





# ***PROYECTO I***

TEMA: ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE MIXTO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA, PROVINCIA DE CHIMBORAZO.

Autora: Lcda. Alexandra Pilamala R.

Director: Ing. Homero Vaca Fonseca

LATACUNGA - JULIO DE 2015

# **DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA**

Según los archivos de la Agencia de Tránsito - Unidad Administrativa de Chimborazo, en el cantón Riobamba, provincia de Chimborazo existe legalmente constituida y con los permisos habilitantes respectivos una sola operadora "Compañía de transporte mixto 30 de Septiembre", que presta los servicios de Transporte Mixto, cuenta con 12 unidades habilitadas y la oferta de sus servicios lo realizan en el Terminal Oriental del cantón, ubicado en la intersección de las calles: Av. Cordovez y Espejo.

Los mercados de la ciudad de Riobamba, especialmente en aquellos que se evidencian volúmenes considerables de compra no cuentan con oferentes de este tipo de servicio que presten su servicio que es indispensable para el traslado de personas y mercancías, de forma legal, sin embargo existen algunas personas que trabajan de forma ilegal lo cual constituye un riesgo tanto para el transportista como para los usuarios. Por otro lado las empresas del sector público y privado como la Empresa Eléctrica, la Corporación Nacional de Telecomunicaciones, los GADs, las compañías petroleras y otras empresas privadas requieren de estos servicios.

En el portal de Compras Públicas permanentemente existen invitaciones solicitando los servicios de compañías que oferten el servicio de transporte mixto que al no obtenerlos de oferentes legalmente habilitados deben contratar con personas que trabajan de manera informal, sin embargo las disposiciones del gobierno nacional precisan de los proveedores del estado se encuentren legalmente aptos, esto con el fin de eliminar la informalidad.



Según los archivos de la Agencia de Tránsito - Unidad Administrativa de Chimborazo, en el cantón Riobamba, provincia de Chimborazo existe legalmente constituida y con los permisos habilitantes respectivos una sola operadora "Compañía de transporte mixto 30 de Septiembre", que presta los servicios de Transporte Mixto, cuenta con 12 unidades habilitadas y la oferta de sus servicios lo realizan en el Terminal Oriental del cantón, ubicado en la intersección de las calles: Av. Cordovez y Espejo.

Los mercados de la ciudad de Riobamba, especialmente en aquellos que se evidencian volúmenes considerables de compra no cuentan con oferentes de este tipo de servicio que presten su servicio que es indispensable para el traslado de personas y mercancías, de forma legal, sin embargo existen algunas personas que trabajan de forma ilegal lo cual constituye un riesgo tanto para el transportista como para los usuarios. Por otro lado las empresas del sector público y privado como la Empresa Eléctrica, la Corporación Nacional de Telecomunicaciones, los GADs, las compañías petroleras y otras empresas privadas requieren de estos servicios.

En el portal de Compras Públicas permanentemente existen invitaciones solicitando los servicios de compañías que oferten el servicio de transporte mixto que al no obtenerlos de oferentes legalmente habilitados deben contratar con personas que trabajan de manera informal, sin embargo las disposiciones del gobierno nacional precisan de los proveedores del estado se encuentren legalmente aptos, esto con el fin de eliminar la informalidad.

# ***JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA***

La actividad comercial, provoca que la demanda de los servicios de transporte se incremente, es por ello que este sector debe necesariamente integrarse en un proceso de renovación y restructuración que garantice la prestación de un servicio de calidad que satisfaga las necesidades y requerimientos de movilidad de los ciudadanos. Así también su legalización es un elemento fundamental contra la informalidad, para mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social.

Es por ello que desde una perspectiva metodológica, este trabajo investigativo se justifica porque aporta argumentos técnicos y financieros que garantizan la factibilidad de creación de una compañía de transporte mixto. Desde un punto de vista teórico contribuye con nuevos conocimientos que permitirán a los inversionistas tomar decisiones acertadas en materia de transporte. Finalmente desde una óptica social la presente investigación puede contribuir a mejorar la calidad de vida de los involucrados en la ejecución de propuesta planteada.



La actividad comercial, provoca que la demanda de los servicios de transporte se incremente, es por ello que este sector debe necesariamente integrarse en un proceso de renovación y reestructuración que garantice la prestación de un servicio de calidad que satisfaga las necesidades y requerimientos de movilidad de los ciudadanos. Así también su legalización es un elemento fundamental contra la informalidad, para mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social.

Es por ello que desde una perspectiva metodológica, este trabajo investigativo se justifica porque aporta argumentos técnicos y financieros que garantizan la factibilidad de creación de una compañía de transporte mixto. Desde un punto de vista teórico contribuye con nuevos conocimientos que permitirán a los inversionistas tomar decisiones acertadas en materia de transporte. Finalmente desde una óptica social la presente investigación puede contribuir a mejorar la calidad de vida de los involucrados en la ejecución de propuesta planteada.

# **OBJETIVOS**

General:

Diseñar un estudio de factibilidad para la creación de una compañía de Transporte Mixto, en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo.

Objetivos Específicos:

- Estructurar un Marco Teórico referencial que permita establecer el contexto o la situación actual del servicio de transporte mixto en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo.
- Realizar una Investigación de Mercado para determinar la demanda insatisfecha del servicio de transporte mixto.
- Realizar un Estudio Técnico, orientado a establecer la estructura y localización del proyecto.
- Definir la Estructura Orgánico-funcional y Filosofía de la empresa.
- Estructurar un estudio financiero que evidencie la rentabilidad y la sensibilidad financiera de la propuesta.

# razo.

## Objetivos Específicos:

- Estructurar un Marco Teórico referencial que permita establecer el contexto o la situación actual del servicio de transporte mixto en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo.
- Realizar una Investigación de Mercado para determinar la demanda insatisfecha del servicio de transporte mixto.
- Realizar un Estudio Técnico, orientado a establecer la estructura y localización del proyecto.
- Definir la Estructura Orgánico-funcional y Filosofía de la empresa.
- Estructurar un estudio financiero que evidencie la rentabilidad y la sensibilidad financiera de la propuesta.

# FUNDAMENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El Plan Nacional del Buen Vivir pretende mejorar la calidad de vida de la población. Así mismo dentro del Sistema Nacional de Inclusiones y Equidad Social, en el Art. 393, se expresa "la generación de servicios sociales de calidad en los ámbitos de salud, cultura física y deporte, recreación, vivienda, transporte y gestión de riesgos". Además el Art. 394 del mismo cuerpo legal establece que el Estado garantizará la libertad de transporte, sin privilegios de ninguna naturaleza y que promocionará el transporte público masivo.

El mismo Plan del Buen Vivir, dentro de su cuarto objetivo considera la generación de movilidad segura y sostenible y, previo tiempo, las mejoras corporativas y gestión del transporte, fortaleciendo la planeación, la regulación y el control de la movilidad y la seguridad vial, fortaleciendo el uso del transporte público seguro, digno y sostenible. Considera que entre las ciudades, han comenzado a darse cambios: la infraestructura vial, hospitalaria, multiconstrucción y administración, los espacios culturales, los universidades y los centros comerciales se genera un constante flujo de personas que continuamente se ven obligadas a recorrer largas distancias.

Así también pretende generar oportunidades de empleo, ya que este se "constituye en el activo más importante de una persona para generar un ingreso que permita, a ella y a su familia, tener una vida digna". La generación de pequeñas y medianas empresas permite la inserción laboral a una gran parte de la población, considerando que en la empresa privada la que brinda estabilidad laboral, garantiza ingresos permanentes al trabajador, para la satisfacción de sus necesidades y las del núcleo familiar.

