



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL

Proyecto de investigación
PROPEC, previo a la obtención
del título de Ingeniera en
Gestión Empresarial.

TEMA

**ESTUDIO TÉCNICO - ECONÓMICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN
DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE INCLUSIVO PARA LAS
PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PARROQUIA SAN
CAMILO, CANTÓN QUEVEDO, AÑO 2015.**

AUTOR

SALVATIERRA SILVA VIVIANNA BEATRIZ

DIRECTOR

JUAN CARLOS CANO INTRIAGO, ING., M.Sc.

QUEVEDO– ECUADOR

2015

UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL

**ESTUDIO TÉCNICO - ECONÓMICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN
SERVICIO DE TRANSPORTE INCLUSIVO PARA LAS PERSONAS CON
DISCAPACIDAD EN LA PARROQUIA SAN CAMILO, CANTÓN QUEVEDO,
AÑO 2015.**

Presentado a la Comisión Académica como requisito previo a la obtención del
título de Ingeniera en Gestión Empresarial.

Aprobado:

BOLIVAR YEPEZ YANEZ, LCDO., M.Sc.
PRESIDENTE DE MIEMBRO DE TRIBUNAL

CARLOS VILLACIS LAINEZ, ING., M.Sc.
MIEMBRO DE TRIBUNAL

CARLOS GONZALEZ GUANIN, ING., M.Sc.
MIEMBRO DE TRIBUNAL

QUEVEDO - LOS RÍOS – ECUADOR

2015

CERTIFICACIÓN

Yo, Juan Carlos Cano Intriago, ING., M.Sc, docente de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, certifico que la Egresada Salvatierra Silva Vivianna Beatriz, realizó el Proyecto de Investigación PROPEC previo a la obtención del título de Ingeniera en Gestión Empresarial titulado **“ESTUDIO TÉCNICO - ECONÓMICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE INCLUSIVO PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PARROQUIA SAN CAMILO, CANTÓN QUEVEDO, AÑO 2015.”**, bajo mi dirección, habiendo cumplido con las disposiciones reglamentarias establecidas para el efecto.

JUAN CARLOS CANO INTRIAGO, ING., M.Sc.
TUTOR DE PROYECTO

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA

Por medio de la presente certifico que los criterios y opiniones vertidas en el presente trabajo de investigación, métodos y procedimientos utilizados en la información, análisis e interpretación de resultados son de exclusiva responsabilidad de la autora.

SALVATIERRA SILVA VIVIANNA BEATRIZ

DEDICATORIA

A Dios, que me ha dado vida, fortaleza y sabiduría para llegar a este momento tan importante de mi formación profesional.

A mis padres por ser el pilar más importante y por demostrarme su cariño y apoyo incondicional sin importar nuestras diferencias de opiniones.

A mí amado esposo que ha sido el impulso durante mi carrera que con su apoyo constante y amor incondicional ha sido amigo y compañero inseparable, fuente de sabiduría, calma y consejo en todo momento.

A mi precioso hijo para quien ningún sacrificio es suficiente, que con su luz ha iluminado mi vida y hace mi camino más claro, gracias por su confianza.

A ellos les dedico mi trabajo y esfuerzo.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Técnica Estatal de Quevedo U.T.E.Q, porque me permitió ser parte de esta prestigiosa institución.

A la Facultad de Ciencias Empresariales, porque me abrió las puertas hacia un futuro profesional.

A la Carrera de Gestión Empresarial, por impartir sus conocimientos y acogerme en sus aulas.

A mis maestros, por sus enseñanzas, consejos y guía en la etapa estudiantil, a mis amigos por su apoyo y su aliento en los momentos difíciles.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO.	PÁG.
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL.....	ii
CERTIFICACIÓN	iii
CERTIFICACION DE AUTORÍA.....	iv
DEDICATORIA.....	v
AGRADECIMIENTO.....	vi
ÍNDICE GENERAL	vii
ÍNDICE DE CUADROS	xi
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xii
RESUMEN EJECUTIVO	xiii
ABSTRACT	xiv
1. CAPÍTULO I. MARCO CONCEPTUAL	
1.1. Introducción.....	2
1.2. Problematicación	3
1.2.1. Formulación del problema	4
1.2.2. Sistematización del problema.....	4
1.3. Justificación.....	5
1.4. Objetivos	5
1.4.1. General.....	5
1.4.2. Específicos	6
2. CAPÍTULO II. MARCO TEORICO	
2.1. Fundamentación Teórica.....	8
2.1.1. Movilidad y exclusión social.....	8
2.1.2. Problemas en la accesibilidad al transporte.....	8

2.1.3. Discapacidad.	9
2.1.4. Tipos de discapacidad.	9
2.1.5. Oferta y la demanda.	10
2.1.6. Ventas.....	11
2.1.7. Plan de marketing.....	12
2.2. Fundamentación conceptual.....	13
2.2.1. Discapacidad.	13
2.2.2. Movilidad.....	13
2.2.3. Transporte.	14
2.2.4. Estudio técnico.	14
2.2.5. Estudio económico.	14
2.2.6. Igualdad.....	14
2.2.7. Integración social.....	15
2.3. Fundamentación legal	15
3. CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	
3.1. Metodología.....	18
3.1.1. Localización de investigación.	18
3.2. Modalidad de la investigación.....	18
3.2.1. Cuantitativa.....	18
3.2.2. Cualitativa	18
3.3. Tipo de investigación.....	19
3.3.1. Investigación documental	19
3.3.2. Investigación de campo	19
3.3.3. Investigación descriptiva.....	19
3.4. Técnicas de investigación	19
3.4.1. Observación.....	19
3.4.2. Encuestas	19

3.5. Métodos de investigación	20
3.5.1. Inductivo	20
3.5.2. Deductivo.....	20
3.5.3. Analítico.....	20
3.5.4. Sintético.....	20
3.5.5. Estadísticos	20
3.7. Fuentes de investigación.....	21
3.7.1. Fuentes primarias.....	21
3.7.2. Fuentes secundarias.....	21
3.8. Población y muestras.	21
4. CAPÍTULO IV. RESULTADOS	
4.1. Encuesta aplicada a muestra de personas con discapacidad en el cantón Quevedo año 2015.....	24
4.2. Análisis e interpretación de los resultados.	32
4.3. Estudio técnico y económico.	33
4.3.1. Localización de servicio de transporte.....	33
4.3.2. Plan de servicio.	34
4.3.3. Estudio económico.	35
4.2.1. Inversión inicial	36
4.3.4. Financiamiento.	36
4.3.5. Personal requerido.	36
4.3.6. Muebles y equipo requerido.....	37
4.2.2. Depreciaciones de activos fijos.....	38
4.2.3. Amortización de préstamo.	39
4.3.7. Gastos administrativos y generales.	39
4.3.8. Proyección de ingresos.....	41
5. CAPÍTULO V. CONCLUSIONES	

5.1. Conclusiones.....	44
6. CAPÍTULO VI. BIBLIOGRAFÍA	
6.1. Bibliografía.....	46
ANEXOS.....	48

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro	Pág.
Cuadro #1. Muestra del Proyecto.....	22
Cuadro #2. Carnet de discapacidad.....	24
Cuadro #3. Utilización de sillas de ruedas.	25
Cuadro #4. Ocupación actual.....	26
Cuadro #5. Frecuencia de movilización.	27
Cuadro #6. Medios de transporte para moverse.....	28
Cuadro #7. Fines de movilización.	29
Cuadro #8. Promedio de gastos en movilización.	30
Cuadro #9. Aceptación de servicio de transporte para personas discapacitadas.	31
Cuadro #10. Inversión inicial.....	36
Cuadro #11. Financiación.....	36
Cuadro #12. Personal requerido.....	37
Cuadro #13. Muebles de oficina.....	37
Cuadro #14. Vehículos.....	37
Cuadro #15. Equipos de computación.	38
Cuadro #16. Otros activos.....	38
Cuadro #17. Depreciaciones.....	38
Cuadro #18. Amortización préstamo.....	39
Cuadro #19. Suministros de oficina.....	40
Cuadro #20. Gastos de constitución.	40
Cuadro #21. Servicios básicos.....	40
Cuadro #22. Gastos pagados por anticipado.	40
Cuadro #23. Sueldos y salarios.....	41
Cuadro #24. Proyección de ingresos anuales.....	42

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Grafico	Pág.
Grafico #1. Carnet de discapacidad.	24
Grafico #2 Utilización de sillas de ruedas.....	25
Grafico #3. Ocupación actual.	26
Grafico #4. Frecuencia de movilización.....	27
Grafico #5. Medios de transporte para moverse.	28
Grafico #6. Fines de movilización.....	29
Grafico #7. Promedio de gastos en movilización.....	30
Grafico #8. Aceptación de servicio de transporte para personas discapacitadas.	31
Grafico #9. Localización del proyecto.....	34

RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto está enfocado en la creación de un servicio de transporte inclusivo para las personas con discapacidad en la parroquia San Camilo del cantón Quevedo, para ello se precisó conocer las necesidades de transporte de cada cliente según su discapacidad.

Para la implementación del servicio de transporte inclusivo para personas discapacitadas, fue necesario desarrollar los pasos necesarios para la puesta en marcha del proyecto como: segmento de mercado enfocado a las personas con discapacidad, aspectos técnicos de los vehículos, requerimientos legales, capacidad y cantidad del personal a contratar, la logística del funcionamiento.

Para desarrollar los requisitos anteriores se implementó una investigación de necesidades de movilización de personas con discapacidad por medio de encuestas y entrevistas. De las cuales dio como resultado que las personas discapacitadas necesitan un medio de transporte adecuados a sus necesidades para mejora su movilidad, porque aunque haya diferentes medios que brinden un servicio de transporte ninguno cumplen con las condiciones necesarias y no se ajustan a sus necesidades reales.

