



Título

Estudio sobre el sistema de indicadores de Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo), complementaria al método de planificación nacional de destinos turísticos del Ecuador.

Línea de Investigación:

Turismo, Hospitalidad y Patrimonio

Modalidad de titulación:

PROYECTO DE DESARROLLO

Programa de Maestría

MAESTRÍA EN TURISMO MENCIÓN EN PLANIFICACIÓN TURÍSTICA

Título a obtener:

MAGISTER EN TURISMO MENCIÓN EN PLANIFICACIÓN TURÍSTICA

Autor:

Ing. Milton German Mayorga Filián

Tutor:

Mgs. Carlos Andrés Bastida Tudela

**Samborondón - Ecuador
2019**

DEDICATORIA.

El trabajo de investigación es dedicado a Dios por darme la oportunidad de salir adelante. A mis padres por siempre darme los valores y ejemplo de que podemos lograr todo lo que nos proponemos. A mi Papi Carlos y mami Yulita que siempre están pendiente de mí desde que nací, a mi abuelito Romeli y mi Abuelita Carlota por siempre darme el apoyo necesario y consejos de vida. Dedicatoria especial a mi esposa y a mis dos hijas que son mi motor de vida que hacen que todos los días sean más fáciles viendo sus sonrisas.

AGRADECIMIENTO.

Agradezco el presente trabajo a la Universidad ECOTEC por darme las herramientas y el conocimiento para poder alcanzar mis objetivos profesionales, a todos mis compañeros de Maestría: Edgar, Brayan, Dianita, Silvia, Hilda, Kristel, Liz y Don Freddy que pese a nuestras diferencias pudimos lograr una familia con el fin de ser embajadores turísticos y trabajar en busca de una mejor planificación turística en el país. A mis hermanos Yessica, Luis, Ely, Felipe por siempre ser un ejemplo con las diferentes cualidades que poseen y nos llevan a ser mejores cada día y en especial a Grace Patricia Cornejo Filian que es mi hija más grande y que me llena siempre de orgullo y felicidad que Dios me haya regalado una hermana como ella.



DIVISIÓN DE POSTGRADO

CERTIFICACIÓN DE REVISIÓN FINAL

QUE EL PRESENTE PROYECTO DE DESARROLLO TITULADO:

Estudio sobre el sistema de indicadores de Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo), complementaria al método de planificación nacional de destinos turísticos del Ecuador.

ACOGIÓ E INCORPORÓ TODAS LAS OBSERVACIONES REALIZADAS POR LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL ASIGNADO Y CUMPLE CON LA CALIDAD EXIGIDA PARA UN TRABAJO DE TITULACIÓN DE POSTGRADO, POR LO QUE SE AUTORIZA A: Milton German Mayorga Filián QUE PROCEDA A SU PRESENTACION.

Samboorondón, 10 de Noviembre de 2019

Samboorondón, 10 -Nov-2019

Mgs. Carlos Andres Bastidas Tudela

TUTOR



**DIVISIÓN DE POSGRADO
PROCESO DE TITULACIÓN
CERTIFICADO DEL PORCENTAJE DE COINCIDENCIAS**

Habiendo sido nombrado CARLOS ANDRES BASTIDAS TUDELA tutor del trabajo de titulación "Estudio sobre el sistema de indicadores de Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo), complementaria al método de planificación nacional de destinos turísticos del Ecuador." elaborado por Milton German Mayorga Filián, con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de Magister en Turismo Mención en Planificación Turística.

Se informa que el mismo ha resultado tener un porcentaje de coincidencias 9%, mismo que se puede verificar en el siguiente link: <https://secure.urkund.com/old/view/55299915-981274-100142#Fc4xCsMwDEbhu3gWxbllly8pVSoYS2pKhWTKW3r0vwwfm6R/8LZ+zLHftouOSoqHgHY6BEJ202WCgTVpW0JJtss0prXY4BgJXS2laoWhgowY2yl25tyrdQrp3GFxiXLu72N/7dvj2J5lqbc6I8xdnc+ZWvbfHw==>

Adicional se adjunta print de pantalla de dicho resultado.



**CARLOS ANDRES BASTIDAS TUDELA
PROFESOR TUTOR**

RESUMEN

El presente trabajo es un aporte de una nueva estructura de indicadores sobre los sistemas de planificación territorial asociados al desarrollo de destinos turísticos, los destinos tradicionalmente se han diseñado desde el punto de vista de la actividad turística como un conjunto de elementos desligados del territorio que han dado como resultados propuestas poco implementables a la hora de establecer políticas públicas de inversión, considerando esto, lo que se propone aquí es establecer una metodología de intervención territorial que promueva el desarrollo del uso de transporte terrestre turístico a diferentes sitios de gran atractivo como playas, resorts, montañas, volcanes, nevados y en los cuales por sus características únicas puedan ser reconocidos y certificados como un medio de conectividad terrestre para destinos turísticos. La línea de investigación nos ayudara a establecer normativas para la Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo) por medio de un cuerpo de indicadores complementaria a la metodología del Ministerio de Turismo para certificar esta actividad como turística a nivel nacional. Para concluir la investigación se podrá proponer dentro del sistema de planificación nacional y local continuando con una línea directa de la metodología de planes de desarrollo y ordenamiento territorial, plan sectorial del Ministerio de Turismo y Planes cantonales donde se propondrán un cuerpo de indicadores que serán evaluados por el SIGAD y financiados de manera ordenada por los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Palabras claves. Planificación de destinos, Transportación Terrestre Turístico (Buses de Turismo), Destinos Turísticos, Indicadores.

ABSTRAC

This investigation was development to create a new structure of indicators over the territorial system of planning associated to teh development of touristic destinations, the traditional places have being designed from the point of view of the touristic activity as a set of elements apart the territory, that give as results proposals with no directions to establish publicals politics of investments. Consider that the proposal here is to make a territorial metodology of intervention that promote the development of the use of Touristic Transportation (Tourism Buses) to different places of atraction such as beaches, resorts, mountains, volcanoes which uniques features to be recognized and certificated as means of touristic transportation (Tourism Buses) by a estructure of indicators as a complemeny of the Metodology of the Tourism Ministry to certificate this activity. To finalize this research, the proposal inside the local and National Planification System with a straigth line of the metodoly of developement plan and Territorial order, Sectorial Plan of the Tourism Ministry and State Plans where is gonna be a purpose of a estructure of indicators that will be evaluated by the SIGAD and Financing for the Decentralized Autonomous Goverment

Key Words. Destination Planning, Touristic Transportation (Buses of Tourism), Touristic destinations, Indicators.

Índice de Contenidos

INTRODUCCIÓN	1
1. Capítulo I.....	4
1.1. Los 4 tipos principales de transporte en Logística y sus características	5
1.1.1. Transporte Marítimo	5
1.1.2. Transporte Terrestre	6
1.1.3. Transporte por ferrocarril	6
1.1.4. Transporte Aéreo	7
1.2. Definición del Transporte Terrestre Turístico	7
1.3. Relación entre Transporte y Turismo	8
1.4. Clasificación del transporte terrestre turístico.....	9
1.5. Modelos metodológicos	10
1.6. Método para la formulación de Planes Sectoriales (de Desarrollo)	
Turísticos cantonales de Destinos Turísticos Priorizados en el Ecuador.....	15
1.6.1. Sistema Europeo de Indicadores Turísticos	16
1.7. Fundamentación legal.....	18
1.7.1. Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2015).....	18
1.7.2. REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE TURISTICO	19
2. Capítulo II	49
2.1. Diseño De La Investigación	50
2.2. Enfoque de la investigación.....	50
2.3. Método de la investigación	51
3. Capítulo III.....	55
3.1. Análisis del resultado	56

3.2.	Etapa 1.....	56
3.2.1.	Indicadores cuerpo normativo 1.....	57
3.2.2.	Indicadores cuerpo normativo 2.....	57
3.2.3.	Indicadores cuerpo normativo 3.....	58
3.2.4.	Indicadores cuerpo normativo 4.....	58
3.3.	Etapa 2.....	59
3.4.	Etapa 3.....	63
3.5.	Etapa 4.....	66
3.6.	Etapa 5.....	67
3.7.	Etapa 6.....	69
3.8.	Etapa 7.....	78
4.	Capítulo IV.....	79
4.1.	Cuerpo de indicadores en gestión de destinos aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).....	80
4.2.	Cuerpo de indicadores Económicos aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).....	82
4.3.	Cuerpo de indicadores de Impacto Socio Cultural aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).	83
4.4.	Cuerpo de indicadores impacto ambiental y territorial aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).	84
4.5.	Validación de los indicadores por componente.	87
4.5.1.	Validación de indicadores de Transportación Terrestre Turística Impacto Económico	91
4.5.2.	Validación de indicadores de Transportación Terrestre Turística Impacto Socio Cultural	92

4.5.3. Validación de impacto ambiental y territorial aplicables en	
Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).....	93
5. CONCLUSIONES	98
6. RECOMENDACIONES.	99
7. BIBLIOGRAFÍA.	100

Índice de Tablas

Tabla 1. Clasificación de certificaciones internacionales	56
Tabla 2. Indicadores según el cuerpo normativo	60
Tabla 3. Indicadores comunes.....	63
Tabla 4. Indicadores pre-seleccionados	66
Tabla 5. Lista de indicadores pre-seleccionados.....	67
Tabla 6. Indicadores comunes pre-seleccionados	69
Tabla 7. Indicadores “no coincidentes o no comunes” seleccionados	78
Tabla 8. Matriz de Gestión de Destinos	80
Tabla 9. Matriz de Impacto Económico.....	82
Tabla 10. Matriz del Impacto Socio Cultural.....	83
Tabla 11. Matriz del Impacto Ambiental y Territorial	84
Tabla 12. Validación de los indicadores de Gestión de Destino aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).	89
Tabla 13. Matriz de Impacto Económico.....	91
Tabla 14. Matriz del Impacto Socio Cultural.....	92
Tabla 15. Matriz del Impacto Ambiental y Territorial	93
Tabla 16. Semaforización	97

Índice de Figuras

Figura 1. Transporte y turismo	9
Figura 2. Modelo Rivas y Madagan.....	10
Figura 3. Modelo DPSIR	12
Figura 4. Enfoque de la investigación	52

INTRODUCCIÓN

Ecuador es un país mega diverso, el cual despierta curiosidad por varios países no solo a nivel de Latinoamérica sino a nivel mundial. El sector turístico forma parte de la creciente economía a nivel mundial por lo cual nos vemos en la necesidad de ir mejorando día a día y consolidarnos como los países más visitados en América Latina ya que en la actualidad somos conocidos como el país de los 4 mundos debido a nuestra biodiversidad lo cual ha generado la atracción de diferentes mercados tanto asiático como europeo sin descartar el Anglosajon que es parte fundamental de nuestra economía, por lo cual la Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo) será una de nuestras cartas de presentación de la excelencia en servicio que maneja nuestro país.

Debido a la facilidad de la conectividad que el país posee podemos notar que el comercio se acreciente con los años tanto así que el porcentaje dado hasta octubre del 2018 fue del 16% en exportaciones tanto de atún, pescado y enlatados, petróleo crudo, manufactura de metales, camarón y banano. Estas representan el 85% de nuestras exportaciones. (Andrade, 2018).

Hoy en día la transportación terrestre turística ha incrementado en nuestro país debido a la cantidad de compañías que se han creado para el desarrollo de esta actividad, que han apostado por brindar sus servicios en las principales ciudades tales como Guayaquil, Quito, Cuenca, Manta ya que son sitios recorridos por sus visitantes para

ejercer distintas actividades como turismo de negocios, turismo de placer, turismo deportivo, turismo investigativo, entre otros.

El incremento de visitantes desde el marco estadístico de ingresos de personas extranjeras a nuestro país se ve reflejado en un 50% superior al del año 2017 pero vale recalcar que ese 50% ha incrementado en base a una gran afluencia de venezolanos lo cual es un poco engañoso. En base a los ingresos vía aérea y marítima tenemos un número más cercano a la visita de turistas en nuestro país que fue de 1'120.810 visitantes (Larenas, 2019).

Formulación del Problema

¿De qué manera incide la creación de un cuerpo de indicadores de Transporte Turístico (Buses de Turismo) para el desarrollo turístico en el Ecuador?

Preguntas directrices de la investigación

¿Cuál es el aporte de los indicadores de Transportación terrestre Turística (Buses de Turismo) en el Ecuador para la consolidación de un destino?

Objetivo General

Analizar el sistema de indicadores internacionales para la transportación terrestre turística (Buses Turísticos), complementario al método de planificación nacional de destinos turísticos del Ecuador.

Objetivos específicos

- Fundamentar teóricamente conceptos relevantes para identificar un cuerpo de indicadores de Transportación Terrestre Turística.
- Realizar un cuerpo de indicadores para la transportación terrestre turística en el cantón Salinas con potencial en el Ecuador.
- Crear una herramienta metodológica que permita consolidar la transportación terrestre turística en el Ecuador.

1. Capítulo I

Marco Teórico

1.1. Los 4 tipos principales de transporte en Logística y sus características

Según García D. en el 2018. Dice que los profesionales de Comercio Internacional necesitan usar transporte para ejecutar sus operaciones dependiendo el lugar donde van hacer ejecutadas pueden ser el medio de transporte: marítimo, aéreo, por carretera o por ferrocarril, Cada uno de ellos presenta unas ventajas e inconvenientes a considerar en el transporte de mercancías.

1.1.1. Transporte Marítimo

El transporte marítimo enfatiza, debido a su fiabilidad, economía y versatilidad. Por medio de este transporte podemos trasladar distintas mercaderías, podemos encontrar variedad de buques disponible de distintas características, adaptados a las necesidades de la mercadería, tales como petroleros, graneleros (o bulk carriers), portacontenedores, roll-on roll-off, etc.

Los tipos de contrato en transporte marítimo tenemos los siguientes:

- Grupaje.
- Contenedores.
- Línea regular.

1.1.2. Transporte Terrestre

Las principales ventajas que se puede observar en el transporte por carretera son la flexibilidad, que le permite viajar habitualmente a cualquier destino, con vehículos equipados a todas las necesidades pueden ser rápidos y ágiles; su sencillez de uso y la facilidad con que se combina con otros medios de transporte, para formar parte del transporte multimodal.

Los tres tipos de servicio que existen en el transporte por carretera son:

- Cargas completas.
- Grupaje o cargas incompletas.
- Cargas agrupadas urgentes.

1.1.3. Transporte por ferrocarril

El transporte de ferrocarril es un sistema especialmente apropiado para envío de vagones completos o grupos de vagones a largas distancias, que demora entre unos días o semanas el cual no sea un factor importante.

El transporte por ferrocarril reúne las siguientes características:

- Flexibilidad para transportar diversas mercancías.
- Regularidad del servicio.
- Gran capacidad de carga.

- Independiente al estado de las carreteras.
- Sistema económico.

1.1.4. Transporte Aéreo

Al igual que cualquier otro medio de transporte, el transporte aéreo tiene ventajas e inconvenientes, se caracteriza por: Rapidez para distancias largas. En cuanto a la Seguridad. Se producen menos incidentes y robos con este medio podemos ver también la agilidad administrativa y amplia cobertura. Se llega a todas partes (García, 2018).

1.2. Definición del Transporte Terrestre Turístico

El desarrollo del transporte terrestre fue mucho más lento que el marítimo. Por siglos, el transporte sobre tierra se limitó a montar sobre animales, y carruajes o trineos empujados por ellos, que difícilmente superaban los 16 km/h. El primer avance sustancial en el desarrollo del transporte terrestre se dio en el año 1825, cuando el ingeniero británico George Stephenson creó el primer ferrocarril a vapor, adaptando un motor a vapor a una locomotora.

En España, alrededor del siglo XX, se incrementó el desarrollo de la red vial. Los gobiernos posteriores se encargaron de realizar numerosas inversiones para la creación de vías básicas de gran capacidad, como autopistas y autovías, que dieron paso a la movilización de mercancías y personas en gran número por el territorio español.

