



# **UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**

## **FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**

### **INGENIERÍA EN ECONOMÍA MENCIÓN FINANZAS**

#### **TRABAJO DE GRADO**

#### **TEMA:**

“EL SERVICIO DEL TAXISMO EJECUTIVO Y SU INCIDENCIA EN EL DESARROLLO SOCIO-ECONOMICO DE LA CIUDAD DE IBARRA, PROVINCIA DE IMBABURA”.

Previo a la obtención del título de  
**Ingeniero en Economía - Mención Finanzas**

**Autor:** Ramiro Javier Navarrete Armas

**Director:** Econ Rubén Santacruz

Ibarra, Julio 2012

## RESUMEN EJECUTIVO

El taxismo ejecutivo ha contribuido de diferentes maneras al desarrollo de la ciudad y por ende de la comunidad. La diversificación de transporte, las tarifas cómodas y de bajo costo, han hecho de este servicio el preferido por muchos usuarios de transporte. Además se han generado innumerables plazas de trabajo, no solo para los prestarios del servicio, sino para personas que están directa o indirectamente relacionadas con este servicio. Si bien se ha creado una sobreoferta en la modalidad de transporte en taxi, se debe tomar en cuenta que el centro de la ciudad está infestado de transporte urbano, pero los barrios periféricos o suburbanos no cuentan o no contaban con transporte cercano para satisfacer sus necesidades de movilidad. Con la aparición del transporte ejecutivo sectores como los Huertos Familiares se han visto beneficiados de transporte puerta a puerta y cercano a sus residencias. El aporte económico y social que se desprende de este servicio, ha ayudado a la dinamización de la economía tanto para las familias de los taxistas ejecutivos así como los usuarios del mismo. La investigación contiene fases desde recolección de datos hasta la tabulación y análisis de los mismos, los cuales nos permitirán entender de mejor manera el servicio de transporte urbano en la ciudad de Ibarra. Finalmente se expondrán los resultados de la investigación dando respuesta a las preguntas de investigación planteadas en el capítulo I, seguido de las conclusiones y recomendaciones las cuales darán una visión más clara del taxismo ejecutivo y sus afines en cuanto a transporte urbano se refiere.

## **SUMMARY**

The executive taxi service has contributed in different ways to the development of the city and therefore the community. Diversification of transportation, comfortable tariffs and low cost has made this service preferred by many users of transport. We have also generated many jobs, not only to the users of the service, but for people who are directly or indirectly related to this service. While it has created a glut on the mode of transport by taxi, take into account that the center of the city is infested with urban transport, the suburbs or suburban not had transportation nearby mobility. With the begin of executive transport sectors such as “Los Huertos Familiares” have been benefited from door to door transport and close to their residences. The economic and social contribution that emerges from this service, helped the revitalization of the economy both for the families of executives taxi drivers as well as the users. The research contains phases from data collection to tabulation and analysis of them, which will let to better understand the urban transport service in the city. Finally present the results of investigation by responding the investigation questions in Section I, followed by the conclusions and recommendations, which will give a clearer picture of the executive taxi service and also urban transport.

# **AUTORÍA.**

Yo, Ramiro Javier Navarrete Armas, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mi autoría, que no ha sido previamente presentado para ningún grado, ni calificación profesional; y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

---

Ramiro Javier Navarrete Armas

# CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR.

En mi calidad de Director del Trabajo de Grado, presentado por el egresado: Ramiro Javier Navarrete Armas para optar por el Título de Ingeniero en Economía Mención Finanzas, cuyo tema es: **El servicio del taxismo ejecutivo y su incidencia en el desarrollo socioeconómico de la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura.** Considero el presente trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del tribunal examinador que se designe.

En la ciudad de Ibarra, a los.....del mes de.....de.....