El Plan Nacional del Buen Vivir pretende mejorar la calidad de vida de la población. Así mismo dentro del Sistema Nacional de Inclusión y Equidad Social, en el Art. 340, se expresa "la garantía de servicios sociales de calidad en los ámbitos de salud, cultura física y tiempo libre, hábitat y vivienda, transporte y gestión de riesgos". Además el Art. 394 del mismo cuerpo legal establece que el Estado garantizará la libertad de transporte, sin privilegios de ninguna naturaleza y que promocionará el transporte público masivo.

El mismo Plan del Buen Vivir, dentro de su cuarto objetivo considera la generación de movilidad segura y sustentable y, precisa romper los intereses corporativos y gremiales del transporte, fortaleciendo la planificación, la regulación y el control de la movilidad y la seguridad vial; fomentando el uso del transporte público seguro, digno y sustentable. Considera que como las ciudades han concentrado en zonas centrales la infraestructura educativa, hospitalaria, institucional y administrativa, los espacios culturales, las universidades y los centros comerciales se genera un constante flujo de personas que cotidianamente se ven obligadas a recorrer largas distancias.

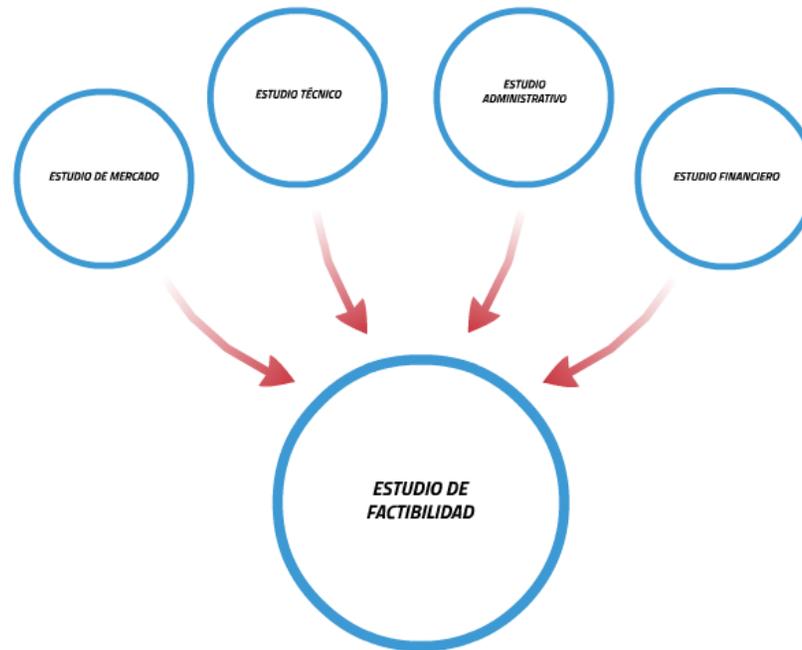
Así también pretende generar oportunidades de empleo, ya que este se "constituye en el activo más importante de una persona para generar un ingreso que permita, a ella y a su familia, tener una vida digna". La generación de pequeñas y medianas empresa permite la inserción laboral a una gran parte de la población, considerando que es la empresa privada la que brinda estabilidad laboral, garantiza ingresos permanentes al trabajador, para la satisfacción de sus necesidades y las del núcleo familiar.

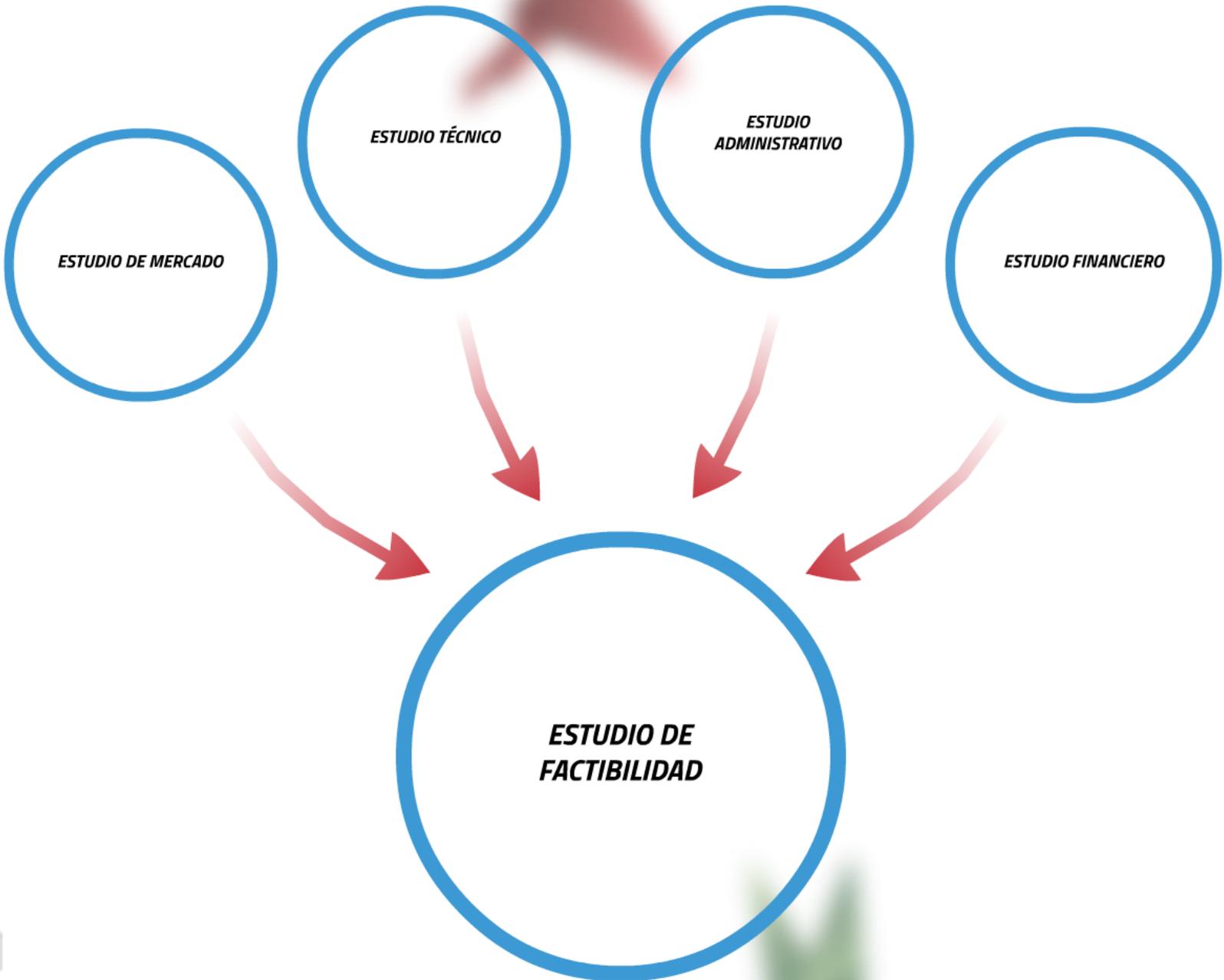
El Plan Nacional del Buen Vivir pretende mejorar la calidad de vida de la población. Así mismo dentro del Sistema Nacional de Inclusión y Equidad Social, en el Art. 340, se expresa “la garantía de servicios sociales de calidad en los ámbitos de salud, cultura física y tiempo libre, hábitat y vivienda, transporte y gestión de riesgos”. Además el Art. 394 del mismo cuerpo legal establece que el Estado garantizará la libertad de transporte, sin privilegios de ninguna naturaleza y que promocionará el transporte público masivo.

El mismo Plan del Buen Vivir, dentro de su cuarto objetivo considera la generación de movilidad segura y sustentable y, precisa romper los intereses corporativos y gremiales del transporte, fortaleciendo la planificación, la regulación y el control de la movilidad y la seguridad vial; fomentando el uso del transporte público seguro, digno y sustentable. Considera que como las ciudades han concentrado en zonas centrales la infraestructura educativa, hospitalaria, institucional y administrativa, los espacios culturales, las universidades y los centros comerciales se genera un constante flujo de personas que cotidianamente se ven obligadas a recorrer largas distancias.