En Sudamérica por otro lado, desde la época precolombina ya existían rudimentarios caminos creados por los incas, utilizados para el traslado de distintas 9 clases de mercancías. Éstas se movilizaban a pie o sobre varios animales de carga, como las alpacas o llamas, que muchas veces deben atravesar puentes de sogas en las montañas. (Escalante Guevara y Siguencia Santos, 2014).

1.3. Relación entre Transporte y Turismo

Auténticamente el desarrollo de la actividad turística ha estado relacionado con el desarrollo del transporte, por definición el turismo implica desplazamiento fuera del lugar de residencia habitual.

Para Padilla (1980) el Turismo es un fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura o salud, se trasladan de un lugar de residencia habitual a otro en el que no ejercen alguna actividad lucrativa, generando múltiples demandas de suma importancia económica y cultural" (Alvarez , Campaña , Uranga , & Cirino , s.f.).

Esquema de la relación medio de transporte y las demás facilidades que conforman el producto turístico.

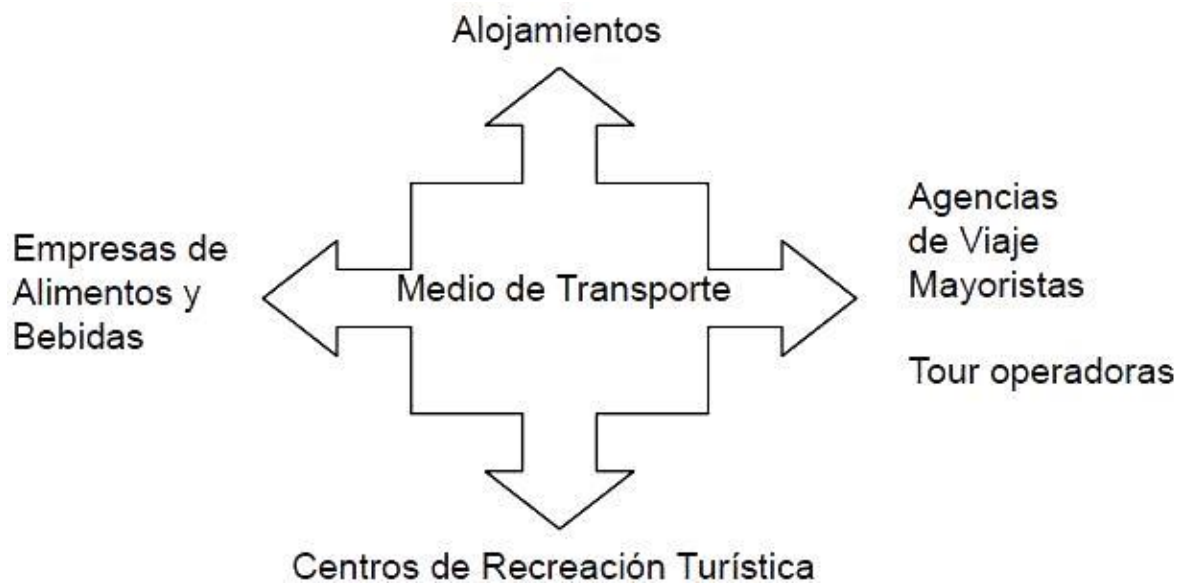


Figura 1. Transporte y turismo

1.4. Clasificación del transporte terrestre turístico

El transporte terrestre turístico se clasifica de la siguiente manera:

1. Según el ámbito de operación

- a) Transporte Terrestre Turístico Nacional:
- b) Transporte Terrestre Turístico Transfronterizo; y,
- c) Transporte Terrestre Turístico Internacional.

2. Según el tipo de servicio

- a) Traslados;
- b) Excursión;
- c) Gira; y,
- d) Circuito Cerrado.

(Ministerio de Transporte , 2014)

1.5. Modelos metodológicos

Los modelos de metodología que se han encontrado se describen de la siguiente manera:

El modelo de presión-estado-respuesta (PSR) propuesto por la OCDE, se basa en la premisa de causalidad. Es una propuesta de indicadores ambientales propuesto por la OCDE que nos permite ver el vínculo existente entre la presión realizada sobre el medio y sus consecuencias, y las respuestas producidas para llegar al equilibrio entre el medio ambiente y las actividades que desarrolla el ser humano (ver figura 1). Es decir, “las actividades humanas ejercen presiones sobre el medio y cambian su calidad y la cantidad de los recursos naturales. La sociedad responde a esos cambios mediante políticas ambientales, sectoriales y económicas” (Rivas y Magadán, 2007, p.33)



Figura 2. Modelo Rivas y Madagan

Según podemos constatar en este caso el modelo en tres apartados identificados con tres tipos de indicadores organizados por la OCDE son: de presión, de estado y de respuesta (Vera, et al., 2001)

“Indicadores de presión: aparecen las presiones directas e indirectas sobre el medio” (p.16).

ii. “Indicadores de estado: describen las condiciones ambientales en un momento determinado además de la cantidad y calidad de los recursos naturales” (p.16) “Indicadores de respuesta: integran las políticas territoriales y sectoriales, así como las actuaciones de empresas y agentes sociales para paliar o prevenir la degradación de condiciones ambientales” (p.16).

Modelos DPSIR. A partir del modelo PSR, la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) creo en 1998 un nuevo modelo de indicadores ambientales denominado DPSIR2, “este modelo incorpora las causas de presión (crecimiento económico y demográfico, urbanización, intensificación agrícola...) y los impactos, consecuencia de las modificaciones del estado de las condiciones ambientales en el propio medio o en la salud humana” (Vera et al., 2001, p. 18). El modelo que existe la respuesta política este en interacción con las situaciones que se generan alrededor y esta a su vez recae sobre los siguientes factores: Causas de presión, presión, estado política.

Figura 4. Modelo DPSIR enfocado al Turismo.



Fuente: Vera et al. (2001, p.52).

Figura 3. Modelo DPSIR

El modelo que podemos ver se basa en el sector turístico (ver figura 4), sus indicadores nos dan la perspectiva sobre una situación. La implantación varia ya que hay que adaptarlo según sus condiciones. Por decir, no es lo mismo realizar un estudio de una provincia que de una ciudad o un cantón ya que dependiendo del lugar ya que sus particularidades varían.

El modelo de Charles Ragin, el cual es mencionado por (Perez Liñan, 2007), el cual desarrollo un comparativo para analizar configuraciones de manera sistemática. El Protocolo QCA (qualitative comparative analysis) se puede dar con diferentes matices (Ragin & Giesel, 2002) y fue denominado “método de inclusión”. Este procedimiento permite:

- 1) identificar condiciones causales necesarias
- 2) identificar condiciones causales suficientes
- 3) identificar conjuntamente condiciones necesarias y suficientes.

Propuesta de Rivas, Leiva y González

Rivas, Leiva y Gonzalez según su metodología es muy tomada en cuenta por los planificadores turísticos en especial por la fiabilidad de sus indicadores. En este caso, autores como Rivas, Leiva y González (citados por Rivas & Magadán, 2007, p.395) crean adaptaciones de sistemas de indicadores que ya existen, con sus ratios correspondientes, para validar y facilitar el uso de los indicadores en diferentes casos. La adaptación llevada a cabo está basada en los modelos causales y su organización está compuesta por cuatro categorías:

- Indicadores Ambientales y de uso del Territorio
- Indicadores Económicos.
- Indicadores Socio-culturales.
- Indicadores de Gestión y Participación.

Estudio comparativo entre LEED y la herramienta HADES

El vínculo que existe entre el estudio comparativo LEED y la herramienta HADES se realiza mediante un análisis de la aplicación de cada uno de los sistemas a los casos de estudio, luego continuamos con una plenaria para opinar sobre los resultados dados y para terminar se hace una comparativa de los criterios e indicadores utilizados por los sistemas de evaluación.

En distintos tipos de estudio se han realizado sistemas de evaluación del desempeño ambiental de edificios, estos han pertenecido a la primera y segunda generación, aplicables a los casos de estudio elegidos. Para la evaluación de los casos de estudio se ha utilizado el sistema “LEED Edificios nuevos con caminos alternativos para edificios construido fuera de EEUU”, dado que el sistema adaptado al programa residencial, “LEED Home”, no ha sido adaptado al caso español. La herramienta HADES, ha sido diseñada y adaptada al contexto de España y al sector residencial.

Los análisis comparativos nos dan la oportunidad de obtener datos donde se aplican los sistemas de evaluación, donde han permitido obtener datos de los casos de estudio donde se han aplicado los sistemas de evaluación y tienen similitud, es decir que, de acuerdo con los resultados la aplicación de ambos sistemas ha permitido obtener buenas puntuaciones de las viviendas (Soust Verdaguer & LLatas Oliver, 2013).

Investigación comparada.

Es fundamental que el investigador conozca sobre los métodos comparativos, para ello se debe seguir ciertos pasos: primero, se debe preguntar, ¿Qué es comparar?, ¿Por qué hacerlo? y ¿Qué se puede comparar?; segundo, se pregunta ¿Cuáles son las dimensiones analíticas básicas de la comparación y los mecanismos cognitivos básicos de la comparación?; y por último, se ubica la comparación en el conjunto de los métodos de investigación social para lo que los confronta de modo que resalta lo que aporta cada cual.

Se puede utilizar como un método central para la elaboración de nuevas hipótesis, para la toma de decisiones de cuál es la mejor hipótesis o más factible entre distintas posibles explicaciones de un fenómeno social que permita el control empírico de casos (Villalón, 2012).

1.6. Método para la formulación de Planes Sectoriales (de Desarrollo) Turísticos cantonales de Destinos Turísticos Priorizados en el Ecuador.

La metodología que se utilizara en el presente trabajo de investigación es el Método para la Formulación de Planes Sectoriales (de Desarrollo) Turísticos Cantonales Sectoriales de Destinos Turísticos Priorizados en el Ecuador”, que desarrolla actividades planificadas de planes, programas y proyectos para posesionar un destino sostenible. Es necesario hacer una evaluación con los indicadores base previamente seleccionados, que permitan obtener

resultados que posteriormente permitirán tomar decisiones para mejorar la calidad de vida del destino (Ministerio de Turismo, 2018).

1.6.1. Sistema Europeo de Indicadores Turísticos

El Sistema Europeo de Indicadores Turísticos (ETIS) es una herramienta de gestión, información y supervisión destinada específicamente a los destinos turísticos. Está diseñado como un proceso impulsado y gestionado desde el ámbito local para recopilar y analizar datos con el objetivo general de evaluar la incidencia del turismo en un destino (El Sistema Europeo de Indicadores Turísticos, 2016)

¿Por qué aplicar el Sistema Europeo de Indicadores Turísticos?

El ETIS representa una metodología común para la gestión de destinos sostenibles. No se trata de un sistema de certificación ni de un régimen de etiquetado ecológico, sino de una herramienta muy eficaz de gestión que ha aportado la Comisión Europea. El ETIS está diseñado especialmente para los destinos turísticos; su propósito es posibilitar que puedan llevar a cabo un seguimiento de su rendimiento y ayudarlos a desarrollar y ejecutar sus planes dirigidos a mejorar la sostenibilidad con una visión a largo plazo. Una herramienta del ETIS específicamente desarrollada a tal efecto orienta a los destinos en el proceso de aplicación. A través de una guía explicativa, los destinos pueden aprender un procedimiento eficaz que en última instancia conduce a la creación del sistema de indicadores, empezando por la concienciación, la participación de las partes interesadas y

la definición de responsabilidades para, a continuación, proceder a la recopilación de datos y el análisis de los resultados para propiciar la mejora continua. Un paso clave es el enfoque basado en la participación de múltiples partes interesadas, que anima a los destinos a constituir un grupo de trabajo con estas (un equipo interdisciplinar) que establezca las prioridades, los cometidos y las responsabilidades entre los diferentes agentes, estimule la cooperación y la coordinación, y apoye el proceso de gestión y supervisión. El conjunto de indicadores básicos, que abarca las principales dimensiones de la sostenibilidad, contribuye a la recopilación de datos sobre los diferentes aspectos y actividades del destino turístico a partir de diferentes fuentes de información a escala local. En ese sentido, el ETIS fomenta el desarrollo y la mejora de un sistema de información integrado que puede servir de apoyo para subsanar las lagunas de información y también para otros análisis y evaluaciones. Por último, dado que la competitividad del turismo está estrechamente relacionada con la sostenibilidad de este sector, el ETIS permite a los responsables políticos y las autoridades controlar los principales elementos que determinan el atractivo de un destino y su competitividad en el mercado, de modo que puedan mejorar la experiencia de los visitantes y garantizar la satisfacción de los clientes (Comisión Europea, 2016)

1.7. Fundamentación legal.

1.7.1. Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones

Unidas (ONU, 2015)

1. FIN A LA POBREZA

1.b Crear marcos normativos sólidos en los planos nacional, regional e internacional, sobre la base de estrategias de desarrollo en favor de los pobres que tengan en cuenta las cuestiones de género, a fin de apoyar la inversión acelerada en medidas para erradicar la pobreza

5. IGUALDAD DE GÉNERO

5.5 Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública

8. TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONOMICO

8.2 Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, entre otras cosas centrándose en los sectores con gran valor añadido y un uso intensivo de la mano de obra

8.8 Proteger los derechos laborales y promover un entorno de trabajo seguro y sin riesgos para todos los trabajadores, incluidos los trabajadores migrantes, en particular las mujeres migrantes y las personas con empleos precarios

8.9 De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales

17. ALIANZAS PARA LOGRAR EL OBJETIVO

17.5 Adoptar y aplicar sistemas de promoción de las inversiones en favor de los países menos adelantados

17.7 Promover el desarrollo de tecnologías ecológicamente racionales y su transferencia, divulgación y difusión a los países en desarrollo en condiciones favorables, incluso en condiciones concesionarias y preferenciales, según lo convenido de mutuo acuerdo

17.10 Promover un sistema de comercio multilateral universal, basado en normas, abierto, no discriminatorio y equitativo en el marco de la Organización Mundial del Comercio, incluso mediante la conclusión de las negociaciones en el marco del Programa de Doha para el Desarrollo

1.7.2. REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE TURISTICO

Que, el Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias.

Que, la Ley de Turismo en el Art. 2 señala: Turismo es el ejercicio de todas las actividades asociadas con el desplazamiento de personas hacia lugares distintos al de su residencia habitual; sin ánimo de radicarse permanentemente en ellos.

Que, el Transporte Terrestre Turístico se encuentra determinado como una actividad turística al tenor de lo previsto en el Art. 5 de la Ley de Turismo; la que además dispone que la Autoridad Nacional de Turismo deberá coordinar con las demás entidades del sector público sus acciones para beneficio general;

Que, se hace indispensable que las personas jurídicas dedicadas a la transportación terrestre turística dispongan de los conocimientos básicos pertinentes para desarrollar esta actividad y que a su vez conozcan que sus vehículos deben cumplir con los requerimientos técnicos que las leyes exigen para el transporte terrestre turístico:

Que, el Art. 16 de la ley ibídem señala que la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas por el Ministerio del Sector;

Que, el Art. 57 de la ley ibídem, párrafo primero, indica que "Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo.

Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento".

Que, en el segundo párrafo del Art. 57 de la ley ibídem se indica que: "Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte (...) turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por empresas y cooperativas operadoras para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional";

Que, la prestación del transporte terrestre turístico en general, se lo realizará bajo la premisa de contar con un servicio de calidad y seguridad; así como el compromiso por parte de los prestadores del servicio, de colaborar con los diferentes organismos públicos y privados del país, en lo que tiene que ver con la conservación, protección y vigilancia del patrimonio turístico nacional.

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 830, publicado en el Registro Oficial 252 de 15 de enero de 2008, se expide el Reglamento de Transporte Terrestre Turístico de aplicación nacional.

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 337, publicado en el Registro Oficial No. 263, de 9 de junio de 2014, el Presidente de la República deroga el Reglamento de Transporte Terrestre Turístico citado en el considerado anterior y encarga a la ANT, para que dentro del plazo de 90 días, en coordinación con MINTUR, emita el nuevo marco normativo, que contenga, entre otros, los ámbitos de control de las entidades involucradas, las disposiciones inherentes a la prestación del servicio, requisitos para la obtención de los distintos títulos habilitantes y las condiciones técnicas mínimas de los vehículos destinados a la prestación de éste servicio.