Se realizó un estudio técnico - económico, que permitirá la correcta implementación del servicio de transporte inclusivo para personas discapacitadas, en el cual se determinó la inversión necesaria, capital inicial, gastos, costos y ventas las cuales brindaran una amplia visión del aspecto económico del proyecto a implementarse.

Finalmente, se expresan las conclusiones del estudio de investigación.

Palabras claves: personas con discapacidad, inclusión social, movilidad, transporte, ventas, estudio económico y estudio técnico.

ABSTRACT

This project is focused on creating an inclusive transportation services for people with disabilities in the St. Camillus parish Quevedo canton, for it is necessary to know the transportation needs of each client according to their disability.

For the implementation of inclusive transport service for the disabled, it was necessary to develop the necessary steps for the implementation of the project as market segment focused on people with disabilities, technical aspects of vehicles, legal requirements, capacity and quantity hiring staff, logistics operation.

To develop the above requirements investigation mobilization needs of people with disabilities through surveys and interviews was implemented. Which resulted that disabled people need a way suited to their needs transportation to improve their mobility, because although there are different ways to provide a service of transportation both comply with the conditions and do not meet their real needs.

A technical economic analysis, which will allow the proper implementation of inclusive transportation services for the disabled, in which the necessary investment, seed capital, expenses, sales costs and which provide a broad overview of the economics of the project, was determined to be performed implemented.

Finally, the conclusions of the research study are expressed.

Keywords: People with disabilities, social inclusion, mobility, transportation, sales, economic study and technical study.

CAPÍTULO I

MARCO CONCEPTUAL

1.1. Introducción

Por años las personas con discapacidad han tenido problemas a la hora de moverse, ya que los sistemas de transportes tanto públicos como privados carecen de las características necesarias de accesibilidad para que estas personas puedan acceder a este servicio.

Este proyecto pretende realizar un estudio técnico-económico para la implementación de un sistema de transporte para personas con discapacidad o que presenten movilidad reducida. La trascendencia de esta propuesta se encuentra en dar a las personas con discapacidad una oportunidad de formar parte de la sociedad por medio del acceso al transporte digno y de calidad que le permita acceder a las mismas oportunidades sociales, laborales y culturales con las que cuentan la población en general.

La investigación técnico-económico realizada ayudará a la implementación adecuada de un servicio de transporte para personas con discapacidad y movilidad reducida, permitiendo el desarrollo económico sustentable del proyecto empresarial a implementarse, enfocando la responsabilidad social del mismo.

La estructuración del este proyecto es la siguiente:

CAPÍTULO I: se hace el análisis de la problemática con su debida contextualización, se define la formulación del problema, los objetivos generales y específicos: además la justificación teórica, práctica y metodológica que le darán el sustento al trabajo.

CAPITULO II: se define los antecedentes históricos y referenciales, las teorías y fundamentaciones que respaldan y permiten verificar las variables establecidas.

CAPÍTULO III: está direccionada en el diseño metodológico, tipos de investigación, población y muestra, métodos de investigación, técnicas e instrumentos de investigación, validación de los instrumentos e investigación, en este capítulo encontraremos detalladamente la población que fue parte de nuestro estudio.

CAPITULO IV: se da paso al desarrollo de la propuesta, que tiene la finalidad de contrarrestar la problemática detectada, en el servicio de transporte para personas con discapacidad.

CAPITULO V: en este capítulo están expresadas las conclusiones que se efectuaron al final de todo el trabajo investigativo.

CAPITULO VI: aquí se deja constancia de la bibliografía y linkografía.

1.2. Problematización

Las dificultades que experimentan en relación a la movilización o transporte privado, las personas con discapacidad que viven en el cantón Quevedo se debe principalmente a una escases de servicio que satisfaga las necesidades básicas de movilización de cada cliente. La ausencia de vehículos adecuados, de personal capacitado y sobre todo el inadecuado acondicionamiento del transporte público para personas discapacitadas es la principal causa que ha impedido la oferta adecuada de este servicio.

Esto impide la movilización de las personas con discapacidad o movilidad reducida ya que para conseguir un vehículo que los transporte de un lugar a otro suelen acudir los servicios de transporte privado, pero estos no están acondicionados a sus necesidades especiales sobre todo para las personas que utilizan aparatos como sillas de ruedas, andadores, muletas, etc., además estos servicios no cuentan con personal capacitado para atender a personas con

ciertas discapacidades como auditivas y visuales, ya que por ejemplo con personas con discapacidades auditivas y de habla no existe una buena comunicación entre pasajero y conductor.

La privación de movilidad imposibilita que las personas con discapacidad puedan acceder a las mismas oportunidades laborales y de estudios que la población general. Además le impide desarrollar una vida social activa convirtiendo a estas personas en la mayoría de los casos en ermitaños obligados a permanecer en ostracismo ante la sociedad.

1.2.1. Formulación del problema

¿Cómo la implementación de un servicio de transporte para personas con discapacidad contribuirá al mejoramiento de su movilidad?

1.2.2. Sistematización del problema.

¿Cuál es el grado de acceso de las personas con discapacidad a los servicios de transporte actuales?

¿Los servicios de transporte actuales cumplen con las condiciones necesarias para la movilización de personas con discapacidad?

¿Cómo afecta la movilidad de las personas con discapacidad en su integración a la sociedad?

¿De qué manera influye un servicio de transporte personalizado para personas con discapacidad?

1.3. Justificación

Según el último censo de población y vivienda realizado por el INEC en el año 2010, en el área urbana del cantón Quevedo existen 9.643 personas con discapacidad. Para ellos la movilidad al realizar alguna actividad se requiere de una planeación extensa, que requiere desde conseguir ayuda de terceros hasta buscar un transporte que los lleve a donde ellos requieren.

En la mayoría de los casos utilizan taxis o taxis ejecutivos, pero estos transportes no cuentan con las condiciones adecuadas para transportar a personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas, muletas o caminadores. En algunos casos las personas que no pueden acceder a servicios privados de taxis, se ven obligados a optar por servicios de movilización, que pone en riesgo su seguridad.

De esta forma se ve evidenciado la importancia y la necesidad de la implementación de una empresa que ofrezca este servicio de transporte a personas con discapacidad. La escases de oferta de transporte a estas personas permite asegurar que existen altas oportunidades de crecimiento económico en la implementación de esta propuesta.

Finalmente esta propuesta favorecerá al desarrollo social del cantón Quevedo, ya que permitirá una mayor integración de las personas con discapacidad en la sociedad permitiéndole acceder a mejores fuentes de trabajo y estudio.

1.4. Objetivos

1.4.1. General

Realizar un estudio técnico - económico para la implementación de un servicio de transporte inclusivo para las personas con discapacidad en la parroquia San Camilo, del cantón Quevedo, para satisfacer sus necesidades de transporte.

1.4.2. Específicos

- Determinar el impacto de la carencia de acceso a la movilización para las personas discapacitadas.
- Establecer las principales dificultades que tienen las personas con discapacidad al momento de moverse en un determinado transporte.
- Estimar la aceptación del nuevo servicio de transporte para personas con discapacidad.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Fundamentación teórica

2.1.1. Movilidad y exclusión social.

A través del tiempo, las sociedades contemporáneas han experimentado un aumento desmedido de los niveles y formas de movilidad de las personas, información y bienes.

Este esquema se ha consolidado con el enfoque de la movilidad como elemento fundamental del orden social actual.

(Barry, 2002). La movilidad dentro de este trabajo se define como una condición deseable para acceder a las oportunidades de participar en las principales dimensiones de la sociedad. De la misma manera, este concepto implica que la carencia de acceso a la movilidad es un factor que contribuye a problemas de exclusión social.

(Cañon, 2010). La movilidad no sólo se refiere a la capacidad potencial de moverse en el espacio, sino también a la capacidad potencial de movimiento o cambio de posición del individuo dentro del contexto social, económico y político por el cual él o ella se relacionan con la sociedad.

2.1.2. Problemas en la accesibilidad al transporte.

(Instituto Universitario de Estudios Europeos, 2003). La accesibilidad puede entenderse en relación con tres formas básicas de actividad humana: movilidad, comunicación y comprensión; las tres sujetas a limitaciones como consecuencia de la existencia de barreras. Un transporte será accesible cuando permita a las personas satisfacer sus necesidades y deseos de desplazamiento de forma autónoma.

La inaccesibilidad implicará marginación y pérdida de calidad de vida para cualquier persona, pero es indudable que las personas con discapacidades serán las más afectadas ante su ausencia o inaccesibilidad.

2.1.3. Discapacidad.

(Organización Mundial de la Salud, 2012), Según esta institución, la discapacidad se define como un término que comprende limitaciones, deficiencias y restricciones en el ser humano, y produce alteraciones en su desenvolvimiento personal y social.

La discapacidad que poseen las personas a las que se dirige el presente proyecto son discapacidades físicas-motoras, auditivas, visuales, etc.

2.1.4. Tipos de discapacidad.

(Consejo Nacional De Igualdad De Discapacidades, 2015). La clasificación publicada por esta entidad define los tipos de discapacidad como los siguientes:

La discapacidad o deficiencia auditiva, se refiere a una disminución en el sentido del oído, dentro del cual se consideran varios niveles de sordera. Las personas que sufren de esta discapacidad presentan dificultades de comunicación.

La discapacidad física hace referencia a la incapacidad motriz, ya sea la imposibilidad de usar las piernas, tronco o brazos, las cuales suelen ocasionarse por parálisis, invalidez, dolor, rigidez u otras enfermedades. Esto imposibilita en ciertas ocasiones el desplazamiento de estas personas.

