

Pregrado

Carrera: Tránsito y Transporte

**Asignatura (UIC): Sistemas Inteligentes De
Transporte**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del
Título en: Técnico Superior en Tránsito
y Transporte**

**Tema: Análisis del transporte informal de
pasajeros en sector Centro Urbano del
Cantón Milagro de la provincia del Guayas
para el año 2024**

Autor/s: Vicente Guillermo Mogrovejo Mendoza

Tutor: Mgtr. Pablo André Vacacela

Fecha: 18/08/2024





Autor: VICENTE GUILLERMO MOGROVEJO MENDOZA

Título a obtener: Técnico Superior en Tránsito y Transporte

Matriz: Sangolquí -Ecuador

**Correo electrónico: guillonet_2009@hotmail.com
vicente.mogrovejo@ister.gob.ec**



Dirigido por: Vacacela Mazón Pablo André

Título: Ingeniero, Magister en Gestión de Transporte

Matriz: Sangolquí –Ecuador

Correo electrónico: pablo.vacacela@ister.edu.ec

Derechos de autor

Sr. .

Xxxxxxxxxx

Tutor Ingeniero Pablo Andre Vacancela

Presente.

Yo, **VICENTE GUILLERMO MOGROVEJO MENDOZA** en calidad de autor y titular de los derechos morales y patrimoniales de este informe de investigación, mediante el presente documento, libre y voluntariamente cedo los derechos de Autor de esta investigación, que fue realizada como requisito previo para la obtención de mi Carrera, en **TECNICO EN TRÁNSITO Y TRANSPORTE**, como aporte a la Línea de Investigación de conformidad con el Art. 114 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, concedo a favor del INSTITUTO TECNOLÓGICO UNIVERSITARIO RUMIÑAHUI, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos. Conservo a mi favor todos los derechos de autor sobre la obra, establecidos en la normativa citada.

Así mismo, autorizo al INSTITUTO TECNOLÓGICO UNIVERSITARIO RUMIÑAHUI para que realice la digitalización y publicación de este Proyecto de Investigación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

El autor declara que la obra objeto de la presente autorización es original en su forma de expresión y no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo la responsabilidad por cualquier reclamación que pudiera presentarse por esta causa y liberando al Instituto de toda responsabilidad.

Milagro, 21 de Agosto del 2024

VICENTE GUILLERMO MOGROVEJO MENDOZA

CI: 0916762222

DEDICATORIA

**CARTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE
TITULACIÓN**

CT-ANX-2024-ISTER-6-6.1

Sangolquí, 18 de Octubre de 2024

MSc. Elizabeth Ordoñez
DIRECTORA DE DOCENCIA

MSc. Mónica Loachamín
COORDINADORA DE TITULACIÓN

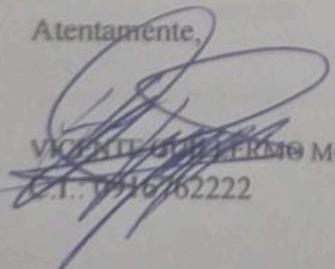
INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO RUMIÑAHUI CON CONDICIÓN DE
UNIVERSITARIO
Presente

Por medio de la presente, yo, VICENTE GUILLERMO MOGROVEJO MENDOZA declaro y acepto en forma expresa lo siguiente: Ser autor del trabajo de titulación denominado ANÁLISIS DEL TRANSPORTE INFORMAL DE PASAJEROS EN SECTOR CENTRO URBANO DEL CANTÓN MILAGRO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS PARA EL AÑO 2024, de la Tecnicatura Superior en TRÁNSITO Y TRANSPORTE; y a su vez manifiesto mi voluntad de ceder al Instituto Superior Tecnológico Rumiñahui con condición de Universitario, los derechos de reproducción, distribución y publicación de dicho trabajo de titulación, en cualquier formato y medio, con fines académicos y de investigación.

Esta cesión se otorga de manera no exclusiva y por un periodo indeterminado. Sin embargo, conservo los derechos morales sobre mi obra.

En fe de lo cual, firmo la presente.

Atentamente,


VICENTE GUILLERMO MOGROVEJO MENDOZA

C.I.: 0916782222

**FORMULARIO PARA ENTREGA DE PROYECTOS EN
BIBLIOTECA INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO
RUMIÑAHUI CON CONDICIÓN DE UNIVERSITARIO**

CT-ANX-2024-ISTER-1

CARRERA:

CARRERA DE TRANSITO Y TRANSPORTE

AUTOR /ES:

VICENTE GUILLERMO MOGROVEJO MENDOZA

TUTOR:

MAGISTER PABLO ANDRÉ VACACELA MAZÓN

CONTACTO ESTUDIANTE:

098 085 9733

CORREO ELECTRÓNICO:

guillonet_2009@hotmail.com

vicente.mogrovejo@ister.edu.ec

TEMA:

ANÁLISIS DEL TRANSPORTE INFORMAL DE PASAJEROS EN SECTOR CENTRO URBANO DEL CANTÓN MILAGRO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS PARA EL AÑO 2024

OPCIÓN DE TITULACIÓN:

TECNICOS EN TRANSITO Y TRANSPORTE

RESUMEN EN ESPAÑOL:

La presente investigación tuvo como objetivo principal analizar el impacto y las características del transporte informal de pasajeros en el sector centro urbano del Cantón Milagro, provincia del Guayas, para el año 2024, con el fin de identificar sus causas, efectos y posibles soluciones para mejorar la movilidad urbana y la seguridad vial. Se trató de una investigación mixta (cualitativa y cuantitativa), y una investigación no experimental transversal, mediante la aplicación de una encuesta a la ciudadanía con una muestra de 68

MATRIZ SANGOLQUÍ: Av. Atahualpa 1701 y 8 de Febrero

Tel: 0960052734 / 023524576 / 022331628

www.ister.edu.ec / info@ister.edu.ec

habitantes, además se consideró una entrevista a 3 transportistas formales y 3 agentes de tránsito. En los resultados se pudo evidenciar que un gran porcentaje de personas hacen uso del transporte informal con un 48.5%, especialmente de las mototaxis por su bajo costo de servicio, en las cuales se han presentado problemas como de mala calidad de servicio y delincuencia, tanto la ciudadanía como los transportistas informales han manifestado que no existe un adecuado control, que las sanciones establecidas en el COIP no son suficientes, y destacan que se debe formalizar este tipo de transporte. Por tal razón, en la propuesta se busca mecanismos para que se pueda legalizar al transporte informal y puedan laborar en zonas donde no afecte a los demás transportistas. En consecuencia, mediante este estudio se pretende mitigar en gran medida esta problemática que aqueja al Cantón.

PALABRAS CLAVE:

Transporte informal de pasajeros, Mototaxi, Homologación vehicular, Sanciones COIP.

ABSTRACT:

The main objective of this research was to analyze the impact and characteristics of informal passenger transport in the urban center sector of Cantón Milagro, province of Guayas, for the year 2024, in order to identify its causes, effects and possible solutions to improve urban mobility and road safety. It was a mixed investigation (qualitative and quantitative), and a non-experimental cross-sectional investigation, through the application of a survey to citizens with a sample of 68 inhabitants, in addition, an interview with 3 formal transporters and 3 transit agents was considered. The results showed that a large percentage of people use informal transportation with 48.5%, especially motorcycle taxis due to their low cost of service, in which problems such as poor quality of service and crime have arisen, both Citizens and informal transporters have stated that there is no adequate control, that the sanctions established in the COIP are not sufficient, and they emphasize that this type of transport must be formalized. For this reason, the proposal seeks mechanisms so that informal transport can be legalized and can work in areas where it does not affect other transporters. Consequently, this study aims to greatly mitigate this problem that afflicts the Canton.

PALABRAS CLAVE:

Informal passenger transportation, Mototaxi, Vehicle homologation, COIP Sanctions.

MATRIZ SANGOLQUÍ: Av. Atahualpa 1701 y 8 de Febrero

Tel: 0960052734 / 023524576 / 022331628

www.lster.edu.ec / info@lster.edu.ec

SOLICITUD DE PUBLICACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

CT-ANX-2024-ISTER-2

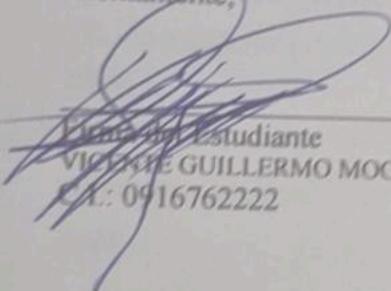
Sangolquí, 18 de Octubre del 2024

Sres.-
**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO RUMIÑAHUI CON CONDICIÓN DE
UNIVERSITARIO**

Presente

A través del presente me permito aceptar la publicación del trabajo de titulación de la Unidad de Integración Curricular en el repositorio digital "DsPace" del estudiante: VICENTE GUILLERMO MOGROVEJO MENDOZA, con C.I.: 0916762222 alumno de la Carrera DE TRANSITO Y TRANSPORTE.

Atentamente,



Firma del Estudiante
VICENTE GUILLERMO MOGROVEJO MENDOZA
C.I.: 0916762222

SÓLO PARA USO DEL ISTER

Han sido revisadas las similitudes del trabajo en el software "TURNITING" y cuenta con un porcentaje de; motivo por el cual, el Proyecto Técnico de Titulación es publicable. (EL PORCENTAJE DE SIMILITUD DEBE SER MÁXIMO DE 15%)

MSc. Elizabeth Ordoñez
DIRECTORA DE DOCENCIA

MSc. Mónica Loachamín
COORDINADORA DE TITULACIÓN

Fecha del Informe ____/____/____

MATRIZ SANGOLQUÍ: Av. Atahualpa 1701 y 8 de Febrero
Telf: 0960052734 / 023524576 / 022331628
www.ister.edu.ec / info@ister.edu.ec

Dedico mi trabajo y esfuerzo a mis seres queridos que son la parte fundamental en mi vida:

- A mi esposa por apoyarme y acompañarme en esta gran lucha y así cumplir mis metas y propósitos.
- A mis docentes por mantener en ellos siempre la ética y moral, durante cada sesión de clases.

Es grato conocer que existen personas maravillosas que compartan anhelos y se han parte de este trabajo arduo y desempeño profesional a lo largo de mi vida.

VICENTE GUILLERMO MOGROVEJO MENDOZA

AGRADECIMIENTO

Agradezco en primer lugar a Dios, por ser la luz que guía mi camino.

