



Noviembre 2018 - ISSN: 1696-8352

ANÁLISIS DE ACEPTACIÓN DE UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA COMO SOLUCIÓN PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE PESADO EN EL CANTÓN RIOBAMBA - ECUADOR

Gustavo Javier Aguilar Miranda*

DOCENTE - ESPOCH

gustavo.aguilar@epoch.edu.ec

Rodrigo Rigoberto Moreno Pallares**

DOCENTE – ESPOCH

rodrigo.moreno@epoch.edu.ec

Lenin Heriberto Sánchez Chávez***

DOCENTE – CONDU ESPOCH

leninbeto929@hotmail.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Gustavo Javier Aguilar Miranda, Rodrigo Rigoberto Moreno Pallares y Lenin Heriberto Sánchez Chávez (2018): “Análisis de aceptación de una plataforma logística como solución para mejorar la circulación del transporte pesado en el Cantón Riobamba - Ecuador”, Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, (noviembre 2018). En línea:

<https://www.eumed.net/rev/oel/2018/11/plataforma-logistica-transporte.html>

Resumen

El objetivo fue proponer un modelo de plataforma logística sostenible para optimizar la circulación del transporte pesado en el cantón Riobamba, razón por la cual el diseño de la investigación se enfoca al tipo descriptivo porque que se aplica un estudio empírico para describir los distintos acontecimientos y características del transporte pesado del cantón y por otra parte cualitativo porque se utilizan las entrevistas, la investigación de campo, investigación bibliográfica, investigación exploratoria, investigación descriptiva y correlacional, tomando como referencia la población según datos del INEC. En tal virtud de acuerdo al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017 indica que en el año 2016 circulan por la ruta de análisis alrededor de 103,421 vehículos pesados, y al cruzar los elementos determinantes en la matriz de localización tales como la cercanía a la ruta E35, costos de terrenos, acceso a TIC's, servicios básicos, etc., nos indica que el proyecto estará localizada en la Av. Monseñor Leonidas Proaño entre Joaquín Gallegos y Alfredo Pareja etc.,

Palabras clave: LOGÍSTICA, TRANSPORTE, TRÁNSITO.

Summary

The objective was to propose a model of sustainable logistics platform to optimize the circulation of heavy transport in the canton Riobamba, reason for which the design of the research focuses on the descriptive type because an empirical study is applied to describe the different elements and characteristics the heavy transport of the canton and, on the other hand, qualitative because interviews, field research, bibliographical research, exploratory research, descriptive research and correlation, reference to the population according to INEC data, are used. In this sense, the Ministry of Transport and Public Works, 2017 indicates that in 2016, around 103,421 heavy vehicles circulate through the analysis route, and by crossing the determining elements in the matrix of the location, such as the proximity to route E35 , land costs, access to ICT, basic services, etc., tells us that the project will be located at Av. Monseñor Leonidas Proaño between Joaquín Gallegos and Alfredo Pareja, etc.,

Key words: LOGISTICS, TRANSPORTATION, TRANSIT.

Introducción

En el Ecuador no existe plataformas logísticas que coadyuven al transporte y la logística que circula por el país, Según el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO, 2017), en su boletín de prensa manifiesta la construcción de una plataforma logística ubicada estratégicamente en el cantón Santo Domingo que mejorara la competitividad del país brindando apoyo a todos los puertos y aeropuertos del país a través de infraestructura y servicios logísticos de calidad.

Por otra parte la inversión según un estudio realizado por (Gallegos, 2016), para la construcción de una plataforma logística como costo referencial bordea los 10 millones de dólares, monto que es alto para una sola inversión sino se los realiza con alianzas público – privado como es el caso de la plataforma logística en el cantón Santo Domingo que lo realizan entre el GAD y la firma Deutsch Spanische Handelsgesellschaft Group (DSH) para el financiamiento y desarrollo del proyecto.

Para (González PhD, 2015, págs. 1-2), profesor investigador de la facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad de Guayaquil y Asesor de gestión de cadenas de suministro y transporte de la empresa Ladorcon S.A., en su artículo manifiesta que las plataformas logísticas son la solución para minimizar congestiones, accidentes, robos, etc., que al final los consumidores cargan con el costo, sin embargo en el Ecuador se aprecia poco incentivo y reconocimiento de los servicios integrados que la misma podría promocionar.