Que, en concordancia a lo anotado, es necesario establecer procedimientos que permitan normar la actividad de la Transportación Terrestre Turística, con el propósito de evitar a su vez la competencia desleal, que vaya en desmedro de las otras modalidades y de estas con la actividad turística a nivel nacional;

Que, al amparo de lo dispuesto en los numerales 2 y 6 del Art. 20 de la LOTTTSV, constituyen facultades del Directorio de la ANT establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y, aprobar las normas

técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales para la aplicación de la citada Ley y su Reglamento General;

En uso de las atribuciones legales y reglamentarias.

Resuelve:

Expedir el siguiente:

"REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE TURISTICO"

TITULO I

DE LA ORGANIZACION

CAPITULO 1

OBJETO, DEFINICION Y AMBITO DE COMPETENCIA

Art. 1.- OBJETO.- El presente reglamento tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre turístico a nivel nacional, especificar el ámbito de competencia de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la Autoridad Nacional de Turismo, y establecer las normas a las que se sujetarán las personas jurídicas que se encuentran autorizadas para ejercer en forma habitual esta actividad. Nivel nacional.

Art. 3.- DEFINICIONES.- Para efectos de aplicación del presente Reglamento, se tendrá en cuenta las siguientes definiciones:

a. **COMPAÑIA DE TRANSPORTE TERRESTRE TURISTICO.-** Compañía cuyo objeto único es la prestación de servicios de transporte terrestre turístico y que ha obtenido legalmente el Permiso de Operación por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, una vez que ha cumplido con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

b. **PERMISO DE OPERACION.-** Título habilitante mediante el cual la Agencia Nacional de Tránsito, enmarcada en la Ley, el Reglamento y las resoluciones emitidas para el efecto,

autoriza a una compañía, legal, técnica y financieramente solvente, para prestar servicios de transporte comercial terrestre turístico.

g. OPERACION TURISTICA.- Comprende las diversas formas de organización y ejecución de viajes y visitas, conforme a las actividades turísticas reconocidas.

h. LUAF.- Es la Licencia Única Anual de Funcionamiento, que constituye la autorización legal otorgada por la Autoridad Nacional de Turismo o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiese transferido la competencia, a los establecimientos o empresas turísticas dedicadas a actividades y servicios turísticos, sin la cual no podrán operar, y tendrá validez durante el año en que se la otorgue y los sesenta primeros días del año siguiente.

i. REGISTRO TURISTICO.- Consiste en la inscripción del prestador de servicios turísticos, sea persona natural o jurídica, previo al inicio de actividades y por una sola vez en la Autoridad Nacional de Turismo, o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiese transferido la competencia, cumpliendo con los requisitos que establece el presente Reglamento y demás normativa vigente.

j. TURISTA.- Es un visitante interno, receptor o emisor cuyo viaje incluye al menos una pernoctación

k. EXCURSIONISTA.- Es aquel visitante que permanece menos de 24 horas en el país o localidad distinto al de su residencia o entorno habitual sin incluir pernoctación en el lugar visitado y cuyo motivo principal no es el de ejercer actividades remuneradas en dicho lugar.

l. VEHÍCULOS UTILITARIOS TODO TERRENO.- Son los vehículos todo terreno livianos con tracción 4x4.

Art. 4.- TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO.- Se considera como transporte terrestre turístico a la movilización de personas que tengan la condición de turistas o excursionistas, en vehículos de compañías autorizadas a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico, debidamente homologados y habilitados por la Agencia Nacional de Tránsito, para dirigirse a establecimientos o sitios de interés turístico, mediante el pago acordado libremente por las partes.

Art. 5.- AMBITO DE COMPETENCIA.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

La Autoridad Nacional de Turismo por su parte, es el organismo rector de la actividad turística ecuatoriana y será de su competencia la regulación y control de la actividad turística a nivel nacional, en los términos establecidos en la Ley de Turismo y sus reglamentos aplicativos.

Art. 6.- AMBITO DE OPERACIÓN.- El servicio de transporte terrestre turístico será prestado a nivel nacional exclusivamente por las compañías de transporte terrestre habilitadas por un permiso de operación de transporte terrestre turístico, debidamente otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito para el ámbito de operación nacional.

El servicio de transporte terrestre podrá ser contratado a través de agencias de viaje operadoras o dual, pero prestado exclusivamente por las compañías de transporte terrestre habilitadas.

En el ámbito transfronterizo e internacional, el permiso de operación será otorgado por la ANT de conformidad a los convenios y normas internacionales vigentes.

Art. 7.- EVALUACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

TURÍSTICO.- La evaluación en la prestación del servicio de transporte terrestre turístico a nivel nacional, al amparo de lo dispuesto en la normativa en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial vigente, será ejercido por la ANT.

A fin de verificar que el servicio prestado por las compañías de transporte terrestre turístico se desarrolle en condiciones de seguridad y cumplimiento de los estándares mínimos de prestación del servicio, la evaluación entre ANT y la Autoridad Nacional de Turismo será de forma coordinada, en el ámbito de sus competencias.

CAPITULO II

CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO

Art. 8.- CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO.- El transporte terrestre turístico se clasifica de la siguiente manera:

1. Según el ámbito de operación

a) Transporte Terrestre Turístico Nacional:

b) Transporte Terrestre Turístico Transfronterizo; y,

c) Transporte Terrestre Turístico Internacional.

2. Según el tipo de servicio:

a) Traslados;

b) Excursión;

c) Gira; y,

d) Circuito Cerrado.

TITULO II

TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO

CAPITULO I

AMBITO DE OPERACIÓN

Art. 9.- TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO NACIONAL.- Es aquel que se presta a través de compañías de transporte terrestre debidamente habilitadas para trasladar turistas o excursionistas dentro del territorio nacional, ámbito que se sujetará a las disposiciones vigentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás disposiciones emanadas desde la Agencia Nacional de Tránsito.

Art. 10.- TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO TRANSFRONTERIZO.- Es aquel que se presta a través de compañías de transporte debidamente habilitadas para trasladar turistas o excursionistas dentro de la zona de integración fronteriza definida por el Ecuador con Colombia y Perú, en los sectores que para el efecto determine la ANT, al amparo de los respectivos acuerdos bilaterales y a las disposiciones vigentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Art. 11.- TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO INTERNACIONAL.- Es aquel que se presta a través de compañías de transporte debidamente habilitadas para trasladar turistas o excursionistas desde Miércoles 31 de diciembre de 2014 algún lugar del territorio nacional, ingresa al territorio de otro país y concluye en algún lugar de éste, o en su defecto retorna a su lugar de origen en el territorio nacional. Se rige por los tratados, convenios y acuerdos internacionales de transporte terrestre turístico, suscritos por el Ecuador con otros países.

CAPITULO II

TIPO DE SERVICIO

Art. 12.- TRASLADOS.- Consiste en el transporte de turistas o excursionistas desde los terminales de arribo hacia los establecimientos de alojamiento y viceversa; o de estos últimos, hasta un sitio de interés turístico específico y viceversa. Puede ser de ámbito nacional, transfronterizo e internacional y prestado únicamente a través de compañías de transporte terrestre turístico debidamente autorizadas.

Art. 13.- EXCURSIÓN.- Es la movilización por motivo de ocio, visita o expedición, a un lugar distinto al de su lugar habitual. Esta movilización puede ser contratada a través de agencias de viaje operadoras o dual, pero la realizan exclusivamente las compañías de transporte terrestre turístico debidamente habilitadas, dentro o fuera de la ciudad o centro poblado donde se origina el servicio que recorre uno o más sitios de interés turístico, retornando al lugar de origen, sin que esto incluya pernoctación en otro lugar distinto al de origen. Cuando incluya el servicio de guianza, el servicio de excursión deberá ser contratado a través de una agencia de viajes operadora o dual.

La compañía de transporte terrestre turístico que presta este tipo de servicio estará debidamente autorizada por la ANT. Puede ser de ámbito nacional, transfronterizo o internacional, sujeto éstos últimos a las disposiciones que de carácter internacional se encuentren vigentes.

Art. 14.- GIRA.- Consiste en el transporte de turistas entre sitios de interés turístico, con itinerario fijo y preestablecido que se inicia en una ciudad o centro poblado distinto al que concluye. Este tipo de servicio estará siempre ligado a un paquete turístico que podrá incluir pernoctación, alimentación, guianza u otros servicios turísticos afines. Tanto el

servicio de transportación como el paquete turístico deberá ser contratado exclusivamente a través de una agencia de viaje operadora o dual, la misma que ofertará el servicio de transporte mediante una compañía de transporte terrestre turístico debidamente autorizada por la Agencia Nacional de Tránsito. Puede ser de ámbito nacional, transfronterizo o internacional.

Art. 15.- CIRCUITO CERRADO.- Consiste en el transporte de un grupo organizado de turistas con un recorrido preestablecido y que partiendo de una ciudad o centro poblado, recorre sitios de interés turístico en otras localidades, con fechas y ciudades determinadas, retornando siempre al lugar de origen.

Este tipo de servicio estará siempre ligado a un paquete turístico que podrá incluir pernoctación, alimentación, guianza u otros servicios turísticos afines. Tanto el servicio de transportación como el paquete turístico deberá ser contratado exclusivamente a través de una agencia de viaje operadora o dual y cuyo servicio de transporte será prestado por compañías de transporte terrestre turístico autorizadas por la ANT. Puede ser de ámbito nacional, transfronterizo o internacional.

Art. 16.- AUTORIZACION DE CIRCUITO CERRADO INTERNACIONAL.- Cuando el transporte terrestre turístico incluya sitios de interés turístico ubicados fuera del territorio nacional y fuera de la zona de integración fronteriza establecida con Colombia o Perú, éste constituirá transporte terrestre turístico internacional, regulado por la Decisión 398 de la Comunidad Andina de Naciones y será autorizado por la ANT y las autoridades competentes del o los Países Miembros de la CAN, conforme los acuerdos internacionales vigentes.

Art. 17.- PROHIBICIÓN.- En ningún caso el servicio de transporte terrestre turístico prestado directamente por las compañías autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito podrá incluir los servicios propios de una operación o paquete turísticos, como el alojamiento, alimentación, guianza, entre otros, limitándose a las compañías de transporte terrestre autorizadas a prestar únicamente el servicio de movilización de los turistas o excursionistas conforme su ámbito de operación y tipo de servicio.

La inobservancia de la presente disposición constituirá falta administrativa sancionada conforme lo prevé la Ley Orgánica de Transporte terrestre. Tránsito y Seguridad Vial y demás normativa aplicable.

Art. 18.- DE LA HOJA DE RUTA O CONTRATO.- El servicio de transporte terrestre turístico estará respaldado por un contrato escrito entre las partes o con una hoja de ruta que detalle entre su contenido el nombre de los pasajeros que serán trasladados con fines turísticos, cuyos formatos serán definidos por la Dirección Ejecutiva de la Agencia Nacional de Tránsito y la Autoridad Nacional de Turismo, los mismos que vincularán a la compañía de transporte terrestre turístico autorizada a prestar éste servicio con el usuario final, o, con la agencia de viajes operadora o dual, si el usuario final contratare a través de ésta última, la misma prestará el servicio a través de una compañía de transporte terrestre turístico debidamente autorizada por la Agencia Nacional de Tránsito.

La hoja de ruta impresa deberá ser portada por el conductor de la unidad, en los formatos que para el efecto sean establecidos por la Agencia Nacional de Tránsito y la Autoridad Nacional de Turismo.

CAPITULO III

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO

Art. 19.- AMBITO DE OPERACIÓN.- El transporte terrestre turístico puede ser de ámbito turístico nacional, turístico transfronterizo y turístico internacional, de conformidad con lo dispuesto en la normativa que en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se encuentre vigente, reglamentos aplicativos y la presente regulación.

Art. 20.- REQUISITOS PARA REALIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE

TERRESTRE TURÍSTICO.- El servicio de transporte terrestre turístico será prestado únicamente por personas jurídicas debidamente constituidas y autorizadas por la ANT y que cuenten con el título habilitante vigente, extendido por dicha entidad, al amparo de las disposiciones contenidas en la normativa internacional y nacional vigente en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Para la prestación del servicio de transporte terrestre turístico, la persona jurídica deberá constituirse con el objeto exclusivo de prestación del servicio de transporte terrestre turístico, obtener el permiso de operación en la modalidad "comercial turístico" otorgado por la ANT y contar con el registro de turismo y la licencia anual de funcionamiento, otorgada éstos últimos por la Autoridad Nacional de Turismo.

Art. 21.- PROHIBICIÓN.- Las agencias de viaje operadoras o duales y los establecimientos de alojamiento, están prohibidos y no podrán bajo ningún concepto, modalidad o motivo realizar transporte terrestre turístico o transporte de pasajeros.

Ningún prestador de servicio de transporte terrestre público, por cuenta propia, particular o comercial distinto al turístico, podrá realizar las actividades de operación de transporte terrestre turístico detalladas en el presente Reglamento.

TITULO III

DE LA PRESTACION DEL SERVICIO

CAPITULO I

DE LOS TITULOS HABILITANTES DE TRANSPORTE

Art. 22.- CONSTITUCION JURÍDICA.- Para la constitución jurídica de una compañía de transporte terrestre turístico, los interesados deberán obtener el informe previo de factibilidad favorable ante la ANT, bajo el cumplimiento de las condiciones y la presentación de los requisitos establecidos por la entidad. Toda la documentación que se entregue para este efecto deberá estar actualizada a la fecha de presentación de la solicitud. De conformidad con lo que establece la normativa vigente en materia de tránsito, las entidades competentes para la constitución de sociedades mercantiles, no podrán otorgar la personería jurídica a las compañías de transporte terrestre turístico sin el informe previo de factibilidad emitido por la Agencia Nacional de Tránsito.

El procedimiento para el otorgamiento del informe previo de constitución jurídica de una compañía de transporte terrestre se efectuará de conformidad a los procedimientos establecidos en la normativa vigente y previa la presentación de los documentos y requisitos previstos para este tipo de trámite.

La Resolución que contenga el informe previo de factibilidad para la constitución jurídica de una compañía será notificada a los interesados para que continúen con el proceso de constitución ante los organismos competentes; informe que tendrá un plazo de vigencia establecido en la misma resolución. Concluido el trámite de constitución jurídica, los interesados deberán solicitar ante la Agencia Nacional de Tránsito el permiso de operación respectivo que habilite a su compañía a prestar el servicio de transporte terrestre turístico.

Art. 23.- PERMISO DE OPERACION DE TRANSPORTE TERRESTRE.- El Permiso de Operación es el título habilitante mediante el cual la Agencia Nacional de Tránsito faculta a

la persona jurídica debidamente constituida a prestar el servicio de transporte terrestre turístico, bajo el cumplimiento de las condiciones y la presentación de los requisitos establecidos por la ANT. Toda la documentación que se entregue para este efecto deberá estar actualizada a la fecha de presentación de la solicitud.

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

Para la concesión del Permiso de Operación a favor de este tipo de compañías, la ANT exigirá entre sus requisitos el Registro de Turismo emitido por la Autoridad Nacional de Turismo a la persona jurídica solicitante, de conformidad a lo establecido en el presente Reglamento.

El permiso de operación para transporte turístico será otorgado exclusivamente por la Agencia Nacional de Tránsito y no podrá ser modificado en su contenido, ni en todo ni en parte por la compañía u otro organismo o institución.

Art. 24.- ESTUDIOS DE NECESIDAD.- La constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte terrestre turístico, la concesión de permisos de operación y los incrementos de cupo a favor de las operadoras, se sujetarán a los respectivos estudios de necesidad sobre la oferta y demanda existente a nivel nacional, generados por la Agencia Nacional de Tránsito, los mismos que deberán ser aprobados por el Directorio de la ANT, previa coordinación con la Autoridad Nacional de Turismo.