Al personal docente y directivos del INSTITUTO TECNOLÓGICO UNIVERSITARIO RUMIÑAHUI por aceptarme y ser parte de ellos.

También doy gracias a mi esposa Máster Teresa Bravo por permitirme cumplir mis metas y por el apoyo incondicional.

De la misma forma un agradecimiento especial a mi tutor Ingeniero Pablo Vacancel, por guiarme y ampliar mis niveles de conocimientos, ofrecerme su amistad, lealtad y confianza, ya que fue el pilar fundamental para terminar mí en la Carrera en **TRANSITO Y TRANSPORTE** con éxito.

Tuve el agrado de haber conocido a grandes Docentes que hicieron todo esto posible, ya que me brindaron su tiempo, dedicación, y de esta manera poder desarrollarme dentro del ámbito profesional y compartir mis conocimientos con la sociedad.

VICENTE GUILLERMO MOGROVEJO MENDOZA

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE DE FIGURA

ÍNDICE DE TABLAS

ÍNDICE DE IMAGENES

RESUMEN

Paabras clave:

ABSTRACT

Keywords:

INTRODUCCIÓN

Según la Organización Internacional de Trabajo (OIT, 2019) establece a la economía informal como un conjunto de unidades dedicadas a la producción de bienes o prestación de servicios con el fin de crear empleo y generar ingresos económicos para los individuos que participen de dicha actividad, bajo las características de que funcionan en pequeña escala, empleo ocasional, tienen que reunir fondos por su cuenta propia, no poseen garantías formales, deben responder de manera personal ante riesgos, deudas u obligaciones.

La movilidad informal incluye, entre otros, el de transporte de pasajeros con vehículos motorizados, especialmente de dos ruedas, lo que genera ingresos económicos para cada propietario y oportunidades de trabajo; aunque este servicio no brinda las seguridades necesarias para el conductor y los pasajeros, poniendo en peligro la vida e integridad de la ciudadanía. Además de ello, que éstos no cuentan con la licencia de conducción y los permisos legales respectivos para su operación. (García y Ximenez, 2018)

El transporte informal corresponde a un ente descentralizado, es decir, que operan de manera independiente, para atraer a los usuarios, éstos se caracterizan por mantener precios bajos, sin embargo, los pasajeros no se benefician con un servicio de alta calidad, normalizado y fiable, y comodidad son escasos, también reduce los niveles de seguridad debido a los hechos violentos suscitados en el país en los últimos tiempos. (Cabrera y Moyano, 2022)

En base a ello, la presente investigación tiene la finalidad de analizar la movilidad informal en la zona céntrica urbana del Cantón Milagro para evaluar el servicio de transporte de pasajeros en base a la situación actual, así como proponer alternativas para mejorar dicha situación que aqueja a la seguridad e integridad de la ciudadanía y al gremio de transportistas legales del cantón.

Este tema se plantea debido a la manifestación de afección que sufren los operadores de transporte formal especialmente de buses urbanos y taxis del cantón Milagro, ya que ellos realizan aportaciones gremiales y pago de la línea de transporte, y cuentan con las licencias y los permisos respectivos, y se encuentran perjudicados en su economía teniendo muchos de ellos que retirarse de su labor y migrar a otros países para poder sustentar a su familia. Es por ello, que es importante que se deba proponer a que las autoridades competentes establezcan mecanismos de sanción basados en el Código Orgánico Integral Penal y la Ley de Transporte y a la vez se busquen alternativas de trabajo legal para mejorar la economía de las familias del cantón.

La metodología aplicada será en base a un estudio descriptivo de enfoque cuantitativo-cualitativo mediante la aplicación de una encuesta de acuerdo a la población y al cálculo muestra mediante el método aleatorio simple, a un número de pasajeros del cantón Milagro, con el fin de obtener información sobre el grado de afección que estos presentan a causa de la transportación ilegal de pasajeros. Así mismo, se contemplará una entrevista a miembros de cooperativas de taxis formales y buses urbanos, y también a agentes de tránsito del cantón.

En el Capítulo I, se da a conocer el título de la investigación, planteamiento del problema, formulación del problema, preguntas directrices, objetivos generales y específicos y la justificación.

En el Capítulo II, se desarrolla el marco teórico, antecedentes, fundamentación teórica, señalamiento de variables, análisis y un glosario de términos.

En el Capítulo III, se establece la metodología de la investigación, investigación de campo, diseño de la investigación, población y muestra, técnicas e instrumentos para la recolección de datos, y el análisis e interpretación de resultados.

En el Capítulo IV se muestran las conclusiones y recomendaciones.

En el Capítulo V, se presenta la propuesta para dar solución al problema planteado, donde se presenta el título, problema, objetivo, justificación, tipo de investigación, metodología, recursos, actividades, y recursos utilizados para la elaboración del proyecto.

CAPÍTULO I

1.1. Título

Análisis del transporte informal de pasajeros en el sector centro urbano del Cantón Milagro de la provincia del Guayas para el año 2024

1.2. Planteamiento del Problema

El transporte informal de pasajeros en el sector centro urbano del Cantón Milagro, provincia del Guayas, presenta un desafío significativo para la movilidad urbana y la seguridad vial. A pesar de los esfuerzos regulatorios y las políticas de transporte implementadas, la informalidad en este sector continúa proliferando, generando una serie de problemas socioeconómicos y ambientales.

En Latinoamérica el bajo crecimiento económico de la región y la expansión de la economía digital a nivel global, han generado un decrecimiento en los indicadores de empleo formal. A su vez, la introducción de nuevos modelos de negocio de hoy en día con las adaptaciones tecnológicas ha producido un mayor número de empleo por cuenta propia donde se muestran flexibilidad en horarios, sin jefes, etc. Siendo esta una forma de autoexclusión de las relaciones laborales bajo dependencia, y que hasta el momento aún no se ha podido controlar, ni brindar las garantías necesarias para que éstas se generen. (Arias et al., 2020)

La informalidad laboral tiene graves consecuencias para las empresas, los trabajadores y su familia. Para muchas personas la informalidad puede significar iniciar con bajas inversiones y bajos costos de producción. En cambio, para las empresas del sector formal deben enfrentar competencias injustas, pudiendo enfrentar costos de producción más elevados y menores ingresos diarios. (Arias et al., 2020)

Es decir, que la informalidad puede generar ingresos económicos en los trabajadores, ésta no permite que puedan ellos tener acceso a los derechos laborales o una protección social para enfrentar riesgos como accidentes laborales, seguro de desempleo, jubilación, etc.

A su vez, la informalidad llega a representar un costo significativo para el Estado, debido a que éste deja de percibir ingresos tributarios, que podrían ser de gran utilidad para brindar mayor cobertura en la seguridad social, productividad y crecimiento económico del país. (Arias et al., 2020)

Entre las personas que se encuentran más propensas a sufrir de la informalidad están los migrantes, que hoy en día debido a su situación política, social y económica de países como Venezuela, Colombia, Perú, etc. han tenido que movilizarse a países de la misma región especialmente a Ecuador por su cambio monetario (dólares), convirtiéndose en un tema trascendental de supervivencia. (Arias et al., 2020)

Los entes gubernamentales deben enfrentar desafíos para garantizar el trabajo formal para los trabajadores y evitar que este problema siga expandiéndose cada vez más, aplicando políticas y regulaciones tanto en el ámbito laboral, tributaria, productiva, etc. o buscando nuevos esquemas regulatorios para este tipo de labor. (Arias et al., 2020)

En Ecuador, se considera que una persona posee un empleo informal si no llega a cumplir con los requisitos legales y la aportación a la seguridad social. Es decir, si un individuo no tiene un contrato laboral y no percibe una protección social se trata de un empleado informal. Según el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC) en nuestro país el empleo informal subió a un 54,4% en el año 2023; mientras que el desempleo se mantuvo en un 3,7%. (Diario Primicias, 2023)

Según la CEPAL, la tasa de desempleo en Ecuador ha sido uno de los más bajos de la región, y las personas se ven obligadas a buscar cualquier mecanismo de empleo que no necesariamente cumpla con las disposiciones legales. Alrededor de un 49,3% de trabajadores tiene un empleo adecuado, lo que quiere decir que perciben un ingreso mensual mayor a un salario mínimo y no buscan otro trabajo adicional, sin embargo, existen otros que a pesar de tener un empleo formal están dispuestos a trabajar algunas horas en trabajos informales. (Diario Primicias, 2023)

En Milagro el “mototaxismo” se ha convertido en una actividad informal común, sobre todo en las calles del centro de la ciudad, donde se encuentra prácticamente copadas por conductores de dos ruedas que buscan llevar el sustento a su hogar debido a la falta de empleo, quienes a diario

llaman la atención de sus usuarios con algún buzo distintivo o un pito constante, para transportar a sus pasajeros a sus puestos de trabajo, entidades educativas u otros lugares de destino, a cambio de un valor más económico que un taxi, por ejemplo para trasladarse al Sector Las Piñas un taxista cobra un promedio de \$4,50; mientras que el pago a una mototaxi es de \$2. Además, estos motorizados no únicamente transportan a un pasajero sino a dos o tres e incluso hasta cuatro. (Diario Expreso, 2023)

Cueva, un mototaxista del cantón, padre de cuatro menores, sostiene que perdió un trabajo formal y optó por comprar una moto y dedicar su tiempo por completo a los fletes, y se excusa manifestando que ellos acuden a lugares donde los taxis no quieren ir o laboran en horarios donde no hay recorrido de buses. (Diario Expreso, 2023)

No obstante, los taxistas y dueños de cooperativas de buses urbanos aseguran que dicho negocio es una “competencia desleal”. Por otra parte, la ciudadanía solicita que exista más control, ya que la mayoría de accidentes viales son producidos por motociclistas, siendo alrededor de 224 accidentes por esta causa en el cantón durante el presente año, comparado con 90 que son producidos por automóviles. (Diario Expreso, 2023)

Según la manifestación de 825 taxistas de 11 cooperativas legales registradas en Milagro y de 78 propietarios de buses de transporte urbano, manifiestan su descontento ante dicha situación, no únicamente por lo que se fijan valores inferiores a los establecidos por el gremio, sino también por invadir sus espacios, entre ellos en terminal terrestre y otros de gran concurrencia, donde se genera un ambiente crítico por la cantidad de vehículos motorizados que a diario se presentan a brindar sus servicios a punta de gritos y bocinazos. Así mismo, los transportistas mencionaron que los uniformados no sancionan a quienes incumplen con la ley del COIP y de las ordenanzas municipales que prohíben que dos personas puedan circular en una moto. (Diario Expreso, 2023)

Así mismo, Barrera, director de la Empresa de Movilidad de Milagro destaca que las motos no son vehículos aptos para brindar servicios de transporte de pasajeros, por lo que no existe la posibilidad de legalizar este servicio. No obstante, pese a los controles existentes las mototaxis siguen

prestando sus servicios de transporte de pasajeros en la ciudad, lo que beneficia a sus conductores pero afecta a los propietarios de vehículos de transporte legal de pasajeros. (Diario Expreso, 2023)

El Código Orgánico Integral Penal (COIP, 2014) en su artículo 386 sanciona a las contravenciones de tránsito de primera clase, con un valor de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, la reducción de diez puntos en su licencia de conducir y la retención del vehículo, al conductor que transporte pasajeros sin que disponga del título de habilitante correspondiente. A la persona que conduzca un vehículo sin licencia o de categoría distinta a la exigible.