1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

1.1 Tipo y Diseño de Investigación

Según (Sampieri, Fernández Colla, & Baptista, 2010), “el diseño de la investigación es un plan o estrategia que se desarrolla para obtener la información que se requiere en una investigación”, comparto enteramente este enunciado ya que sin una estrategia clara y definida para recoger la información no llegaremos a alcanzar el objetivo deseado.

Según (Tamayo, 2003), para resolver un problema en forma científica, es ventajoso tomar en cuenta el tipo de método que se va a seguir. Generalmente los tipos de investigación se combinan de acuerdo a las exigencias de los diferentes estudios, existiendo tres tipos básicos de investigación: histórica, descriptiva y experimental.

En consideración a este criterio, el presente estudio por una parte es de tipo descriptivo, ya que se aplica un estudio empírico para describir los distintos acontecimientos y características del transporte pesado de la ciudad de Riobamba, y por otra parte la estrategias para obtener la información son la investigación de campo, investigación bibliográfica, investigación exploratoria, investigación descriptiva y correlacional.

1.2 Métodos de Investigación

Por la naturaleza de la investigación y según lo descrito anteriormente por Sampieri y Tamayo, los métodos que utilizaré son el Deductivo-Inductivo porque va de lo particular a lo general y el razonamiento deductivo constituye una de las principales características del proceso de enfoque cuantitativo por tanto lo aplicaremos en la elaboración del marco teórico de la investigación, también para el planteamiento de estrategias o propuestas según modelos ya establecidos, por otro lado el razonamiento inductivo constituye uno de los pilares sobre el que se apoya el enfoque cualitativo de la investigación; y el Analítico-Sintético porque partimos de la desintegración del problema de estudio para poder estudiarlas y analizarlas en forma individual y posteriormente para describirlas de manera integral.

1.3 Enfoque de la Investigación

Según (Sampieri, Fernández Colla, & Baptista, 2010), tenemos los siguientes enunciados:

Enfoque Cuantitativo: Se fundamenta en el método hipotético deductivo. Establece teorías y preguntas iniciales de investigación, de las cuales se derivan hipótesis. Estas se someten a prueba utilizando diseños de investigación apropiados. Mide las variables en un contexto determinado, analiza las mediciones, y establece conclusiones. Si los resultados corroboran las hipótesis, se genera confianza en la teoría, si no es refutada y se descarta para buscar mejores. Reduccionista. Utiliza medición numérica, conteo, y estadística, encuestas, experimentación, patrones, recolección de datos.


Enfoque Cualitativo: Parte de un esquema inductivo. Expansivo. Se utiliza para descubrir y refinar preguntas de investigación, se basa en descripciones y observaciones. Parte de la

premisa de toda cultura o sistema social para entender cosas y eventos. Su propósito es reconstruir la realidad, tal como la observan los investigadores, se llama holístico, porque considera el todo, sin reducirlo a sus partes. Es individual. Método de análisis interpretativo, contextual y etnográfico.

Por tanto la presente investigación se acogerá simultáneamente al enfoque cualitativo y cuantitativo por cuanto en la primera se realizará utilizando información recolectada y solicitada al personal de la empresa_ que va a colaborar con la investigación, los mismos que nos ayudarán contestando las preguntas que les realizaremos en las respectivas encuestas y a sus directivos en la respectiva entrevista. En tanto en la segunda se la utilizara porque esa misma información recolectada será sometida a un análisis estadístico.

1.4 Población de Estudio

Tabla 1: Número de vehículos motorizados matriculados por capacidad de carga, según provincia, en el año 2016.



