diesel – TM – 4X2	Furgoneta	17	Escolar / Turismo

HOMOLOGACIÓN VEHICULAR
Resolución No. 081-DIR-2015-ANT

Reglamento General de Homologación Vehicular y Dispositivos de Medición, Control y Seguridad

Fecha: 26 / FEBRERO / 2016

MECANOSOLVERS S.A.	JINBEI	SY6548J1S3BH	SY6548J1S3BH 2500 cc CRDI TURBO INTERCOOLER	2498 cc diesel – TM – 4X2	Furgoneta	14	Escolar e Institucional / Turismo
		SY6480J3DGB-HW-PE	SY6480J3DGB-HW-PE	2771 cc diesel – TM – 4X2	Furgoneta	17	Escolar e Institucional / Turismo
ECUAYUTONG S.A.	YUTONG	ZK6720DF	ZK6720DF	4460 cc diesel – TM – 4X2	Microbús	26	Escolar / Turismo
STAR MOTORS S.A.	JOYLONG	HKL6600C	HKL6600C	2780 cc diesel – TM – 4X2	Furgoneta	18	Escolar / Turismo

1.4. VEHÍCULOS AUTOMOTORES PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS

SUBCLASE (CATEGORÍA): M3 (PBV ≥ 5000 kg) (Capacidad de plazas ≥ 18)

REPRESENTANTE MARCA	MARCA	MODELO	VERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA VERSIÓN	CLASE	CAP.PAS.	APLICACIÓN
GARNER ESPINOSA C.A.	KING LONG	XMQ6129Y2	XMQ6129Y2	8.8 Lt diesel - TM - 4X2	Bus	45	Turismo
		XMQ6800 / XMQ6800Y	XMQ6800 / XMQ6800Y	4.4 Lt diesel - TM - 4X2	Minibús	31	Turismo
		XMQ6900	XMQ6900	6.7 Lt diesel - TM - 4X2	Bus	39	Turismo
		XMQ6117Y	XMQ6117Y	6690 cc diesel – TM – 4X2	Bus	41	Interprovincial - Turismo
COMERCIAL CARLOS ROLDAN CIA. LTDA.	ANKAI	HFF6110TK10D	HFF6110TK10D	8.9 Lt. Diesel – TM 4x2	Bus	41	Turismo
		HFF6124K06D	HFF6124K06D	9726 cc Diésel – TM- 4X2	Bus	43	Turismo
	JAC	HK6909H	HK6909H	6690 cc diésel – TM – 4X2	Minibús	29	Turismo
RETARDER	BONLUCK	JXX6128	JXX6128	11596 cc Diesel – TM 4X2	Bus	42	Turismo
		JXX6128 6X2	JXX6128 6X2	11569 cc Diesel – TM – 6X2	Bus	49 semicama	Interprovincial

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2015)

Anexo N° 8

Solicitud de Informe de Factibilidad

 AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL 		Agencia Nacional de Tránsito F- 012
SOLICITUD DE INFORME DE FACTIBILIDAD PREVIA A LA (CONSTITUCIÓN JURÍDICA)		
DATOS DE LA SOLICITUD		
Fecha de la Solicitud		
TIPO DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTE		
COOPERATIVA <input type="checkbox"/> COMPAÑÍA <input type="checkbox"/>		
DATOS DEL SOLICITANTE		
Nombre de la Cooperativa / Compañía o Reserva de Nombre aprobada por la entidad competente		
DOMICILIO		
PROVINCIA		PARROQUIA
DIRECCIÓN (Barrio, Calle, Nro.)		
TELÉFONO		E-MAIL
PROVINCIA	PARROQUIA	CANTÓN
TIPO DE TRANSPORTE		
<input type="checkbox"/> PÚBLICO <input type="checkbox"/>		
MODALIDAD DE TRANSPORTE		
TURISMO <input type="checkbox"/> CARGA MIXTA <input type="checkbox"/> CARGA PESADA <input type="checkbox"/>		
INTRAPROVINCIAL <input type="checkbox"/> INTERPROVINCIAL <input type="checkbox"/>		
DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL		
CÉDULA DE CIUDADANÍA	APELLIDOS	NOMBRES
TELÉFONO	FAX	E-MAIL
FIRMA DEL REPRESENTANTE LEGAL		
REQUISITOS		
1. Declaración juramentada realizada por los ciudadanos que pretendan formar la operadora de transporte en el cual se deberá especificar (razón social, socios, capital social, aportes, administración, objetivo social exclusivo).		
2. Reserva de denominación emitida por la entidad competente.		
3. Acta de Nombramiento Provisional del Representante Legal (original).		
4. Archivo electrónico con la nómina de socios o accionistas en donde conste los nombres y apellidos completos, números de cédulas y correos electrónicos.		
5. Declaración juramentada de cada socio respecto a no encontrarse inmerso en las inhabilidades contempladas en la Disposición General Decimotercera de la LOTTTSV.		
6. Comprobante de pago del costo de servicio		
NOTA:		
No adeudar en la ANT / CTE /CFN		
Costo: USD 145,00 Constitución Jurídica; (LOTTTSV: Art. 29 Num. 7; Art. 20 Num.9-Num. 11); Resolución N° 109-DIR-2015-ANT (Tarifario 2016)		
EN CASO DE QUE EL TRÁMITE SEA REALIZADO POR UNA TERCERA PERSONA DEBERÁ PRESENTAR LA AUTORIZACIÓN SUSCRITA POR EL REPRESENTANTE LEGAL, EN EL QUE SE DETALLE EL NOMBRE COMPLETO Y NÚMERO DE CÉDULA DE CIUDADANÍA DE LA PERSONA AUTORIZADA.		
El peticionario es el único responsable del origen de las firmas y documentos ingresados para el trámite correspondiente. La ANT, se reserva el derecho de iniciar la acción legal pertinente, en caso de que se detecte cualquier adulteración en las mismas.		
La solicitud debe ser sellada y firmada por el Representante Legal de la compañía		