La discapacidad comunicativa es un trastorno que puede afectar tanto en el habla como en el lenguaje de la persona; sin embargo, ambos impiden la comunicación y relacionamiento de estas personas con las demás, también dificultan en la capacidad de comprensión o expresión. Las personas que

sufren de discapacidad de lenguaje presentan dificultades en la comprensión de las palabras, pudiendo ser estas expresadas oralmente o por escrito.

La discapacidad psicológica está relacionada directamente con las enfermedades mentales, debido a que se direcciona hacia el funcionamiento del cerebro afectando a la conducta, pensamientos, la acción de comprender y las emociones. Dicha discapacidad además de afectar las experiencias sentimentales diariamente, dificultan los problemas cotidianos y la capacidad de mantener una vida relativamente normal.

La deficiencia visual, al igual que la auditiva, se encuentra regida por niveles, puesto que varía desde los distintos grados de nubosidad hasta la total ceguera que puede poseer la persona.

Acorde al tipo de discapacidad que posean las personas, los equipos que deben utilizar son:

Para las discapacidades auditivas, existen audífonos o también llamados prótesis auditivas y micrófonos.

Las personas que padecen de discapacidades físicas, utilizan para su adaptación sillas de ruedas, muletas, andadores, y sostenedores.

Entre los equipos de apoyo para personas con discapacidad visual, encontramos los bastones, también hay personas con este tipo de deficiencia que prefieren hacer uso de una silla de ruedas. A pesar de no ser un equipo, cabe destacar el uso de perros de asistencia como ayuda para estas personas.

2.1.5. Oferta y la demanda.

(Philip Kotler, 2006), se refieren a la demanda como "el deseo que se tiene de un determinado producto pero que está respaldado por una capacidad de pago".

Lo que define a la demanda como la necesidad de compra de un servicio o producto accesible a sus consumidores.

Según (N. Gregory Mankiw, 2007) la oferta es "la cantidad de un bien que los vendedores quieren y pueden vender".

La oferta está representada por el número de empresas que brindan el servicio o producto requerido por la demanda, convirtiéndose las ofertas entre ellas en competencia.

Por lo expresado anteriormente, la demanda en esta investigación se refiere a la solicitud del servicio de transporte para las personas con discapacidad y así satisfacer esta necesidad en el cantón Quevedo.

En lo referente a la oferta cabe destacar que en el cantón Quevedo no existe una cooperativa de taxis o empresa que ofrezca este tipo servicio para este sector del mercado. Las cooperativas de taxis privados serian la competencia actual pero las mismas no cuentan con las condiciones necesarias y adecuadas para satisfacer de forma idónea a esta necesidad.

2.1.6. Ventas.

La importancia de las ventas en la implantación del proyecto es base fundamental para verificar la viabilidad del proyecto; en consecuencia, (Garcia Bobadilla, 2009), lo define como "la principal actividad en la empresa que genera ingresos". Inicialmente hay que generar el interés en los demandantes, para lo cual se debe implementar las siguientes bases:

- Llamar la atención de los usuarios.
- General interés en el producto o servicio de la empresas para que el comprador imagine que tiene el producto o servicio.

- Generar el pedido.

Luego de esto, el proceso de venta se divide en los siguientes pasos: preparación, verificación, acercamiento, presentación, argumentación, cierre.

2.1.7. Plan de marketing.

Dadas las exigencias del mercado y la competitividad que existe en los distintos segmentos, para (Ambrosio & Poveda, 2000) el plan de marketing es una herramienta que debe ser alimentada de manera precisa y objetiva. Es así que antes de la ejecución debe existir un análisis acerca de las metas que se quieren alcanzar, acorde a los objetivos organizacionales planteados previamente.

En el plan de marketing se mostrará la planeación, forma de ejecución y procesos de control o evaluación. Este tipo de herramientas contribuyen a que los planes se conviertan en acciones.

La planeación permite identificar el tipo de estrategias que se van a utilizar para cada unidad de negocio, según lo expuesto por (Kotler & Armstrong, 2008). Adicionalmente, indican que esta herramienta se concentra en planes de productos y marcas.

Un plan de marketing se divide en:

- Plan ejecutivo.
- Situación actual de la empresa.
- Análisis de amenazas y oportunidades.
- Objetivos y puntos claves.
- Estrategias de marketing.
- Plan de acción.

- Presupuestos.
- Controles.

(Kotler & Armstrong, 2008), definen al marketing como "el proceso social y administrativo mediante el cual grupos e individuos obtienen lo que necesitan y desean a través de generar, ofrecer e intercambiar productos de valor con sus semejantes".

El marketing debe encargarse de crear intercambios equitativos y fomentar relaciones a largo plazo. Las empresas de servicios profesionales son eficaces en el momento que comprenden las necesidades y deseos de sus clientes. Al conocer a sus clientes podrán ejecutar estrategias que superen las expectativas.

2.2. Fundamentación conceptual

2.2.1. Discapacidad.

Es un término general que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación. Las deficiencias son problemas que afectan a una estructura o función corporal; las limitaciones de la actividad son dificultades para ejecutar acciones o tareas, y las restricciones de la participación son problemas para participar en situaciones vitales. (Organización Mundial de la Salud, 2015).

2.2.2. Movilidad.

Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. (Ecologistas en Acción, 2015).

2.2.3. Transporte.

El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro. (Definiciones, 2015)

2.2.4. Estudio técnico.

Un estudio técnico permite proponer y analizar las diferentes opciones tecnológicas para producir los bienes o servicios que se requieren, lo que además admite verificar la factibilidad técnica de cada una de ellas. Este análisis identifica los equipos, la maquinaria, las materias primas, las instalaciones necesarias para el proyecto, los costos de inversión y de operación requeridos, así como el capital de trabajo que se necesita. (Tapia & Manzo, 2014).

2.2.5. Estudio económico.

Es un proceso que busca la obtención de la mejor alternativa utilizando criterios universales; es decir, la evaluación la cual implica asignar a un proyecto un determinado valor. Dicho de otra manera, se trata de comparar los flujos positivos (ingresos) con flujos negativos (costos) que genera el proyecto a través de su vida útil, con el propósito de asignar óptimamente los recursos financieros. (Tapia & Manzo, 2014).

2.2.6. Igualdad.

La igualdad es el trato idéntico que un organismo, estado, empresa, asociación, grupo o individuo le brinda a las personas sin que medie ningún tipo de reparo por la raza, sexo, clase social u otra circunstancia plausible de diferencia o para hacerlo más práctico, es la ausencia de cualquier tipo de discriminación. (Definiciones, 2015)

2.2.7. Integración social.

Es un proceso dinámico y multifactorial que supone que gente que se encuentra en diferentes grupos sociales (ya sea por cuestiones económicas, culturales, religiosas o nacionales) se reúna bajo un mismo objetivo o precepto. (Malgarejo, 2012)

2.3. Fundamentación legal

La presente investigación y propuesta se basa en las siguientes bases legales:

Objetivos 2, 3, 4 del Plan Nacional del Buen Vivir (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo del Ecuador, 2013).

- Objetivo 2: Auspicio de igualdad, cohesión e integración social y territorial en la diversidad.
- Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población
- Objetivo 4: Mejorar en las potencialidades y capacidades de la ciudadanía ecuatoriana.

Estos garantizan la integración social e igualdad por medio de una correcta distribución de riquezas que permita la convivencia social y, de esta manera, edificar un futuro sostenible compartido con los ecuatorianos para lograr una vida digna. Y, por consiguiente, obtener un buen vivir.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Asamblea Constituyente, 2013):

Art. 48.- Referente al transporte terrestre, se establece de tarifas especiales para adultos mayores a 65 años de edad y personas con capacidades especiales, adicionado de atención preferente.

Art. 139.- Serán sancionados con el 5% de un sueldo básico y la disminución de 1.5 puntos en la licencia de conducir, las personas con capacidades diferentes que conduzcan un vehículo adaptado a su condición, sin poseer la identificación correspondiente.

Art. 185.- Ítem k). Este literal, hace referencia a la precautelación de los derechos y proteger la integridad física de niños, adolescentes, personas con capacidades diferentes y de todos los grupos vulnerables.

Art. 185.- Ítem l). Este literal genera el trato inclusivo de personas con capacidades diferentes, adultos mayores a 65 años de edad y promueve el respeto a los derechos humanos, excluyendo la discriminación.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Metodología

Según la naturaleza de la información a recolectar, las investigaciones tendrán una perspectiva tanto cualitativa como cuantitativa y; según su finalidad, serán de varios tipos: descriptiva, documental y de campo.

3.1.1. Localización de investigación.

Este proyecto de investigación se ubica en la parroquia San Camilo del cantón Quevedo, provincia de Los Ríos, y fue ejecutado en los meses de abril y mayo del año 2015. En el cual se investigó la movilidad de las personas con discapacidad de este sector urbano con la finalidad de implementar un servicio de transporte inclusivo para personas con discapacidad.

3.2. Modalidad de la investigación.

3.2.1. Cuantitativa

Permitió examinar los datos de manera científica y numérica con la ayuda de herramientas de campo de la estadística, por lo que fue de gran ayuda para obtener los resultados de las encuestas realizadas.

3.2.2. Cualitativa

Permitió distinguir y a orientarse a describir e interpretar los fenómenos y son adecuados para los investigadores que se interesan por el estudio de los significados de las acciones humanas desde la perspectivas de los propios agentes sociales.

3.3. Tipos de investigación

3.3.1. Investigación documental

Permitió distinguir y alizar los datos científicos para desarrollar el marco teórico y sustentación de las bases teóricas de autores consultados.

3.3.2. Investigación de campo

Permitió observar y obtener los datos de manera científica y numérica, con la ayuda de herramientas de campo como la encuesta y la observación.

3.3.3. Investigación descriptiva.

Comprendió la descripción, registros, análisis, interpretación de sobre los resultados obtenidos en la investigación de campo.