PROVINCIA	TOTAL DE TONELADAS	TOTAL DE VEHÍCULOS	CAPACIDAD DE CARGA				
			1/4 A 3	3 1/4 A 6	6 1/4 A 10	10 1/4 A 15	15 1/4 Y MÁS
TOTAL	1.563.507	571.524	459.620	69.244	14.740	9.088	18.832
AZUAY	52162	23252	19796	2251	416	216	573
BOLÍVAR	15357	5.654	4.454	654	265	180	101
CAÑAR	38361	13.490	10.830	1.493	399	211	557
CARCHI	27236	5.779	3.822	1.052	165	252	488
COTOPAXI	50722	14.857	11.482	1.750	454	365	806
CHIMBORAZO	30862	12.638	10.391	1.437	302	195	313
EL ORO	70867	24.067	18.763	3.095	870	451	888
ESMERALDAS	28945	9.993	7.678	1.508	312	148	347
GUAYAS	308666	115.670	92.221	16.125	2.656	1.469	3.199
IMBABURA	22242	7.263	5.668	1.007	121	101	366
LOJA	21556	8.901	7.514	808	185	133	261
LOS RÍOS	64307	20.990	15.725	3.296	908	416	645
MANABÍ	102128	41.049	34.347	3.858	1.106	529	1.209
MORONA SANTIAGO	10459	3.723	3.022	333	125	113	130
NAPO	6739	2.286	1.826	218	82	58	102
PASTAZA	8742	2.660	1.992	342	102	58	166
PICHINCHA	512614	194.611	159.432	21.942	4.270	2.897	6.070
TUNGURAHUA	78118	34.417	29.045	3.392	770	628	582
ZAMORA CHINCHIPE	7684	2.393	1.802	314	104	48	125
GALÁPAGOS	1152	625	526	85	4	6	4
SUCUMBIOS	24265	6.018	4.191	953	222	128	524
ORELLANA	27220	4.645	2.902	701	195	130	717
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	39201	11.394	8.147	1.996	481	242	528
SANTA ELENA	13899	5.149	4.044	634	226	114	131

Fuente: (INEC, 2016)

De acuerdo a la determinación de la Agencia Nacional de Tránsito y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2016), en relación a la información proporcionada el sistema de transporte de carga pesada se encuentra detallado a nivel nacional y local de la siguiente manera:

Conforme a la tabla descrita anteriormente, se puede visualizar que la Provincia de Chimborazo cuenta con un total de 12.638 vehículos entre livianos y pesados, si tomamos en cuenta la capacidad de carga automáticamente se puede sumar aquellos vehículos de más de 3,5 toneladas; razón por la cual nos da un total de 2.247 vehículos pertenecientes al transporte de carga pesada.

1.5 Unidad de Análisis

Se estudiara al sistema de transporte pesado de la ciudad de Riobamba, razón por lo cual la unidad de análisis serán los conductores de los vehículos del transporte pesado, ya que será en este ámbito donde se aplicarán las variables seleccionadas para la presente investigación. Por otra parte tomando en cuenta que la investigación involucra también al transporte pesado que circula por la Avenida Monseñor Leonidas Proaño, se considerará una trafico desviado de un 10% más por encontrarse en la ruta de análisis.

1.6 Selección de Muestra

Según (Martínez , 2008) manifiesta que se conoce como “muestra al número de elementos, elegidos o no al azar tomados de un universo cuyos resultados deberán extrapolarse al mismo, con la condición de que sean representativos de la población”, por consiguiente el presente estudio se aplicará la siguiente formula de muestreo simple:

$$n = \frac{N * Z^2 * P * Q}{Z^2 * P * Q + (N - 1) * E^2}$$

Dónde:

N = tamaño de la población.

p = probabilidad de éxito.

q = probabilidad de fracaso.

Z = Valor obtenido mediante niveles de confianza.

E = Límite aceptable de error muestral.

A continuación se muestra el cálculo partiendo de los siguientes datos.

(Nivel de confianza)	Z = 1.96
(Error)	E = 5%
(Población)	N = ?
Probabilidad de éxito	P = 0.50
Probabilidad de Fracaso	Q = 0.50

1.7 Tamaño de la Muestra

De acuerdo a la información entregada por (INEC, 2016) en su anuario de estadísticas de transporte existen 111.904 vehículos que se encuentran enmarcados dentro de la categoría de carga pesada a nivel Nacional, dentro de los cuales 2.247 pertenecen a la Provincia de Chimborazo, y según el Sr. Ángel Avalos representante Legal de la Cámara de Comercio de Transportes Pesados en la Provincia de Chimborazo existen 109 Operadoras legales de Transporte.

Por lo tanto la población de análisis para la presente investigación será:

2.247 Unidades de Transporte pesado en la Provincia de Chimborazo.

10% De tráfico desviado.

2.472 Total del tamaño de la muestra para la investigación.

Por lo tanto aplicando a fórmula del apartado anterior tenemos:

$$n = \frac{2.472 * 1,96^2 * 0,5 * 0,5}{1,96^2 * 0,5 * 0,5 + (2.472 - 1) * 0,05^2}$$

$$n = 328$$

Con lo cual el número de la muestra obtenido es de 328, que son el número de encuestas que van a aplicarse.