Art. 25.- DIMENSIONAMIENTO DE FLOTA.- Para el dimensionamiento de flota de las compañías ya existentes de transporte comercial turístico, se dará plena observancia a los

estudios técnicos de necesidad generados, validados y aprobados por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, en coordinación con la Autoridad Nacional de Turismo.

Art. 26.- TRÁMITES.- Los trámites inherentes al título habilitante por el cual la ANT faculta la prestación del servicio de transporte terrestre, tales como su renovación, cambio, deshabilitación, habilitación y actualización de datos de vehículos y/o socios, se sujetarán a las formatos, requisitos, directrices, condiciones y disposiciones contenidas en las resoluciones emanadas desde la ANT para este tipo de procesos.

CAPITULO II

DE LOS REGISTROS Y LICENCIAS DE TURISMO

Art. 27.- REQUISITOS PARA LA OBTENCION DEL REGISTRO DE TURISMO.- Una vez que la compañía de transporte terrestre haya adquirido su personería jurídica y de Corma previa a la solicitud de permiso de operación ante la Agencia Nacional de Tránsito, deberá obtener el Registro de Turismo ante la Autoridad Nacional de Turismo o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiera transferido la competencia, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Copia simple de la escritura de Constitución de la Compañía, debidamente inscrita en el Registro Mercantil y sus reformas, en el caso de haberlas.
2. Copia simple del nombramiento del Representante Legal, debidamente inscrito en el Registro Mercantil.
3. Formato de los contratos por los cuales se prestará el servicio de transporte terrestre turístico, el mismo que contendrá, entre las generalidades de ley, el origen y destino del viaje, así como la cláusula inherente al pago y tarifa que será cobrada y la garantía de la calidad del servicio a prestarse.

4. Inventario valorado de los activos de la empresa firmado bajo responsabilidad del representante legal sobre los valores declarados.
5. Declaración de activos para la cancelación del 1 por mil, debidamente suscrito por el Representante Legal o apoderado de la empresa. (Formulario de la Autoridad Nacional de Turismo).
6. Listado de todas las unidades de transporte con las que cuenta la compañía, con una declaración por parte del representante legal donde se certifique que todas las unidades vehiculares cuentan con los elementos de seguridad, servicio y calidad establecidos en este Reglamento.

Art. 28.- LICENCIA UNICA ANUAL DE FUNCIONAMIENTO.- La licencia única anual de funcionamiento será otorgada por la Autoridad Nacional de Turismo o los Gobiernos Autónomos Descentralizados a los cuales se les hubiere transferido la competencia, a favor de las compañías de transporte terrestre turístico debidamente autorizadas, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo precedente. Esta licencia tendrá vigencia durante el año que se le otorgue.

CAPITULO III

DE LOS VEHICULOS

Art. 29.- HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS.- Todos los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico deberán ser previamente homologados, encontrarse dentro de la vida útil definida técnicamente por la ANT y cumplir con los requisitos y condiciones determinados en la normativa que en materia de

transporte terrestre se encuentre vigente, los mismos que deberán encontrarse debidamente habilitados en el permiso de operación otorgado por la ANT. Únicamente los vehículos de alta gama, cuyo modelo y marca no mantengan representación dentro del territorio nacional y sean importados directamente por su titular para ser habilitados en el respectivo permiso de operación de transporte turístico, no serán sujetos del proceso de homologación vehicular, sin embargo, deberán someterse a un proceso de certificación ante la Agencia Nacional de Tránsito con la finalidad de verificar su conformidad con las normas técnicas de seguridad y emisiones que le sean aplicables, previa a su habilitación en el respectivo permiso de operación y bajo cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas por el área competente.

Art. 30.- VIDA ÚTIL.- Los vehículos autorizados para la prestación del servicio de transporte terrestre turístico deberán cumplir con las disposiciones contenidas dentro del cuadro de vida útil definido técnicamente por la Agencia Nacional de Tránsito y deberán cumplir con las disposiciones contenidas en el presente Reglamento.

Las compañías de transporte cuyos vehículos estén por cumplir con el tiempo de vida útil total, deben iniciar el trámite de registro de otra unidad con el tiempo mínimo de seis meses antes de la salida del vehículo, sin que sea necesaria la notificación por parte de la ANT.

Art. 31.- CLASIFICACION VEHICULAR: Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte turístico, según su actividad, deberán cumplir con todos los requerimientos técnicos y operacionales establecidos por la ANT, de tal forma que garantice la seguridad en la movilidad de los pasajeros y el debido confort a los usuarios. Para efectos de homologación y al amparo de las disposiciones que en materia de transporte terrestre se encuentran vigentes a nivel nacional, los vehículos destinados a la

prestación del servicio de transporte terrestre turístico deberán cumplir con el reglamento técnico que en elementos de seguridad se encuentre vigente y las normas de emisiones de gases que le sean aplicables, encajados conforme la siguiente clasificación:

Nota: Para leer Tabla, ver Registro Oficial Suplemento 241 de 31 de Diciembre de 2014, página 103.

Todos los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico deben cumplir con los requisitos y condiciones determinados en el presente reglamento y se encontrarán autorizados para circular una vez que cuenten con el título habilitante, matrícula y SOAT que será entregado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT).

a) Disposiciones:

1. Todos los vehículos deberán cumplir con el Reglamento Técnico de elementos de seguridad que se encuentre vigente y que le sea aplicable de acuerdo a su configuración.
2. La disposición de los asientos en los vehículos utilitarios, van, minivan y camionetas deberán respetar su diseño original de fábrica.
3. Los asientos abatibles y/o plegables se encuentran prohibidos.
4. Asientos libres de aristas vivas.
5. Para los vehículos de la clase bus, minibús, microbús y furgoneta, los asientos deberán ser reclinables para mayor confort del turista.
6. Para microbús, minibús y bus, el vehículo deberá estar dotado de iluminación al interior con luces de neón, luz día y luz individual de lectura en cada asiento, cortinas laterales

elaboradas con material no inflamable, martillo de fragmentación, salidas de emergencia debidamente señalizadas.

7. Para el transporte de pasajeros en vehículos tipo microbús, minibús, bus, bus de dos pisos y piso y medio, el uso de asiento intermedio en la última fila se encuentra prohibido.

8. La homologación de los buses de dos pisos deberá sujetarse a las normas técnicas nacionales e internacionales que le sean aplicables.

9. Porta equipaje o bodega apropiada para el número de pasajeros autorizados para transportar.

10. Cinturón de seguridad en cada uno de los asientos, incluido el del conductor, considerando además que los asientos próximos a las puertas, primeras filas, conductor y conductor alternativo, deberán poseer cinturón de tres puntos.

11. Sistema de audio.

12. Sistema de aire acondicionado y calefacción.

13. Equipo extintor de incendios.

14. Botiquín de primeros auxilios.

15. Dos triángulos de seguridad.

16. Recipiente para depositar desechos.

Los vehículos podrán ser adecuados conforme las necesidades de la actividad turística a ser realizada, sin que sus modificaciones afecte los elementos de seguridad del automotor.

Se exceptúa del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el artículo 31, literal a), a los vehículos especiales determinados en el presente Reglamento.

Art. 32.- VEHÍCULOS ESPECIALES.- Son aquellos vehículos contruidos o adecuados para realizar transporte turístico combinado con otras actividades turísticas y recreativas

como las de servicio de alimentos y bebidas y otras que en conjunto se consideran operación turística. Se podrán considerar vehículos especiales los buses de dos pisos, bus costa, limusinas, discotecas rodantes, restaurantes rodantes o cualquier otro tipo que determine la ANT en coordinación con la Autoridad Nacional de Turismo, para lo cual se definirán las características que deberán observar los mismos, llevarán el, respectivo adhesivo identificativo habilitante y darán plena observancia a las disposiciones emanadas por parte de ambas entidades.

Para la habilitación de buses tipo costa, como un vehículo especial destinado exclusivamente a la recreación en el ámbito turístico, se dará observancia a las siguientes disposiciones:

1. El servicio será únicamente para pasajeros sentados.
2. El ingreso al vehículo será únicamente por el lateral derecho del vehículo, con la presencia de estribos y asideros. Cada ingreso deberá además estar dotado de una puerta con un medio de cerradura, la puerta tendrá una altura que garantice la seguridad del pasajero.
3. El lateral izquierdo debe ser construido de forma que impida tanto el ingreso como salida del vehículo.
4. En la parte interior se deberán colocar asideros horizontales superiores, de forma que se garantice la movilidad segura de los pasajeros.
5. Queda prohibido totalmente para esta modalidad la instalación de parrillas en la parte superior o cualquier aditamento, estructura o compartimiento dispuesto al transporte de carga o equipaje, esto al considerarse que es un transporte recreativo de Turismo de pasajeros.

6. Es disposición de las bancas es únicamente en sentido de la marcha.
7. Las bancas deberán disponer de asideros por cada pasajero de forma que permita tener un medio de agarre para que el pasajero pueda sujetarse.
8. Las bancas tanto en el espaldar como en la base de las mismas deberán ser diseñadas de forma que presten una superficie antideslizante, esto para garantizar la movilidad segura y cómoda del pasajero a lo largo del trayecto a realizarse.
9. El material del piso presentará una superficie antideslizante.
10. El acoplamiento de la estructura para el servicio en unidades TIPO COSTA, será siempre en un chasis motorizado debidamente homologado para transporte de pasajeros.
11. La construcción y anclaje de la estructura de la unidad TIPO COSTA deberá ser realizada por un artesano especializado, considerando la responsabilidad que implica la actividad durante el montaje y la posterior prestación del servicio.
12. El vehículo dispondrá de botiquín para primeros auxilios.
13. El vehículo deberá contar con triángulos de seguridad en caso de emergencia.
14. El vehículo siempre tendrá a disposición las herramientas necesarias básicas para casos de emergencia.

Art. 33.- REVISIÓN TÉCNICA DE LOS VEHICULOS.- La revisión técnica de los vehículos, previa al otorgamiento del permiso de operación u autorización de transporte turístico, así como las que se deben efectuar periódicamente, serán realizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con los requisitos establecidos en las normas técnicas expedidas por el INEN y la ANT para el transporte turístico.

La constatación vehicular, deberá ser realizada en los centros de revisión y control técnico vehicular que estén facultados para el efecto por las autoridades competentes de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En aquellas ciudades que no existan centros de revisión, la verificación vehicular mecánica, será realizada por las Unidades Administrativas de la ANT o los GADS competentes.

CAPITULO IV

DE LOS CONDUCTORES

Art. 34.- OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR.- Son obligaciones de los conductores de transporte terrestre turístico, además de las constantes en la normativa que en materia de transporte terrestre se encuentre vigente, las siguientes:

- a) Portar la licencia de conducir profesional vigente, de la clase y categoría requerida por la naturaleza y características del servicio.
- b) No deberán permanecer al volante más de ocho (8) horas continuas, en la prestación del servicio en jornada diurna, o más de seis (6) horas continuas, en la prestación del servicio en jornada nocturna, con al menos una parada de 20 minutos en ambos casos, conforme lo previsto en el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- c) Durante la prestación del servicio, encontrarse debidamente uniformado e identificado, conforme las instrucciones internas dadas por la compañía de transporte terrestre turístico.
- d) Brindar un trato cortés a los turistas y excursionistas.
- e) Capacitarse ante el organismo que faculte la ANT o la Autoridad Nacional de Turismo, en temas turísticos, sus políticas y lineamientos.

- f) Portar durante el viaje, además de los documentos previstos en la normativa vigente en materia de tránsito, la hoja de ruta emitida por la compañía de transporte terrestre turístico o el contrato suscrito con la compañía de transporte terrestre turístico, establecimiento de alojamiento o agencia de viajes operadora o dual, según corresponda.
- g) Abastecerse de combustible, exclusivamente, cuando el vehículo se encuentre sin turistas o excursionistas.
- h) Respetar y dar observancia a las políticas establecidas por la ANT y la Autoridad Nacional de Turismo, a las disposiciones internas de cada compañía de transporte terrestre turístico, y, a las cláusulas contenidas en el contrato de servicio turístico, según corresponda, siempre que no contravengan a las normas legales, técnicas vigentes y el presente Reglamento;
- i) Estar certificado en competencias laborales, por una institución legalmente facultada y reconocida por el Servicio de Acreditación Ecuatoriana SAE.
- j) Las demás establecidas en la normativa vigente en materia de tránsito y turismo.

CAPITULO V

DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE TURISTICO

**Art. 35.- OBLIGACIONES DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO.-** Son obligaciones de las compañías de

transporte terrestre turístico, además de las previstas en la normativa que en transporte terrestre se encuentra vigente, las siguientes:

- a) Realizar el mantenimiento preventivo de sus vehículos, en forma directa o a través de terceros, debiendo llevar en el local de la compañía la ficha técnica de mantenimiento por cada vehículo, la que estará a disposición de la autoridad competente cuando así lo requiera.
- b) Mantener vigentes las pólizas de seguro que obligatoriamente debe contratar la compañía para cada vehículo habilitado.
- c) Usar en el servicio de transporte, únicamente vehículos debidamente homologados o certificados por la ANT, según corresponda.
- d) Mantener las características técnicas generales y específicas de los vehículos que le permitieron acceder al permiso de operación, según el caso.
- e) Disponer y verificar que sus vehículos sean conducidos únicamente por conductores capacitados, con licencia profesional de la clase y categoría requerida por la naturaleza y características del servicio.
- f) Establecer procedimientos o medidas de prevención que eviten el transporte de drogas, armas de fuego, materiales inflamables, explosivos, corrosivos, venenosos o similares que ponga en riesgo la seguridad de los turistas o excursionistas.
- g) Garantizar el acceso a las unidades vehiculares de las personas con discapacidad física y de movilidad reducida.
- h) Contar con equipos de comunicación.
- i) Contar con conductores certificados en competencias laborales, por una institución legalmente reconocida por el Servicio de Acreditación Ecuatoriana SEA.

j) Las demás que establezca la normativa vigente en materia de tránsito y turismo.

Art. 36.- PUBLICIDAD.- Para efectos de publicidad del servicio de transporte terrestre turístico a nivel nacional, las entidades responsables de las difusiones televisivas, frecuencias radiales y medios de prensa escrita, deberán solicitar al interesado el permiso de operación que habilite la prestación de éste servicio, o en su defecto, la certificación correspondiente a la ANT en la cual conste que el solicitante se encuentra autorizado para prestar el mismo.

La ANT y la Autoridad Nacional de Turismo, se reservan el derecho de tomar las acciones necesarias, en coordinación con los entes de control competentes, en caso de comprobarse la inobservancia del presente artículo.

CAPITULO VI

DE LAS PROHIBICIONES

Art. 37.- CONTRATACIÓN DEL SERVICIO.- Las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que requieran contratar el servicio de transporte terrestre turístico, no podrán contratar el mismo a personas que no se encuentren autorizadas por la ANT y debidamente registradas por la Autoridad Nacional de Turismo para la prestación de este servicio.

Art. 38.- ALCANCE DEL SERVICIO.- Queda expresamente prohibido que las compañías de transporte terrestre turístico realicen operaciones de transporte público de pasajeros en cualquier ámbito o cualquier otra modalidad distinta a la autorizada. En caso de comprobarse la inobservancia de la presente disposición, la ANT sancionará conforme la normativa vigente en materia de tránsito y turismo.

Art. 39.- DENOMINACIÓN TURISMO.- Queda expresamente prohibido el uso de la palabra

"Turismo" o sus derivados en cualquier modalidad de transporte terrestre distinta a la de transporte terrestre turístico.

Art. 40.- TITULARIDAD DE VEHÍCULOS.- Queda expresamente prohibido que la prestación del servicio de transporte terrestre turístico sea prestado en vehículos que no sean de propiedad de la persona jurídica titular del permiso de operación otorgado por la ANT, todos los vehículos serán habilitados a nombre de la compañía de transporte terrestre.