3.4. Técnicas de investigación

3.4.1. Observación

Es una técnica que consistió en observar atentamente el fenómeno para tomar información y registrarla para su posterior análisis.

El fenómeno a investigar sería la transportación de las personas con discapacidad.

3.4.2. Encuestas

Las encuestas nos permiten obtener los datos cualitativos de la investigación. Para su posterior análisis y elaboración de las conclusiones.

3.5. Métodos de investigación

3.5.1. Inductivo

En este método se obtuvo la información necesaria relativa al objeto de estudio, para lo cual se aplicó encuestas a las personas discapacitadas del cantón Quevedo.

3.5.2. Deductivo

En este método se explicará y derivará información obtenida a través del estudio de campo, también se deducirán los sucesos observados y se determinarán los pasos a seguir en la implementación de un servicio de transporte para personas con discapacidad.

3.5.3. Analítico

Permitirá observar los resultados logrados a través de las encuestas aplicadas y con la ayuda de las bases teóricas, se alcanzarán los objetivos del presente estudio la cual nos permitirá elaborar las conclusiones del estudio.

3.5.4. Sintético

Es el análisis total que se obtiene de la investigación

3.5.5. Estadísticos

Son los datos obtenidos representados de forma gráfica, para simplificación e interpretación de la investigación y establecer los resultados del estudio de investigación.

3.6. Fuentes de investigación

3.6.1. Fuentes primarias

Encuesta dirigida a personas con discapacidad del cantón Quevedo, entrevistas con cooperativas de taxi del sector, entrevistas a organizaciones de discapacitados del cantón Quevedo, en relación con la situación del objeto de estudio.

3.6.2. Fuentes secundarias

- El análisis de documentos e internet.
- Libros consultados en bibliotecas.
- Recopilación de material bibliográfico.

3.7. Población y muestras.

Según los datos investigados en el presente proyecto, los mismos que están basados en los datos obtenidos en el censo de población y vivienda año 2010 realizado por El INEC por lo cual la población sería:

Población: Personas discapacitadas en el sector urbano del cantón Quevedo **9.643**.

Para calcular el tamaño de la muestra utilizaremos la siguiente formula:

$$n = \frac{N\sigma^2Z^2}{(N-1)e^2 + \sigma^2Z^2}$$

Dónde:

- n = el tamaño de la muestra.
- N = tamaño de la población.
- σ = Desviación estándar.
- Z = Valor obtenido mediante niveles de confianza.
- e = Límite aceptable de error muestral.

Cuadro #1. Muestra del Proyecto

N	9.643
	0,5
Z	1,96 (95%)
e	0,09 (9%)
n	117

Según los datos detallados de la población y considerando el modelo estadístico de tamaño de muestras el resultado es: **117 encuestas a realizar.**

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1. Encuesta aplicada a la muestra de personas con discapacidad en el cantón Quevedo año 2015.

A continuación se harán un análisis de los resultados obtenidos en la investigación de campo por medio de la aplicación de encuestas a personas con discapacidad, las cuales se analizarán de acuerdo al cumplimiento de los objetivos planteados.

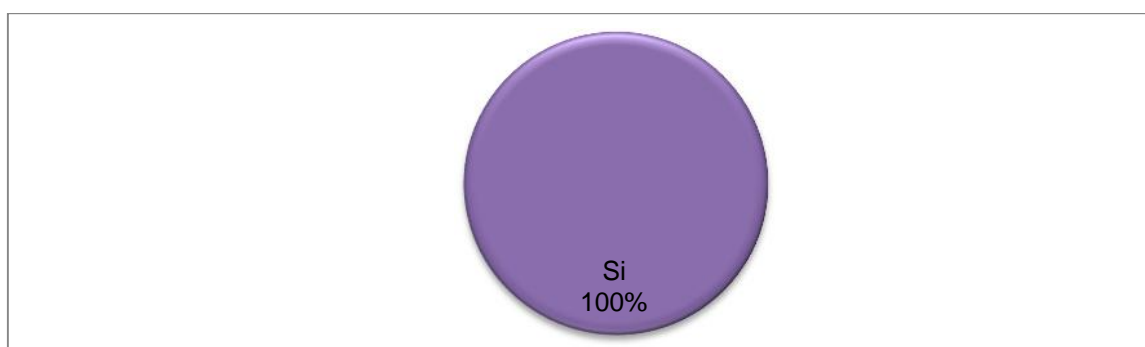
Pregunta 1.- ¿Posee carnet de discapacidad?

Cuadro #2. Carnet de discapacidad.

	Frecuencia	Porcentaje
Si	117	100%
No	0	0%
Total	117	100%

Fuente: Encuesta a personas discapacidades.
Autor: Vivianna Salvatierra

Grafico #1. Carnet de discapacidad.



Análisis: Como podemos observar el 100% de los encuestados posee el carnet del CONADIS, esto es destacable ya que posee el carnet los ratifica ante la ley como personas con discapacidad y pueden acceder a más beneficios que el Estado brinda.

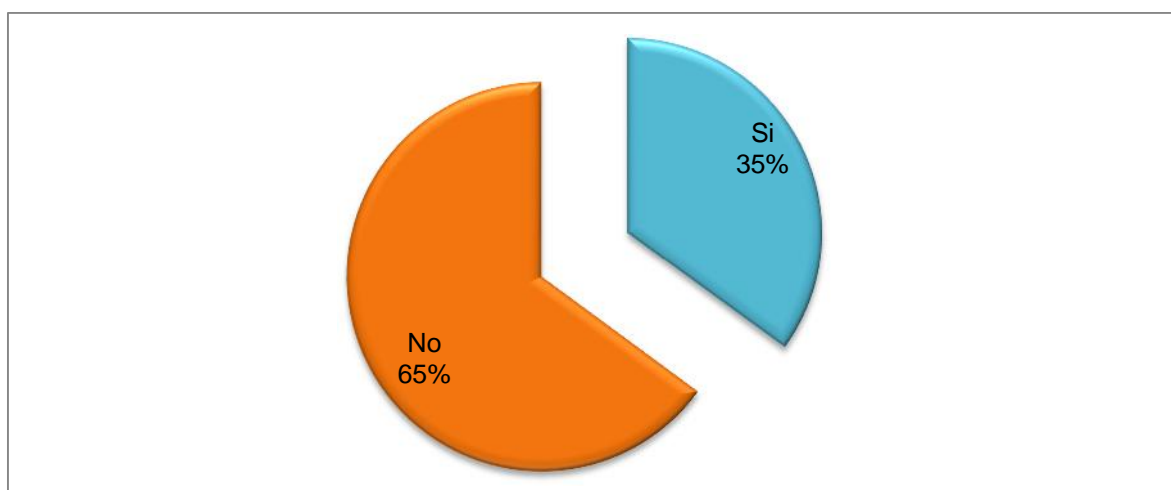
Pregunta 2.- ¿Utiliza usted silla de ruedas para movilizarse?

Cuadro #3. Utilización de sillas de ruedas.

	Frecuencia	Porcentaje
Si	41	35%
No	76	65%
Total	117	100%

Fuente: Encuesta a personas discapacidades.
Autor: Vivianna Salvatierra

Grafico #2 Utilización de sillas de ruedas.



Análisis: El 65% de la población encuestada, afirma que no utiliza silla de ruedas para su movilidad y el 35% si las utiliza. Al observar las estadísticas podemos definir que a pesar que no todas las personas discapacitadas utilizan sillas de ruedas para su movilidad aun así existe un porcentaje significativo que si lo hace, y cabe destacar que las personas con discapacidad física utilizan diferentes aparatos para su movilización como andadores, muletas, etc.

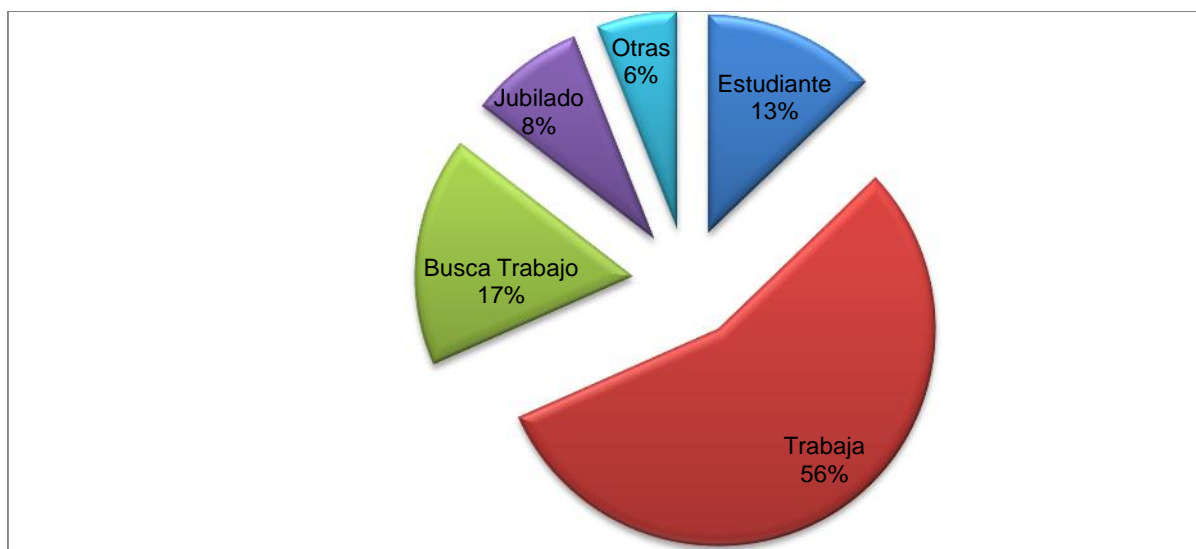
Pregunta 3.- ¿Cuál es su ocupación actual?