-----

Director

## UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

### **CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE GRADO A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**

Yo, Navarrete Armas Ramiro Javier, con cédula de identidad N° 1003469507, manifiesto mi voluntad de ceder a la Universidad Técnica del Norte los derechos patrimoniales consagrados en la Ley de Propiedad Intelectual del Ecuador, artículos 4, 5 y 6, en calidad de autor del trabajo de grado denominado: EL SERVICIO DEL TAXISMO EJECUTIVO Y SU INCIDENCIA EN EL DESARROLLO SOCIO-ECONOMICO DE LA CIUDAD DE IBARRA, PROVINCIA DE IMBABURA, cantón Ibarra, provincia de Imbabura, que ha sido desarrollado para optar por el título de: Ingeniero en Economía Mención Finanzas en la Universidad Técnica del Norte, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente. En mi condición de autor me reservo los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia suscribo este documento en el momento antes citada. En concordancia suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato impreso y digital a la Biblioteca de la Universidad Técnica del Norte.

(Firma).....

Nombre: Navarrete Armas Ramiro Javier

Cédula: 0401677802

Ibarra, a los.....días del mes de.....del 2012.

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**  
**BIBLIOTECA UNIVERSITARIA**

**AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN A FAVOR DE**  
**LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**

1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

La Universidad Técnica del Norte dentro del proyecto Repositorio Digital Institucional, determinó la necesidad de disponer de textos completos en formato digital con la finalidad de apoyar los procesos de investigación, docencia y extensión de la Universidad.

Por medio del presente documento dejo sentada mi voluntad de participar en este proyecto, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

<b>Datos de Contacto</b>			
<b>Cedula de Identidad:</b>	100346950-7		
<b>Apellidos y Nombres:</b>	Navarrete Armas Ramiro Javier		
<b>Dirección:</b>	Huertos Familiares		
<b>Email:</b>	Jampierk1986@yahoo.es		
<b>Teléfono Fijo:</b>	062546718	<b>Teléfono móvil</b>	085748015

<b>Datos de la Obra</b>	
<b>Título</b>	El servicio del taxismo ejecutivo y su incidencia en el desarrollo socio-económico de la ciudad de Ibarra, Provincia de Imbabura.
<b>Autor(es):</b>	Navarrete Armas Ramiro Javier
<b>Fecha:</b>	
Solo para trabajos de grado	
<b>Programa</b>	Pregrado    Posgrado
<b>Título por el que opta:</b>	Ingeniero en Economía-Mención Finanzas.
<b>Asesor/Director:</b>	Econ. Rúben Santacruz

## 2. Autorización de Uso a Favor de la Universidad

Yo, Navarrete Armas Ramiro Javier, con cédula de identidad N° 100346950-7, en calidad de autor y titular de los derechos patrimoniales del trabajo de grado descrito anteriormente, hago entrega del ejemplar respectivo en formato digital y autorizo a la Universidad Técnica del Norte, la publicación de la obra en el Repositorio Digital Institucional y uso del archivo digital en la Biblioteca de la Universidad con fines académicos, para ampliar la disponibilidad del material y como apoyo a la educación, investigación y extensión; en concordancia con la Ley de Educación Superior artículo 143.

## 3. Constancias

El Autor manifiesta que la obra objeto de la presente autorización es original y se la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por lo tanto la obra es original y que es el titular de los derechos patrimoniales, por lo que asume la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los.....días del mes de.....de 2012

**El Autor:**

**Aceptación:**

(Firma)..... (Firma).....

Nombre: Javier Navarrete

Nombre:.....

C.C.: 100346950-7

Cargo: JEFE DE BIBLIOTECA

Facultado por resolución de Consejo Universitario \_\_\_\_\_



# DEDICATORIA

Este obra está dedicada con todo mi corazón para mi madre y hermanos, quienes han sido eje fundamental tanto en mi vida personal como académica, sin ellos el fruto de mi esfuerzo no tendría validez, esto es para ustedes gracias por estar siempre a mi lado.

De igual manera a las personas que creen en su trabajo, en un mejor mañana, porque con perseverancia y esfuerzo se puede tocar el cielo con los pies sobre la tierra.

**JAVIER NAVARRETE**

# AGRADECIMIENTOS

A mis maestros, porque con esfuerzo y sabiduría han impartido sus conocimientos sobre mí, con lo cual han forjado un profesional analítico y crítico a la vez.

A mis verdaderos amigos y allegados más cercanos, con quienes he compartido gran parte de mi tiempo, ellos han sido pilar fundamental en el crecimiento personal de mi vida.

A todos los que creyeron en mí, no los defraudé ni los defraudaré.