TITULO IV

DE LA REGULACIÓN Y CONTROL

Art. 41.- REGULACIÓN Y CONTROL.- La ANT ejercerá la regulación y control mediante inspecciones y demás acciones que permitan establecer el fiel cumplimiento de la normativa vigente en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los reglamentos, instructivos, normas técnicas y resoluciones emanadas por esta entidad, dentro del ámbito de operación de las compañías de transporte terrestre turístico, estableciendo los correctivos y sanciones contenidos en la Ley. La ANT podrá revocar el permiso de operación concedido, de acuerdo a la gravedad de la falta y al interés público comprometido, de conformidad al procedimiento establecido la normativa vigente.

De igual forma, la Autoridad Nacional de Turismo, en el ámbito de sus competencias, está facultada para supervisar el fiel cumplimiento de las disposiciones contempladas en este reglamento y en caso de incumplimiento aplicará las sanciones contempladas en la Ley de

Turismo, de acuerdo a la gravedad de la falta y en protección del consumidor de servicios turísticos.

Toda sanción impuesta por la ANT o por la Autoridad Nacional de Turismo deberá ser notificada entre sí, con el fin de que quede registrado en el expediente de la prestadora de transporte terrestre turístico.

Art. 42.- SANCIONES.- La inobservancia de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, será sancionada de conformidad con la normativa de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y/o la normativa de turismo, según corresponda.

La revocatoria del permiso de operación de transporte terrestre emitido por la ANT constituye causal de revocatoria de la Licencia Unica Anual de Funcionamiento otorgada por la Autoridad Nacional de Turismo, y viceversa.

Art. 43.- SUJETOS DE CONTROL Y SEGURIDAD DE LOS TURISTAS.- En caso de violación a las disposiciones contenidas en el presente reglamento, las autoridades de control iniciarán las acciones que correspondieren contra los responsables, sean los titulares del permiso de operación, registro de turismo, licencia única anual de funcionamiento, conductor o guía, según corresponda, sin embargo, en todo caso, precautelarán que los turistas o excursionistas no sufran inconvenientes ni afectaciones en la prestación del servicio.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Los permisos de operación concedidos a las compañías de transporte terrestre turístico por la Agencia Nacional de Tránsito, tienen validez a nivel nacional, quedando habilitados para circular en todo el territorio nacional, a excepción de los vehículos que por

sus condiciones técnicas y mecánicas no presten las debidas seguridades, condiciones que serán establecidas en el Permiso de Operación correspondiente.

SEGUNDA.- En todo lo no previsto en el presente Reglamento, tómese en cuenta las disposiciones contenidas en las leyes de la materia.

TERCERA.- Notifíquese a las unidades administrativas de la Agencia Nacional de Tránsito,

Autoridad Nacional de Turismo, Superintendencia de Compañías y Servicio de Rentas Internas, para la ejecución y control en el cumplimiento de la presente disposición.

CUARTA.- Notifíquese a la Presidencia de la República con el contenido de la presente Resolución, en cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo No. 337, publicado en el Registro Oficial No.

263 de 9 de junio de 2014, por el cual se deroga el Decreto Ejecutivo No. 830, publicado en el

Registro Oficial 252 de 15 de enero de 2008.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Encárguese a la Dirección Ejecutiva de la Agencia Nacional de Tránsito, para que en coordinación con la Autoridad Nacional de Turismo, apruebe los formatos de hoja de ruta y contrato de servicio turístico para la prestación del servicio de transporte terrestre turístico, en un plazo de treinta días contados a partir de la emisión del presente Reglamento.

SEGUNDA.- En el término de 180 días contados a partir de la emisión del presente Reglamento, todas las compañías de transporte terrestre que no estén autorizadas para la prestación del servicio de transporte terrestre turístico por la ANT, deberán eliminar de su

denominación, razón social nombre comercial, publicidad y/o de sus unidades, según corresponda, la palabra "Turismo" o cualquier derivación de ésta, bajo prevenciones de Ley por publicidad engañosa, en caso de no hacerlo.

TERCERA.- En el término de 90 días, contados a partir de la emisión del presente Reglamento, las compañías de transporte terrestre turístico deberán obtener y contar con cada uno de los títulos habilitantes establecidos en el presente Reglamento.

CUARTA.- En el plazo de un año a partir de la emisión del presente Reglamento, las compañías de transporte terrestre turístico deberán contar con al menos el 30% de sus conductores certificados en competencias laborales, conforme a lo dispuesto en este Reglamento. A partir del segundo año, las compañías de transporte terrestre turístico deberán contar con al menos el 60% de sus conductores certificados, y para el tercer año deberán contar con el 100% de sus conductores certificados.

QUINTA.- Dispóngase a la Dirección de Regulación de, la Agencia Nacional de Tránsito para que en el plazo de 30 días contados a partir de la emisión de la presente resolución, proceda con la revisión de los modelos de vehículos contantes en el listado de homologación vigente y notifique a los responsables de las casas comerciales a fin de dar inicio a los procesos de homologación de los vehículos livianos que al amparo del presente Reglamento pudiesen ser habilitados para prestar el servicio de transporte turístico.

SEXTA: Una vez fenecidos cada uno de los plazos establecidos en las disposiciones transitorias precedentes, la ANT y la Autoridad Nacional de Turismo iniciarán las acciones de control para verificar su cumplimiento, sin perjuicio del control permanente que les corresponde de acuerdo a sus competencias.

DISPOSICION FINAL.- El presente Reglamento entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial, encárguese a la Agencia Nacional de Tránsito y Autoridad Nacional de Turismo, su ejecución.

Dado y firmado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a los 02 días del mes de septiembre de 2014, en la Sala de Sesiones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Novena Sesión Ordinaria de Directorio.

f.) Ing. Gustavo Hinostroza López, Presidente del Directorio.

f.) Abg. Héctor Solórzano Camacho, Secretario del Directorio.

Agencia Nacional de Tránsito.- Secretaría General.- Fiel copia del original.- f.) Ilegible
(DEL, 2014)

2. Capítulo II

Metodología

La metodología de la investigación se encarga de elaborar, definir y sistematizar el conjunto de técnicas, métodos y procedimientos que se deben seguir durante el desarrollo de un proceso de investigación para la producción de conocimiento. Esta metodología forma parte de un proyecto de investigación, donde se exponen la elección del método cuantitativo o cualitativo (Coelho, 2019).

2.1. Diseño De La Investigación

Comparativa es simple. Estudiamos ejemplares que pertenecen al mismo grupo pero que difieren en algunos aspectos. Estas diferencias llegan a ser el foco de la examinación. La meta es descubrir porqué los casos son diferentes: para revelar la estructura subyacente general que genera o permite tal variación. (Routio, 2007)

Comparación es un método eficaz para explicar o utilizar conocimiento tácito o actitudes tácitas. Esto se puede hacer, por ejemplo, demostrando en paralelo dos diapositivas de dos objetos o situaciones levemente diferentes y pidiendo que la gente explique verbalmente las diferencias entre ellas (Routio, 2007).

2.2. Enfoque de la investigación.

Enfoque mixto son un conjunto de procesos empíricos y críticos de investigación donde se recolecta y analiza los datos cuantitativos y cualitativos así mismo su integración

y discusión para lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio (Hernández Sampieri y Mendoza, 2008) (Stevens, 2016).

2.3. Método de la investigación

Los métodos de investigación mixta pueden ser agrupados de tal manera que las aproximaciones cuantitativas y cualitativas conserven sus estructuras. Estos métodos pueden ser adaptados, alterados o sintetizados para efectuar la investigación y lidiar con los costos del estudio (Chen, 2006; Johnson et al., 2006) (Stevens, 2016).

Investigación Exploratoria

La investigación exploratoria es el primer paso para el estudio o conocimiento del problema. De esta forma obtenemos un panorama superficial del tema que será la etapa inicial, para luego realizar una investigación más profunda (Shutterstock , 2017)

Investigación Histórica Bibliográfica

Los métodos mixtos son un conjunto de procesos empíricos y críticos de investigación donde se recolecta y analiza los datos cuantitativos y cualitativos así mismo su integración y discusión para lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio (Hernandez Sampieri y Mendoza, 2008) (Stevens, 2016).

Los métodos de investigación mixta pueden ser agrupados de tal manera que las aproximaciones cuantitativas y cualitativas conserven sus estructuras. Estos métodos pueden ser adaptados, alterados o sintetizados para efectuar la investigación y lidiar con los costos del estudio (Chen, 2006; Johnson et al., 2006) (Stevens, 2016).

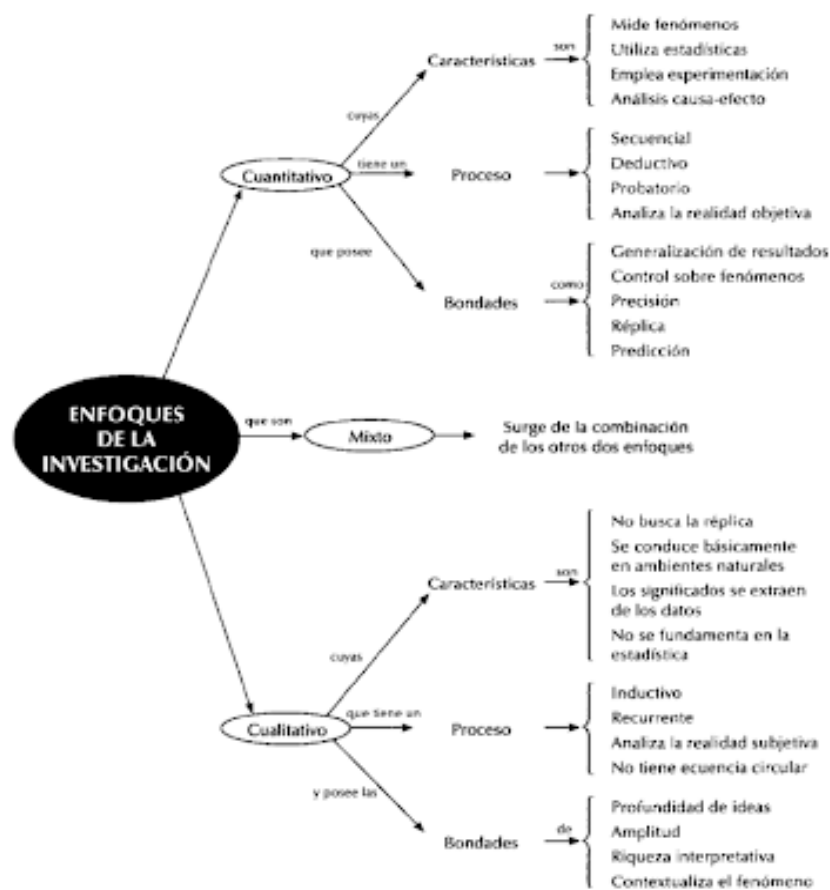


Figura 4. Enfoque de la investigación

Modelo para determinar los indicadores de Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo), complementaria al método de planificación nacional de destinos turísticos del Ecuador.

- 1) El primer paso es identificar los cuerpos normativos de la transportación terrestre turística (Buses de Turismo) que contenga indicadores; justificar las normativas elegidas según trasciendan dentro del campo requerido.
- 2) Realizar un cuadro de cuerpos normativos con sus indicadores divididos en sus cuatro componentes:
 - Gestión del Destino
 - Económico
 - Sociocultural
 - Territorial-Ambiental
- 3) Identificar los indicadores que coinciden con los cuerpos normativos identificados.
- 4) Hacer una selección de indicadores con mayor grado de similitud.
- 5) Agrupar por componente los indicadores ya seleccionados.
- 6) Identificar los indicadores que coinciden con los indicadores planteados por el método para formulación de planes sectoriales desarrollado por el Mintur.
- 7) Escoger los indicadores no comunes con los establecidos por el MINTUR, ya que este trabajo de investigación “Estudio sobre el sistema de indicadores de Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo), complementaria al método

de planificación nacional de destinos turísticos del Ecuador” identifica un nuevo grupo de indicadores complementarios a los ya establecidos por el MINTUR, por lo que se descarta los indicadores similares y

Seleccionar los indicadores que no coinciden con los establecidos por el MINTUR (Método para la formulación de Planes Sectoriales) ya que este trabajo de investigación “(nombre de la tesina) identifica un nuevo grupo de indicadores complementarios a los ya establecidos por el MINTUR, por lo que “descarta” lo indicadores que coinciden y selecciona los “no coincidentes”.

3. Capítulo III

Análisis de Resultados Propuesta

3.1. Análisis del resultado

Los resultados obtenidos de la investigación fueron tomados de certificaciones internacionales que se detallan a continuación:

Tabla 1. Clasificación de certificaciones internacionales

Título	Cuerpo
Manual de Buenas Prácticas, Transporte Turístico, Chile por un Turismo Sustentable	Cuerpo Normativo 1
Measuring the influence of bus service quality on the perception of users	Cuerpo Normativo 2
INDICADORES PARA EVALUAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CIUDADES	Cuerpo Normativo 3
Sistema de Indicadores claves de desempeño para Sistema de transporte público masivo en Bogotá D.C	Cuerpo Normativo 4

El resultado obtenido en la selección de las certificaciones se resume en siete etapas que se muestran a continuación:

3.2. Etapa 1

Se identificó dos cuerpos de indicadores internacionales y un cuerpo de indicadores nacional de tipología de transporte terrestre de pasajeros y una normativa internacional de Transporte Turístico que se detallan a continuación:

3.2.1. Indicadores cuerpo normativo 1

Este Manual de Buenas Prácticas para el Transporte Turístico de Chile, se da por la necesidad de garantizar un desarrollo económico, social y ambientalmente sustentable en todas las actividades productivas.

Estas normativas son dirigidas a empresas que prestan servicio de transporte a turistas, el cual fue elaborado por expertos en el campo, donde sus recomendaciones son relativamente fáciles de adoptar e implementar para cualquier tamaño de empresa y localización y FEDETUR (Federación de Turismo) anima a las empresas prestadoras de servicios a implementarlas en sus operaciones (Yunis, Manual de Buenas Practicas - Transporte Turistico, 2013).

3.2.2. Indicadores cuerpo normativo 2

‘Measuring the influence of bus service quality on the perception of users’ nos muestra un grupo de indicadores dedicados a la calidad en el servicio de transporte implementado a la sostenibilidad y soluciones de tráfico.

Este estudio se basa en la calidad del servicio de buses desde el punto de vista del usuario donde la investigación se da a través de 29 indicadores (independientes) y la percepción de usuarios del servicio de transporte. La investigación se direcciona a

objetivos que incluyen el desarrollo un marco de referencia holístico de calidad del servicio de Transporte.

3.2.3. Indicadores cuerpo normativo 3

Este cuerpo de indicadores tiene como objetivo analizar las tareas que cumplen a diario las operadoras de transporte y para concretarse deben ser medibles y así expresarse cuantitativamente.

Los indicadores propuestos en esta normativa nos sirven para medir y evaluar el estado de cumplimiento de los itinerarios de operación de buses, los procedimientos de recaudo adoptados, así como los niveles de servicio que se brinda en la ruta, los niveles de información al usuario, la misma que debe estar presente en los autobuses, aplicaciones móviles, páginas web, hoteles y restaurantes además de los niveles de seguridad de las personas que ocupan el servicio de transporte (Jaramillo, 2018).

3.2.4. Indicadores cuerpo normativo 4

Sistema de Indicadores claves de desempeño para sistema de transporte público masivo en Bogotá D.C

Esta normativa fue tomada por medio del servicio de transporte brindado en la ciudad de Bogotá por TransMilenio, donde nos permite evaluar con exactitud el

cumplimiento y alcance de los objetivos establecidos por el sistema en cuanto a la cooperación con los usuarios. Estos indicadores fueron tomados y basados en la norma europea UNE – EN 13816: “Transporte, Logística y servicios”

El fin de un Sistema de indicadores de Desempeño (KPI) es para analizar de forma precisa el desempeño del Transporte Publico en Bogotá, así mismo comprobar el cumplimiento del mismo y las falencias con las que actualmente cuenta tomando como referencia el Transporte Publico de otras ciudades: Londres, Japón, Paris entre otros (SANCHEZ, 2014).