Cuadro #4. Ocupación actual.

	Frecuencia	Porcentaje
Estudiante	15	13%
Trabaja	65	56%
Busca Trabajo	20	17%
Jubilado	10	9%
Otras	7	6%
Total	117	100%

Fuente: Encuesta a personas discapacidades.
Autor: Vivianna Salvatierra

Grafico #3. Ocupación actual.



Análisis: De la población encuestada el 65% trabaja, el 17% está buscando trabajo, un 13% estudia, el 8% es jubilado y un 6% realiza otras actividades. Debido a la extensa labor por parte del Gobierno Ecuatoriano para la integración las personas con discapacidad o capacidades diferentes, existe un gran porcentaje de los mismos que trabajan y forman parte de entorno laboral del país, esto favorece el proyecto porque se destaca que la población objetivo tiene capacidad de adquisición del servicio a ofrecerse.

Pregunta 4.- ¿Cuan a menudo requiere usted de un medio de transporte para movilizarse?

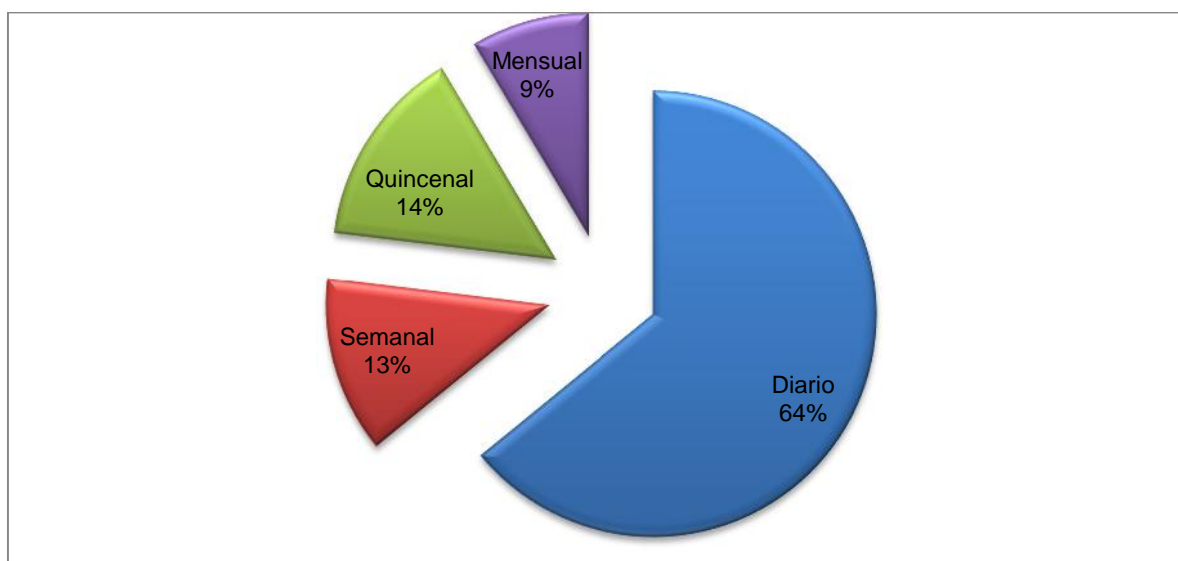
Cuadro #5. Frecuencia de movilización.

	Frecuencia	Porcentaje
Diario	75	64%
Semanal	15	13%
Quincenal	17	15%
Mensual	10	9%
Total	117	100%

Fuente: Encuesta a personas discapacidades.

Autor: Vivianna Salvatierra

Grafico #4. Frecuencia de movilización.



Análisis: El 64% de los encuestados afirma que requiere movilización diariamente, seguido del 14% que lo requiere quincenal, un 13% semanal y por último el % mensual. Se puede observar la necesidad diaria de movilización de las personas con discapacidad debido a que la mayoría realiza actividades laborales, por lo que se afirma que existe un mercado potencial para este proyecto.

Pregunta 5.- ¿En la actualidad por cual medio de trasporte se moviliza?

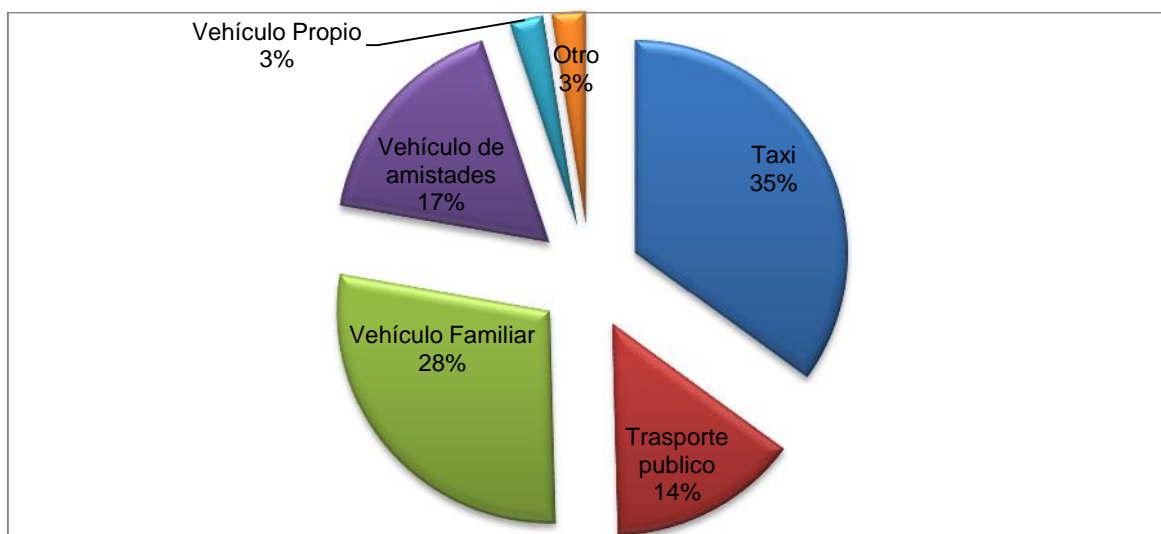
Cuadro #6. Medios de transporte para movilizarse.

	Frecuencia	Porcentaje
Taxi	41	35%
Trasporte publico	17	15%
Vehículo Familiar	33	28%
Vehículo de amistades	20	17%
Vehículo Propio	3	3%
Otro	3	3%
Total	117	100%

Fuente: Encuesta a personas discapacidades.

Autor: Vivianna Salvatierra

Grafico #5. Medios de transporte para movilizarse.



Análisis : de los encuestados el 35% contestó que utiliza para su movilización los servicios de las cooperativas de taxi, seguido del 28% que afirma que se movilizan en el vehículo de un familiar y el 17% en el de una amistad, un 3% en vehículo propio, y el 3% utiliza otros medios. Siendo los usuarios de las cooperativas de taxis nuestro mercado potencia, además de los que se movilizan en el vehículo de amistades y familiares, porque ello les brindaría mayor independencia.

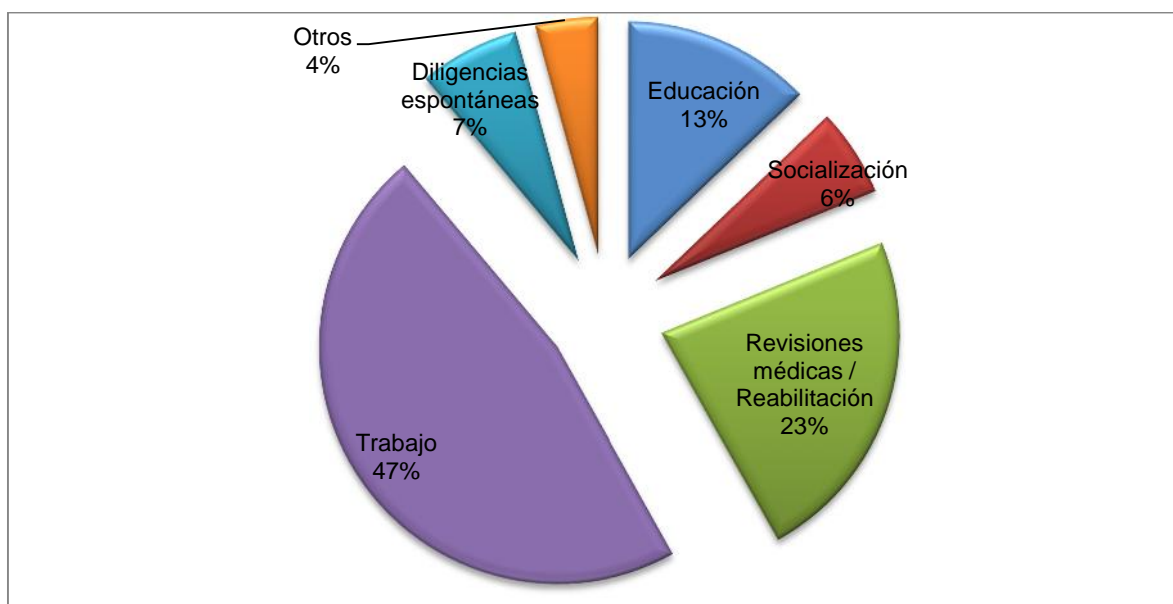
Pregunta 6.- ¿Con que fines requiere usted movilización?

Cuadro #7. Fines de movilización.

	Frecuencia	Porcentaje
Educación	15	13%
Socialización	7	6%
Revisiones médicas / Rehabilitación	27	23%
Trabajo	55	47%
Diligencias espontáneas	8	7%
Otros	5	4%
Total	117	100%

Fuente: Encuesta a personas discapacidades.
 Autor: Vivianna Salvatierra

Grafico #6. Fines de movilización.