Así también pretende generar oportunidades de empleo, ya que este se “constituye en el activo más importante de una persona para generar un ingreso que permita, a ella y a su familia, tener una vida digna”. La generación de pequeñas y medianas empresa permite la inserción laboral a una gran parte de la población, considerando que es la empresa privada la que brinda estabilidad laboral, garantiza ingresos permanentes al trabajador, para la satisfacción de sus necesidades y las del núcleo familiar.

# ***ESTUDIO DE FACTIBILIDAD***





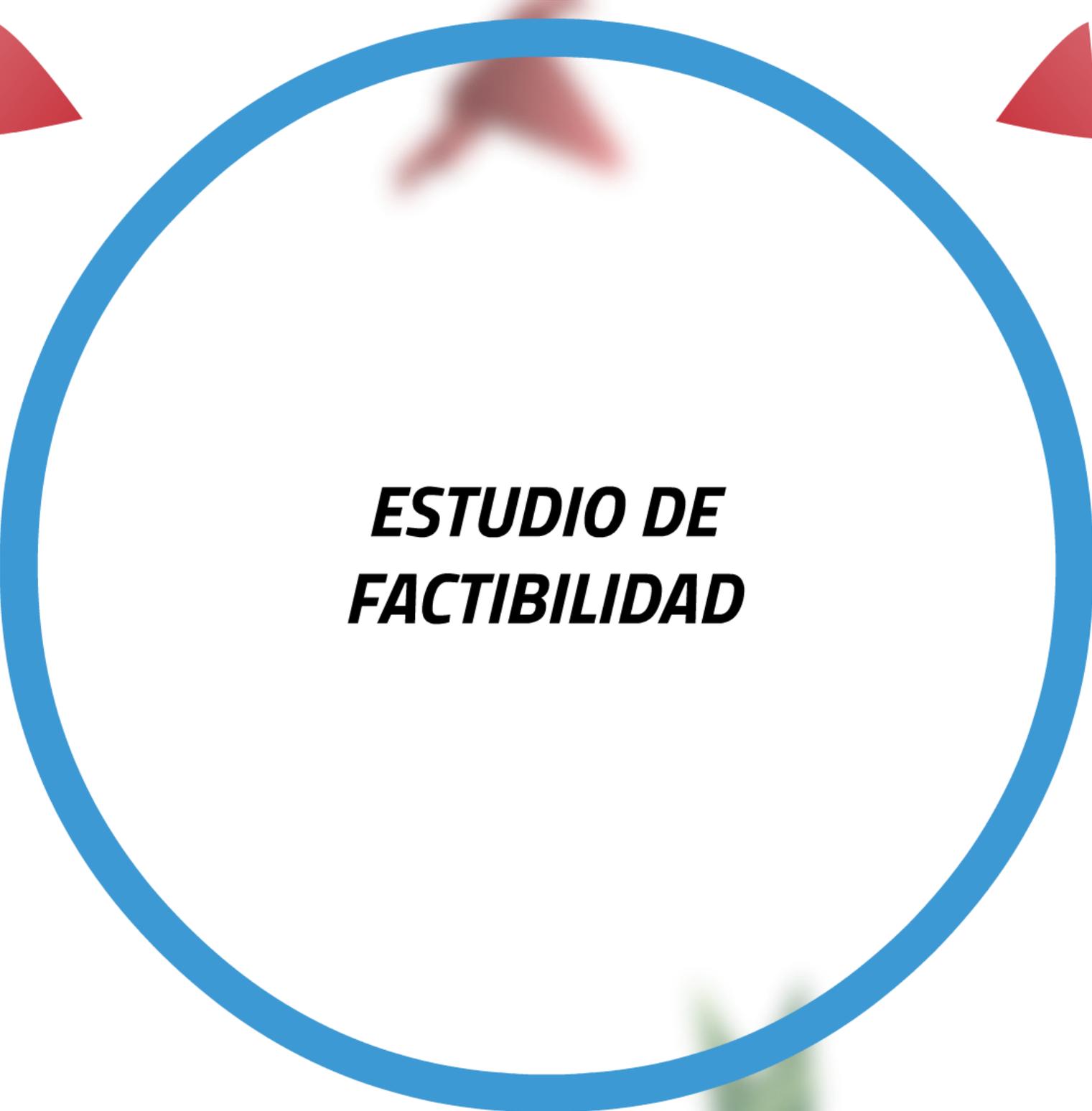
# ***ESTUDIO DE MERCADO***

# ***ESTUDIO TÉCNICO***



***ESTUDIO  
ADMINISTRATIVO***

# ***ESTUDIO FINANCIERO***



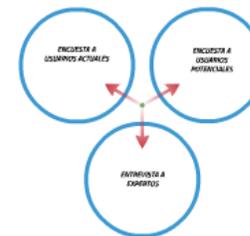
***ESTUDIO DE  
FACTIBILIDAD***

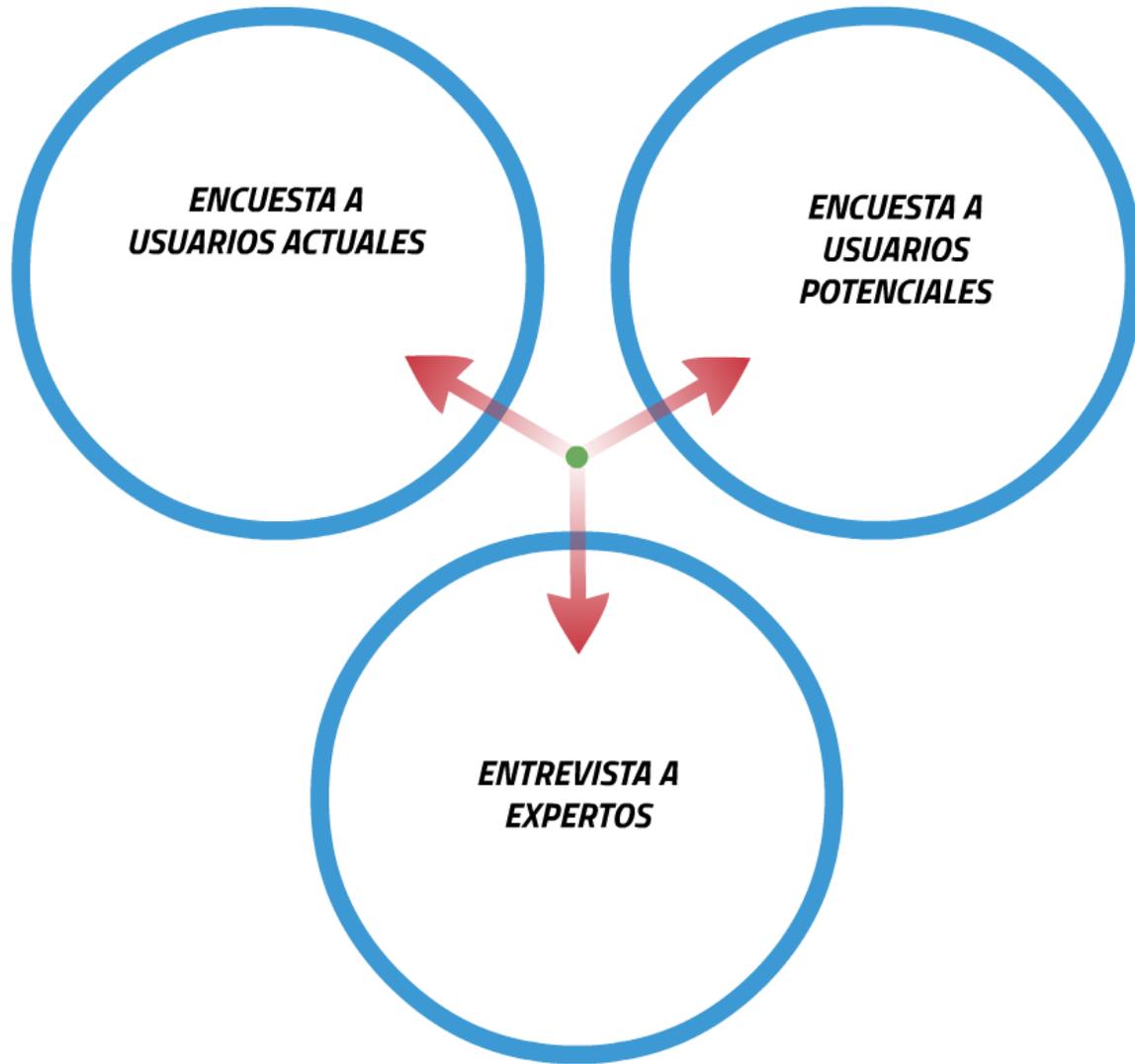
# ***ESTUDIO DE MERCADO***

Las operadoras formales e informales no renuevan sus unidades con frecuencia, mismas que se mantienen medianamente limpias y tienen varios desperfectos.

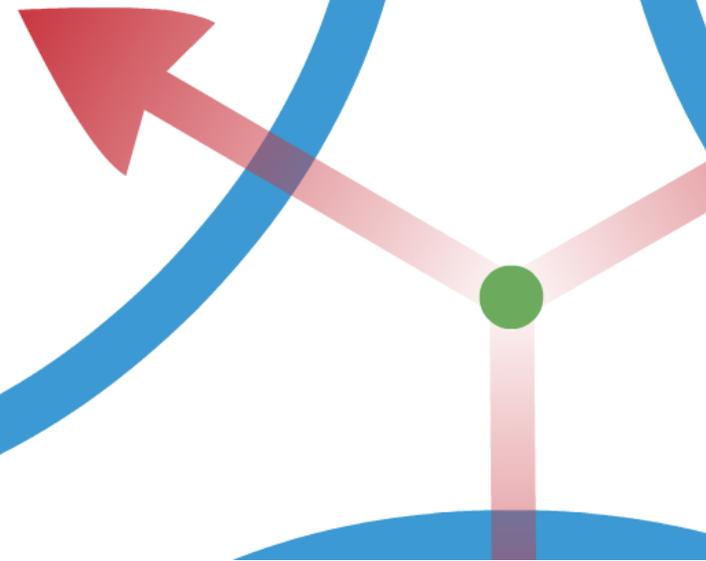
Los conductores son medianamente cordiales y cometen varias imprudencias y distracciones al conducir.

Los usuarios viajan medianamente cómodos y han sufrido o presenciado accidentes de tránsito en este medio de transporte.





# ***ENCUESTA A USUARIOS ACTUALES***





***ENCUESTA A  
USUARIOS  
POTENCIALES***



***ENTREVISTA A  
EXPERTOS***