1.8 Instrumentos de Recolección de Datos Primarios y Secundarios

Los instrumentos de recolección de los datos secundarios que nos permitirán obtener calidad de información serán tesis que abordan temas similares, libros, artículos científicos, revistas, periódicos, registros oficiales publicados.

1.9 Los instrumentos de recolección de los Instrumentos de Recolección de Datos Primarios y Secundarios

Los instrumentos de recolección de los datos secundarios que nos permitirán obtener calidad de información serán tesis que abordan temas similares, libros, artículos científicos, revistas, periódicos, registros oficiales publicados.

Los instrumentos de recolección de los datos primarios serán los que directamente se recogerán de su fuente de origen, es decir la observación y el interrogatorio y/o encuestas a los individuos que están involucrados con el transporte, así tenemos:

- **La Investigación de Campo**

La modalidad a utilizarse en el presente trabajo en su mayoría es la investigación de campo, ya que será una fuente primaria para nuestra investigación, la misma que será realizada en donde la afluencia de vehículos del transporte pesado es mayor, además utilizaremos también al recurso humano como herramienta para conocer la ejecución, esta información será recolectada y registrada, las técnicas que se utilizarán en esta investigación serán tanto la encuesta como la entrevista.

- **Investigación Bibliográfica**

Para el presente trabajo se utilizara la información bibliográfica, la misma que es una fuente secundaria en medida que aplicaremos mediante el usos de libros que describan respecto a plataformas logísticas, transporte pesado, así mismo se utilizara revistas, artículos científicos, tesis relacionadas al tema investigado, el internet cada vez que se lo requiera.

- **Investigación Exploratoria**

Es una investigación exploratoria, porque en el parque automotor pesado de la ciudad de Riobamba no se han realizado ninguna investigación de este tipo anteriormente, es decir permitirá familiarizarnos con un trabajo donde se encontrara datos relevantes que nos mencionen donde estarán ubicados los transportistas que pertenecen al sector pesado y que a su vez son potenciales.

- **Investigación Descriptiva**

Aplicando esta investigación descriptiva en la ciudad de Riobamba, servirá para identificar los posibles problemas que tiene el transporte pesado, y así poder realizar las estrategias que den solución a los mismos, por otra parte a través de esta investigación descubriremos y comprobaremos la posible relación entre las variables de estudio de este trabajo.

- **Investigación Correlacional**

Esta investigación está orientada a medir el impacto de las variables que se relacionan: la congestión, la sistematización de las mercancías, espacio físico adecuado etc., para alcanzar lo propuesto en esta investigación con su respectivo análisis estadístico que permitirá obtener la veracidad o falsedad de la hipótesis que se plantean más adelante.

Una vez que se disponga de la mayor calidad de información serán sometidas a un proceso de codificación, tabulación, criterios de validez, confiabilidad y análisis estadístico.

- **Instrumentos para procesar datos recopilados**

En esta etapa de la investigación los instrumentos utilizados para el procesamiento de los datos obtenidos serán cuadros estadísticos, gráficos, cuadros para determinar la dependencia e interdependencia de las variables en estudio.

Los datos primarios serán los que directamente se recogerán de su fuente de origen, es decir la observación y el interrogatorio y/o encuestas a los individuos que están involucrados con el transporte.

1.10 Técnica de Recolección de Datos Primarios y Secundarios

Para la realización de la presente investigación se utilizarán las siguientes fuentes y técnicas de recolección de datos que nos servirán de apoyo para la investigación, así tenemos, la investigación por encuesta que es considerada como una rama de la investigación social y científica orientada a la valoración de poblaciones enteras mediante el análisis de muestras representativas de la misma, y la observación que es un elemento fundamental de todo proceso investigativo, ya que en ella se apoya el investigador para obtener un mayor número de datos para su posterior análisis.

2. Análisis e interpretación de los resultados.

De acuerdo a los datos que se han recolectado mediante las encuestas, tenemos:

DATOS INFORMATIVOS

Pregunta 1.

Tabla 2: Sexo de los encuestados

Etiquetas de fila	Cuenta de Sexo
Femenino	19
Masculino	309
Total general	328

Realizado por: Gustavo Aguilar

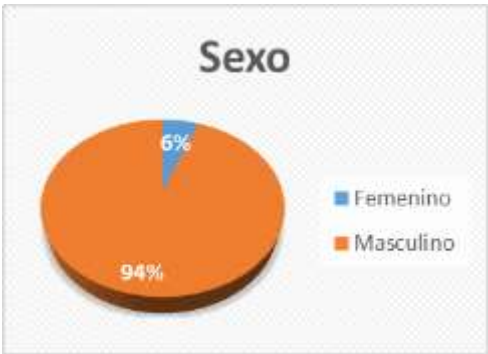


Gráfico 1: Genero del encuestado
Realizado por: Autores

Análisis: Del total de las personas encuestadas, 19 personas pertenecen al sexo femenino, mientras que 309 personas son del sexo masculino, lo que nos indica que la mayoría de personas que se dedican al transporte pesado son hombres.