Análisis: de los encuetados el 47% de ellos se moviliza por motivos de trabajo, por el contrario un 23% lo realiza por revisiones médicas o rehabilitación, un 13% se moviliza por acceso a educación, otro 7% por diligencias, 6% por socialización y por ultimo una 4% por otras razones. Lo observado reafirma la demanda existente del servicio de transporte para personas con discapacidad.

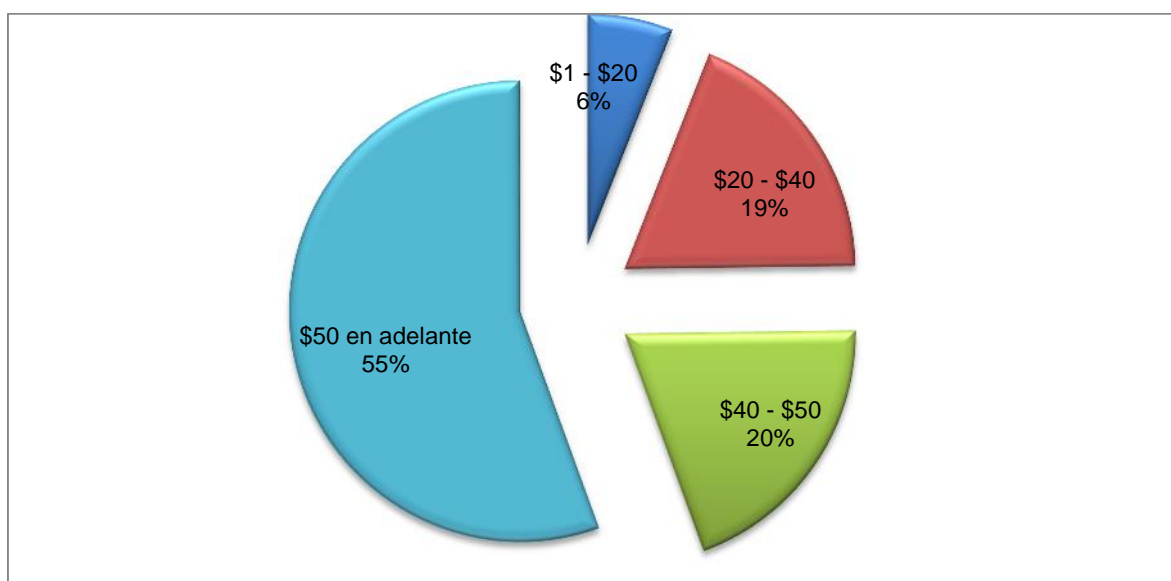
Pregunta 7.- ¿Cuál es su promedio de gastos mensuales en movilización?

Cuadro #8. Promedio de gastos en movilización.

	Frecuencia	Porcentaje
\$1 - \$20	7	6%
\$20 - \$40	22	19%
\$40 - \$50	23	20%
\$50 en adelante	65	56%
Total	117	100%

Fuente: Encuesta a personas discapacidades.
Autor: Vivianna Salvatierra

Grafico #7. Promedio de gastos en movilización.



Análisis: podemos observar que el 55% de los encuestados afirma que su promedio mensual de gastos en transportación es de \$50 en adelante y un 20% contestó que gasta entre \$40 y \$50, y solo un poco más abajo encontramos un 19% con un gasto entre \$20 y \$40, y solo un 6% se encuentra entre \$1 y 20\$. Con esto confirmamos la capacidad adquisitiva de nuestro mercado objetivo.

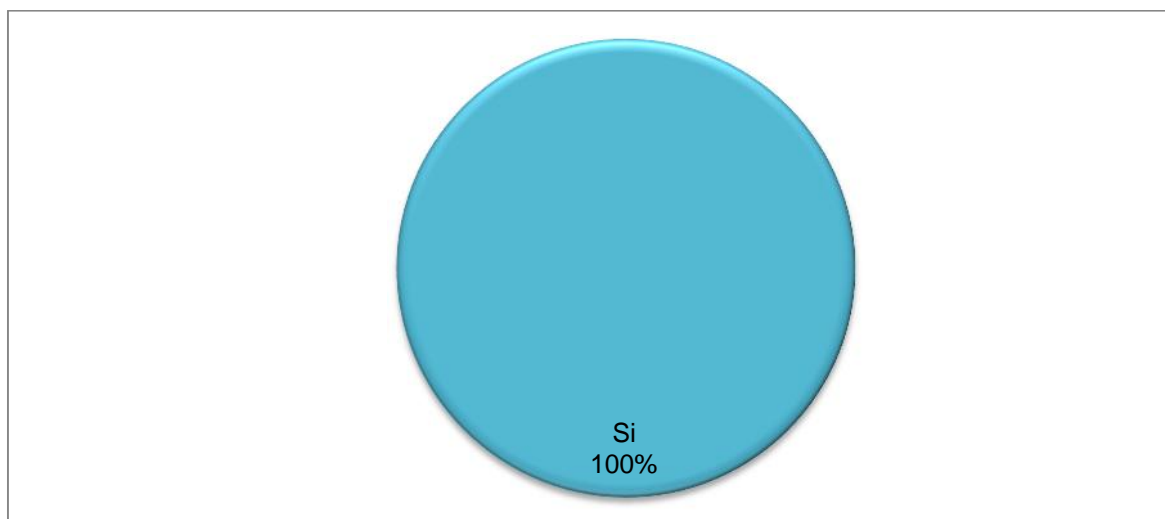
Pregunta 8- Estaría usted dispuesto a pagar por un servicio de transporte dirigido a personas con discapacidades, que cuente con adaptaciones físicas en sus unidades.

Cuadro #9. Aceptación de servicio de transporte para personas discapacitadas.

	Frecuencia	Porcentaje
Si	117	100%
No	0	0%
Total	117	100%

Fuente: Encuesta a personas discapacitadas.
Autor: Vivianna Salvatierra

Grafico #8. Aceptación de servicio de transporte para personas discapacitadas.



Análisis: se demuestra la total aceptación de las personas con discapacidad por la propuesta de un servicio de transporte adecuados a sus necesidades ya que el 100% de ellos están de acuerdo en pagar por el servicio.

4.2. Análisis e interpretación de los resultados.

Al terminar la elaboración de los cuadros estadísticos derivados de la aplicación de encuestas se llegó a la siguiente conclusión:

Las personas discapacitadas necesitan un medio de transporte adecuados a sus necesidades para mejora su movilidad, porque aunque haya diferentes medios que brinden un servicio de transporte ninguno cumplen con las condiciones necesarias y no se ajustan a sus necesidades reales.

Actualmente no existe una cooperativa de taxi amarillo o ejecutiva que cuente con personal capacitado para atender a personas con discapacidades diferentes, especialmente que cuenten con el conocimiento para manejar situaciones de emergencia, o que se puedan comunicar eficientemente por medio de lenguaje de señas con personas con discapacidades de habla o escucha.

Las cooperativas de taxi o sistemas de transporte público, no cuentan con vehículos adaptados a las necesidades especiales de las personas con discapacidad principalmente las que tienen deficiencias físico-motoras y utilizan algún aparato para su movilización, y no satisfacen eficientemente las necesidades de este sector de la población. Por lo que la implementación de un sistema de transporte ayudará a mejorar la transportación de estas personas.

A través de la observación directa, entrevistas y encuestas, se evidencio la necesidad urgente de un sistema de transporte adecuado para estas personas y así reducir las dificultades que experimentan las personas con discapacidad y limitan su movilización afectando su integración y bienestar.

A pesar de que las personas con discapacidad se han adaptado a la oferta actual, están de acuerdo en que es no cumple con las condiciones necesarias para sus necesidades, por lo que aceptan que es necesaria la implementación de un

servicio de transporte para personas con discapacidades. Lo cual les ayudara a desenvolverse a cabalidad en la sociedad.

Es por ello que elaboraremos un estudio técnico - económico que ayude a la correcta implementación de un sistema de transporte para las personas con discapacidades.

4.3. Estudio técnico - económico.

En la implementación de un proyecto de inversión el estudio técnico-económico, tiene como finalidad proveer información para cuantificar el monto de las inversiones y de los costos de operación pertinentes a esta área. De aquí podrá conseguirse la información de las necesidades de capital, mano de obra y recursos materiales, tanto para la puesta en marcha como para la posterior operación del proyecto.

4.3.1. Localización de servicio de transporte.

Las oficinas del servicio de transporte se ubicará en la ciudad de Quevedo concretamente en la parroquia San Camilo, debido a la facilidad de arriendo por su bajo costo y a su gran cantidad de habitantes y actividad económica. Ubicar las oficinas en el sector donde reside la mayoría de los clientes potenciales, mejoraría el plan operativo de la cooperativa, ya que permitiría enviar unidades de transporte de manera más rápida a los clientes, y así generar menos gastos operativos. La localización será en el sector Pro-mejoras, calle I entre la cuarta.

Grafico N#9. Localización del proyecto



Fuente: Google Maps
Autor: Vivianna Salvatierra

4.3.2. Plan de servicio.

Paso 1: del plan de servicio, hace referencia a la etapa de comunicación del cliente con la cooperativa, en la cual el cliente podrá solicitar el servicio por vía telefónica o por medio de la página web.

Paso 2: Relección de pedido de servicio ya será realizada por teléfono o vía web, esta comunicación es receptada por los operadores, los mismos que procederán a consultar a la dirección del usuario, teléfono, dirección de arribo. Tratar de determinar el tipo de discapacidad del cliente y requerimientos especiales según el caso. A partir de aquí se procede a enviar la unidad adecuada al cliente.

Paso 3: Esta etapa es cuando, la unidad llega a la dirección proporcionada por el cliente, el conductor se comunica con los operarios de la cooperativa, con el fin de

que el agente llame al usuario al teléfono indicado para confirmar la llegada de la unidad, de la misma manera al llegar a la dirección de destino.