## ***ESTUDIO DE MERCADO***

Las personas realizan sus compras mayormente los días sábados, trasladan un volumen de compra de tres quintales, hacen uso del transporte mixto informal existente y cancelan un promedio de cuatro dólares por el servicio.

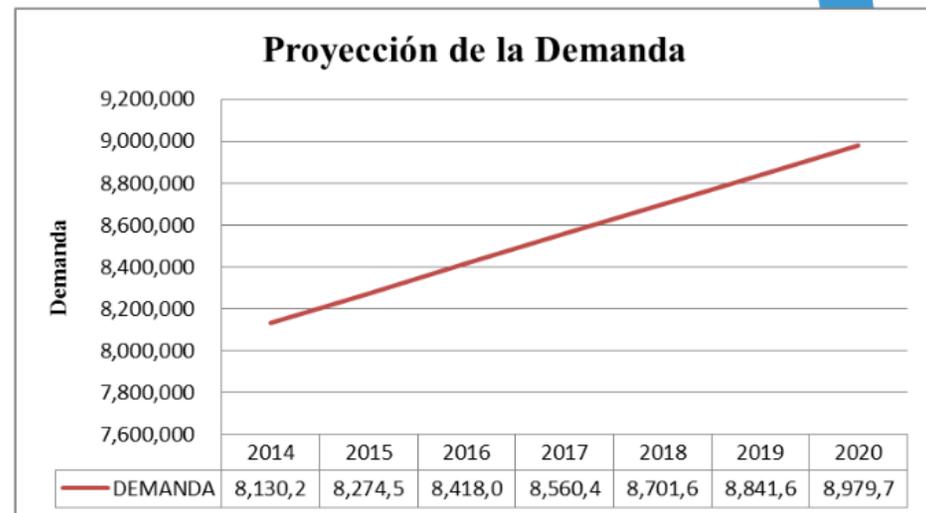
Les gustaría contar con un servicio de transporte alternativo seguro y oportuno, por el cual estarían dispuestos a pagar un promedio de cinco dólares.

Existen empresas públicas que requieren del servicio de transporte mixto regularizado, que están dispuestas a pagar por el servicio recibido un promedio de 2.700 U.S.D. mensuales.

Existe demanda insatisfecha del servicio de transporte mixto formal, que cuente con los documentos habilitantes, que contribuya con impuestos al estado, que genere fuentes de trabajo y promueva la sana competencia.

# PROYECCIÓN DE LA DEMANDA

| Proyección de la Demanda |           |           |
|--------------------------|-----------|-----------|
| Año                      | Población | Demanda   |
| 2014                     | 156,350   | 8,130,200 |
| 2015                     | 159,126   | 8,274,552 |
| 2016                     | 161,885   | 8,418,020 |
| 2017                     | 164,624   | 8,560,448 |
| 2018                     | 167,339   | 8,701,628 |
| 2019                     | 170,031   | 8,841,612 |
| 2020                     | 172,687   | 8,979,724 |