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Anexo N° 9

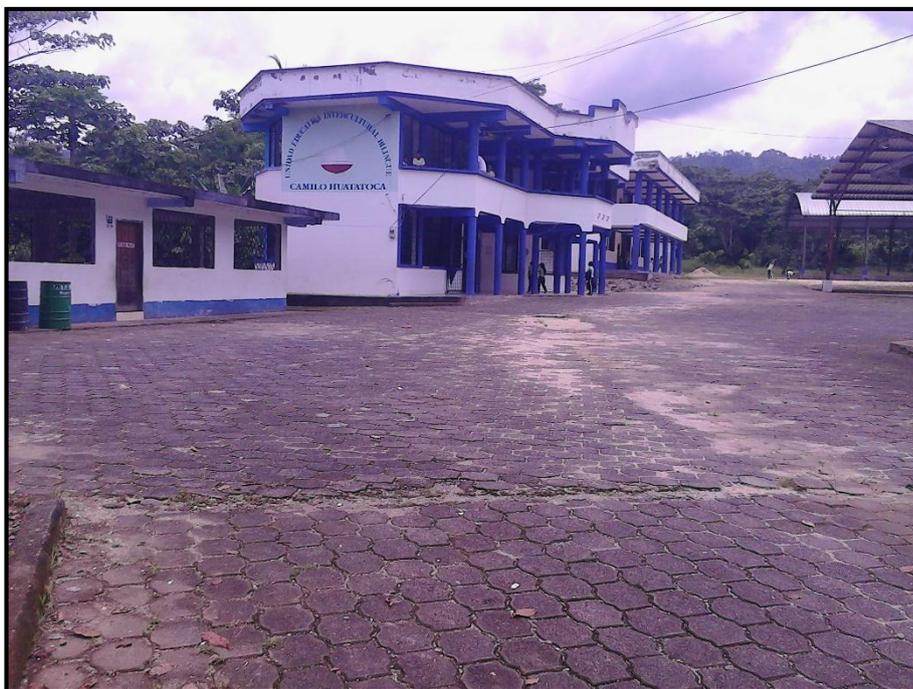
Formulario de Solicitud para la Concesión de Permiso de Operación para Operadoras Constituidas

 AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL 			
Agencia Nacional de Tránsito F-006			
FORMULARIO DE SOLICITUD PARA LA CONCESIÓN DE PERMISO DE OPERACIÓN PARA OPERADORAS CONSTITUIDAS			
DATOS DE LA SOLICITUD			
FECHA DE LA SOLICITUD			
/ /			
TIPO DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTE			
COOPERATIVA <input type="checkbox"/> COMPAÑÍA <input type="checkbox"/>			
DATOS DE LA ORGANIZACIÓN SOLICITANTE			
NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN O RAZÓN SOCIAL			
DOMICILIO	PROVINCIA	CANTÓN	TELÉFONO
DATOS JURÍDICOS			
ACUERDO MINISTERIAL N° (Ministerio de Bienestar Social)		NÚMERO RESOLUCIÓN	FECHA RESOLUCIÓN
RESOLUCIÓN DE CONSTITUCIÓN DE COMPAÑÍA (Superintendencia de Compañías) N°		NÚMERO RESOLUCIÓN	FECHA RESOLUCIÓN
MODALIDAD DE TRANSPORTE			
CARGA MIXTA <input type="checkbox"/> CARGA PESADA <input type="checkbox"/>			
ÁMBITO DE TRANSPORTE			
INTRAPROVINCIAL <input type="checkbox"/> INTERPROVINCIAL <input type="checkbox"/>			
DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL			
CARGO	FECHA NOMBRAMIENTO	TIEMPO VIGENCIA	RUC Ó CÉDULA
APELLIDO PATERNO	APELLIDO MATERNO	NOMBRES	
TELÉFONO	FAX	E-MAIL	
_____ FIRMA DEL REPRESENTANTE LEGAL			
REQUISITOS PARA LA CONCESIÓN DEL PERMISO DE OPERACIÓN			
1. Nómina de los socios o accionistas donde consten los nombres y apellidos completos, número de cédula y tipo de licencia			
2. Declaración juramentada de cada socio respecto a no encontrarse inmerso en las inhabilidades contempladas en la Disposición General Decimotercera de la LOTTTSV; este requisito aplica en caso de existir socios que no hayan participado en el proceso de constitución jurídica.			
3. Matrícula o copia del contrato de compra venta notariado y registrado (en caso de existir) certificado de revisión vehicular, factura de la casa comercial en caso de vehículos nuevos, proforma del vehículo; o, la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la Resolución No. 111-DIR-2014-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviera vigente.			
4. Nómina de los socios otorgada por el secretario de la Cooperativa (en el caso de Cooperativas) o, por la Superintendencia de Compañías (en caso de Compañías); Nombramiento registrado en la Superintendencia de Compañías y en el Registro Mercantil o Registro de la Propiedad según el caso (para Compañías) o Registro de Directivas de Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria (para Cooperativas).			
5. Comprobante de pago del costo de servicio			
NOTA: No a deudar en la ANT / CTE / CFN Costo: USD 200,00 (LOTTTSV: Art. 29 Num. 7; Art. 20 Num.9-Num. 11); Resolución N° 109-DIR-2015-ANT (Tarifario 2016)			
EN CASO DE QUE EL TRÁMITE SEA REALIZADO POR UNA TERCERA PERSONA DEBERÁ PRESENTAR LA AUTORIZACIÓN SUSCRITA POR EL REPRESENTANTE LEGAL, EN EL QUE SE DETALLE EL NOMBRE COMPLETO Y NÚMERO DE CÉDULA DE CIUDADANÍA DE LA PERSONA AUTORIZADA.			
El peticionario es el único responsable del origen de las firmas y documentos ingresados para el trámite correspondiente. La ANT se reserva el derecho de iniciar la acción legal pertinente, en caso de que se detecte cualquier adulteración en los documentos.			

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Anexo N° 10

Unidades Educativas de la Ciudad de Santa Clara



Unidad Educativa Bilingüe Camilo Huatatoa



Unidad Educativa Fiscomisional Antonio Cabri



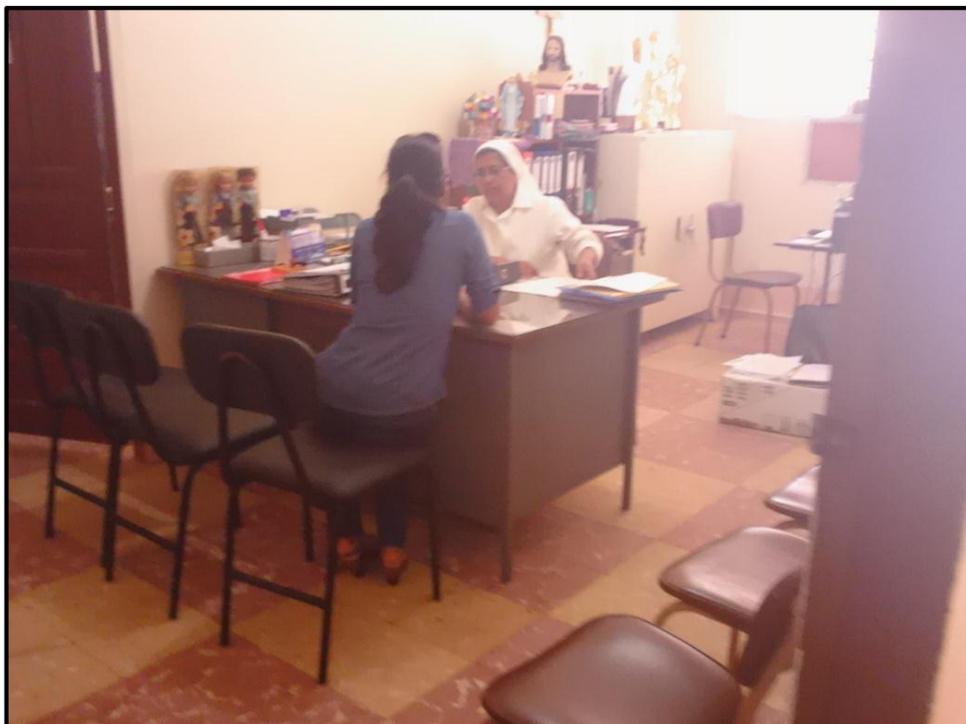
Unidad Educativa Municipal José Martí

Anexo N° 11

Entrevista con los Señores Rectores de la Unidades Educativas



Rector Unidad Educativa Bilingüe Camilo Huatatoca



Rectora Unidad Educativa Fiscomisional Antonio Cabri



Unidad Educativa Municipal José Martí

Anexo N° 12

Levantamiento de Información, Representantes de los estudiantes



Fuente: Investigación de Campo