**JAVIER NAVARRETE**

## PRESENTACIÓN.

La investigación que se pone a consideración del lector está conformada por cuatro capítulos, que en su conjunto conforman el trabajo de Grado; además está bajo la normativa APA.

En el **Capítulo I**, se presenta los antecedentes del taxismo así como una pequeña reseña histórica del transporte en el Ecuador, además se habla del problema de la investigación en el cual está basado todo el presente estudio, se habla de la legalización del taxismo ejecutivo, en pasado, presente y futuro.

En el **Capítulo II**, se hace referencia a la base teórica científica que sustenta esta investigación, dividida en dos variables de estudio como son el servicio de taxismo y el desarrollo socio-económico; variable de las cuales se desprenden temas y subtemas que aportaran bases teóricas en la investigación.

En el **Capítulo III**, se presenta el método o Metodología de la Investigación, indica el diseño, tipo y enfoque de la investigación, así como la determinación de las unidades de estudio y de igual manera muestra el proceso técnico que tuvo el desarrollo de la investigación.

El **Capítulo IV**, está enfocado en la presentación y análisis de datos desprendidos de la encuesta realizada a los usuarios y prestatarios del servicio de taxi ejecutivo en la ciudad de Ibarra, este análisis ayudara a comprender de mejor manera las respuestas obtenidas en miras de la investigación.

Finalmente, se presentan las Conclusiones y Recomendaciones, las cuáles surgen del análisis y procesamiento de toda la información recolectada a través de la aplicación de los diferentes instrumentos de investigación.

<b>Índice de contenidos</b>	<b>pág.</b>
Resumen ejecutivo .....	ii
Summary.....	iii
Autoría.....	iv
Certificación del director. ....	v
Cesión de derechos de autor del trabajo de grado a favor de la universidad técnica del norte .....	vi
Autorización de uso y publicación a favor de la Universidad Técnica del Norte.....	vii
Dedicatoria .....	ix
Agradecimientos.....	x
Presentación.....	xi
Índice de contenidos.....	xii
Introducción .....	xxi
Antecedentes.....	xxi
Justificación .....	xxii
Objetivos..	xxii
 <b>CAPÍTULO I</b> .....	 24
El problema de investigación .....	24
Antecedentes del problema .....	24
Situación actual del problema .....	30
Formulación del problema .....	33
Objetivos.....	33
Objetivo general .....	33
Objetivos específicos.....	33
Conocer la situación actual de las compañías de taxis ejecutivos y su legalización en la ciudad de Ibarra.....	33
Preguntas de investigación.....	34

Pregunta general. ....	34
Preguntas específicas.....	34
Delimitación. ....	34
Justificación .....	35
<b>CAPÍTULO II</b> .....	<b>37</b>
Marco teórico.....	37
Teoría base .....	37
Tectores de la economía .....	37
Sector servicios. ....	38
Clasificación de los servicios .....	40
Transporte y comunicaciones .....	42
Clasificación del servicio de transporte por carretera.....	43
Demandas del transporte.....	44
Calidad del servicio.....	45
Dimensiones de la calidad .....	45
Calidad y atención al cliente .....	47
Marco normativo de las compañías .....	48
Constitución de la República del Ecuador.....	48
Ley de compañías .....	49
Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte .....	53
Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.....	54
Las operadoras.....	55
Taxismo ejecutivo .....	58
El desarrollo socioeconómico .....	59
Sistema económico .....	59
Crecimiento económico .....	60
Desarrollo social .....	61

Desarrollo económico .....	61
Desarrollo socioeconómico .....	63
Elementos del desarrollo socioeconómico .....	64
Posicionamiento teórico – personal .....	66
Glosario de términos.....	67
<b>CAPÍTULO III</b> .....	68
Metodología de investigación.....	68
Diseño, tipo y enfoque de investigación.....	68
Diseño de la investigación. ....	68
Tipo de investigación. ....	68
Enfoque de la investigación. ....	68
Métodos, técnicas e instrumentos.....	69
Técnicas.....	69
Instrumentos.....	69
Población y muestra. ....	69
Taxistas ejecutivos debidamente legalizados. ....	70
Usuarios del servicio taxismo ejecutivo.....	70
Cálculo de la muestra. ....	71
Matriz de operacionalización de variables.....	72
Validez y confiabilidad de los datos. ....	74
Validez de los instrumentos. ....	74
Confiabilidad de la información.....	74
Procedimiento de la investigación.....	74
<b>CAPÍTULO IV</b> .....	75
Presentación y análisis de los resultados. ....	75