Al respecto, Ayala, jefe de operaciones de la Comisión de Tránsito del Cantón, da a conocer que se llevan a cabo controles respectivos, de lo cual se ha generado 156 motos ilegales retenidas y 3.964 citaciones. Para el retiro de los motorizados se tiene que cancelar un valor de dos salarios básicos unificados, por lo que la mayoría optan por no retirar y adquirir una moto nueva, para seguir con los fletes. (Diario Expreso, 2023)

Bajo el principio de proporcionalidad, debería existir un equilibrio entre la infracción y la pena, las sanciones establecidas en el COIP son demasiado desproporcionadas en relación con la infracción cometida. Además, se debe tomar en cuenta que la ley no debe ser un instrumento sancionador, sino más bien debe ser un mecanismo para la prevención de dichas contravenciones.

Sin embargo, pese a la existencia de dicha normativa, el servicio de transporte informal en el cantón se agudiza cada vez más, pese a que algunos han sido multados aún siguen operando. Por lo que, es urgente que en nuestro país se realice una reforma integral a los artículos del COIP que tengan que ver con contravenciones de tránsito de primera clase, donde se establezcan sanciones impetuosas y se realicen los debidos controles con mayor rigurosidad, para de esta forma salvaguardar la integridad y seguridad de la ciudadanía del cantón y mejorar las actividades económicas.

Caso contrario, con el crecimiento poblacional del cantón sobre todo en el área urbana, el desempleo, más el efecto migratorio, este servicio informal incrementará día a día, sin ninguna solución, generando un caos y desorden en la sociedad.

1.3. Formulación del Problema

¿De qué manera incide la informalidad en el servicio de transporte de pasajeros en la Zona Céntrica Urbana de Milagro?

Preguntas Directrices

¿Qué situación actual tiene el servicio de transporte en la zona Urbana de Milagro?

¿Qué alternativas podríamos proponer para la solución de esta situación de movilidad?

¿Cómo afecta el transporte informal al servicio de transporte informal en la Zona Céntrica Urbana de Milagro?

1.4. Objetivo general

Analizar el impacto y las características del transporte informal de pasajeros en el sector centro urbano del Cantón Milagro, provincia del Guayas, para el año 2024, con el fin de identificar sus causas, efectos y posibles soluciones para mejorar la movilidad urbana y la seguridad vial.

1.5. Objetivos específicos

- Establecer los tipos de vehículos y características del transporte informal.
- Analizar el perfil socioeconómico de los conductores y usuarios del transporte informal y como afecta al transporte formal
- Analizar las sanciones y penalidades dentro de las normativas legales del transporte informal.

1.6. Justificación

Es importante el desarrollo de la presente investigación, ya que permite analizar la situación actual que vivencia el transporte de pasajeros en la zona céntrica del cantón Milagro, ya que a diario

se evidencia la presencia del transporte informal mediante las mototaxis que si bien es cierto generan ingresos económicos para sus propietarios, éstos se convierten en un peligro para los transeúntes y aqueja la economía de las diferentes cooperativas de taxis y transporte de buses, alterando el orden y seguridad de la ciudad.

Es por ello, que esta investigación pretende contribuir de alguna manera a mejorar el sistema de transportación en el cantón Milagro, para que tanto los pasajeros como transportistas puedan concientizarse de que esta realidad debe cambiar, mediante un adecuado control y la aplicación de leyes y ordenanzas que regulen el óptimo desarrollo de las actividades de transporte de pasajeros en la ciudad.

Este estudio será de gran utilidad tanto para los agentes de tránsito, motociclistas, cooperativas de taxis, buses urbanos y conductores en general, para que se mantengan informados sobre la situación dificultosa que aqueja a nuestro cantón. De la misma forma, servirá para buscar alternativas para mejorar la movilidad de pasajeros, con la aplicación estricta de las leyes penales y de transporte, para que así se mantenga el orden, la seguridad, economía e integridad de todos los habitantes del cantón.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

Peña (2020) en una investigación tipo tesis titulada: “Análisis de las repercusiones del transporte informal en el sistema de transporte público de la localidad de suba”, cuyo objetivo fue identificar el impacto del transporte informal en Bogotá. Para lo que se hace un análisis de bibliografía especializada con una encuesta a los habitantes de la zona. En los resultados se determinó que existen 905 hogares que subsisten de los sistemas de transporte público informal, especialmente de mototaxi y bicitaxi, teniendo prioridad de uso ante otros sistemas formales. Por lo tanto, existe un número significativo de personas que se dedican al transporte informal de pasajeros en la zona, lo que genera inconformidad en los transportistas legales.

Ochante (2023) en una investigación de tesis titulada: “Informalidad del transporte interprovincial y cumplimiento de la política pública de seguridad vial en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022”. La metodología tuvo un enfoque cuantitativo correlacional, mediante la aplicación de encuestas, con una muestra de 184 conductores y 40 funcionarios de tránsito. En los resultados se determinó que el 88% de transportistas perciben que la informalidad de transporte ha logrado un nivel medio-alto. Mientras que el 95% de funcionarios indican que los niveles de cumplimiento de las normativas de seguridad vial son regular-bajo. Se concluye que el incumplimiento de las regulaciones incide significativamente en el incremento del transporte informal.

Delgado y Arteaga (2022) en un estudio de tesis titulado: “Asociatividad y desarrollo socioeconómico del servicio de mototaxis del cantón Jipijapa”, se realizó una investigación no experimental y de campo con enfoque cualitativo con la aplicación de una encuesta a 100 propietarios de mototaxis. Entre los resultados se evidenció que esta actividad se realiza debido a la falta de fuentes de empleo en el cantón (65%), también se alegó que no están legalmente constituidos (73%), también se constató que existen problemáticas con las cooperativas de taxis. Además, padecen de conflictos internos debido a la ausencia de un entorno institucional que incentive mecanismos de cooperación. Por lo tanto, se puede deducir que para operar los mototaxis en el cantón Jipijapa se requiere de una constitución legal como entidad.

Dichas investigaciones aportan a la presente investigación, de que den a conocer los motivos por los que se genera el empleo informal, específicamente la moto taxismo en varias ciudades a nivel internacional y nacional, existiendo niveles altos de este tipo de subsistencia, así que constata la inconformidad de los transportistas legales ante dicho suceso.

2.2. Fundamentación Teórica

2.2.1. Transporte informal

La informalidad proviene de una serie de oportunidades para la obtención de ingresos económicos adicionales, especialmente en países donde el desarrollo industrial es débil, por consecuente las plazas de empleo no han sido suficientes para la población trabajadora (Arias et al., 2020). Es decir, que la actividad informal ha sido inferida debido al incremento de la población urbana y las tasas de desempleo.

Según la Organización Internacional de Trabajo (OIT, 2019) señala que el sector informal refiere a una serie de unidades que producen bienes o servicios con la finalidad de crear fuentes de trabajo e ingresos para los individuos involucrados. Este tipo de unidades poseen una baja organización, trabajan en pequeña escala y de forma específica, con escasa división entre el trabajo y el capital de producción. Estas se basan esencialmente en el empleo ocasional y no poseen acuerdos contractuales que brinden la garantía necesaria.

Mototaxi: es una motocicleta con servicio de transporte individual, la misma que ha tenido gran aceptación en diversas ciudades del país, una actividad que crece cada vez más y se asocia directamente con dificultades económicas y laborales.

Los propietarios de los mototaxis defienden su servicio con el argumento de que los buses y taxis no pueden acudir a lugares de difícil acceso y también por la mayor rapidez para llegar a cualquier parte. (García y Ximenez, 2018)

2.2.2. Factores que han contribuido al crecimiento del transporte informal (Arteaga, 2022):

- El desempleo: es el principal factor que ha originado el transporte informal, debido a las pocas oportunidades de empleo que ofrecen los sectores formales de la economía del país. En este grupo hay individuos con bajos niveles de instrucción, profesionales que han finalizado su carrera universitaria y no consiguen empleo según su título académico, lo que ha provocado una elevada tasa de desempleo.
- Despido de empleados del sector público y privado: en nuestro país cada vez más es evidente que dentro de las entidades, especialmente en las públicas, se procede a un despido masivo de empleados de administraciones anteriores y llenan las plazas con allegados o colaboradores de la nueva autoridad.
- La migración: son personas que provienen de otras ciudades o de otros países especialmente de Venezuela debido a la grave crisis económica y política que atraviesan, con el fin de buscar mayores oportunidades de progreso, siendo el centro urbano del cantón Milagro un lugar propicio para el comercio, escogen este para vivir y como actividad laboral el taximotero informal.
- La inflación: es también uno de los factores de mayor incidencia, que ha repercutido en gran medida para que se genere el taxismo informal en el país. La canasta básica familiar para el año 2024 se encuentra en \$799,73 de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadísticas y censos.
- Incremento de leyes y normas de transporte terrestre: se trata del incremento en el número de leyes, licencias y permisos que repercute en la productividad de las empresas y en los trabajadores. Entre los requisitos para el taxismo formal en el país está contar con licencia de chofer profesional, permiso de operación, pertenecer a una cooperativa legalmente constituida, entre otros trámites.
- Elevados costos para regularización: la informalidad en el transporte de pasajeros surge cuando los costos de circunscripción al marco legal y regulatorio en el país son superiores a los

beneficios que éste conlleva. Lo que quiere decir que corresponde al costo de la inscripción en las cooperativas de transporte terrestre, tasas administrativas, etc.