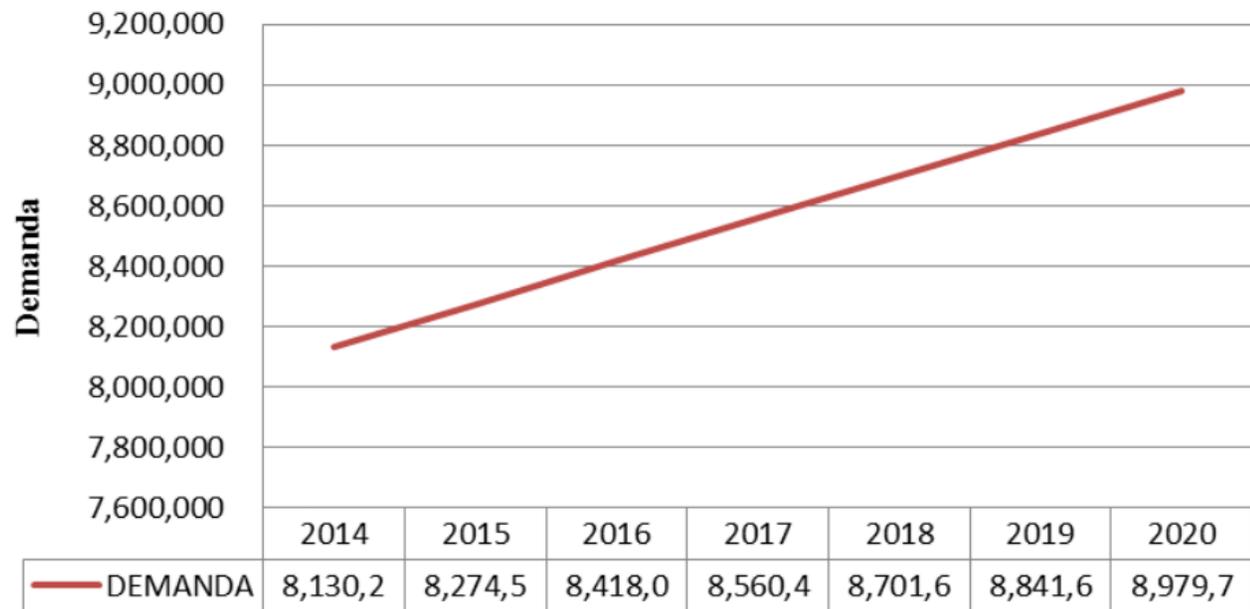


# PROYECCION DE LA DEMANDA

## Proyección de la Demanda

| Año  | Población | Demanda   |
|------|-----------|-----------|
| 2014 | 156,350   | 8,130,200 |
| 2015 | 159,126   | 8,274,552 |
| 2016 | 161,885   | 8,418,020 |
| 2017 | 164,624   | 8,560,448 |
| 2018 | 167,339   | 8,701,628 |
| 2019 | 170,031   | 8,841,612 |
| 2020 | 172,687   | 8,979,724 |

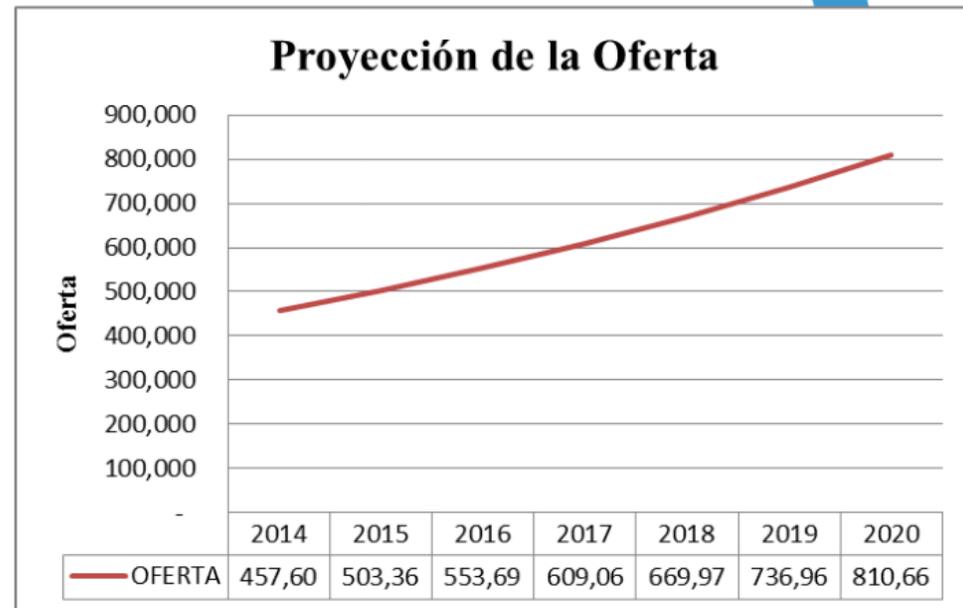
## Proyección de la Demanda



# PROYECCIÓN DE LA OFERTA

| Modalidad                 | Total Vehiculos | Traslados por Año | Total Traslados |
|---------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| Transporte Liviano        | 30              | 4,160             | 124,800         |
| Transporte mixto formal   | 30              | 4,160             | 124,800         |
| Transporte mixto informal | 50              | 4,160             | 208,000         |
| <b>Total</b>              | <b>110</b>      |                   | <b>457,600</b>  |

| Proyección de la Oferta |           |         |
|-------------------------|-----------|---------|
| Año                     | Traslados | Oferta  |
| 2014                    | 457,600   | 457,600 |
| 2015                    | 503,360   | 503,360 |
| 2016                    | 553,696   | 553,696 |
| 2017                    | 609,066   | 609,066 |
| 2018                    | 669,972   | 669,972 |
| 2019                    | 736,969   | 736,969 |
| 2020                    | 810,666   | 810,666 |

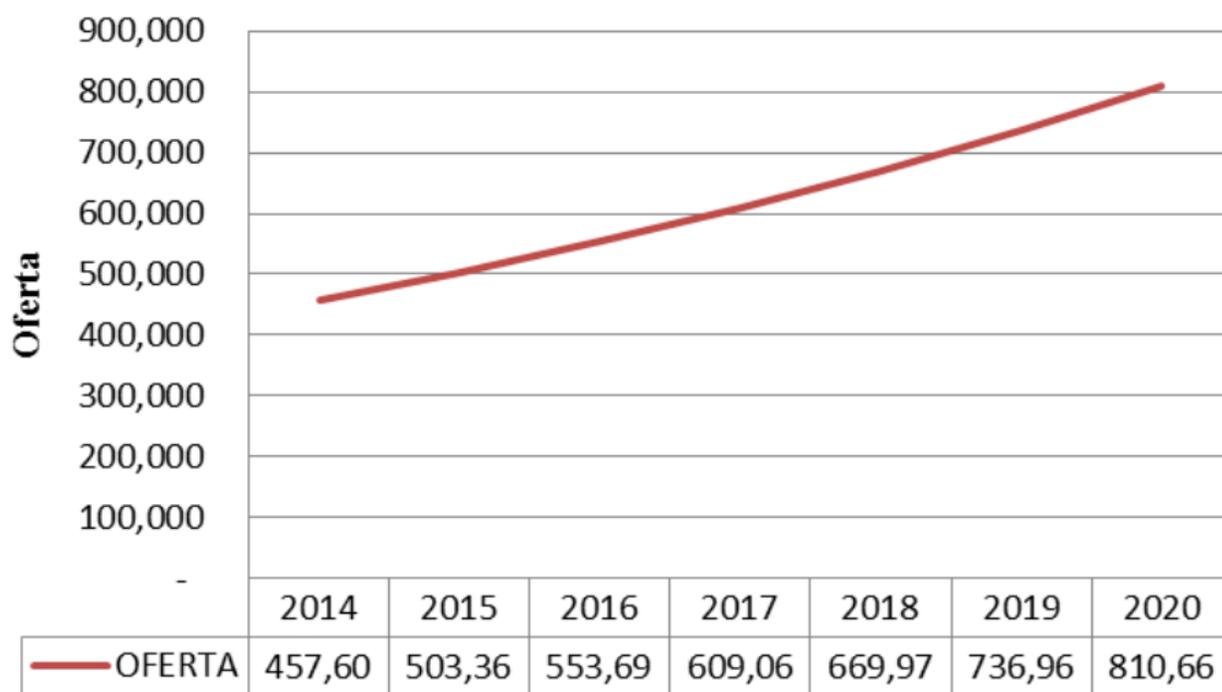


# PROYECCIÓN DE LA OFERTA

| Modalidad                 | Total Vehículos | Traslados por Año | Total Traslados |
|---------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| Transporte Liviano        | 30              | 4,160             | 124,800         |
| Transporte mixto formal   | 30              | 4,160             | 124,800         |
| Transporte mixto informal | 50              | 4,160             | 208,000         |
| <b>Total</b>              | <b>110</b>      |                   | <b>457,600</b>  |