Presentación e interpretación de resultados .....	75
Encuesta dirigida a los prestatarios del servicio de taxismo ejecutivo en la ciudad de Ibarra.....	75
Contrastación de resultados con las preguntas de investigación. ....	114
¿Cuál es la situación actual de las compañías de taxis ejecutivos y su legalización en la ciudad de Ibarra?.....	114
¿Cuál es el porcentaje de partición modal de desplazamiento de la población y su grado de satisfacción en los diferentes modos de transporte? .....	122
¿Determinar el índice de ocupación de pasajeros en cada unidad del transporte de pasajeros de taxis ejecutivos? .....	129
¿Cuál es el nivel socioeconómico de los usuarios y/o prestatarios del servicio del taxismo ejecutivo en la ciudad de Ibarra? .....	138
¿Cuáles son los beneficios sociales y económicos que aportan a la comunidad los servicios del taxismo ejecutivo en la ciudadanía? .....	149
Conclusiones .....	151
Recomendaciones.....	153
Bibliografía.....	155

## **Lista de cuadros**

CuadroNº1. operadoras de taxis ejecutivos en formación .....	29
CuadroNº2. operadoras de taxis ejecutivos con permiso provisional de operación.....	32
CuadroNº3. pib nominal y pib per cápita de los últimos 6 años en el Ecuador... ..	60
CuadroNº 4. precio del barril de petróleo en base al marcador west texas intermediate.....	62
CuadroNº 5. población de la ciudad de Ibarra en sus 5 parroquias .....	70
CuadroNº6. pea, pei y pet de la ciudad de Ibarra.....	71
CuadroNº 7. Edad taxista ejecutivo.....	76
CuadroNº8 .Género taxista ejecutivo .....	77
CuadroNº9. Educación taxista ejecutivo.....	78

CuadroNº10.cargas familiares .....	79
CuadroNº11. modelo vehículo .....	80
CuadroNº12.año del vehículo .....	81
CuadroNº13. propiedad del vehículo. ....	82
CuadroNº14. días laborados.....	83
CuadroNº15.horas laboradas mañana.....	84
CuadroNº16. alquiler taxi noche .....	85
CuadroNº17. promedio ingresos mañana .....	86
CuadroNº18. promedio de gastos mañana.....	87
CuadroNº19. promedio ingresos con chofer.....	88
CuadroNº20. promedio de gastos con chofer .....	89
CuadroNº21. horas laboradas-chofer.....	90
CuadroNº22. carreras diarias.....	91
CuadroNº23. necesidades básicas .....	92
CuadroNº24.servicios adicionales.....	93
CuadroNº25. casa propia.....	94
CuadroNº26. otra ocupación.....	95
CuadroNº27. manera de conseguir carreras.....	96
CuadroNº28. taxismo y desarrollo en comunidad.....	97
CuadroNº29. edad usuario taxi ejecutivo.....	98
CuadroNº30. género usuario taxi ejecutivo .....	99
CuadroNº31. educación usuario taxi ejecutivo .....	100
CuadroNº32. medio de transporte.....	101
CuadroNº33. elección de taxi.....	102
CuadroNº34. motivo de viaje.....	103
CuadroNº35.razón para utilizar el taxismo ejecutivo .....	104
CuadroNº36. cordialidad en bus, taxi convencional y ejecutivo.....	105
CuadroNº37.eficiencia.....	107
CuadroNº38. tarifa-calidad.....	108
CuadroNº39.forma de conseguir taxi ejecutivo.....	109