3.3. Etapa 2

Se clasifico las certificaciones internacionales con sus respectivos indicadores y se agruparon según sus componentes:

- Gestión de destinos
- Económica
- Socio-cultural
- Ambiental

Tabla 2. Indicadores según el cuerpo normativo

Componente	No. Indicador	Cuerpo Normativo 1	Cuerpo Normativo 2	Cuerpo Normativo 3	Cuerpo Normativo 4
Gestión de Destinos	1		La comodidad, la limpieza y el hacinamiento del autobús. 2	Programación operativa	Cobertura 1
	2			Paro del autobús por avería	Desplazamientos internos
	3		Ruta (área de red cubierta) 1	Paro del autobús por choque	Planificación del viaje
	4		Disponibilidad de esquemas de parque y paseo	Mantenimiento preventivo 3, 4	Funcionamiento del equipamiento de los pasajeros 4
	5		Disponibilidad de servicios (puntos de consulta, sanitarios, refrescos) en las terminales	Video vigilancia y botón de pánico en los autobuses 1	Asientos y espacio para los pasajeros
	6		Información previa al viaje (web y celular) 5,6	Confort 2	Confort del viaje 2
	7		Monitoreo viable 1	Incidentes de seguridad al usuario 7	Instalaciones complementarias
	8			Información al usuario en página web 5	Protección contra agresores 7
	9		Seguridad durante el viaje 4	Información al usuario en aplicaciones móviles 6	Prevención de accidentes 3

Impacto Económico	10			Ausencia de ofensiva 3		Gestión de emergencias
	11			Seguridad contra delitos en el autobús y en las paradas. 7		
	1	Viabilidad Económica		Tiempo total del viaje 3	Horas trabajadas por conductor 3	Grado de ocupación
	2	Prosperidad Local 2		Fiabilidad del servicio (hora de llegada) 2	Viajes realizados 2	Información sobre el Confort 1
	3	Calidad del Empleo 3		Horas de funcionamiento	Tiempo de viaje 3	
Impacto Socio Cultural	4	Equidad Social			Incidentes	
	5	Satisfacción del Visitante 1			Kilómetros recorridos	
	6				Renovación	
	1	Contribución al desarrollo local 1	al	Actitud y ayuda del conductor 3	Señalización de paradas en la ruta	Información sobre el servicio ofertado
	2	Bienestar de la Comunidad 2	la	Instalaciones de acceso para discapacitados 2		Información sobre la accesibilidad 2
	3	Oferta Cultural		Información durante el viaje (información en tiempo real) 4		Información sobre la duración de viaje
	4	Protección del Patrimonio Cultural	del		Información al usuario en hoteles y restaurantes 1	Información sobre la atención del cliente 3
	5					Información sobre la seguridad
	6					Información de señalización de destinos 1

Impacto Ambiental y Territorial	7			Información sobre las rutas 4
	8			Información de la duración del viaje
	1	Medición de Huella de Carbono 1	Iluminación 8	Contaminación de Gases 1
	2	Conservación de la Biodiversidad 7	Ruido 2	Contaminación de Ruido 2
	3	Gestión de los residuos 4	Vibración 3	Contaminación visual 8
	4	Gestión de la Energía 6	Velocidad	Contaminación de vibración 3
	5	Gestión del Territorio 5	Temperatura del Autobús	Contaminación de polvo y suciedad
	6			Contaminación de olores
	7			Residuos 4
	8			Interferencias electromagnéticas
	9			Consumo de energía 6
	10			Información sobre el impacto ambiental 7
	11			Condiciones ambientales 7
	12			Recursos naturales (consumo de espacio)
	13			Recursos naturales efecto de vibraciones
	14			Desgaste de carreteras 5
	15			Infraestructura, utilización mínima de recursos

3.4. Etapa 3

Se seleccionó los indicadores de las certificaciones internacionales que contengan similitudes, coincidencias o se repitan.

Tabla 3. Indicadores comunes

Compon ente	No. Indica dor	Cuerpo Normativo 1	Cuerpo Normativo 2	Cuerpo Normativo 3	Coincidencias	Cuerpo Normativo 4	Indicadores comunes
Gestión de Destinos	1		La comodidad, la limpieza y el hacinamiento del autobús. 2	Programación operativa	2	Cobertura 1	CN2, indicador 2 CN3, indicador 5
	2		Ruta (área de red cubierta) 1	Paro del autobús por avería	2	Desplazamientos internos	CN3, indicador 6 CN4, indicador 6
	3		Disponibilidad de esquemas de parque y paseo	Paro del autobús por choque	2	Planificación del viaje	CN2, indicador 8 CN4, indicador 9
	4		Disponibilidad de servicios (puntos de consulta, sanitarios, refrescos) en las terminales	Mantenimiento preventivo 3, 4	2	Funcionamiento del equipamiento de los pasajeros	CN2, indicador 7 CN4, indicador 4

	5		Información previa al viaje (web y celular) 5,6	Video vigilancia y botón de pánico en los autobuses 1	2	Asientos y espacio para los pasajeros	C N2, indicador 5 CN3, indicador 8
	6		Monitoreo viable 1	Confort 2	2	Confort del viaje 2	CN2, indicador 5 CN3, indicador 9
	7		Seguridad durante el viaje 4	Incidentes de seguridad al usuario 7	2	Instalaciones complementarias	CN2, indicador 9 CN4, indicador 7
	8		Ausencia de ofensiva 3	Información al usuario en página web 5		Protección contra agresores 7	
	9		Seguridad contra delitos en el autobús y en las paradas. 7	Información al usuario en aplicaciones móviles 6		Prevención de accidentes 3	
	1	Viabilidad Económica	Tiempo total del viaje 3	Horas trabajadas por conductor 3	2	Grado de ocupación	CN1, indicador 5 CN4, indicador 2
	2	Prosperidad Local 2	Fiabilidad del servicio 2	Viajes realizados	2	Información sobre el Confort 1	CN1, indicador 2 CN2, indicador 2
	3	Calidad del Empleo 3	Horas de funcionamiento	Tiempo de viaje 3	2		CN1, indicador 3 CN2, indicador 1
	4	Equidad Social		Incidentes			
Impacto Socio Cultural	1	Contribución al desarrollo local 1	Actitud y ayuda del conductor 3	Señalización de paradas en la ruta	2	Información sobre el servicio ofertado	CN1, indicador 1 CN3, indicador 2
	2	Bienestar de la Comunidad 2	Instalaciones de acceso para discapacitados 2	Información al usuario en hoteles y restaurantes 1	2	Información sobre la accesibilidad	CN1, indicador 2 CN4, indicador 5

Impacto Ambiental y Territorial	3	Oferta Cultural	Información durante el viaje (información en tiempo real) 4	2	Información sobre la duración de viaje	CN2, indicador 1 CN4, indicador 4
	4	Protección del Patrimonio Cultural		2	Información sobre la atención del cliente 3	CN2, indicador 3 CN4, indicador 7
	1	Medición de Huella de Carbono 1	Iluminación 8	2	Contaminación de Gases 1	CN1, indicador 1 CN4, indicador 1
	2	Conservación de la Biodiversidad 7	Ruido 2	2	Contaminación de Ruido 2	CN2, indicador 2 CN4, indicador 2
	3	Gestión de los residuos 4	Vibración 3	2	Contaminación visual 8	CN2, indicador 3 CN4, indicador 4
	4	Gestión de la Energía 6	Velocidad	2	Contaminación de vibración 3	CN1, indicador 3 CN4, indicador 7
	5	Gestión del Territorio 5	Temperatura del Autobús	2	Contaminación de polvo y suciedad	CN1, indicador 5 CN4, indicador 14
	6			2	Contaminación de olores	CN1, indicador 4 CN4, indicador 9
	7			2	Residuos 4	CN1, indicador 2 CN4, indicador 10
	8			2	Interferencias electromagnéticas	CN2, indicador 1, CN4, indicador 3

3.5. Etapa 4

Se pre-seleccionó los indicadores que contienen un alto nivel grado de coincidencia.

Tabla 4. Indicadores pre-seleccionados

Componente	No. Indicador	INDICADOR	Coincidencias	Indicadores comunes
Gestión de Destinos	1	Nivel de Cobertura de Red y rastreo a nivel nacional	2	CN2, indicador 2 CN3, indicador 5
	2	No. De Personas que requieren mayor confort durante su viaje	2	CN3, indicador 6 CN4, indicador 6
	3	Porcentaje de conductores con certificación de manejo defensivo	2	CN2, indicador 8 CN4, indicador 9
	4	Nivel de Seguridad a bordo del Vehículo	2	CN2, indicador 7 CN4, indicador 4
	5	Porcentaje de Operadoras de Transporte Turístico con servicios vía web	2	CN2, indicador 5 CN3, indicador 8
	6	No. De Operadoras con plataformas digitales	2	CN2, indicador 5 CN3, indicador 9
Impacto Económico	1	Grado de Satisfacción del Turista en su viaje	2	CN1, indicador 5 CN4, indicador 2
	2	Porcentaje de distribución económica de la ciudad que se visita	2	CN1, indicador 2 CN2, indicador 2
	3	Grado de desempeño en base a horas trabajada de conductores	2	CN1, indicador 3 CN2, indicador 1
Impacto Socio Cultural	1	Tasa de Contribución Turística al desarrollo local	2	CN1, indicador 1 CN3, indicador 2
	2	Porcentaje de vehículos turísticos con acceso para discapacitados	2	CN1, indicador 2 CN2, indicador 2
	3	Tasa de Delincuencia al sector de Transportación Turística.	2	CN1, indicador 2 CN4, indicador 5
	4	Tipos de información sobre actividades y lugares turísticos en la ciudad	2	CN2, indicador 1 CN4, indicador 4
	5		2	CN2, indicador 3 CN4, indicador 7

Impacto Ambiental y Territorial	1	Tasa de Contaminación por Gases	2	CN1, indicador 1 CN4, indicador 1
	2	Grado de Contaminación por Ruido	2	CN2, indicador 2 CN4, indicador 2
	3	Porcentaje de contaminación por Vibración	2	CN2, indicador 3 CN4, indicador 4
	4	Porcentaje de Almacenamiento de Residuos	2	CN1, indicador 3 CN4, indicador 7
	5	Nivel de Operatividad en carreteras	2	CN1, indicador 5 CN4, indicador 14
	6	Grado de consumo de abastecimiento de Energía para vehículos eléctricos	2	CN1, indicador 4 CN4, indicador 9
	7	Nivel de Impacto Ambiental creado por los Buses Turísticos	2	CN1, indicador 2 CN4, indicador 10
	8	Nivel de Contaminación Visual	2	CN2, indicador 1, CN4, indicador 3

3.6. Etapa 5

Se elaboró una lista de los indicadores “pre-seleccionados” de acuerdo a los componentes: gestión de destinos, económica, socio-cultural y ambiental.

Tabla 5. Lista de indicadores pre-seleccionados

Componente	No. Indicador	INDICADOR
Gestión de Destinos	1	Nivel de Cobertura de Red y rastreo a nivel nacional
	2	No. De Personas que requieren mayor confort durante su viaje
	3	Porcentaje de conductores con certificación de manejo defensivo

	4	Nivel de Seguridad a bordo del Vehículo
	5	Porcentaje de Operadoras de Transporte Turístico con servicios vía web
	6	No. De Operadoras con plataformas digitales
Impacto Económico	1	Grado de Satisfacción del Turista en su viaje
	2	Porcentaje de distribución económica de la ciudad que se visita
	3	Grado de desempeño en base a horas trabajada de conductores
Impacto Socio Cultural	1	Tasa de Contribución Turística al desarrollo local
	2	Porcentaje de vehículos turísticos con acceso para discapacitados
	3	Nivel de Seguridad vinculada a la Transportación Turística.
	4	Tipos de información sobre actividades y lugares turísticos en la ciudad
Impacto Ambiental y Territorial	1	Tasa de Contaminación por Gases
	2	Grado de Contaminación por Ruido
	3	Porcentaje de contaminación por Vibración
	4	Porcentaje de Almacenamiento de Residuos
	5	Nivel de Operatividad en carreteras
	6	Grado de consumo de abastecimiento de Energía para vehículos eléctricos
	7	Nivel de Impacto Ambiental creado por los Buses Turísticos
	8	Nivel de Contaminación Visual

3.7. Etapa 6

Similar al proceso llevado a cabo en la fase 3, se identificó los indicadores que contengan similitudes, coincidencias o se repitan a los planteados por el Método para la formulación de Planes Sectoriales desarrollado por el MINTUR.

Tabla 6. Indicadores comunes pre-seleccionados

Componente	No. Indicador	INDICADOR	MINTUR	Coincide SI/NO	Indicador Seleccionado
Gestión de Destinos	1	Nivel de Cobertura de Red y rastreo a nivel nacional	El GAD Municipal tiene un plan sectorial local o desarrollo turístico de destino sostenible	NO	Indicador 1
	2	No. De Personas que requieren mayor confort durante su viaje	El GAD Municipal tiene una ordenanza que regula el diseño e implementación de infraestructuras en áreas turísticas.	SI	
	3	Porcentaje de conductores con certificación de manejo defensivo	El GAD Municipal tiene una ordenanza sobre la adquisición de propiedades en áreas de interés turístico	NO	
	4	Nivel de Seguridad a bordo del Vehículo	El GAD Municipal ejecuta un plan de manejo de visitantes en áreas turísticas	NO	

5	Porcentaje de Operadoras de Transporte Turístico con servicios vía web	El GAD Municipal tiene una ordenanza para la organización de eventos públicos y programados	NO	
6	No. De Operadoras con plataformas digitales	El GAD Municipal tiene un programa que promueve certificaciones en turismo sostenible	NO	
		El GAD Municipal tiene un plan de marketing turístico	SI	Indicador 6
		El GAD Municipal tiene un observatorio turístico o su información estadística turística es procesada por uno	NO	
		El GAD Municipal ejecuta programas para mitigar los efectos de la estacionalidad del turismo	NO	
		El GAD Municipal tiene un marco normativo que garantice el ejercicio seguro de la operación turística, de acuerdo a las modalidades de turismo presentes	SI	Indicador 4
		El GAD Municipal tiene un programa de seguimiento del impacto ambiental del turismo	NO	
		Porcentaje de profesionales especializados en turismo que laboran en la unidad de turismo del GAD.	NO	

Impacto Económico	1	Grado de Satisfacción del Turista en su viaje	Porcentaje de los ingresos obtenidos por LUAF(licencia única anual de funcionamiento) por turismo reinvertidos en la ejecución de proyectos en el sector turístico y en la ciudad y/o población local.	NO	
	2	Porcentaje de distribución económica de la ciudad que se visita	Porcentaje de empresas turísticas que cuentan con un plan estratégico(plan de negocio)	NO	
	3	Grado de desempeño en base a horas trabajada de conductores	Porcentaje de empresas turísticas que comercializan sus productos o servicios por internet	NO	
			Porcentaje de empresas turísticas que mantienen un sistema de gestión de calidad y/o certificaciones de turismo sostenible	SI	Indicador 1
			Población económicamente activa empleada en actividades turísticas con relación al porcentaje del empleo total del destino.	SI	Indicador 2

Porcentaje de empresas turísticas cuyo empleados del área operativa han sido capacitados en competencias laborales(servicios)	NO
Porcentaje de empresas turísticas que tiene empleados con formación en el idioma ingles (nivel internacional) en el área de servicios.	NO
Porcentaje de atractivos cuyo empleados han sido capacitados en la prestación de servicios (temas operativos) y primeros auxilios	NO
Índice de endeudamiento(El)	NO
Porcentaje de la población por debajo de la línea de pobreza.	NO
Incremento anual de empresas	NO
Porcentaje de empresas turísticas que participan activamente en iniciativas para surtir de productos y servicios locales de comercio justo.	NO

Población económicamente activa empleada en actividades turísticas con relación al porcentaje del empleo total del destino.	NO
Porcentaje de empresas turísticas cuyo empleados del área operativa han sido capacitados en competencias laborales(servicios)	
Porcentaje de empresas turísticas que tiene empleados con formación en el idioma ingles (nivel internacional) en el área de servicios.	
Porcentaje de atractivos cuyo empleados han sido capacitados en la prestación de servicios (temas operativos) y primeros auxilios	NO
Índice de endeudamiento(El)	NO
Porcentaje de la población por debajo de la línea de pobreza.	NO
Incremento anual de empresas	NO