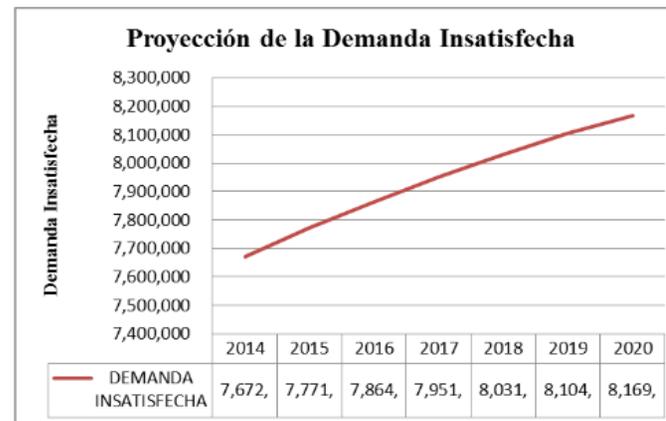
| Proyección de la Oferta |           |         |
|-------------------------|-----------|---------|
| Año                     | Traslados | Oferta  |
| 2014                    | 457,600   | 457,600 |
| 2015                    | 503,360   | 503,360 |
| 2016                    | 553,696   | 553,696 |
| 2017                    | 609,066   | 609,066 |
| 2018                    | 669,972   | 669,972 |
| 2019                    | 736,969   | 736,969 |
| 2020                    | 810,666   | 810,666 |

## Proyección de la Oferta

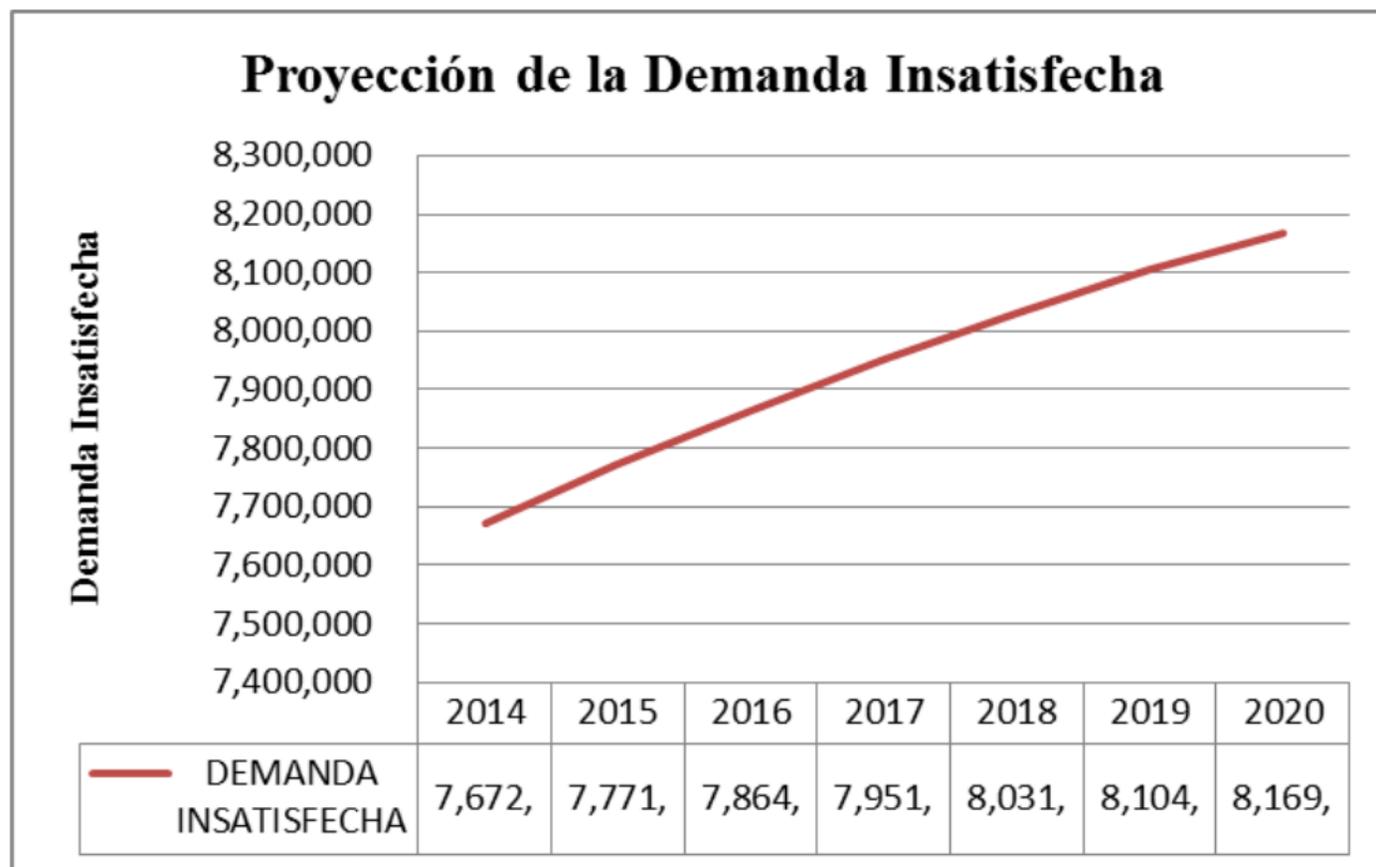


# PROYECCIÓN DE DEMANDA INSATISFECHA

| Proyección de la Demanda Insatisfecha |                       |                      |                         |
|---------------------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|
| Año                                   | Demanda<br>Proyectada | Oferta<br>Proyectada | Demanda<br>Insatisfecha |
| 2014                                  | 8,130,200             | 457,600              | 7,672,600               |
| 2015                                  | 8,274,552             | 503,360              | 7,771,192               |
| 2016                                  | 8,418,020             | 553,696              | 7,864,324               |
| 2017                                  | 8,560,448             | 609,066              | 7,951,382               |
| 2018                                  | 8,701,628             | 669,372              | 8,031,656               |
| 2019                                  | 8,841,612             | 736,969              | 8,104,643               |
| 2020                                  | 8,979,724             | 810,666              | 8,169,058               |



| Proyección de la Demanda Insatisfecha |                       |                      |                         |
|---------------------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|
| Año                                   | Demanda<br>Proyectada | Oferta<br>Proyectada | Demanda<br>Insatisfecha |
| 2014                                  | 8,130,200             | 457,600              | 7,672,600               |
| 2015                                  | 8,274,552             | 503,360              | 7,771,192               |
| 2016                                  | 8,418,020             | 553,696              | 7,864,324               |
| 2017                                  | 8,560,448             | 609,066              | 7,951,382               |
| 2018                                  | 8,701,628             | 669,972              | 8,031,656               |
| 2019                                  | 8,841,612             | 736,969              | 8,104,643               |
| 2020                                  | 8,979,724             | 810,666              | 8,169,058               |