Pregunta 2.

Tabla 3: Estaría de acuerdo que Riobamba cuente con una plataforma logística

Etiquetas de fila	Estaría de acuerdo que Riobamba cuente con una plataforma logística ubicada estratégicamente.
De acuerdo	46
En desacuerdo	16
Indiferente	5
Muy de acuerdo	261
Total general	328

Realizado por: Gustavo Aguilar

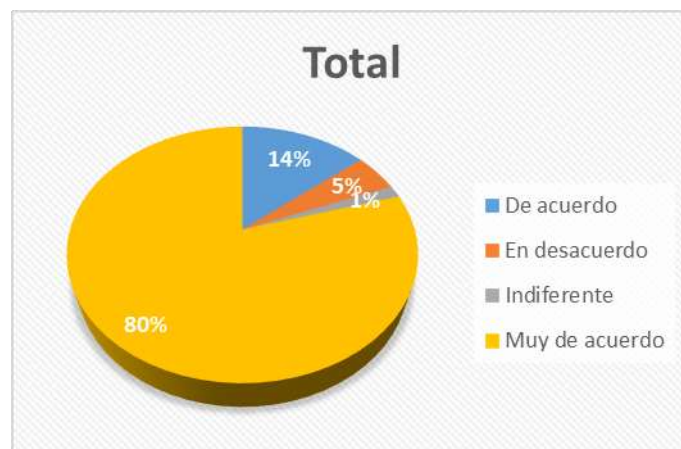


Gráfico 2: Estaría de acuerdo que Riobamba cuente con una plataforma logística
Realizado por: Los autores

Análisis: El 80% de los encuestados están muy de acuerdo en que Riobamba cuente con una plataforma logística, el 14% se encuentran de acuerdo, el 5% se encuentran en desacuerdo, y el 1% están indiferentes en contar con una plataforma logística.

Pregunta 3.

Tabla 4: Que tiempo se demora en la ciudad de Riobamba

Etiquetas de fila	¿Cuándo ingresa con su vehículo y la mercancía a Riobamba, que tiempo demora en el sector para luego retomar su destino?
Entre 1 y 3 horas	145
Entre 3 y 5 horas	59
Más de 5 horas	37
Menos de 1 hora	87
Total general	328

Realizado por: Los autores

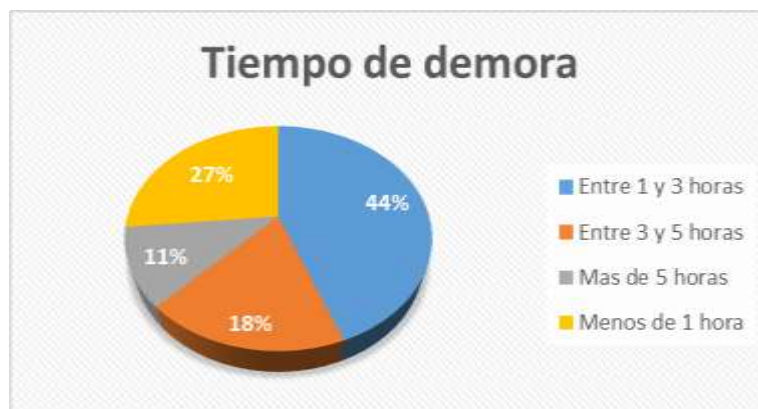


Gráfico 3: En que horarios se arriba a la ciudad de Riobamba
Realizado por: Los autore

Pregunta 4.