- Fácil acceso a créditos en casas comerciales para adquirir la motocicleta: hoy hay mayor apertura en las comercializadoras para pagar en cómodas cuotas y para un tiempo prudente de pago.

2.2.3. Consecuencias del transporte informal

Existen algunas consecuencias debido a la implementación masiva del transporte informal tales como (Arteaga, 2022):

- Saturación del servicio de taxis y buses.
- Se promueve la delincuencia por medio de esta actividad.
- Falta de respeto a las leyes y normativas de tránsito.
- Conflictos con los choferes formales
- No pago de impuestos y tasas respectivas.
- El usuario no puede hacer reclamos ante un mal servicio, porque no están registrados.
- Mayor riesgo de padecer accidentes.

2.2.4. Ventajas del transporte informal

Sin embargo, para algunos usuarios existen ciertas ventajas que se detallan a continuación (Arteaga, 2022):

- Bajas tarifas por el pago del servicio y a la vez los pasajeros pueden consensuar el pago.
- Fácil acceso al servicio, debido a la gran cantidad de mototaxis informales existentes.
- Resulta menos oneroso a los informales debido a su no regularización, no tienen que brindar ningún aporte a las cooperativas, compañías, etc. o cuotas por ser socios.
- Las revisiones técnicas tienen que hacerlo cada año, mientras que los taxis formales tienen que hacerlo cada seis meses.

2.2.5. Transporte formal

Buses urbanos: Se trata de empresas de prestación de servicio de transporte público afiliados a empresas legalmente constituidas, los cuales se deben movilizar dentro del área urbana o a su periferia, con vehículos matriculados para dicho servicio que hayan sido homologados ante el Ministerio de Transporte, que deben cumplir con las especificaciones y requisitos técnicos según la infraestructura del transporte.

Taxi: es un medio de transporte con tarifas reguladas, siendo éste un vehículo que ofrece servicios de transporte de puerta a puerta de pasajeros, los cuales deben pertenecer a una cooperativa, y con su respectiva regularización interna y cumplir con las leyes de tránsito y otras normativas.

2.3. Señalamiento de variables

Variable independiente:

Transporte formal

Variable dependiente:

Pasajeros del centro urbano

2.4. Análisis

El transporte informal en la ciudad de Milagro es una realidad actual de la población, ya que a diario se puede visualizar que decenas de motociclistas se dedican al transporte ilegal de pasajeros, por falta de empleo, siendo un mecanismo para llevar el sustento a sus hogares. Lo cual conduce a la inconformidad por parte de los transportistas formales de buses urbanos y cooperativas de taxis, que se sienten afectados tanto en su ámbito económico como vial.

Pese a existir leyes de regulación y control cada vez más se incrementa este tipo de servicio en la ciudad. Es importante que se analice la afección e incidencia de la movilidad informal, para buscar mecanismos que mitigasen la situación, para que se cumplan las regulaciones establecidas en el COIP y LOTTTSV, y se pueda reformar estas para que existan sanciones más enérgicas ante estas contravenciones de tránsito.

2.5. Fundamentación legal

El Código Orgánico Integral Penal (COIP)

El COIP, en su artículo 386, establece, ante las contravenciones de tránsito de primera clase, en el caso de transporte de pasajeros, habrá una sanción de dos salarios básicos unificados del trabajador, la reducción de diez puntos en la licencia de conducir y la retención vehicular siete días, al conductor sin título habilitante competente, la autorización para su servicio y no podrá circular hasta que se cumpla con lo plasmado en la ley. (COIP, 2014)

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

La presente Ley tiene como finalidad la organización, planificación, regulación y control de todo tipo de transporte terrestre con el fin de brindar la protección a los individuos que se trasladan de un lugar a otro mediante la red vial, para lograr el bienestar de toda la ciudadanía. (LOTTTSV, 2011)

Dicha ley se encuentra fundamentada en los principios de derecho a la vida, libre tránsito y movilidad, entre otros aspectos. En lo referente a transporte terrestre se basa en la equidad, respeto a las leyes de circulación.

El Estado debe garantizar que el servicio de transporte público se relacione con los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, calidad y control de las tarifas. En el artículo 54 de dicha ley, se contempla que la prestación del servicio de transporte debe sujetarse a los siguientes aspectos: protección y seguridad de los usuarios, donde se vea la integridad física y psicológica de los pasajeros, la eficiencia de la prestación del servicio, entre otros. (LOTTTSV, 2011)

2.6. Glosario de Términos

Movilidad: traslado de personas de un lugar a otro.

Trabajo informal: mecanismo de sustento sin aportaciones sin beneficios de ley ni aportaciones.

Cooperativa: organización o asociación de personas que buscan un bien común, y cada miembro cumple con derechos y obligaciones.

Tarifa: Una tarifa es el precio, o cuota, que debe pagar un consumidor o usuario que desea utilizar un servicio, ya sea público o privado.

Seguridad: resguardo integral de la persona para que no sea víctima de violencia o accidentes de tránsito.

Usuarios: personas que hacen uso de un servicio en este caso de transporte.

Zona urbana: área donde existe mayor número de habitantes. Las zonas urbanas se caracterizan por estar industrializada, mientras que en las zonas rurales predomina la naturaleza.

Integridad: La integridad es una virtud moral indispensable que incluye actuar con honestidad, imparcialidad y decencia.

Contractual: Fase de la contratación pública que incluye todas las actuaciones para cumplir con el contrato suscrito, o sea, que posee un contrato laboral.

Retención vehicular: cuando un vehículo es llevado a resguardo policial por un agente de tránsito.

CAPÍTULO III

3.1. Metodología de la investigación

Tipo de investigación

Se trata de una investigación mixta, es decir cuantitativa y cualitativa. Según Hernández et al. (2014) sostiene que el enfoque cuantitativo contempla que el conocimiento debe ser objetivo, se establece a través de un proceso deductivo, mediante la medición numérica y el análisis estadístico inferencial, para la demostración de una hipótesis planteada. A su vez, este tipo de investigación tiene que ver con la recolección de información para despejar las preguntas de interrogación.

Mientras que la investigación cualitativa se basa en diferentes tipos de datos como entrevistas, la observación, etc. esta busca explorar la complejidad de factores que tienen que ver con un fenómeno y una serie de perspectivas de los individuos implicados, para que el investigador pueda interpretar la realidad para la obtención de resultados subjetivos. (Hernández, 2014)

3.2. Diseño de la investigación

Se trata de un diseño de investigación no experimental transversal, donde no se construye ninguna situación, sino se deben observar hechos ya existentes. Es decir, que carece de una variable independiente, por otro lado, el investigador observa el contexto en el cual se desarrolla el fenómeno de manera directa dentro de un entorno natural y luego analiza para interpretar resultados.

3.3. Población y muestra

Población: También se la conoce como universo, se encuentra conformada por el total de elementos que participan de un fenómeno establecido, mismo que ha sido delimitado dentro del problema de investigación, misma que puede ser estudiada, medida y cuantificada (López P. , 2020). La población del presente estudio conforma el total de habitantes del cantón Milagro que es de 199.835.

Muestra: la muestra es una parte de la población, siendo un subgrupo del universo, para su determinación deben delimitarse las características de la población. De acuerdo a Pineda et al. el tamaño de la muestra debe definirse en base a: los recursos disponibles que tenga el análisis de la investigación, por lo que, mientras mayor sea la muestra menor será el margen de error, así como también se debe considerar la lógica que tiene el investigador para la selección de la muestra. (López P. , 2020)

En la presente investigación se ha utilizado el cálculo de la muestra aleatoria simple que se trata de un subconjunto de una muestra elegida de una población más grande. Cada individuo es elegido al azar y tiene la misma probabilidad de ser elegido durante el proceso investigativo.

Tabla 1: Cálculo del tamaño de la muestra

| VARIABLE | VALORES |
|------------------|----------------|
| e | 0,1 |
| N | 199835 |
| o | 0,5 |
| Confianza | 90 |
| Area -Z | 0,05 |
| -Z | -1,64 |
| Z | 1,64 |
| n | 68 |

Tamaño de la muestra

Es decir, que el tamaño de la muestra corresponde a 68 personas que residen en el cantón Milagro a quienes se les aplicará una encuesta para determinar el uso del transporte informal.

Para la aplicación de la entrevista, se establece de la siguiente manera:

Tabla 2: Número de personas entrevistadas

| Descripción | Nº |
|--|-----------|
| Propietarios de transporte formal (taxis, buses) | 3 |
| Agentes de tránsito | 3 |
| Total | 6 |

3.4. Técnica e instrumentos para recolección de datos

La encuesta: se trata de un método de recopilación de información y análisis de datos, que será aplicada a una muestra de la población de Milagro, mediante un cuestionario de preguntas cerradas, con el fin de generalizar el pensamiento de un grupo con un perfil similar.

La entrevista: se trata de una herramienta de investigación cualitativa en la cual se estructuran preguntas abiertas, con el fin de recopilar las opiniones referentes al tema tratado que es el transporte informal. Donde el entrevistador prepara algunas preguntas con planificación y las aplica al entrevistado mismo que debe centrarse en el tema específico.

3.5. Técnica de procesamiento y análisis de datos

Es la manera como será procesada y organizada la información recolectada en la aplicación de la técnica e instrumento en la investigación.

El ingreso de los datos será de manera digital o manual a través del uso del programa SPSS. En este punto se describen las distintas operaciones a las que serán sometidos los datos que se obtengan: clasificación, registro, tabulación, codificación y representación gráfica. En lo referente al análisis, se definirán las técnicas lógicas (inducción, deducción, análisis, síntesis), que serán empleadas para descifrar lo que revelan los datos recogidos, se debe tener en cuenta el grado de resultados, el marco teórico.