En caso de que la unidad sea solicitada por un familiar que enviará al cliente solo en la unidad de transporte, el chofer de la unidad debe confirmar a la cooperativa el arribo del pasajero a su destino, y los agentes indicar esto al cliente, a fin de indicar al familiar para su tranquilidad.

Paso 4: Por último se hace referencia al apoyo personal que se le brinda al cliente, desde que se aborda al cliente hasta el arribo a su destino. Debido a que según las deficiencias de los clientes requerirán ayuda física, y esta será asistida por el conductor de la unidad para comodidad y seguridad de los clientes.

4.3.3. Estudio económico.

Con el propósito de investigar la viabilidad económica del presente proyecto se elaboró un escenario conservador en el cual se detallan la estimación en ventas, gastos, costos de inversión.

Para este escenario se ha proyectado una inversión de \$ 65.324,24 en donde el 60% se financiará con crédito bancario por el valor de \$39.194,54 con la banca privada. Siendo que la forma más objetiva de evaluar y proyectar las ventas y costos de ventas de una empresa de transporte es por kilómetro. Por ello, la mayoría de datos expuestos en el siguiente análisis se los realizó en base a un análisis por kilometraje.

El aumento en el precio por kilómetro recorrido es de 2% anual así como el acrecentamiento de la demanda, todo esto basado en un escenario conservador. Todos los datos presentados a continuación son reales y alcanzables ya que nos basamos en entrevistas hechas a cooperativas de taxi de la ciudad de Quevedo.

4.2.1. Inversión inicial

Para comenzar la actividad económica del servicio de transporte para personas con discapacidades se presupuesta las siguientes cifras:

Cuadro #10. Inversión inicial

CONCEPTO	TOTAL
Activos fijos	\$ 60.290,00
Otros activos	\$ 210,00
Suministros de oficina	\$ 181,60
Gastos de constitución	\$ 1.200,00
Sueldos o remuneraciones	\$ 2.942,64
Alquiler o arriendo	\$ 350,00
Servicios básicos	\$ 150,00
Total	\$ 65.324,24

4.3.4. Financiamiento.

Se plantea el financiamiento del 60% con crédito a la banca privada y el 40% con financiado con capital propio.

Cuadro #11. Financiación.

Concepto	Monto	Porcentaje
Capital	\$ 26.129,70	40%
Préstamo bancario	\$ 39.194,54	60%
Total Inversión	\$ 65.324,24	100%

4.3.5. Personal Requerido.

Como observamos en el plan de servicio necesitaremos, operadores, conductores profesionales y un administrador de los cuales los costos se detallan a continuación.

Cuadro #12. Personal requerido

Personal	Cant.	Sueldo mensual	Sueldo total	Total mensual
Administrador	1	\$ 500,00	\$ 500,00	\$ 603,00
Operador	1	\$ 340,00	\$ 340,00	\$ 410,04
Conductores profesionales	4	\$ 400,00	\$ 1.600,00	\$ 1.929,60
TOTAL	6	\$ 1.240,00	\$ 2.440,00	\$ 2.942,64

4.3.6. Muebles y equipo requerido.

Los equipos requeridos son los de oficina, computación, y de vehículos de acuerdo a la prestación de servicio que brindara la cooperativa de transporte para personas con discapacidad. A estos se los denominara **Activos fijos** de la empresa.

Cuadro #13. Muebles de oficina.

Muebles de oficina	cantidad	precio unitario	costo total
Escritorios	2	\$ 150,00	\$ 300,00
Mesa de trabajo	1	\$ 200,00	\$ 200,00
Sillas	8	\$ 30,00	\$ 240,00
Archivadores	2	\$ 150,00	\$ 300,00
Divisiones	1	\$ 500,00	\$ 500,00
Varios	1	\$ 500,00	\$ 500,00
Total			\$ 2.040,00

Cuadro #14. Vehículos.

Vehículos	cantidad	precio unitario	Adaptaciones	costo total
Van N300. Chevrolet	1	\$ 15.000,00	\$ 1.200,00	\$ 16.200,00
Van N300. Chevrolet	1	\$ 15.000,00	\$ 1.200,00	\$ 16.200,00
Van N300. Chevrolet	1	\$ 15.000,00	\$ 1.200,00	\$ 16.200,00
Total			\$ 3.600,00	\$ 48.600,00

Cuadro #15. Equipos de computación.

Equipos de Computación	cantidad	precio unitario	costo total
Computadoras	2	\$ 760,00	\$ 1.520,00
Impresora	1	\$ 160,00	\$ 160,00
Ruteador	1	\$ 70,00	\$ 70,00
Pantalla GPS, software matriz 10 vehículos (GEO) para compañía	1	\$ 5.000,00	\$ 5.000,00
Unidad de ubicación, despacho, Radio, taxímetro para uso de taxi ejecutivo(GEO)	3	\$ 800,00	\$ 2.400,00
Software contable	1	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00
Total			\$ 10.650,00

Cuadro #16. Otros Activos.

Otros activos	cantidad	precio unitario	costo total
Teléfonos	2	\$ 55,00	\$ 110,00
Extintor	1	\$ 50,00	\$ 50,00
Útiles de limpieza	1	\$ 50,00	\$ 50,00
Total			\$ 210,00

4.2.2. Depreciaciones de activos fijos.

Cuadro #17. Depreciaciones.

Concepto	Valor Actual	Años vida útil	Depreciación Mensual	Depreciación Anual
Muebles de oficina (Porcentaje de depreciación 10%)				
Escritorios	\$ 300,00	10	\$ 2,50	\$ 30,00
Mesa de trabajo	\$ 200,00	10	\$ 1,67	\$ 20,00
Sillas	\$ 240,00	10	\$ 2,00	\$ 24,00
Archivadores	\$ 300,00	10	\$ 2,50	\$ 30,00
Divisiones	\$ 500,00	10	\$ 4,17	\$ 50,00
Total	\$ 1.540,00		\$ 12,83	\$ 154,00
Vehículos (Porcentaje de depreciación 20%)				
Van N300. Chevrolet	\$48.600,00	5	\$ 810,00	\$ 9.720,00
Total	\$48.600,00		\$ 810,00	\$ 9.720,00

Equipos de Computación (Porcentaje de depreciación 33%)				
Computadoras	\$ 1.520,00	3	\$ 41,80	\$ 501,60
Impresoras	\$ 160,00	3	\$ 4,40	\$ 52,80
Router	\$ 70,00	3	\$ 1,93	\$ 23,10
Pantalla GPS, software matriz 10 vehículos (GEO) para compañía	\$ 5.000,00	3	\$ 137,50	\$ 1.650,00
Unidad de ubicación, despacho, Radio, taxímetro para uso de taxi ejecutivo(GEO)	\$ 2.400,00	3	\$ 66,00	\$ 792,00
Total	\$ 9.150,00		\$ 251,63	\$ 3.019,50
Total Depreciaciones			\$ 1.074,46	\$ 12.893,50

4.2.3. Amortización de préstamo.

Cuadro #18. Amortización préstamo.

Capital inicial:	\$ 39.194,54
Tipo de interés nominal:	15%
Plazo(anual):	5

Periodos de pago	Cuota Anual	Pago de intereses	Amortización del principal	Amortización acumulada del principal	Capital pendiente
0					\$ 39.194,54
1	\$11.692,34	\$5.879,18	\$ 5.813,16	\$ 5.813,16	\$ 33.381,38
2	\$11.692,34	\$5.007,21	\$ 6.685,13	\$ 12.498,29	\$ 26.696,25
3	\$11.692,34	\$4.004,44	\$ 7.687,90	\$ 20.186,20	\$ 19.008,34
4	\$11.692,34	\$2.851,25	\$ 8.841,09	\$ 29.027,29	\$ 10.167,25
5	\$11.692,34	\$1.525,09	\$ 10.167,25	\$ 39.194,54	-

4.3.7. Gastos Administrativos y generales.

Los gastos administrativos se refieren a los suministros, salarios de personal, servicios básicos y demás gastos generados de la administración de la cooperativa, de los cuales se detallaran a continuación.

Cuadro #19. Suministros de oficina

Suministros	cantidad	precio unitario	costo total
Perforadoras	2	\$ 5,00	\$ 10,00
Grapadoras	2	\$ 4,80	\$ 9,60
Calculadoras	2	\$ 8,00	\$ 16,00
Plumas	1	\$ 6,00	\$ 6,00
Clips	1	\$ 2,00	\$ 2,00
Sellos	3	\$ 5,00	\$ 15,00
Tijeras	2	\$ 1,00	\$ 2,00
Papel	6	\$ 3,50	\$ 21,00
Varios	1	\$ 100,00	\$ 100,00
Total			\$ 181,60

Cuadro #20. Gastos de constitución.

Detalle	Costo total
Constitución de la compañía	\$ 1.200,00
Total	\$ 1.200,00

Cuadro #21. Servicios básicos.

Servicio básico	Mensual	Meses	Total anual
Agua	\$ 5,00	12	\$ 180,00
Luz	\$ 80,00	12	\$ 1.200,00
Internet	\$ 35,00	12	\$ 540,00
Teléfono	\$ 30,00	12	\$ 360,00
TOTAL	\$ 150,00	12	\$ 2.280,00

Cuadro #22. Gastos pagados por anticipado.