Tabla 5: Cuantas veces se transita por la ciudad de Riobamba

Etiquetas de fila	¿Cuántas veces a la semana, Ud. transita por la ciudad de Riobamba? Elija el de mayor frecuencia.
1 vez	31
2 veces	101
3 veces	101
Más de 4 veces	95
Total general	328

Realizado por: Los autores

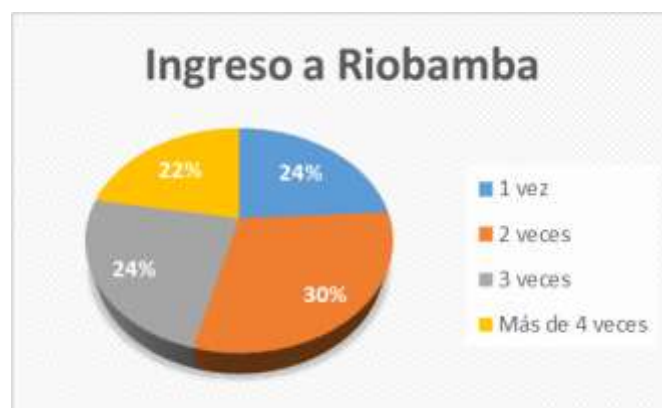


Gráfico 4: Cuantas veces ingresa a la ciudad de Riobamba
Realizado por: Los autores

Pregunta 5.

Tabla 6: Tiene un lugar donde parquear su vehículo

Etiquetas de fila	¿Cuándo Ud. ingresa a la ciudad de Riobamba a realizar sus actividades, tiene un lugar donde parquear su vehículo?
No	205
Si	123
Total general	328

Realizado por: Los autores



Gráfico 5: Dispone de Lugar para parquear vehículo
Realizado por: Los autores

Análisis: El 62% de los encuestados no tiene un lugar donde parquear su vehículo, mientras que un 38% si dispone de un lugar para parquear su vehículo.

Pregunta 6.

Tabla 7: Días de congestión de tráfico para el transporte pesado

Etiquetas de fila	De los días que Ud. transita por la ciudad de Riobamba, que días son los que Ud. tiene problemas de congestión de tráfico.
Lunes	55
Miércoles	55
Jueves	19
Viernes	87
Sábado	77
Domingo	20
Martes	15
Total general	328

Realizado por: Los autores

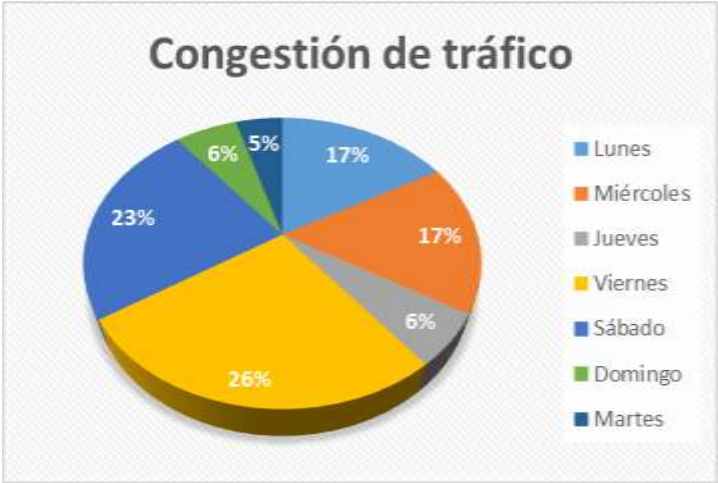


Gráfico 6: Días de congestión de tráfico para el transporte pesado.

Realizado por: Los autores

Análisis: El 26% de las personas encuestadas tienen problemas de congestión de tráfico el día viernes, el 23% los tienen el día sábado, el 17% los tienen el día lunes, otro 17% los días miércoles, el 6% los tienen el día domingo y jueves, y por último el 5% los tienen el día martes.

Pregunta 7.

Tabla 8: Estaría de acuerdo que Riobamba cuente con una plataforma logística

Etiquetas de fila	Estaría de acuerdo que Riobamba cuente con una plataforma logística ubicada estratégicamente.
De acuerdo	46
En desacuerdo	16
Indiferente	5
Muy de acuerdo	261
Total general	328

Realizado por: Los autores

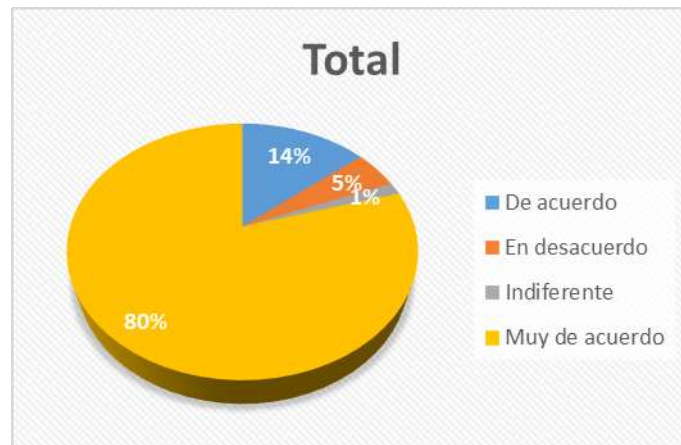


Gráfico 1-3: Estaría de acuerdo que Riobamba cuente con una plataforma logística
Realizado por: Los autores