			Porcentaje de empresas turísticas que participan activamente en iniciativas para surtir de productos y servicios locales de comercio justo.	NO	
Impacto Socio Cultural	1	Tasa de Contribución Turística al desarrollo local	Nivel de satisfacción de los visitantes con su experiencia en el destino (por mes)	NO	
	2	Porcentaje de vehículos turísticos con acceso para discapacitados	Nivel de satisfacción de los residentes con el turismo (por mes)	SI	Indicador 1
	3	Nivel de Seguridad vinculado a la Transportación Turística	Porcentaje de vivienda que no cumple con los estándares de habitabilidad definidos en el país	NO	
	4	Tipos de información sobre actividades y lugares turísticos en la ciudad	Número de segundas viviendas/ viviendas de alquiler por cada 100 habitantes	NO	
			Porcentaje de empresas turísticas que cumplen con la norma técnica de accesibilidad establecidas como requisitos para la obtención de la LUAF.	NO	

Impacto Ambiental y Territorial			Porcentaje de empresas y atractivos turísticos cuyo personal (áreas de servicio) han sido capacitados en sensibilización en discapacidades.	SI	Indicador 2
			Porcentaje de empresas turísticas que cumplen con requisitos de prevención de riesgos (incendios, inundaciones); establecidos por el GAD local.	NO	
			Preservación del patrimonio histórico y paisajístico.	NO	
	1	Tasa de Contaminación por Gases	Porcentaje de ciudadanos que se sienten seguros en el destino	SI	Indicador 3
			Calidad del agua para consumo humano	NO	
		Grado de Contaminación por Ruido	Porcentaje de empresas turísticas (alojamiento, alimentos y bebidas) con acceso a agua potable	NO	
	3	Porcentaje de contaminación por Vibración	Comparación del consumo de agua dulce por turista y noche con el de la población general por persona y noche	NO	

4	Porcentaje de Almacenamiento de Residuos	Calidad del agua, destinada a usos recreativos.	NO	
5	Nivel de Operatividad en carreteras	Porcentaje de empresas turísticas con conexión a la red pública de alcantarillado.	NO	
6	Grado de consumo de abastecimiento de Energía para vehículos eléctricos	Porcentaje de empresas turísticas localizadas en áreas rurales que poseen sistema de tratamiento de aguas residuales	NO	
7	Nivel de Impacto Ambiental creado por los Buses Turísticos	Porcentaje de la población de la ciudad con recolección regular de residuos sólidos municipales.	SI	INDICADOR 4
8	Nivel de Contaminación Visual	Porcentaje de empresas turísticas localizadas en áreas rurales que trasladen sus residuos sólidos hacia vertederos autorizados por el GAD local.	NO	
		Comparación del consumo de energía eléctrica por turista y noche con el de la población general por persona y noche (k vatio/ per cápita día)	NO	
		Número y porcentaje de atractivos turísticos que forman parte de una oferta establecida en productos turísticos	NO	
		Nivel de accesibilidad y conectividad de atractivos turísticos priorizados	NO	INDICADOR 5

Nivel de dotación de facilidades y servicios turísticos priorizados	NO
Nivel de dotación de señalética en tractivos que forman parte de rutas ofertadas en el destino	NO
Estado de conservación e integración sitio/entorno de atractivos turísticos priorizados	
Estado de higiene y seguridad turística de atractivos turísticos priorizados	
Planificación del uso del suelo: Plan maestro actualizado y legalmente vinculante	
Equilibrio entre actividad y residencia	
Espacios públicos por cada 100.000 habitantes o fracción	
Infraestructura de transporte equilibrado: Kilómetros de sendas para bicicleta cada 100.000 habitantes o fracción	
Porcentaje de empresas turísticas que tengan cubierta la demanda de estacionamientos acorde a su aforo, enmarcado en la normativa local vigente.	
Porcentaje de empresas turísticas e infraestructura de atractivos situados en “zonas vulnerables”	

3.8. Etapa 7

Se seleccionó los indicadores que no coinciden o los “no comunes” con los establecidos por el MINTUR; se descartó lo indicadores que “coinciden o comunes” y seleccionó los “no coincidentes o no comunes”.

Tabla 7. Indicadores “no coincidentes o no comunes” seleccionados.

Componente	No. Indicador	INDICADOR	Indicador Seleccionado
GESTION DE DESTINO	1	No. De Personas que requieren mayor confort durante su viaje	Indicador 2
	2	Porcentaje de conductores con certificación de manejo defensivo	Indicador 3
	3	Porcentaje de Operadoras de Transporte Turístico con servicios vía web	Indicador 5
ECONÓMICO	1	Grado de desempeño en base a horas trabajada de conductores	Indicador 3
	1	Porcentaje de vehículos turísticos con acceso para discapacitados	Indicador 2
SOCIO CULTURAL	2	Tipos de información sobre actividades y lugares turísticos en la ciudad	Indicador 4
Impacto Ambiental y Territorial	1	Tasa de Contaminación por Gases	
	2	Grado de Contaminación por Ruido	
	3	Porcentaje de contaminación por Vibración	
	4	Grado de consumo de abastecimiento de Energía para vehículos eléctricos	INDICADOR 6
	5	Nivel de Impacto Ambiental creado por los Buses Turísticos	INDICADOR 7
	6	Nivel de Contaminación Visual	INDICADOR 8

4. Capítulo IV

Propuesta

4.1. Cuerpo de indicadores en gestión de destinos aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).

Se elabora un nuevo cuerpo de indicadores de Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo) complementario al Método de formulación de planes sectoriales de Destinos Turísticos del Ecuador donde se obtuvieron 12 indicadores. Aquí se dividen por componente con sus debidas definiciones, medios de verificación, métodos de cálculo y rango de valoración de las cuales podemos mencionar: Gestión de Destinos, Impacto Económico, Impacto Socio-Cultural e Impacto Ambiental y Territorial.

Tabla 8. Matriz de Gestión de Destinos

Componente Gestión de Destinos										
N o.	Nombre del Indicador	Definición	Medio de verificación	Método de cálculo	Unidad	Rango de valoración				
						1	2	3		
1	No. De Personas que requieren mayor confort durante su viaje	Se desea conocer el número de turistas que requiere una mayor comodidad en su viaje, tales como asientos reclinables, mayor espacio entre asiento y asiento para estirar las piernas en largos	Reporte mensuales de estadísticas turísticas, Observatorio Turístico.	Total de personas que respondieron que requieren confort durante su viaje ÷ Total de personas que fueron encuestadas × 100	%	El 70% de personas prefieren una mayor comodidad durante su viaje	Del 40% al 70% de personas realizan su viaje en espera de un mejor servicio.	Menos del 40% de personas realizan su viaje sin importarles la comodidad.		

			viajes y sistema de audio y video.						
2	Porcentaje de conductores con certificación de manejo defensivo	de	Queremos saber el número de conductores que realizan cursos de manejo defensivo con la finalidad de preveer la seguridad de los pasajeros y anticiparse a una mala maniobra de otro conductor y evitar accidentes.	Ordenanza para el ejercicio adecuado de la operación turística de acuerdo a las modalidades de turismo.	Total de conductores que cuentan con una certificación de manejo defensivo ÷ Total de conductores encuestados × 100		El 70% de conductores de turismo cuentan con un certificado de manejo defensivo	Del 40% al 70% se encuentran realizando o cursos para certificad os de manejo defensiv o.	Menos del 40% no creen necesario tener un certificado de manejo defensivo.
3	Porcentaje de Operadoras de Transporte Turístico con servicios vía web	de	Conocer número de Operadoras de Transporte Turístico que ofrecen sus servicios por medio de un sitio Web y de fácil acceso para el usuario donde puede hacer preguntas acerca de los servicios que esta brinda, realizar reservas y pagos en línea para una	Reporte de proyectos de promoción turística ejecutada y material promocional, Plan de Marketing Turístico del destino.	Total de operadores de transporte turístico que cuentan con página web ÷ Total de operadoras de transporte turísticas × 100	N/A	Más del 70% de Operadoras de Transporte Turístico posee una página Web y Plataformas digitales.	Del 40 al 70% de Operadoras de Transporte Turístico están impleme ntando páginas Web y Platafor mas digitales.	Menos del 40 % de Operadoras de Transporte Turístico no creen necesario la creación de páginas Web y Plataforma s digitales.

mayor comodidad
de los clientes.

4.2. Cuerpo de indicadores Económicos aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).

Tabla 9. Matriz de Impacto Económico

No.	Nombre del Indicador	Definición	Medio de verificación	Método de cálculo	Unidad	Componente Impacto Económico		
						Rango de valoración		
						1	2	3
1	Grado de desempeño en base a horas trabajado de conductores	Horas laboradas por un conductor en base a una jornada laboral de 8 horas para un mejor desenvolvimiento laboral.	Encuesta laboral	Total de conductores que desempeñaron altas horas de trabajo ÷ Total de personas que fueron encuestadas × 100	N/A	Si cuentan con un buen grado de desempeño laboral.	Se encuentran en un grado medio de horas laborables.	No tienen un buen grado de desempeño o laboral.

4.3. Cuerpo de indicadores de Impacto Socio Cultural aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).

Tabla 10. Matriz del Impacto Socio Cultural

<i>Componente Impacto Económico</i>								
No.	Nombre del Indicador	Definición	Medio de verificación	Método de cálculo	Unidad	Rango de valoración		
						1	2	3
1	Porcentaje de vehículos turísticos con acceso para discapacitados	Se busca el número de Vehículos en el país que ofrecen servicio de transporte turístico para personas de escasa movilidad.	Encuesta a empresas Encuesta de gestión del destino	Total de vehículos turísticos con acceso para discapacitados ÷ Total de transportación turística × 100	%	> a 70% son vehículos con accesibilidad para personas con movilidad reducida.	40% a 70% son vehículos en proceso de implementación para personas discapacitadas.	< de 40% son vehículos que no cuentan con acceso para personas discapacitadas.
2	Nivel de información sobre actividades y lugares turísticos en la ciudad	Se desea conocer el sitio por medio de Gacetas, Revistas y Publicidades acerca de la ciudad que visitan dentro de las unidades.	Encuesta a empresas	SI/NO	N/A	Si cuentan con material publicitario para proporcionar información de actividades del lugar turístico.	Están en implementación de material publicitario para proporcionar información de actividades del lugar turístico	No cuentan con Ningún tipo de material publicitario.

4.4. Cuerpo de indicadores impacto ambiental y territorial aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).

Tabla 11. Matriz del Impacto Ambiental y Territorial

Componente Impacto Ambiental y Territorial								
No	Nombre del Indicador	Definición	Medio de verificación	Método de cálculo	Unidad	Rango de valoración		
						1	2	3
1	Tasa de Contaminación por Gases	Le emisión de Gases o niveles de Dióxido de Carbono dentro de una comunidad, lo cual genera un impacto agravante en el medio ambiente.	Encuestas a visitantes	Total de personas que respondieron alto el nivel de contaminación ÷ Total de personas que fueron encuestadas × 100	%	> a 70% Cuentan con mantenimiento preventivo del vehículo para evitar la emisión de Gases.	40% a 70% Buscan adquirir mantenimiento preventivo del vehículo para evitar la emisión de Gases	< de 40% No cuentan con ningún mantenimiento preventivo del vehículo para evitar la emisión de Gases
2	Grado de Contaminación por Ruido	Se busca conocer la causa del ruido generado por las bocinas de los vehículos crea un impacto ambiental y un malestar para los turistas.	Informe de Seguimiento y evaluación del plan.	SI/NO	N/A	Si cuentan con un plan de seguimiento o para evitar los ruidos innecesarios de las bocinas..	Se encuentran elaborando un plan de seguimiento o para evitar los ruidos innecesarios de las bocinas..	No existe un plan de seguimiento o para evitar los ruidos innecesarios de las bocinas..

3	Porcentaje de contaminación por Vibración	La Vibración de los vehículos genera un impacto ambiental por su mal funcionamiento.	Informe de Seguimiento y evaluación del plan.	Total de personas que respondieron alto el nivel de vibración ÷ Total de personas que fueron encuestadas × 100	N/A	El 70 % cuenta con plan de seguimiento o para evitar los ruidos innecesarios de las bocinas..	Del 40% al 70% Se encuentran elaborando un plan de seguimiento o para evitar los ruidos innecesarios de las bocinas..	Menos del 40% No tiene un plan de seguimiento para evitar los ruidos innecesarios de las bocinas..
4	Grado de consumo de abastecimiento de Energía para vehículos eléctricos	Es la energía eléctrica con la cual los vehículos son recargados para la no utilización de combustible protegiendo el medio ambiente.	Estudio de la demanda energética total del área de estudios	SI/NO	N/A	Si cuentan con un plan de abastecimiento de energía eléctrica.	Están implementando un plan de abastecimiento de energía eléctrica.	No están implementando un plan de abastecimiento de energía eléctrica.
5	Nivel de Impacto Ambiental creado por los Buses Turísticos	Se busca conocer el mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos que generan impactos ambientales como: Vibraciones, Smoke, Gases los cuales perjudican el medio ambiente.	Informe de Seguimiento y evaluación del plan.	SI/NO	N/A	Si cuentan con un mantenimiento preventivo y correctivo.	Están implementando un mantenimiento preventivo y correctivo.	No están un mantenimiento preventivo y correctivo.

6	Nivel de Contaminación Visual	de	Se desea saber el nivel de contaminación visual que se genera por medio de los Buses turísticos que son provocadas por medio de publicidades, campañas, promociones y demás a través de Banners y Brandeos del Bus lo cual genera un impacto visual donde no se identifica si es un Bus de servicios turísticos o un Bus dedicado a actividades de Marketing.	Informe de Seguimiento y evaluación del plan.	de	SI/NO	N/A	Si cuentan con un Plan sobre contaminación visual	Si cuentan con un Plan sobre contaminación visual pero no está en ejecución.	No cuentan con un Plan sobre contaminación visual
---	-------------------------------	----	---	---	----	-------	-----	---	--	---

4.5. Validación de los indicadores por componente.

“Salinas, Provincia de Santa Elena”



Se realizará la validación de indicadores con sus debidos componentes en el caso de estudio del Cantón Salinas, provincia de Santa Elena quien cuenta con un PDOT y de esta forma podemos validar los indicadores mencionados.

El Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de Salinas, fue creado el 22 de noviembre de 1937. En la actualidad su proyección de población desde el año 2014 hasta la actualidad 2019 es de 92017 habitantes. (INEC, 2010).

Su extensión es de 7356, 7 hs. Está ubicado en un accidente geográfico de la zona costera del Ecuador. La punta de Santa Elena es el balneario principal de Salinas y el

más visitado del país. Sus límites son al norte y al sur con el Océano Pacífico, al este con La Libertad y Santa Elena y al Oeste con el Océano Pacífico.

Tabla 12. Validación de los indicadores de Gestión de Destino aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).