Tratamiento estadístico

- La estadística tiene dos partes principales: la descriptiva y la inferencial
- En la estadística descriptiva: Distribución de frecuencias,

Medidas de tendencia central (media, mediana y moda) y

Medidas de dispersión o variabilidad (Rango, desviación estándar y la varianza)

3.6. Análisis e interpretación de resultados

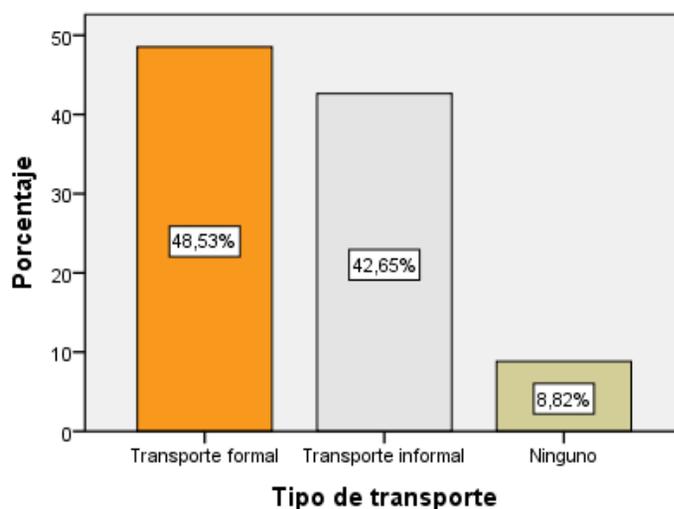
Resultado en base a la encuesta a la ciudadanía del Cantón Milagro

1. ¿Qué tipo de transporte usted utiliza?

Tabla 3: Tipo de transporte

| Descripción | Frecuencia | Porcentaje |
|---------------------|------------|------------|
| Transporte formal | 33 | 48,5 |
| Transporte informal | 29 | 42,6 |
| Ninguno | 6 | 8,8 |
| Total | 68 | 100,0 |

Figura 1: Tipo de transporte



Análisis

De acuerdo a la Figura 1, se puede visualizar que el tipo de transporte que más utiliza la ciudadanía es el formal con un 48,53%, un 42,65% usan el transporte informal, y, un 8,82% no usan ningún tipo de transporte.

Interpretación

En base a dichos resultados se puede interpretar que la ciudadanía prefiere usar el transporte formal, sin embargo, es muy alto el índice de personas (casi igual) de los que hacen uso del transporte informal en el Cantón Milagro.

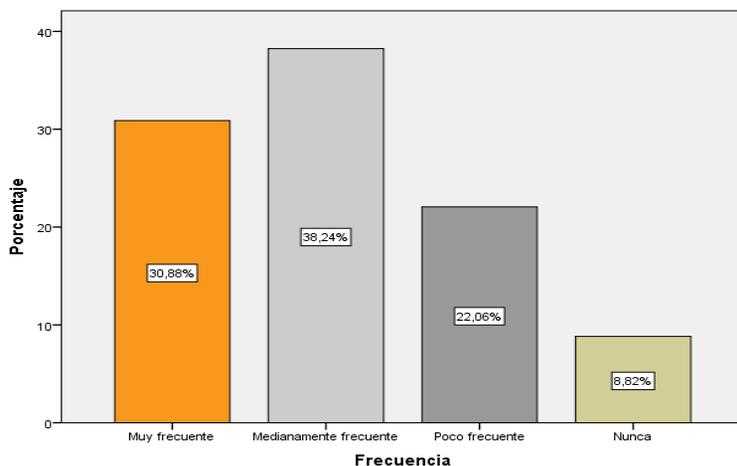
Al respecto, es importante mencionar que, para la mayoría de personas que viven en América Latina y El Caribe, el transporte público es la manera más esencial de dirigirse a realizar sus actividades diarias tales como: trabajo, estudios, atención médica, etc. Existiendo más proveedores de servicios informales que formales, lo que llega a representar más de la mitad de todos los viajes de transporte público. En efecto, las personas que viven en la Región, y en el cantón Milagro no es la excepción, tienden a hacer gran uso del transporte informal.

2. ¿Con qué frecuencia ha utilizado usted el transporte informal?

Tabla 4: Frecuencia de uso de transporte informal

| Descripción | Frecuencia | Porcentaje |
|------------------------|------------|------------|
| Muy frecuente | 21 | 30,9 |
| Medianamente frecuente | 26 | 38,2 |
| Poco frecuente | 15 | 22,1 |
| Nunca | 6 | 8,8 |
| Total | 68 | 100,0 |

Figura 2: Frecuencia de uso de transporte informal



Análisis

De acuerdo a la Figura 2 se puede visualizar que es muy frecuente el uso del transporte informal con un 30,8%, medianamente frecuente con un 38,2%, poco frecuente con un 22,06% y nunca es utilizado con un 8,82%.

Interpretación

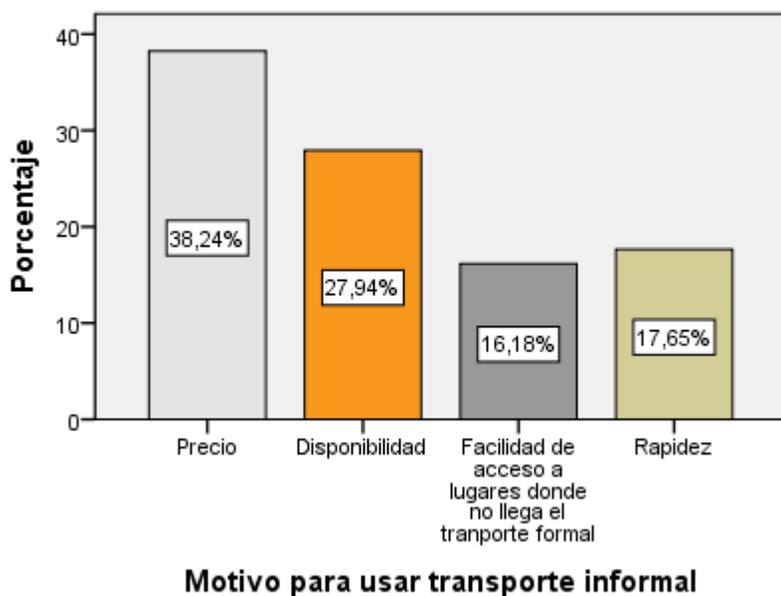
Por lo que, se puede deducir que el transporte informal es muy utilizado por la ciudadanía del cantón Milagro. El término “informal” es sinónimo de ilegal, y éstos tienden a tener una amplia cobertura, de manera particular en ciudades con población de bajos ingresos económicos.

3. ¿Por qué prefiere usted el transporte informal?

Tabla 5: Preferencia de transporte informal

| Descripción | Frecuencia | Porcentaje |
|---|------------|------------|
| Precio | 26 | 38,2 |
| Disponibilidad | 19 | 27,9 |
| Facilidad de acceso a lugares donde no llega el transporte formal | 11 | 16,2 |
| Rapidez | 12 | 17,6 |
| Total | 68 | 100,0 |

Figura 3: Preferencia de transporte informal



Análisis

De acuerdo a la Figura 3, se puede observar que la preferencia del transporte informal en la mayoría de los casos se debe al precio con un 38,24%, disponibilidad con un 27,94%, facilidad de acceso a lugares donde no llega el transporte formal con un 16,18% y por rapidez con un 17,65%.

Interpretación

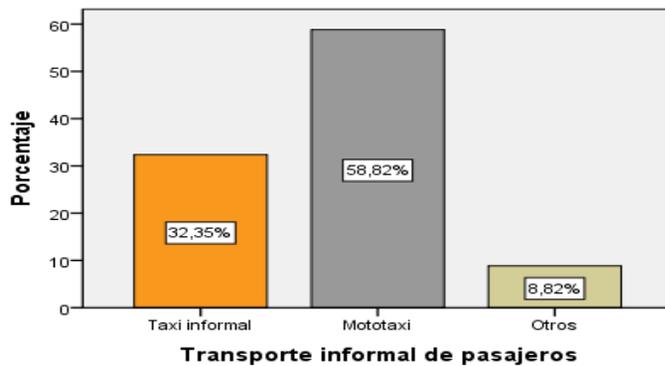
Por lo tanto, se puede deducir que las personas usan el transporte informal por motivos de abaratar costos. El transporte informal es utilizado debido a que estos brindan servicios de alta frecuencia, tarifas bajas o tienen acceso a vecindarios lejanos o asentamientos dificultosos de acceder.

4. ¿Qué tipo de transporte de pasajeros informal son más comunes en el cantón Milagro?

Tabla 6: Transportes informales más comunes

| Descripción | Frecuencia | Porcentaje |
|---------------|------------|------------|
| Taxi informal | 22 | 32,4 |
| Mototaxi | 40 | 58,8 |
| Otros | 6 | 8,8 |
| Total | 68 | 100,0 |

Figura 4: Transportes informales más comunes



Análisis

Como se puede visualizar en la Figura 4, la mayoría de personas prefieren utilizar la mototaxi con un 58,82%, el taxi informal con un 32,35% y otros con un 8,82%.

Interpretación

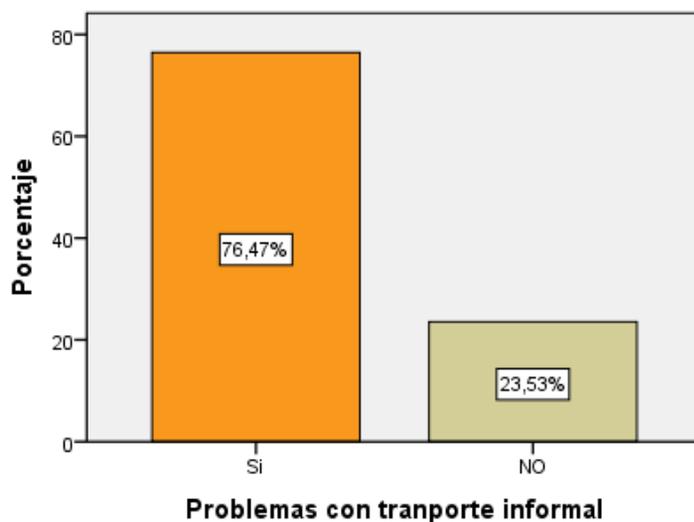
Por lo que, se puede deducir que la mototaxi se ha convertido en el medio de transporte informal más utilizada de los últimos tiempos en el Cantón Milagro. Según Armijos (Armijos & Mingo, 2022) en muchos países tales como Colombia, Perú, Bolivia, Ecuador, etc. se han implementado como un medio de transporte público de pasajeros el mototaxi, siendo estos destinados a solventar la demanda no atendida por parte de los sistemas de transporte formal. Es por ello, que en nuestro país se ha evidenciado un incremento del uso de mototaxis informales, de manera especial en la región costa, en donde se concentra un mayor número de usuarios de este tipo de transporte.

5. ¿Ha tenido algún problema con el uso del transporte informal?

Tabla 7: Problemas con el transporte informal

| Descripción | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------|------------|------------|
| Si | 52 | 76,5 |
| NO | 16 | 23,5 |
| Total | 68 | 100,0 |

Figura 5: Problemas con el transporte informal



Análisis

En la Figura 5 se puede apreciar que un 76,47% de personas encuestadas dan a conocer que si han tenido problemas con el transporte informal. Mientras que un 23,53% manifiestan que no.