Análisis: El 80% de los encuestados están muy de acuerdo en que Riobamba cuente con una plataforma logística, el 14% se encuentran de acuerdo, el 5% se encuentran en desacuerdo, y el 1% están indiferentes en contar con una plataforma logística.

3. Análisis situacional

La ciudad de Riobamba al no contar con una estructura que brinde los servicios tales como el parqueadero, bodegaje, alojamiento, etc., mismos que son las áreas más importantes de una plataforma logística se han visto en la necesidad de utilizar y alquilar las áreas de las gasolineras como medio para poder realizar parqueaderos momentáneos y/o de seguridad según la necesidad del transportista, además de acuerdo al estudio se ha notado que utilizan las vías como es la troncal E35 y la avenida Monseñor Leonidas Proaño también como parqueaderos momentáneos para realizar algunas actividades como la de alimentación o revisión de neumáticos y mecánica rápida para luego seguir con su ruta hasta su punto de entrega, además de esperar por determinados tiempos en el caso de que el transportista arribe a la ciudad en horarios que según la ordenanza municipal no pueden ingresar en las zonas establecidas, razón por la cual el presente estudio surge como respuesta a la necesidad de brindar una infraestructura que brinde los servicios necesarios para el transportista pesado y faciliten el intercambio de mercancías que ingresan al cantón dinamizando la economía local y nacional.

De acuerdo a las tablas estadísticas proporcionadas por el INEC podemos notar que existen en la provincia de Chimborazo un total de 2.247 vehículos pertenecientes al transporte de carga pesada, y por otra parte según el ministerio de transporte y obras públicas por el cantón Riobamba hay un transporte promedio diario anual de aproximadamente 300 vehículos del transporte pesado, esto nos indica la cantidad de la demanda de una plataforma logística, y por

otro lado tenemos la oferta del servicio que de acuerdo a la investigación en el capítulo uno donde se manifiesta que en el área influencia del proyecto no existen ofertantes de este tipo de servicios, podemos llegar a la conclusión que la demanda insatisfecha son los mismos vehículos señalados como transporte promedio diario anual.

Es muy importante que se tome acciones y medidas que involucren a los transportistas a utilizar las plataformas logísticas con el fin de evitar multas infructuosas por incumplir las ordenanzas municipales, además de ocupar espacios físicos adecuados para la transferencia de carga y no expongan tanto sus vidas como de la mercancía cuando están ocupando lugares inapropiados para el efecto, de tal manera que se cumplan con las ordenanzas y dispongan de los servicios adecuados que demanda el transportista pesado.