# ***ESTUDIO TÉCNICO***

maño del Proyecto: Cinco años  
acro Localización

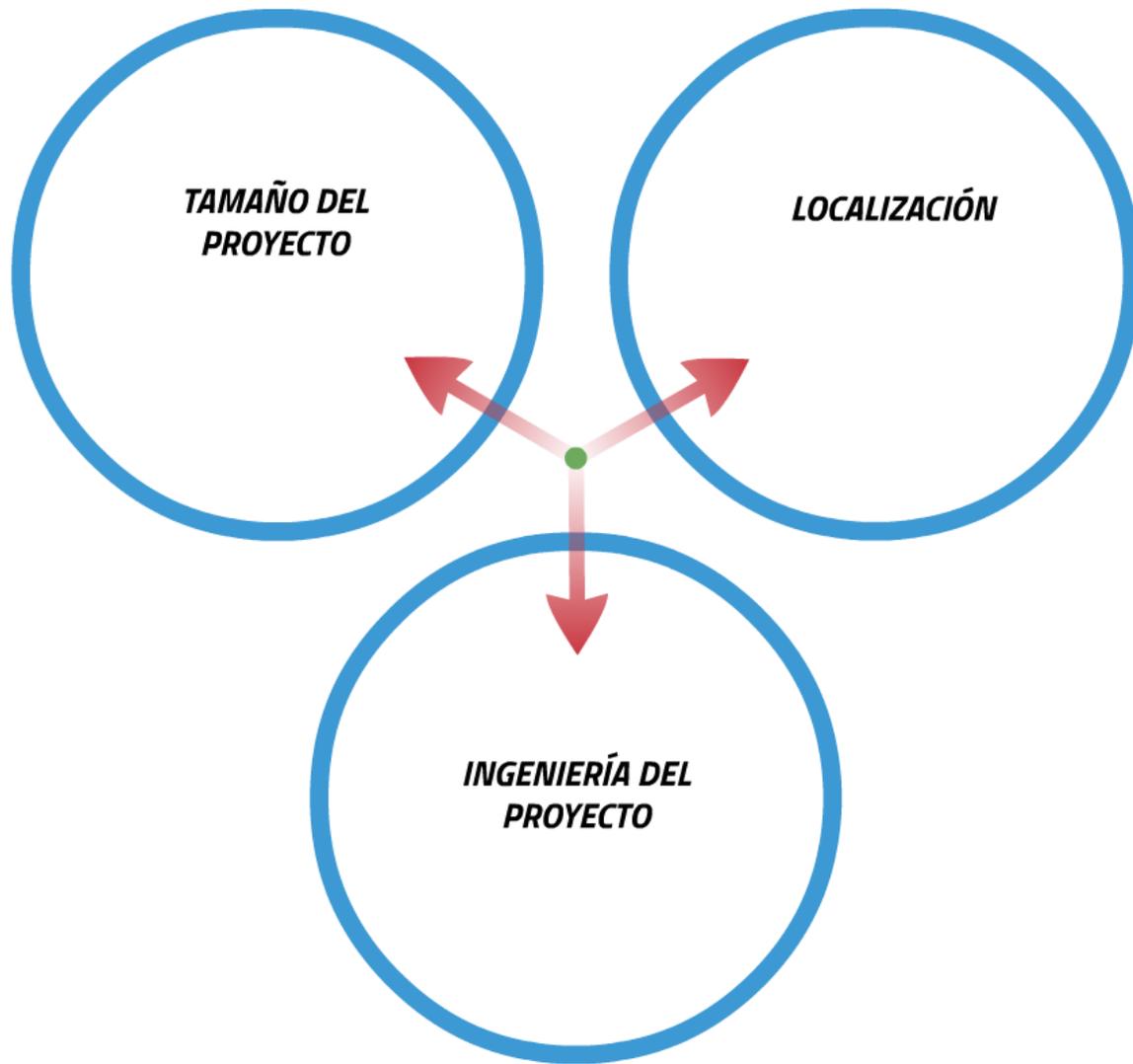
País: Ecuador

Provincia: Chimborazo

Cantón: Riobamba

Micro Localización

Agencia Nacional de Tránsito.



vehículos, materiales,

# ***TAMAÑO DEL PROYECTO***

# ***LOCALIZACIÓN***

# ***INGENIERÍA DEL PROYECTO***

# ***ESTUDIO TÉCNICO***

Tamaño del Proyecto: Cinco años

Macro Localización

País: Ecuador

Provincia: Chimborazo

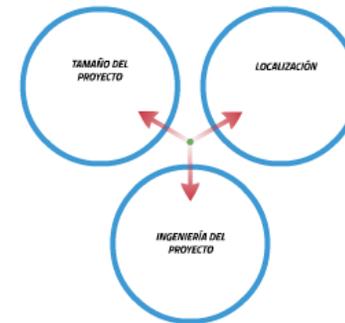
Cantón: Riobamba

Micro Localización

Agencia Nacional de Tránsito.

Ingeniería del Proyecto :

- Procesos
- Matrices de control de calidad
- Cadena de Valor
- Inventarios de Procesos
- Formatos
- Requerimientos de capital humano, vehículos, materiales, suministros, equipos y muebles de oficina.
- Plan de Manejo ambiental



# LOCALIZACIÓN Y ZONA DE INFLUENCIA

## Zonas de influencia Local

La zona de influencia es el Cantón Riobamba, integrado por sus parroquias urbanas Y rurales

## Nacional

Cuando la empresa formalice la prestación de sus servicios con empresas públicas y privadas podrá hacer uso de las vías provinciales, regionales y nacionales que el contrato para la prestación de dichos servicios, considerando para el efecto lo establecido por la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

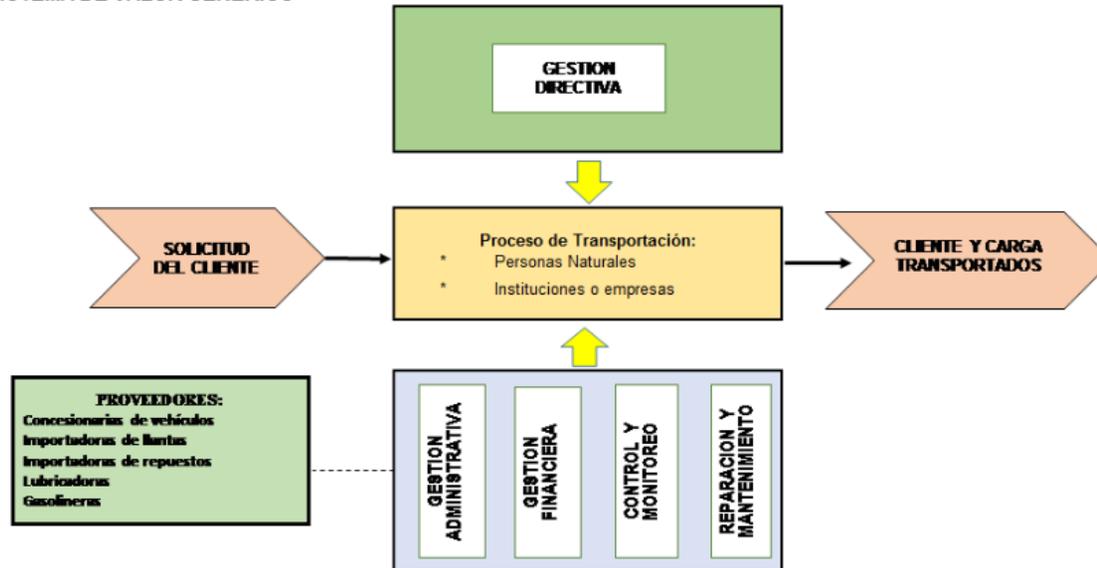


uso de las vías provinciales, regionales y nacionales que el contrato para la prestación de dichos servicios, considerando para el efecto lo establecido por la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