Componente Gestión de Destinos								
N o.	Nombre del Indicador	Definición	Medio de verificación	Método de cálculo	Unidad	Rango de valoración		
						1	2	3
1	No. De Personas que requieren mayor confort durante su viaje	Se desea conocer el número de turistas que requiere una mayor comodidad en su viaje, tales como asientos reclinables, mayor espacio entre asiento y asiento para estirar las piernas en largos viajes y sistema de audio y video.	Reporte mensuales de estadísticas turísticas, Observatorio Turístico.	Total de personas que fueron encuestadas 100 $50 \times 50 / 100$	%	El 70% de personas están satisfechas con el servicio de Transporte Turístico ofrecido hacia la ciudad de Salinas.		
2	Porcentaje de conductores con certificación de manejo defensivo	Queremos saber el número de conductores que realizan cursos de manejo defensivo con la finalidad de preveer la seguridad de los pasajeros y anticiparse a una mala maniobra de	Ordenanza para el ejercicio adecuado de la operación turística de acuerdo a las modalidades de turismo.					Menos del 40% de los conductores son capacitados en manejo defensivo, ya que las empresas no están

			otro conductor y evitar accidentes.				sujetas a realizar este tipo de cursos, para convalidar la licencia profesional
3	Porcentaje de Operadoras de Transporte Turístico con servicios vía web	de Operadoras de Transporte Turístico que ofrecen sus servicios por medio de un sitio Web y de fácil acceso para el usuario donde puede hacer preguntas acerca de los servicios que esta brinda, realizar reservas y pagos en línea para una mayor comodidad de los clientes.	Conocer número de Operadoras de Transporte Turístico que ofrecen sus servicios por medio de un sitio Web y de fácil acceso para el usuario donde puede hacer preguntas acerca de los servicios que esta brinda, realizar reservas y pagos en línea para una mayor comodidad de los clientes.	Reporte de proyectos de promoción turística ejecutada y material promocional, Plan de Marketing Turístico del destino.	N/A	Más del 70% de Operadoras de Transporte Turístico posee una página Web y Plataformas digitales.	l

4.5.1. Validación de indicadores de Transportación Terrestre Turística Impacto Económico

Tabla 13. Matriz de Impacto Económico

No.	Nombre del Indicador	Definición	Medio de verificación	Método de cálculo	Unidad	Componente Impacto Económico		
						Rango de valoración		
						1	2	3
1	Grado de desempeño en base a horas trabajado de conductores	Horas laboradas por un conductor en base a una jornada laboral de 8 horas para un mejor desenvolvimiento laboral.	Encuesta laboral		N/A	Las empresas de transportación turística cuentan con normativas y cumplen con las regulaciones para un mejor desempeño de sus conductores.		

4.5.2. Validación de indicadores de Transportación Terrestre Turística Impacto Socio Cultural

Tabla 14. Matriz del Impacto Socio Cultural

Componente Impacto Económico								
No.	Nombre del Indicador	Definición	Medio de verificación	Método de cálculo	Unidad	1	2	3
1	Porcentaje de vehículos turísticos con acceso para discapacitados	Se busca el número de Vehículos en el país que ofrecen servicio de transporte turístico para personas de escasa movilidad.	Encuesta a empresas Encuesta de gestión del destino		%	.		Vehículos para personas con movilidad reducida en Salinas es nula. No existen vehículos que cumplan con normativas para discapacitados.
2	Nivel de información sobre actividades y lugares turísticos en la ciudad	Se desea conocer el sitio por medio de Gacetas, Revistas y Publicidades acerca de la ciudad que visitan dentro de las unidades.	Encuesta a empresas	SI/NO	N/A			No cuentan con Ningún tipo de material publicitario, para el camino, donde los visitantes puedan realizar visitas sin necesidad de un vehículo.

4.5.3. Validación de impacto ambiental y territorial aplicables en Transportación Terrestre Turística (Buses de Turismo).

Tabla 15. Matriz del Impacto Ambiental y Territorial

Componente Impacto Ambiental y Territorial								
No	Nombre del Indicador	Definición	Medio de verificación	Método de cálculo	Unidad	Rango de valoración		
						1	2	3
1	Tasa de Contaminación por Gases	Le emisión de Gases o niveles de Dióxido de Carbono dentro de una comunidad, lo cual genera un impacto agravante en el medio ambiente.	Encuestas a visitantes		%		40% a 70% Buscan adquirir mantenimiento preventivo del vehículo para evitar la emisión de Gases	
2	Grado de Contaminación por Ruido	Se busca conocer la causa del ruido generado por las bocinas de los vehículos crea un impacto ambiental y un malestar para los turistas.	Informe de Seguimiento y evaluación del plan.		N/A	Si cuentan con un plan de seguimiento para evitar los ruidos innecesari		

					os de las bocinas..	
3	Porcentaje de contaminación por Vibración	La Vibración de los vehículos genera un impacto ambiental por su mal funcionamiento.	Informe de Seguimiento y evaluación del plan.	N/A	El 70 % cuenta con plan de seguimiento para evitar los ruidos innecesarios de las bocinas..	
4	Grado de consumo de abastecimiento de Energía para vehículos eléctricos	Es la energía eléctrica con la cual los vehículos son recargados para la no utilización de combustible protegiendo el medio ambiente.	Estudio de la demanda energética total del área de estudios			No están implementando un plan de abastecimiento de energía eléctrica, ya que en la actualidad no

contamos
con Buses
Turísticos
eléctricos
en el país.

5	Nivel de Impacto Ambiental creado por los Buses Turísticos	Se busca conocer el mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos que generan impactos ambientales como: Vibraciones, Smoke, Gases los cuales perjudican el medio ambiente.	Informe de Seguimiento y evaluación del plan.	Si cuentan con un mantenimiento preventivo y correctivo ya que la Agencia nacional de Tránsito regula los vehículos turísticos.
---	--	--	---	---

6	Nivel de Contaminación Visual	Se desea saber el nivel de contaminación visual que se genera por medio de los Buses turísticos que son provocadas por medio de publicidades, campañas, promociones y demás a través de Banners y Brandeos del Bus lo cual genera un impacto visual donde no se identifica si es un Bus de servicios turísticos o un Bus dedicado a actividades de Marketing.	Informe de Seguimiento y evaluación del plan.	Las empresas de transporte turístico por lo general no proveen ese tipo de impacto visual ya que sus regulaciones por la ANT no permite usar publicidad es que no sean el uso exclusivo del logotipo.
---	-------------------------------	---	---	---

En el siguiente cuadro podremos apreciar un resumen correspondiente de los indicadores que se encuentran en rojo, amarillo y verde.

Tabla 16. Semaforización

	Verde	2
Gestión del Destino	Amarillo	0
	Rojo	1
	Verde	1
Socio Cultural	Amarillo	0
	Rojo	0
	Verde	0
Impacto Económico	Amarillo	0
	Rojo	2
	Verde	4
Impacto Ambiental y Funcional	Amarillo	1
	Rojo	1
Total		12

5. CONCLUSIONES

Se realizó la investigación de diferentes conceptos de acuerdo a la Transportación Terrestre Turística las cuales proporcionan información para identificar un cuerpo de indicadores.

Se creó una herramienta metodológica a través de un método comparativo de diferentes certificaciones internacionales, para poder consolidar la Transportación Terrestre en el Ecuador.

Se realizó una propuesta de indicadores de Transportación Terrestre turística complementario al método de planificación nacional de destinos turísticos del Ecuador donde podemos aportar siendo los pioneros en hacer el levantamiento de indicadores de transportación terrestre turística de pasajeros dando la pauta a las empresas que ofrecen estos servicios, proponiéndolos como normativas en el Plandetur.

Se elaboró un cuerpo de indicadores complementario para el Plan de métodos sectoriales, los cuales fueron validados en el Cantón Salinas.

De esta manera podremos tener empresas calificadas y certificadas en nuestro país y al mismo tiempo ser un modelo de certificación internacional para las operadoras de transporte turístico que brindan este servicio.

6. RECOMENDACIONES.

Según el medio de validación y la semaforización de los indicadores propuestos se recomienda implementar leyes en la regulación de transporte terrestre turístico donde sea un requisito que los conductores que forman parte de la empresa cuenten con el certificado de manejo defensivo para reducir la tasa de accidentes provocadas en carreteras.

Se sugiere la elaboración por parte de las empresas que elaboran carrocerías, plantear modelos de vehículos de transportación turística para la inclusión de personas con movilidad reducida y adicional la liberación de aranceles en el caso de que se requiera la importación de estas unidades.

Solicitar la liberación de aranceles para la importación de vehículos eléctricos que ayudaran a las empresas de transportación turística a reducir el impacto ambiental creado por el dióxido de carbono, vibraciones y gases emitidos por los vehículos que utilizan combustible.

7. BIBLIOGRAFÍA.

(marzo de 2016). Obtenido de El Sistema Europeo de Indicadores Turísticos:

ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators/index_en.htm

Alvarez , A., Campaña , A., Uranga , G., & Cirino , L. (s.f.). Obtenido de Transporte

Turísticos:

https://www.academia.edu/9768442/Transporte_Tur%C3%ADstico?auto=download

Andrade, V. Z. (2018). 10 principales productos de exportación del Ecuador. *Revista*

Ekos, <https://www.ekosnegocios.com/articulo/10-principales-productos-de-exportacion-del-ecuador>.

Anzil, F. (26 de mayo de 2010). Obtenido de "Recursos Naturales":

<https://www.econlink.com.ar/definicion/recursosnaturales.shtml>

Aucatoma, E. (23 de octubre de 2014). Obtenido de Ecoturismo en el Ecuador :

<https://sites.google.com/site/misitiowebteac/>

Caro, J. L., Luque, A., & Zayas, B. (2015). Obtenido de Nuevas tecnologías para la interpretación y promoción:

<http://www.pasosonline.org/es/articulos/download/file?fid=57.817>

Coelho, F. (17 de 05 de 2019). Obtenido de Significado de Metodología de la

investigación: <https://www.significados.com/metodologia/>

Comisión Europea. (Marzo de 2016). Obtenido de El sistema de indicadores Europeos

Turísticos:

<https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators/>

Consejo Global de Turismo Sostenible. (Noviembre de 2013). Obtenido de Criterios

Globales de Turismo Sostenible para Destinos Turísticos :

<https://www.gstcouncil.org/wp-content/uploads/2017/01/Spanish-GSTC-Dv1-1nov13-2.pdf>

Copa Airlines. (s/f). Obtenido de A Bordo:

<https://www.copaair.com/es/web/pa/servicios-a-bordo>

DEL, E. D. (31 de 12 de 2014). Obtenido de REGLAMENTO DE TRANSPORTE

TERRESTRE: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

EcuRed. (s.f.). Obtenido de Recursos naturales:

https://www.ecured.cu/Recursos_naturales

Escalante Guevara, A. B., & Siguencia Santos, D. L. (enero de 2014). Obtenido de

“ANÁLISIS DEL SECTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE:

http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/13422/1/TESIS_ESCALANTE%26SIGUENCIA.pdf

Fariñas, R. R. (diciembre de 2011). Obtenido de DESTINOS TURISTICOS.

REALIDAD Y CONCEPTO: www.eumed.net/rev/turydes/

García, D. (27 de septiembre de 2018). Obtenido de Comercio Internacional:

<https://www.ealde.es/tipos-de-transporte-logistica-comercio-internacional/>

Jaramillo, W. (21 de 03 de 2018). Obtenido de INDICADORES PARA EVALUAR EL

SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN LAS CIUDADES:

<http://movilidadesustentabletttsv.blogspot.com/2018/03/indicadores-para-evaluar-el-servicio-de.html>

Larenas, N. (09 de 01 de 2019). Obtenido de Las estadísticas de turistas extranjeros en

Ecuador 2018: <https://www.nlarenas.com/2019/01/estadisticas-de-turistas-extranjeros-en-ecuador-2018/>

- Mendoza, S. (2015). *TESIS DE GRADO D ELA UNIVERSIDAD SANGREGORIO D EPORTOVIEJO*. Obtenido de El ecoturismo como alternativa de desarrollo turístico en la comunidad Las Guaijas, cantón Santa Ana, provincia de Manabí, República del Ecuador.: file:///G:/maestria/Nueva%20carpeta/tesis/info/ECO-T1457.pdf
- Ministerio de Transporte . (31 de Diciembre de 2014). Obtenido de REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/REGLAMENTO-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TURISTICO.pdf>
- Ministerio de Turismo. (Abril de 2018). Método para la Formulación de Planes Sectoriales Turísticos Cantonales de Destinos Turísticos Priorizados en Ecuador. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Ministerio de Turismo. (17 de julio de 2019). Obtenido de Ecuador.Travel, el portal turístico del Ecuador: <https://ecuador.travel/es/>
- MINTUR. (2007). Obtenido de Diseño del plan estratégico de desarrollo de turismo sostenible para Ecuador "PLANTUR 2020": <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/PLANDETUR-2020.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas. (2015). Obtenido de Obejtivos de desarrollo sostenible: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/hunger/>
- Routio, P. (03 de 08 de 2007). Obtenido de Estudio comparativo: <http://www.uiah.fi/projekti/metodi/272.htm>
- S/N. (2013). tendencia 21. *REVISTA ELECTRÓNICA DE CIENCIA, TECNOLOGÍA, SOCIEDAD Y CULTURA*. ISSN 2174-6850.

Salazar, B. (2016). Obtenido de Transporte Aéreo:

<https://www.ingenieriaindustrialonline.com/herramientas-para-el-ingeniero-industrial/medios-y-gesti%C3%B3n-del-transporte/transporte-a%C3%A9reo/>

SANCHEZ, E. J. (2014). *SISTEMA DE INDICADORES CLAVES DE DESEMPEÑO PARA SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN BOGOTÁ D.C.*

Bogotá. Obtenido de SISTEMA DE INDICADORES CLAVES DE DESEMPEÑO PARA SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN BOGOTÁ D.C.

Shutterstock . (4 de 09 de 2017). Obtenido de Tipos de investigación: Descriptiva, Exploratoria y Explicativa:

<https://noticias.universia.cr/educacion/noticia/2017/09/04/1155475/tipos-investigacion-descriptiva-exploratoria-explicativa.html>

Significados.com. (26 de Mayo de 2019). Obtenido de Qué es Desarrollo sustentable::

<https://www.significados.com/desarrollo-sustentable/>

Sistema de Informacion sobre Coyuntura Macroeconómica y Social - Coyuntura. (13 de 07 de 2017). Obtenido de CALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DMQ: <https://www.institutodelaciudad.com.ec/coyuntura-sicoms/170-calidad-del-transporte-publico-en-el-dmq.html>

Soust Verdaguer, M. B., & LLatas Oliver, C. (2013). Obtenido de Estudio Comparativo de Indicadores de Sostenibilidad en Sistemas LEDD y HADES:

<https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/40239/34.pdf?sequence%3D1&isAllowed=y>

Stevens, M. (14 de 10 de 2016). Obtenido de ENFOQUES MIXTOS:

<https://sites.google.com/site/metodologiadeinvestigaciontese/enfoques-mixtos>

- Universidad Autónoma de Nuevo León. (01 de Febrero de 2019). Obtenido de ¿Qué es el Desarrollo Sustentable?: <http://sds.uanl.mx/el-concepto-desarrollo-sustentable/>
- Vanessa. (2009). Método Comparativo. *FUNDAMENTOS DE INVESTIGACION*, <http://vanessa2907.blogspot.es/1255918201/m-todo-comparativo/>.
- Velazco, A. (2013). Obtenido de ¿Qué es el desarrollo sostenible?: <https://www.eoi.es/blogs/mtelcon/2013/04/16/%C2%BFque-es-el-desarrollo-sostenible/>
- Villalón, J. (15 de Noviembre de 2012). Obtenido de Comentarios acerca del libro de Leonardo Morlino Introducción a la investigación comparada, Alianza Editorial, Madrid, 2010: <https://identification.hypotheses.org/tag/investigacion-comparada>
- Wichter, Z. (23 de junio de 2017). Obtenido de El efecto del cambio climático en tus viajes en avión: <https://www.nytimes.com/es/2017/06/23/vuelos-cambio-climatico-turbulencia/>
- Working Forest. (s.f.). Obtenido de Los recursos culturales son específicos para las personas de cada tribu: <https://www.workingforests.org/los-recursos-culturales/>
- Wunder, S. (1996). Obtenido de Ecoturismo, ingresos locales y conservación: el caso de Cuyabeno, Ecuador: https://books.google.com.ec/books?hl=es&lr=&id=jNzqve06lM4C&oi=fnd&pg=PA87&dq=ecoturismo+en+ecuador&ots=oii3KyVk6a&sig=RsAqLFVcSiarqX_LatCfIVzsAlk#v=onepage&q&f=false
- Yunis, E. (2013). Manual de Buenas Practicas - Transporte Turistico. *Chile, Por un Turismo Sustentable*, 6.

Yunis, E. (12 de 2013). Manual de Buenas Practicas - Transporte Turístico. *Chile, Por un Turismo Sustentable*, 6. Obtenido de Manual de Buenas Practicas - Transporte Turístico.