4. Conclusiones

- Las plataformas logísticas son espacios físicos que brindan servicios de apoyo logístico, que ayuda al transporte independientemente si es pesado o no a la transferencia de carga, revisiones rápidas de mecánicas, servicios de maquinaria para el estibaje y desestibaje de las mercancías como el montacargas, poleas, grúas, etc., servicios de guardianía, restaurante, canchas, etc., de tal manera que la logística del transporte sea eficiente.
- Es muy importante que se tome acciones y medidas que involucren a los transportistas a utilizar las plataformas logísticas con el fin de evitar multas infructuosas por incumplir las ordenanzas municipales, además de ocupar espacios físicos adecuados para la transferencia de carga y no expongan tanto sus vidas como de la mercancía cuando están ocupando lugares inapropiados para el efecto, de tal manera que se cumplan con las ordenanzas y dispongan de los servicios adecuados que demanda el transportista pesado.
- Actualmente en el cantón Riobamba no hay estudios sobre una plataforma logística por lo que sería importante que empresas o bien públicas o privadas inviertan en este tipo de infraestructuras debido a su necesidad para viabilizar el transporte, y si se toma en cuenta la sostenibilidad económica puede ser muy atractivo para los inversionistas.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía de Riobamba. (2015). PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2015 - 2019. *Plan De Desarrollo Cantonal*, 308 -309.
- Aymerich, M., Colomer, J., Ibeas, A., Izquierdo, R., Menéndez, J., Monzón, A., . . . Zaragoza, A. (2001). EL TRANSPORTE Y SU RELEVANCIA EN EL CONTEXTO ECONÓMICO Y SOCIAL. En M. Aymerich, *Transportes Un Enfoque Integral* (págs. 29-30). España: Rugarte, S.L.
- Baca, G. (2010). *Evaluación de proyectos*. México: McGraw-Hill.
- Concejo Cantonal de Riobamba. (10 de Mayo de 2010). SEROT. *Ordenanza del Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado tarifado de la ciudad de Riobamba -Serot*, 1-5. Recuperado el 4 de Diciembre de 2017
- Córdova, M. (2011). *Formulación y Evaluación de Proyectos*. Colombia: Ecoe Ediciones.
- Escudero, I. (2018).
- Estrada Millán, J. (2015). Plataformas Logísticas. *Centro Español de Logística*, 48. Recuperado el 25 de Enero de 2018, de www.cel-logistica.org
- EUROPLATFORMS. (2014). *Plataformas*. Recuperado el 15 de Febrero de 2018, de Stock Logistic: <http://www.stocklogistic.com/que-son-las-plataformas-logisticas/>
- GAD Riobamba. (Febrero de 2015). Plan de Desarrollo Cantonal. *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015 - 2019*, 19. Recuperado el 8 de Enero de 2018
- Gallegos, S. S. (2016). Modelo de Plataforma Logística. Quito: Universidad Central.
- González PhD, R. (15 de Septiembre de 2015). LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EN LOS CORREDORES COMERCIALES DEL ECUADOR. *PRIMER CONGRESO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN DEL DESARROLLO LOCAL Y EMPRENDIMIENTOS ECONÓMICOS SUSTENTABLES Y SOSTENIBLES*, 1-2. Recuperado el 20 de Febrero de 2018
- Google Maps. (10 de 04 de 2018). *Google Maps*. Recuperado el 14 de 03 de 2018, de Google Maps: <https://www.google.com.ec/maps/@-1.6439078,-78.6698862,17.53z>
- Hernández, A., & Hernández, A. (2002). *Formulación y evaluación de proyectos de investigación*. México: Thomson Learning.
- INEC. (Diciembre de 2016). *Instituto Nacional de estadísticas y Censos*.
- Martínez , R. (2008). Temas de Estadística Práctica, Recogida, Tabulada y Organización de Datos. En M. Roldan. México: Mc Graw Hill.
- MCPEC. (2011). Plan Nacional de Infraestructura Logística. *Plan Nacional de Infraestructura Logística*. Recuperado el 14 de Diciembre de 2017
- MIPRO. (30 de Octubre de 2017). *La Nueva Plataforma Logística*. Recuperado el 20 de Febrero de 2018, de Ministerio de Industrias y Productividad: <http://www.industrias.gob.ec/la-nueva-plataforma-logistica-dinamizara-la-economia-y-competitividad-del-pais/>

- Mora García, L. A. (2010). Orígenes de la logística. En L. Mora, *Gestión Logística Integral* (pág. 28). Bogotá: Ecoe Ediciones.
- MTOP. (5 de Mayo de 2017). *Ministerio de Transporte y Obras Publicas*. Recuperado el 06 de Abril de 2018, de <http://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-entrega-puente-en-chalguayacu/>
- Murcia, J. (2009). *Proyectos "Formulación y criterios de evaluación"*. Bogotá: Alfaomega.
- Sampieri, H. R., Fernández Colla, C., & Baptista, M. P. (2010). *Metodología de la Investigación*. Mexico: Mc Graw hill.
- Secretaría General del Concejo Riobamba. (23 de Marzo de 2016). Ordenanzas que Norman el Ejercicio. *Competencia de Planificación, Regulación y Control de tránsito, Transporte y Seguridad Vial en el Cantón Riobamba*, 1. Recuperado el Febrero de 15 de 2018
- Strange, T., & Bayley, A. (2012). Que es Desarrollo Sostenible. En *Desarrollo Sostenible: Integrar la economía, la sociedad y el medio ambiente, Essenciales OCDE* (pág. 35). México: Instituto de Investigaciones Económicas UNAM.
- Tamayo, M. (2003). *El Proceso de la Investigación Científica*. México: Limusa.