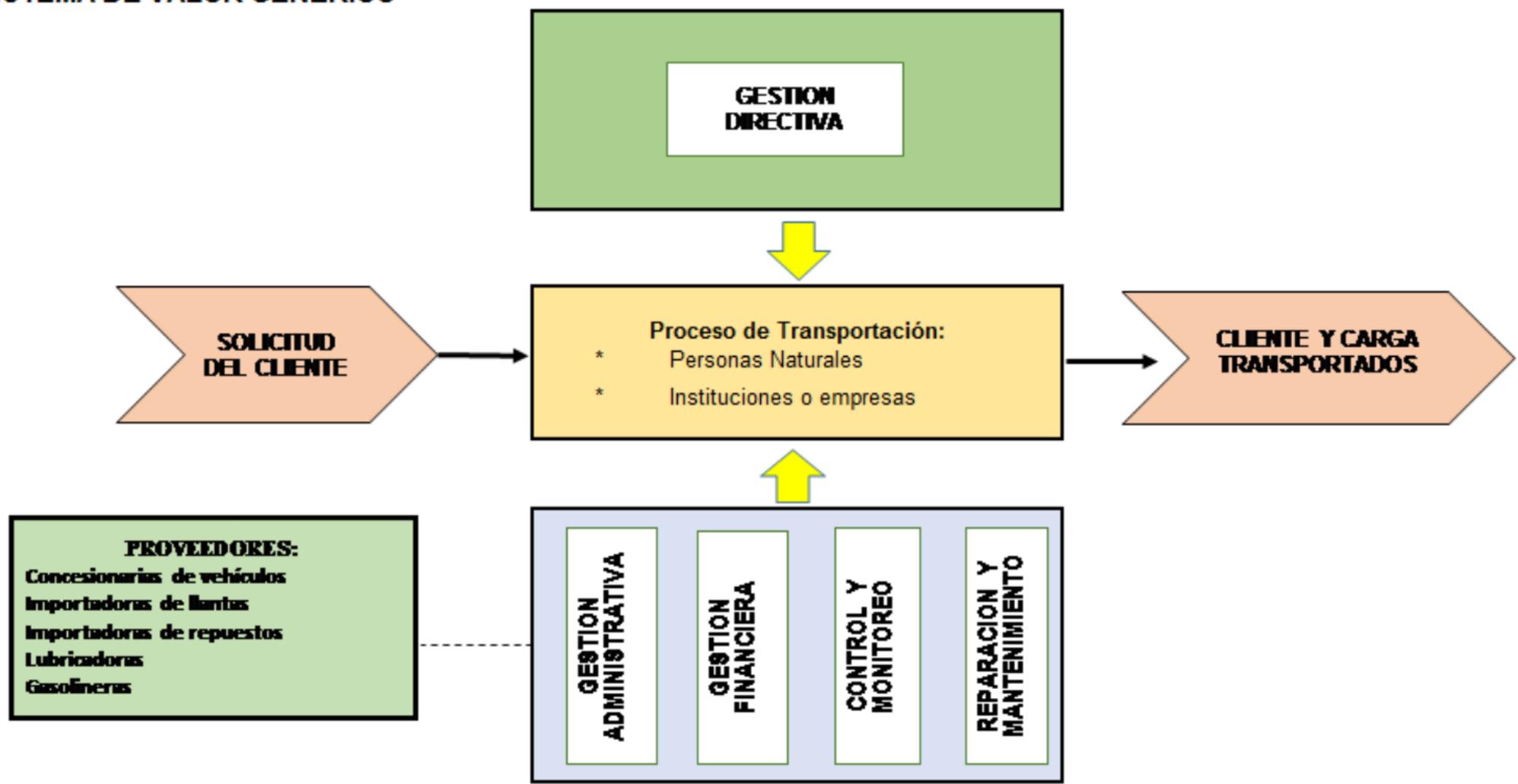


# PROCESO DE VALOR

SISTEMA DE VALOR GENERICO



## SISTEMA DE VALOR GENERICO



# ***ESTUDIO ADMINISTRATIVO***

## Filosofía Organizacional

- Misión
- Visión
- Principios y Valores

## Estructura Organizacional

- Estructura orgánico - funcional
- Estatutos de la compañía

## Estrategias Empresariales

- De crecimiento
- De competencia
- Operativas
- Objetivos estratégicos

# ***ESTUDIO FINANCIERO***

**Liquidez.** cuenta con la liquidez suficiente. Considerando un exceso de entre el 65% y el 943% como un superávit líquido disponible.

**Solvencia.** Posee un Capital de Trabajo suficiente, su activo circulante representa el 165% de su pasivo circulante.

**Endeudamiento.** En el primer periodo la deuda total de la empresa representa el 76% de sus activos lo cual disminuye en cada uno de los periodos proyectados.

## **Rentabilidad sobre la Inversión y sobre el Patrimonio.**

Se evidencia que la rentabilidad es mínima durante el primer año de operación, sin embargo se incrementa en cada período, hasta lograr una respuesta beneficiosa para los inversionistas.

**Liquidez.** cuenta con la liquidez suficiente. Considerando un exceso de entre el 65% y el 943% como un superávit líquido disponible.

**Solvencia.** Posee un Capital de Trabajo suficiente, su activo circulante representa el 165% de su pasivo circulante.

**Endeudamiento.** En el primer periodo la deuda total de la empresa representa el 76% de sus activos lo cual disminuye en cada uno de los periodos proyectados.

**Rentabilidad sobre la Inversión y sobre el Patrimonio.** Se evidencia que la rentabilidad es mínima durante el primer año de operación, sin embargo se incrementa en cada período, hasta lograr una respuesta beneficiosa para los inversionistas.

# ***CONCLUSIONES***

Existe demanda insatisfecha del servicio de transporte mixto en la ciudad de Riobamba.

El estudio técnico, ha permitido orientar la optimización recursos organizacionales y a la prestación de un servicio de transporte mixto de calidad que se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, accesibilidad y calidad que los ciudadanos demandan.

El plan de manejo ambiental considera actividades de prevención y remediación que permitirán reducir los riesgos e impactos ambientales que pudiera generar el proyecto, debido a que el vehículo es un medio de contaminación.

El estudio administrativo y legal ha proporcionado una estructura y una filosofía organizacional que direccionará el proceder del nivel directivo de la empresa.

El estudio financiero muestra claras evidencias de que el proyecto es rentable y sostenible financieramente. Muestra un estado de resultados positivo, un flujo de efectivo que permite cubrir las obligaciones corrientes, un VAN positivo y una buena relación costo beneficio

# ***CONCLUSIONES***

Existe demanda insatisfecha del servicio de transporte mixto en la ciudad de Riobamba.

El estudio técnico, ha permitido orientar la optimización recursos organizacionales y a la prestación de un servicio de transporte mixto de calidad que se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, accesibilidad y calidad que los ciudadanos demandan.

El plan de manejo ambiental considera actividades de prevención y remediación que permitirán reducir los riesgos e impactos ambientales que pudiera generar el proyecto, debido a que el vehículo es un medio de contaminación.

El estudio administrativo y legal ha proporcionado una estructura y una filosofía organizacional que direccionará el proceder del nivel directivo de la empresa.

El estudio financiero muestra claras evidencias de que el proyecto es rentable y sostenible financieramente. Muestra un estado de resultados positivo, un flujo de efectivo que permite cubrir las obligaciones corrientes, un VAN positivo y una buena relación costo beneficio

# ***RECOMENDACIONES***

Implementar el proyecto debido a que existe demanda insatisfecha del servicio de transporte mixto en la ciudad de Riobamba, considerando que el éxito de la empresa se basa en la oferta de un servicio de calidad que satisfaga las necesidades de movilidad de los usuarios.

Aplicar los lineamientos contenidos en el estudio técnico, con el propósito de optimizar los recursos organizacionales y prestar un servicio de calidad que se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, accesibilidad y calidad que los ciudadanos demandan.

Utilizar los argumentos propuestos en el Estudio Administrativo y Legal para direccionar el normal funcionamiento de la compañía.

Poner en práctica las actividades de prevención y remediación con el fin de reducir los riesgos e impactos ambientales que pudiera generar el proyecto.

Con lo mencionado anteriormente y con los resultados del estudio financiero se recomienda la creación de la compañía de Transporte Mixto en la ciudad de Riobamba.

Implementar el proyecto debido a que existe demanda insatisfecha del servicio de transporte mixto en la ciudad de Riobamba, considerando que el éxito de la empresa se basa en la oferta de un servicio de calidad que satisfaga las necesidades de movilidad de los usuarios.

Aplicar los lineamientos contenidos en el estudio técnico, con el propósito de optimizar los recursos organizacionales y prestar un servicio de calidad que se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, accesibilidad y calidad que los ciudadanos demandan.

Utilizar los argumentos propuestos en el Estudio Administrativo y Legal para direccionar el normal funcionamiento de la compañía.

Poner en práctica las actividades de prevención y remediación con el fin de reducir los riesgos e impactos ambientales que pudiera generar el proyecto.

Con lo mencionado anteriormente y con los resultados del estudio financiero se recomienda la creación de la compañía de Transporte Mixto en la ciudad de Riobamba.