Interpretación

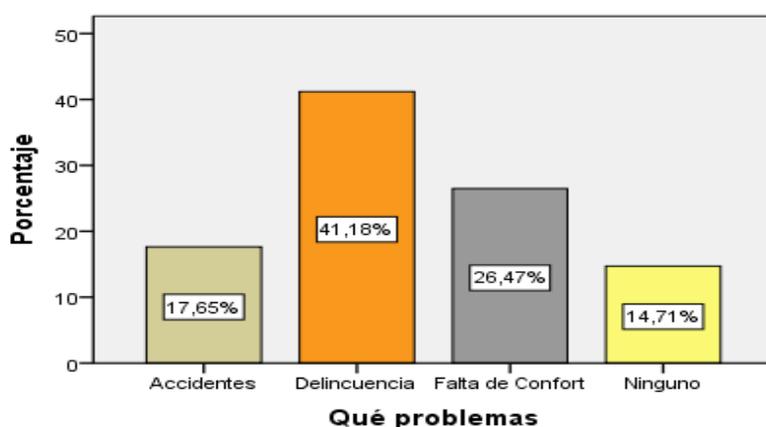
Es decir, que la mayoría de la ciudadanía han tenido problemas con el uso del transporte informal, mientras que un porcentaje menor no ha presentado inconvenientes.

6. ¿Cuáles han sido los problemas que se le han presentado con el uso del transporte informal tipo mototaxi?

Tabla 8: Problemas con el uso de mototaxi

| Descripción | Frecuencia | Porcentaje |
|------------------|------------|------------|
| Accidentes | 12 | 17,6 |
| Delincuencia | 28 | 41,2 |
| Falta de Confort | 18 | 26,5 |
| Ninguno | 10 | 14,7 |
| Total | 68 | 100,0 |

Figura 6: Problemas con el uso de mototaxi



Análisis

Según la Figura 6, se puede visualizar que la mayor parte de la ciudadanía ha tenido problemas de delincuencia con un 41,18% con el uso de la mototaxi, un 17,65% ha tenido accidentes, un 26,47% falta de confort; mientras que un 14,71% dan a conocer que no han tenido ningún problema.

Interpretación

Se puede deducir, que las personas encuestadas que hacen uso de la mototaxi han tenido conflictos de carácter delictivo, tales como: robos, secuestros, sicariatos, etc. debido a que

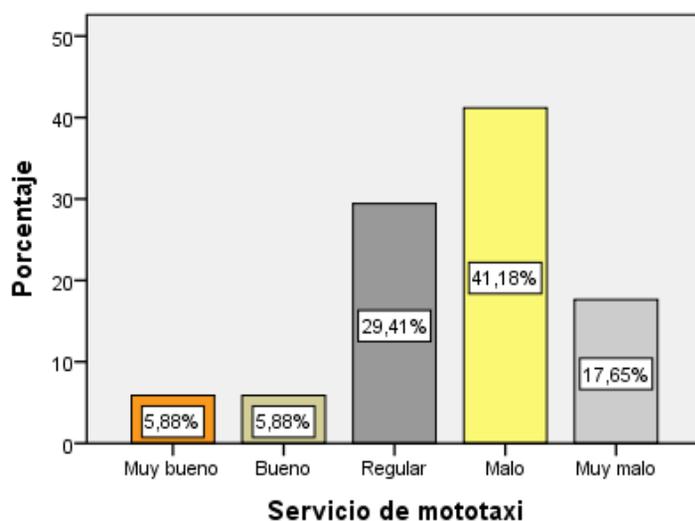
lamentablemente hoy más que en todos los tiempos diariamente en nuestro país se vivencia hechos de violencia, y en la mayoría de los casos se genera mediante el uso de motocicletas.

7. En relación con otras alternativas de transporte, ¿cómo considera usted el servicio de mototaxi?

Tabla 9: Calidad de servicio de mototaxi

| Descripción | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------|------------|------------|
| Muy bueno | 4 | 5,9 |
| Bueno | 4 | 5,9 |
| Regular | 20 | 29,4 |
| Malo | 28 | 41,2 |
| Muy malo | 12 | 17,6 |
| Total | 68 | 100,0 |

Figura 7: Calidad de servicio de mototaxi



Análisis

De acuerdo a la Figura 7 se puede contemplar que la mayoría de personas encuestadas manifiestan que el servicio de mototaxi es malo con un 41,18%, regular con un 29,41%, muy malo con un 17,65%, bueno con un 5,88%, y muy bueno con un 5,88%.

Interpretación

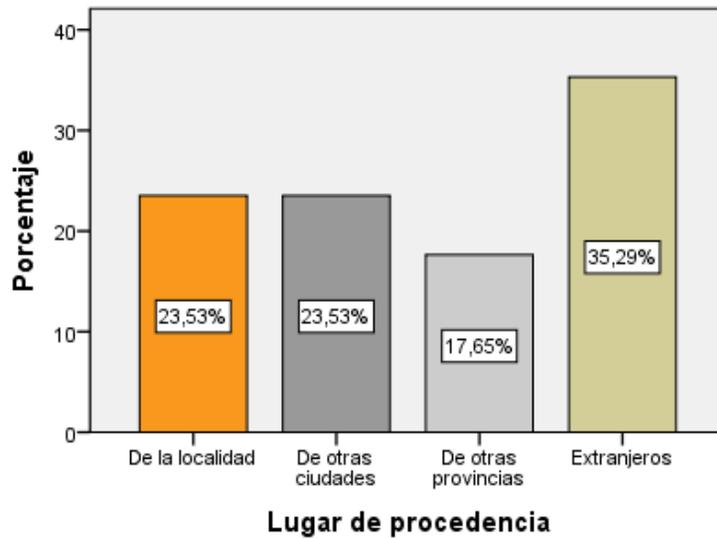
Se puede deducir, que el servicio de mototaxi no posee una buena calidad, sin embargo, pese a ello la población usa a menudo este servicio. Según Bernal (2021), generalmente las mototaxis operan con bajos niveles de organización, realizan paradas en cualquier lugar para recoger pasajeros sin percatarse de su seguridad, además poseen hábitos de conducción no seguros que conlleva a padecer de accidentes de tránsito. Lo cual genera una baja calidad del servicio de dicho tipo de transporte.

8. ¿Cuál es el lugar de procedencia de los mototaxistas en el cantón Milagro?

Tabla 10: Lugar de procedencia de mototaxistas

| Descripción | Frecuencia | Porcentaje |
|---------------------|------------|------------|
| De la localidad | 16 | 23,5 |
| De otras ciudades | 16 | 23,5 |
| De otras provincias | 12 | 17,6 |
| Extranjeros | 24 | 35,3 |
| Total | 68 | 100,0 |

Figura 8: Lugar de procedencia de mototaxistas



Análisis

De acuerdo a la Figura 8, se puede visualizar que el lugar de procedencia de los mototaxis es de extranjeros con un 35,29%, de la localidad un 23,53%, de otras ciudades 23,53%, de otras provincias un 17,65%.

Interpretación

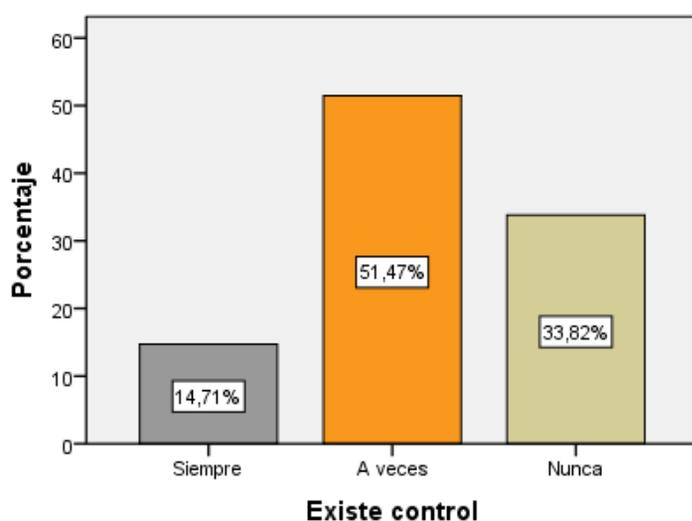
Por lo que se puede interpretar que las personas que conducen las mototaxis en el cantón la mayoría son de otra nacionalidad especialmente de Venezuela quienes padece de una crisis política más grande de la historia. Por otro lado, la informalidad hoy en día es un fenómeno de creciente complejidad, que tienen que ver con problemas estructurales como la pobreza, exclusión social, desempleo, corrupción, problemas políticos, etc. (Arias et al., 2020)

9. ¿Existe control por parte de los agentes de tránsito para el transporte ilegal en el cantón?

Tabla 11: Control de agentes de tránsito

| Descripción | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------|------------|------------|
| Siempre | 10 | 14,7 |
| A veces | 35 | 51,5 |
| Nunca | 23 | 33,8 |
| Total | 68 | 100,0 |

Figura 9: Control de agentes de tránsito



Análisis

De acuerdo a la Figura 9 se puede visualizar que un 51,47% de la población aseguran que a veces existe control por parte de los agentes de tránsito sobre el transporte formal en el Cantón Milagro, un 14,71% siempre; mientras que un 33,82% sostienen que nunca.

Interpretación

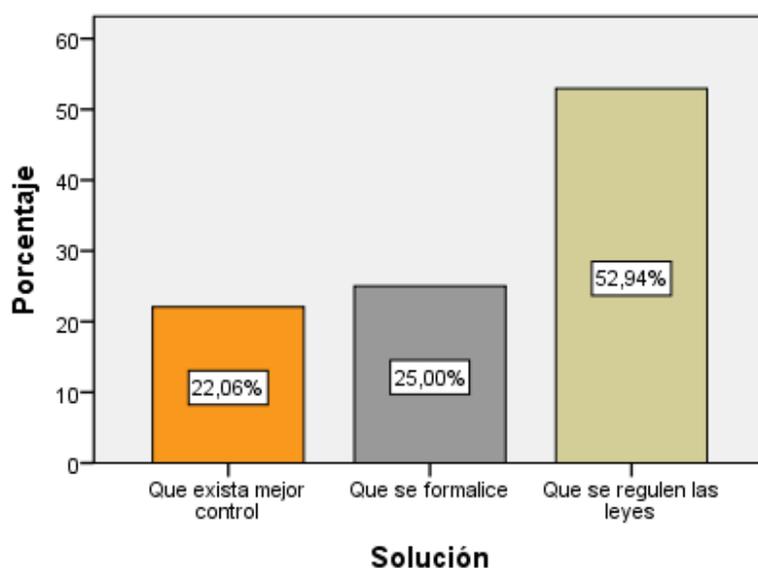
Por lo que, se puede deducir que no existe el control adecuado hacia el transporte informal de pasajeros, por lo que se requiere que las autoridades competentes tanto de la agencia de tránsito como municipales puedan acatarse a un control riguroso sobre el tema.