	Mensual	Meses	Total
Publicidad	\$ 150,00	12	\$ 1.800,00
Arriendo	\$ 350,00	12	\$ 4.200,00
Total anual	\$ 500,00		\$ 6.000,00

Cuadro #23. Sueldos y salarios

Personal	Cant	Sueldo mensual	Sueldo total	Aporte al IESS*	Décimo tercer	Décimo cuarto	Total mensual	Total anual
Administrador	1	\$ 500,00	\$ 500,00	\$ 103,00	\$ 500,00	\$ 500,00	\$ 603,00	\$ 7.236,00
Operadores	1	\$ 340,00	\$ 340,00	\$ 70,04	\$ 340,00	\$ 340,00	\$ 410,04	\$ 4.920,48
Conductores profesionales	4	\$ 400,00	\$ 1.600,00	\$ 329,60	\$ 400,00	\$ 400,00	\$ 1.929,60	\$ 23.155,20
TOTAL	6	\$ 1.240,00	\$ 2.440,00	\$ 502,64	\$ 1.240,00	\$ 1.240,00	\$ 2.942,64	\$ 35.311,68

* 11,15 Patronal y 9,45% Personal.

4.3.8. Proyección de Ingresos.

Para el cálculo de los ingresos se realizó las proyecciones bajo las siguientes suposiciones:

- Se aspira a comenzar con 3 vehículos, al inicio del proyecto se ha planeado que recorran ocupados 250 kilómetros por día (24 horas) en el primer año.
- El precio promedio por kilometraje el primer año es de 0,54, en este escenario conservador. Este valor es básicamente para diferenciar y marcar una referencia frente a los servicios que otorgan la competencia actual además de cumplir con la ley y que los discapacitados tienen una reducción en sus pagos hasta de un 50%.
- El costo de venta se calcula por kilometraje. Según el análisis realizado estaría alrededor de 0,04 centavos por kilómetro recorrido, más 1.000 dólares anuales por mantenimientos correctivos y 50 dólares mensuales por mantenimiento preventivo.

- El porcentaje de aumento en las ventas anuales es del 3,57% en este escenario conservador, adicionalmente los costos de ventas se incrementan en un 3,57% anual.
- El proyecto muestra ser rentable; se ha tomado un escenario netamente conservador.

Cuadro #24. Proyección de ingresos anuales.

Productos	Km/día	Km/año	Precio venta Km	Proyección Venta	Proyección Costos
Van N300. Chevrolet.	250	81000	\$ 0,54	\$ 43.740,00	\$ 4.840,00
Van N300. Chevrolet	250	81000	\$ 0,54	\$ 43.740,00	\$ 4.840,00
Van N300. Chevrolet	250	81000	\$ 0,54	\$ 43.740,00	\$ 4.840,00
Total	750	243000		\$ 131.220,00	\$ 14.520,00

Incremento en el precio Km anual	2,00%
Incremento precio venta anual	3,57%

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES

5.1. Conclusiones

Al finalizar la investigación se llegó a las siguientes conclusiones:

- Las personas con discapacidad se ven afectadas por la carencia de transporte adecuado para su movilización, esto ha impactado de forma negativa en la sociedad ya que no permite la integración de estas personas a actividades sociales, laborales, de educación o de otra índole, volviéndolos dependientes de sus familias o terceros minando así su autoestima.
- De las encuestas y demás herramientas de investigación aplicadas se pudo definir que las personas con discapacidad se encuentran insatisfechas con la oferta de transporte actual, debido a que estos no cumplen con los criterios necesarios para satisfacer sus necesidades de transportación, y que algunas veces se excluye a estas personas de sus servicios o brindándoles un servicio no adecuado.
- La implementación de este proyecto tiene un impacto social alto ya que permitirá dar a las personas con discapacidad, independencia de movilización y esto conlleva una integración total de los mismos a la sociedad, logrando así darles un sentido de pertenencia que permita el desarrollo humano de estas personas.
- Se logró determinar que el proyecto de implementación de un servicio de transporte inclusivo para personas discapacitadas es viable, ya que existe la necesidad de transporte adecuado, eficaz y servicial para este sector de la población ya que las ofertas actuales de este servicio no cumplen con las condiciones necesarias.

CAPÍTULO VI

BIBLIOGRAFÍA

6.1. Bibliografía

- Ambrosio, V., & Poveda, J. A. (2000). *Plan de marketing paso a paso*. Obtenido de Prentice Hall, Mexico.
- Asamblea Nacional República del Ecuador. (2012). *Ley Orgánica de Discapacidades*. Quito: Registro Oficial N° 796.
- Barry, B. (2002). *Social Exclusion, Social Isolation and the Distribution of Income*. CASE -Centre for Analysis of Social Exclusion.
- Cañon, L. (2010). *Transport and Social Exclusion in Medellin. Potential, Opportunities and Challenges*. Londres: Development Planning Unit, University College London.
- Garcia Bobadilla, L. M. (2009). *Fidelización del cliente: introducción a la venta personal ya la dirección de ventas*. Madrid: ESIC Editorial.
- Instituto Universitario de Estudios Europeos. (2003). *Libro verde de la accesibilidad en España*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Kotler, P., & Armstrong, G. (2008). *Principios de marketing*. Pearson Educación, España.
- N. Gregory Mankiw, E. R. (2007). *Principios de Economía*. España: Paraninfo.
- Malgarejo, H. (2012). *Integración Latinoamericana*. Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.
- Philip Kotler, K. L. (2006). *Dirección del Marketing*. Mexico: Pearson Education.
- Tapia, G., & Manzo, G. (2014). *Estudio de factibilidad para la implementación de un distribuidor autorizado de corporación nacional de telecomunicaciones e.p. en la ciudad de babahoyo*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

6.2. Linkografía.

Asamblea Constituyente. (2013). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de Quito: Registro Oficial Suplemento 731:
<http://www.cte.gob.ec/wp-content/uploads/2013/03/LOTTTSV.pdf>

Consejo Nacional De Igualdad De Discapacidades. (2015). *CONADIS*. Obtenido de G. E. Ecuador, Editor:
[http://www.conadis.gob.ec/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper
&Itemid=69](http://www.conadis.gob.ec/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=69)

Definiciones. (2015). *Igualdad*. Obtenido de
<http://www.definicionabc.com/social/igualdad.php>

Definiciones. (2015). *Transporte*. Obtenido de definicion.de:
<http://definicion.de/transporte/>

Ecologistas en Accion. (2015). *¿Qué entendemos por movilidad?* Obtenido de
<http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>

Emprendedor UNITEC. (2015). *Estudio Tecnico*. Obtenido de unitec.edu:
<http://emprendedor.unitec.edu/pnegocios/Estudio%20tecnico.htm>

Organización Mundial de la Salud. (2012). *Discapacidad y Salud*. Obtenido de
<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs352/es/>

Organizacion Mundial de la Salud. (2015). *Temas de salud, Discapacidades*. Obtenido de <http://www.who.int/topics/disabilities/es/>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo del Ecuador. (2013). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Obtenido de planificacion.gob.ec, el 15 de abril del 2015:
[http://www.planificacion.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2012/07/Plan_Nacional_para_el_Buen_Vivir_\(version_resumida_en_espanol\).pdf](http://www.planificacion.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2012/07/Plan_Nacional_para_el_Buen_Vivir_(version_resumida_en_espanol).pdf)

ANEXOS



ENCUESTA DIRIGIDA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Objetivo: diagnosticar y determinar la necesidad de un servicio de transporte para personas con discapacidad.

Edad: _____

Sexo: M

F

1.- ¿Posee carnet de discapacidad?

Sí

No

2.- Indique qué tipo de discapacidad posee y el porcentaje.

	Porcentaje
Auditiva	<input type="checkbox"/>
Visual	<input type="checkbox"/>
Física	<input type="checkbox"/>
Intelectual	<input type="checkbox"/>
Comunicativa	<input type="checkbox"/>
Psicológica	<input type="checkbox"/>

3.- ¿Utiliza usted silla de ruedas para movilizarse?

Sí

No

4.- ¿Cuál es su ocupación actual?

Estudiante	<input type="checkbox"/>
Trabaja	<input type="checkbox"/>
Busca Trabajo	<input type="checkbox"/>
Jubilado	<input type="checkbox"/>
Otro	<input type="checkbox"/>

5.- ¿Cuan a menudo requiere usted de un medio de transporte para movilizarse?

Diario	<input type="checkbox"/>
Semanal	<input type="checkbox"/>
Quincenal	<input type="checkbox"/>
Mensual	<input type="checkbox"/>

6.- ¿En la actualidad por cual medio de trasporte se moviliza?

Taxi	<input type="checkbox"/>
Trasporte publico	<input type="checkbox"/>
Vehículo Familiar	<input type="checkbox"/>
Vehículo de amistades	<input type="checkbox"/>
Vehículo Propio	<input type="checkbox"/>
Otro	<input type="checkbox"/>

7.- ¿Con que fines requiere usted movilización?

Educación	<input type="checkbox"/>
Visitas sociales	<input type="checkbox"/>
Visitas médicas / rehabilitaciones	<input type="checkbox"/>
Trabajo	<input type="checkbox"/>
Diligencias espontáneas	<input type="checkbox"/>
Otros	<input type="checkbox"/>

8.- ¿Cuál es su promedio de gastos mensuales en movilización?

\$1 - \$15	<input type="checkbox"/>
\$15 - \$30	<input type="checkbox"/>
\$30 - \$45	<input type="checkbox"/>
\$45 en adelante	<input type="checkbox"/>

9.- Estaría usted dispuesto a pagar por un servicio de transporte dirigido a personas con discapacidades, que cuente con adaptaciones físicas en sus unidades.

Sí No

Vehículos

- *Año: 2015*
- *Modelo: Van N300*
- *Marca: Chevrolet*
- *Condición: Nuevo*
- *Tipo de auto: Vans*



Adaptación





Mod. RDI

De bajo costo y articulada, posee una inclinación que minimiza el esfuerzo de ascenso.

Permite su instalación tanto en puertas traseras como laterales.

MODELO	Altura máx. mm mm	Capacidad Kgs	Tipo de montaje	Tipo de vehículo
RDI	600	300	INTERIOR	VAN