10. ¿Cuál cree usted que es una alternativa de solución para mitigar el problema del transporte informal en el cantón Milagro?

Tabla 12: Solución ante el transporte informal

| Descripción | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------|------------|------------|
| Que exista mejor control | 15 | 22,1 |
| Que se formalice | 17 | 25,0 |
| Que se regulen las leyes | 36 | 52,9 |
| Total | 68 | 100,0 |

Figura 10: Solución ante el transporte informal



Análisis

Según la Figura 10, se puede visualizar que de acuerdo a manifestación de la ciudadanía la alternativa de solución para mitigar el problema del transporte informal en el cantón Milagro es que se regulen las leyes con un 52,94%, que se formalice este tipo de transporte con un 25%, y que exista un mejor control 22,6%.

Interpretación

Lo que significa, que la población está de acuerdo con que se regulen las leyes que tiene que ver con el transporte informal (COIP, Ordenanzas, etc.), para que estas sean más drásticas, para así resguardar la seguridad e integridad de los pasajeros.

Resultados en base a entrevistas a miembros de cooperativas de taxis y buses urbanos del cantón Milagro.

| Pregunta | Entrevistado 1 | Entrevistado 2 | Entrevistado 3 |
|---|---|---|--|
| ¿Cree usted que el uso de mototaxis por parte de la ciudadanía afecta al servicio de transporte público legal de buses y taxis? ¿Cómo afecta? | Si afecta en gran medida al transporte informal, en cuanto al ámbito económico y de tránsito. | Esta situación afecta mucho al sector de transporte formal, ya que muchos propietarios han optado por abandonar su trabajo. | Si afecta a nuestro sistema de transporte, debido a que existe gran cantidad de mototaxis creando desorden vial y afectando la economía de los que si pagamos tarifas e impuestos. |
| ¿Existe un adecuado control por parte de las autoridades competentes sobre el transporte formal en el cantón Milagro? | En ocasiones si existe control, pero este no es suficiente porque los infractores retornan a sus labores. | No existe un óptimo control, porque cada vez es mayor la concurrencia del transporte informal. | No existe un buen control por parte de las autoridades del cantón, porque cada vez es más latente este problema. |

| | | | |
|---|---|-------------------|--------------------------|
| ¿Cree usted que en los últimos 5 años se ha incrementado el número de transportistas informales en el cantón Milagro? | Cada vez es mayor el incremento del transporte informal en el cantón. | Si en gran medida | Si ha incrementado mucho |
|---|---|-------------------|--------------------------|

Análisis

En cuanto a la primera pregunta de la entrevista a propietarios de taxis formales y buses urbanos, se pudo constatar que el uso de mototaxis por parte de la ciudadanía si afecta al servicio de transporte público legal mencionado por todos los indagados, perjudicando en el aspecto económico, en el orden vial y laboral.

En lo que respecta al control por parte de las autoridades competentes sobre el transporte informal, todos han mencionado que no existe un adecuado control, debido a que la mayoría no son sancionados, y algunos que sí, luego de cumplir con su sanción regresan al mismo sistema de trabajo, lo cual genera un caos en el sistema de transporte del Cantón Milagro.

Así mismo, todos coinciden de que en los últimos 5 años se ha incrementado cada vez más el número de transportistas informales en el cantón, debido a factores de desempleo y migratorios.

Interpretación

Por lo que, se puede deducir, que, en el Cantón Milagro, existe gran afluencia del transporte informal, lo cual llega a perjudicar en gran medida a los transportistas formales, quienes cumplen con los requisitos de la ley, y cada vez más reciben menos ingresos económicos, que ha conllevado en muchas ocasiones a desistir de su labor.

Resultados en base a entrevistas a agentes de tránsito del cantón Milagro.

| Pregunta | Agente 1 | Agente 2 | Agente 3 |
|---|---|--|---|
| ¿Está usted de acuerdo con las sanciones establecidas dentro del Código Orgánico Integral Penal y demás regulaciones ante el transporte informal? | No son suficientes las sanciones establecidas en el COIP porque los detenidos pagan la multa y luego siguen laborando. O les resulta mejor no retirar la moto y adquirir otra. | Dichas regulaciones no son las adecuadas, deberían ser reformadas con sanciones más fuertes para que se respete la ley por parte de los propietarios de las mototaxi, sobre todo en casos de reincidencia. | Las sanciones establecidas sobre el transporte informal son mínimas, es por ello que los propietarios de las mototaxi, prefieren pagar la multa y seguir laborando, o no retirar su vehículo y adquirir otro. |
| ¿Por qué razón no se logra contrarrestar al transporte informal en el cantón Milagro? | Porque cada vez es mayor la demanda de personas desempleadas y extranjeros que llegan en busca de sustento. | Debido a la pobreza y la falta de oportunidades laborales que vivencian tanto personas nativas del cantón como extranjeros. | Debido a la precariedad laboral que ha incrementado en los últimos tiempos, y la falta de regulaciones fuertes para contrarrestarlas. |
| ¿Cuál sería una alternativa de solución para que se pueda controlar de mejor manera el transporte informal en el cantón Milagro? | Una alternativa, es que se legalice al transporte informal, para que puedan aportar con tarifas para que existe mejor regulación y control. Sin embargo esta opción perjudicaría en gran medida al transporte formal. | Lo mejor sería que se pueda reformar el COIP con sanciones económicas más fuertes para que no se vuelva a cometer la infracción. | Que existan ordenanzas municipales en el cantón que contribuyan a hacer respetar la ley y exista mejor orden y control para este tipo de transporte informal. |

Análisis

En lo referente a la primera interrogante de la entrevista, los tres agentes coinciden de no estar de acuerdo con las sanciones establecidas en el COIP y demás regulaciones de transporte informal, debido a que su retribución económica es accesible a pago (2 salarios básicos) lo cual algunos optan por cancelar ese valor y otros optan por no retirar su motocicleta y más bien adquirir otra para continuar con su labor. Por lo que, creen conveniente que se debe reformar esos valores, sobre todo en casos de reincidencia.

En lo que tiene que ver con la razón por la cual no se ha podido contrarrestar al transporte informal en el cantón Milagro, todos coinciden que es por la falta de oportunidades laborales que hoy en día aqueja a toda la Región Latinoamericana, el país y el cantón, a esto se suma la falencia en las sanciones establecidas en las regulaciones.

En cuanto a una alternativa de solución para contrarrestar el transporte informal en el cantón, destaca el primer agente que debe ser legalizar este tipo de transporte, el segundo agente que se reforme el COIP con sanciones más fuertes, y el tercero sostiene que deberían existir ordenanzas municipales que regulen el orden y control estricto de dichas informalidades.

Interpretación

En base a tales afirmaciones, se puede interpretar que las sanciones existentes para el transporte informal no son suficientes para contrarrestar esta problemática, además, este problema tiene un fondo que aqueja a toda una región que es la pobreza y el desempleo, y de alguna manera este sistema permite llevar el sustento de muchísimos hogares de personas tanto nacionales como extranjeras.

CAPÍTULO IV

4.1. Conclusiones

- De acuerdo a la encuesta aplicada a la ciudadanía del Cantón Milagro, se puede deducir, que gran parte de ellos hacen uso del transporte informal por motivos económicos en su mayoría. Así mismo, el tipo de transporte informal más utilizado es el mototaxi con un 58%.
- Dichos usuarios del mototaxi han tenido inconvenientes debido a la falta de confort, accidentes, delincuencia, etc. lo que conlleva a no tener una buena calidad de servicio, además la mayoría de conductores proceden de países extranjeros como Venezuela. Y sobre todo han dado a conocer la ciudadanía que no existe el control adecuado del transporte informal por parte de autoridades y agentes de tránsito, y también mencionaron que deberían existir leyes más drásticas ante el transporte informal y que éstas sean respetadas.
- Por su parte los transportistas formales, en la entrevista han mencionado que el transporte informal les perjudica en gran medida en su aspecto económico, en el orden vial, y ponen en riesgo el mantenimiento de su línea de trabajo, ya que algunos optan por abandonar su labor.
- Mientras que, los agentes de tránsito entrevistados, sostienen que se trata de un problema que tiene su raíz en la pobreza y la falta de empleo, las sanciones existentes en el COIP para contrarrestar el transporte informal no son suficientes, ya que algunos pagan su multa y otros ni retiran el vehículo y adquieren otro y siguen laborando.

4.2. Recomendaciones

- Se recomienda a la ciudadanía del Cantón Milagro, tener precaución al momento de tomar un servicio de transporte informal, ya que éste puede presentar peligros de inseguridad y accidentes, que atentan en contra de su bienestar.
- Se recomienda a las autoridades competentes establecer ordenanzas donde se priorice el orden en la ciudadanía, y se tenga el debido control a todas las unidades de transporte informal, y se haga cumplir a cabalidad la ley.
- Se recomienda a los legisladores, analizar de manera minuciosa las normativas que regulan al transporte informal, para que se puedan aplicar sanciones más drásticas que permitan el cumplimiento tanto de agentes de tránsito como de los transportistas informales.

CAPÍTULO V

PROPUESTA

5.1. Título

Formalización del transporte informal del servicio de mototaxis en el cantón Milagro.

5.2. Problema

Como se mencionó en apartados anteriores que el transporte informal es cada vez más latente en nuestro país y sobre todo en el Cantón Milagro, lo cual está prohibido por la ley, debido a que el conductor que lleve pasajeros sin contar con un título habilitante, éste será sancionado. Según el Art. 386 del COIP el transporte informal es una contravención de primera clase, mismo que debe ser sancionado con una pena privativa de libertad de tres días, reducción de 10 puntos en la licencia, dos remuneraciones básicas y la retención del vehículo por siete días (COIP, 2014).

En lo referente a el pago de multa, en Ecuador un Salario Básico Unificado es de \$460 multiplicado por dos que contempla la ley sería \$920 el valor a pagar por la infracción.

En lo que tiene que ver con la licencia de conducir, en nuestro país esta es otorgada a las personas mayores de 18 años. Según la Ley de Tránsito, quienes obtienen por primera vez la licencia de conducir cuentan con 30 puntos, que se van restando conforme el tipo de infracción que cometan, sin embargo, mediante la realización de un curso de recuperación en los organismos autorizados por la ANT a los conductores que tengan menos 15 puntos.

También se contempla la retención del vehículo por siete días, por lo que el juzgador de acuerdo a las circunstancias y condiciones y otras particularidades del caso, podrá imponer de manera proporcional su retención, que comprende un sujeto único establecido por la ley, una vez que haya transcurrido este tiempo de retención del automotor el juez ordena la devolución del vehículo, luego de que se haya cancelado la multa a pagar.

En la mayoría de casos sucede, que el conductor de la mototaxi retenida, no retira su vehículo y prefiere adquirir con esos \$920 como entrada para una nueva moto, debido a las facilidades de crédito y de pago que brindan las cooperativas de ahorro y crédito, recupera sus puntos de la licencia de conducir mediante el curso de la ANT y sigue laborando. Otros pagan la multa, que les afecta económicamente, pero se recuperan de ese pago trabajando de la misma forma.

5.3. Objetivo

Sugerir la formalización del transporte informal del servicio de mototaxis en el cantón Milagro, mediante el trámite de homologación de motocicletas en la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

5.4. Justificación

En el cantón Milagro existen zonas donde el servicio de buses y taxis no pueden llegar con facilidad debido a la falta de pavimentación y vías muy estrechas o lejanas tales como la Av. Amazona, Ciudadelas 22 de Noviembre, Acuña, Almeida, Lolita, San Emilio, Pobladores sin Tierra, entre otras, y también las tres parroquias rurales como: Roberto Astudillo, Santa Rosa de Chobo y 5 de Junio, donde se requiere del servicio de las mototaxis, siempre y cuando estas puedan circular mediante su respectiva legalización, mediante el trámite orientado a la homologación de motocicletas, tricimotos y otros similares de subcategoría L, a través de las oficinas de la Agencia Nacional de Tránsito –ANT mediante la Dirección de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, donde mediante este pueden realizar trámites legales que tengan que ver con su importación, comercialización y matriculación.

Por lo que, las mototaxis que no muestren su documentación en regla no podrán circular, y de ésta forma se salvaguarda la economía y mejor circulación de los taxis y buses de transporte formal, así como también la seguridad y orden vial del cantón.

La autorización de operación, es el título habilitante que confiere la ANT a personas naturales o jurídicas para que puedan operar en el servicio de pasajeros de transporte público de acuerdo a los requisitos y procedimientos establecidos en la LOTTTSV y su Reglamento General de Aplicación y demás normativa emitida por la ANT.

De tal manera, que con la formalización del servicio de transporte de pasajeros de mototaxi en el Cantón Milagro, dichas localidades puedan beneficiarse con el servicio de transporte de pasajeros. A su vez, se beneficiarían los conductores de las motocicletas, ya que contarían con los permisos respectivos legales que trae grandes beneficios para ellos mismos y para la ciudadanía, y no tendrían que estar con el temor a ser aprendidos, y tener que pagar multas, a su vez se salvaguarda la integridad tanto de los conductores como de los pasajeros.

5.5. Tipo de investigación

Se trata de una investigación cualitativa, donde se detalla el proceso a seguir para la legalización del trámite orientado a la homologación de motocicletas. Este tipo de investigación se orienta que los investigadores puedan obtener un mejor entendimiento de los procesos complejos, interacciones sociales o fenómenos culturales.

5.6. Metodología

Metodología inductiva-deductiva: la inductiva parte del caso particular a lo general, donde se formula una hipótesis hasta llegar a la demostración de una teoría específica. Y, la deductiva parte de una serie de conocimientos aceptados y lo aplican en determinadas condiciones.

5.7. Recursos

Humanos: Agentes de tránsito

Tecnológicos: equipos de control de tránsito

5.8. Actividades

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV, 2011), en su artículo 86 trata de los medios de transporte públicos que deben contar con una certificación de homologación que incluye los de la subcategoría L (Vehículos motorizados con dos, tres o cuatro ruedas). Para lo cual el conductor debe ser mayor de edad, persona natural o jurídica tanto nacionales como extranjeros.

Entre los requisitos se encuentran: la realización de una solicitud de homologación de vehículos en este caso motocicletas, representación de la marca y distribución, la ficha técnica del modelo de vehículo a homologar, así como las especificaciones técnicas del vehículo, la certificación de obligaciones, documentación para determinar la conformidad que se encuentran regulados de acuerdo al tipo de servicio, en este caso el transporte de pasajeros, y el comprobante de pago.

El proceso se lo puede realizar en línea y recibir al respuesta a la solicitud mediante el correo electrónico registrado. Mientras que, en el proceso presencial, se requiere generar una orden de pago del trámite en la página de la ANT, cancelar los valores, solicitar un turno en la ventanilla de información, entregar la documentación correspondiente de acuerdo a los requisitos dentro de la recepción de documentos y por último esperar la entrega del certificado habilitante.

El trámite tiene un costo de US\$ 119,00 No grava IVA + comisión del banco. Costo obtenido mediante el cuadro tarifario 2022 (Resolución Nro. 106-DIR-2021-ANT).

5.9. Recursos utilizados para la elaboración del proyecto

Código Orgánico Integral Penal

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

- Arias et al. (2020). Análisis del sector informal y discusiones sobre la regulación del trabajo en plataformas digitales en el Ecuador. *CEPAL*, 10-20.
- Armijos, F., & Mingo, M. (2022). Instrumentos para medir las condiciones laborales de los conductores de mototaxis del transporte público en la Región Costa Ecuador. Universidad Politécnica Salesiana.
- Arteaga, C. (2022). “ASOCIATIVIDAD Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS DEL CANTÓN JIPIJAPA”. Universidad Estatal del Sur de Manabí.
- Bernal, J. (2021). El autoempleo en el transporte informal como forma de exclusión social: el caso de los mototaxistas del municipio de Chimalhuacán. *Análisis económico*, 23-32.
- Cabrera y Moyano. (2022). Paratransito y expansión urbana: el transporte informal como dispositivo de urbanización. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 1+20.
- COIP. (2014). Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014.
- Diario Expreso. (2023). *Como pasajeros en un vehículo informal*. Obtenido de <https://www.expreso.ec/actualidad/pasajeros-vehiculo-informal-85849.html>
- Diario Primicias. (2023). *Las cifras de empleo informal siguen subiendo en Ecuador*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/cifras-empleo-informal-desempleo-ecuador/>
- García y Ximenez. (2018). CARACTERIZACIÓN DEL TRANSPORTE FORMAL E INFORMAL COMO PROBLEMÁTICA DE LA MOVILIDAD EN SANTIAGO DE CALI. UNIVERSIDAD ICESI.
- Hernández, R. e. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGrwall Hill.
- López, P. (2020). Población y muestreo. *Punto Cero*, 23-28.
- LOTTTSV. (2011). Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago-2008. Ultima modificación: 29-mar-2011.

Ochente, H. (2023). Informalidad del transporte interprovincial y cumplimiento de la política pública de seguridad vial en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022. Universidad César Vallejo.

OIT. (2019). *La informalidad en la visión de la OIT: evolución y perspectivas para América Latina*. Obtenido de <https://www.ilo.org/es/resource/article/la-informalidad-en-la-vision-de-la-oit-evolucion-y-perspectivas-para>

Peña, J. (2020). Análisis de las repercusiones del transporte informal en el sistema de transporte público de la localidad de suba. Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito.

Encuesta a la ciudadanía del Cantón Milagro

Tema: Incidencia del transporte informal

1. ¿Qué tipo de transporte usted utiliza?

Transporte formal

Transporte informal

Ninguno

2. ¿Con qué frecuencia usted utiliza este tipo de transporte?

Muy frecuente

Medianamente frecuente

Poco frecuente

Nunca

3. ¿Por qué usa usted el transporte informal?

Precio

Rapidez

Disponibilidad

Otros

4. ¿Qué tipos de transporte de pasajeros usted conoce que existen en el cantón Milagro?

Taxi informal

Mototaxi

Taxi Convencional

Bus

Otros

5. ¿Ha tenido algún problema con el uso del transporte informal?

Si
No

6. ¿Cuáles han sido los problemas que se le han presentado con el uso del transporte informal tipo mototaxi?

Accidentes
Delincuencia
Falta de confort
Otros

7. En relación con otras alternativas de transporte, ¿cómo considera usted el servicio de mototaxi?

Muy bueno
Bueno
Regular
Malo
Muy malo

8. ¿Cuál es el lugar de procedencia de los mototaxistas en el cantón Milagro?

De la localidad
De otras ciudades
De otras provincias
Extranjeros

9. ¿Existe control por parte de los agentes de tránsito para el transporte ilegal en el cantón?

Siempre
A veces
Nunca

10. ¿Cuál cree usted que es una alternativa de solución para mitigar el problema del transporte informal en el cantón Milagro?

Que exista un mejor control
Que se formalice

Que se regulen las leyes

Entrevista a miembros de cooperativas de taxis y buses urbanos del Cantón Milagro

¿Cree usted que el uso de mototaxis por parte de la ciudadanía afecta al servicio de transporte público legal de buses y taxis? ¿Cómo afecta?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

¿Existe un adecuado control por parte de las autoridades competentes sobre el transporte formal en el cantón Milagro?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

¿Cree usted que en los últimos 5 años se ha incrementado el número de transportistas informales en el cantón Milagro?

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Entrevista a agentes de tránsito del Cantón Milagro

¿Está usted de acuerdo con las sanciones establecidas dentro del Código Orgánico Integral Penal y demás regulaciones ante el transporte informal?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

¿Por qué razón no se logra contrarrestar al transporte informal en el cantón Milagro?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

¿Cuál sería una alternativa de solución para que se pueda controlar de mejor manera el transporte informal en el cantón Milagro?

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Todos los derechos reservados.

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la Ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra para fines comerciales, sin contar con autorización de los titulares de propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual. Se permite la libre difusión de este texto con fines académicos investigativos por cualquier medio, con la debida notificación a los autores.

©2024 Tecnológico Universitario Rumiñahui

SANGOLQUÍ – ECUADOR