CuadroN°40. creación de cooperativas.....	110
CuadroN°41. desarrollo comunidad.....	111
CuadroN°42. demanda insatisfecha.....	113
CuadroN°43. operadoras de taxis ejecutivos legalmente constituidas.....	114
CuadroN°44. situación financiera taxismo ejecutivo.....	121
CuadroN°45. motivo de viaje en taxi ejecutivo .....	124
CuadroN°46. grado de cordialidad en bus .....	125
CuadroN°47. grado de cordialidad en taxi convencional .....	126
CuadroN°48. grado de cordialidad en taxi ejecutivo.....	126
CuadroN°49. índice de ocupación visual hospital del seguro.....	129
CuadroN°50. índice de ocupación visual sánchez cifuentes y perez guerrero .	129
cuadro N°51. índice de ocupación visual sánchez cifuentes .....	130
cuadro N°52. promedio índice de ocupación en taxi .....	130
cuadro N°53. cooperativas de taxis convencionales oferta .....	132
cuadro N°54. compañías de taxis ejecutivos oferta.....	134
Cuadro N°55. oferta total de taxis en la ciudad de ibarra .....	135
CuadroN°56. ingresos semanales promedio de un taxista, \$1,25 por carrera	144
CuadroN°57. ingresos semanales promedio de un taxista, \$1,50 por carrera..	145
CuadroN°58. ingresos semanales promedio de un taxista, \$2 por carrera.....	146
Cuadro N°59. promedio mensual de ingresos taxista ejecutivo.....	146
Cuadro N°60. promedio anual de ingresos taxista ejecutivo .....	147
Cuadro N°61. ingresos diarios taxi ejecutivo con chofer .....	148

#### Lista de Gráficos

GráficoN°1. clasificación de los servicios.....	40
Gráfico N° 2. dimensiones de la calidad .....	46
Gráfico N°3. edad taxista ejecutivo .....	76
Gráfico N°4. género taxista ejecutivo .....	77

Gráfico N°5.educación taxista ejecutivo.....	78
Gráfico N°6.cargas familiares .....	79
Gráfico N°7. modelo vehículo .....	80
Gráfico N°8.año del vehículo .....	81
Gráfico N°9.propiedad del vehículo. ....	82
Gráfico N°10.días laborados .....	83
Gráfico N°11.horas laboradas mañana .....	84
Gráfico N°12. alquiler taxi noche.....	85
Gráfico N°13. promedio ingresos mañana .....	86
Gráfico N°14. promedio de gastos mañana .....	87
Gráfico N°15. promedio ingresos con chofer .....	88
Gráfico N°16. promedio de gastos con chofer .....	89
Gráfico N°17. horas laboradas chofer .....	90
Gráfico N°18. carreras diarias .....	91
Gráfico N°19. necesidades básicas .....	92
Gráfico N°20. servicios adicionales.....	93
Gráfico N°21. casa propia .....	94
Gráfico N°22. otra ocupación .....	95
Gráfico N°23. manera de conseguir carreras.....	96
Gráfico N°24. taxismo y desarrollo en comunidad .....	97
Gráfico N°25. edad usuario taxi ejecutivo .....	98
Gráfico N°26. género usuario taxi ejecutivo .....	99
Gráfico N°27. educación usuario taxi ejecutivo .....	100
Gráfico N°28. medio de transporte.....	101
Gráfico N°29. elección de taxi .....	102

Gráfico N°30.motivo de viaje.....	103
Gráfico N°31.razón para utilizar el taxismo ejecutivo .....	105
Gráfico N°32. cordialidad en bus, taxi convencional y ejecutivo .....	106
Gráfico N°33.eficiencia.....	108
Gráfico N°34.tarifa-calidad .....	109
Gráfico N°35. forma de conseguir taxi ejecutivo .....	110
Gráfico N°36.creación de cooperativas.....	111
Gráfico N°37. desarrollo comunidad .....	112
Gráfico N°38. demanda insatisfecha.....	113
Gráfico N°39. financiamiento chevytaxi sedan.....	116
Gráfico N°40. great wall proforma.....	117
Gráfico N°41. organigrama taxismo ejecutivo. ....	118
Gráfico N°42. cordialidad en medios de transporte.....	127
Anexos .....	159
Anexo a. plano de la ciudad de Ibarra. ....	160
Anexo b. encuesta dirigida a los taxistas ejecutivos de las compañías legalizadas en la ciudad de Ibarra .....	161
Anexo c. formato de encuesta dirigida a los usuarios del servicio de taxi Ejecutivo en la ciudad de Ibarra. ....	163
Anexo d. formato de entrevista .....	166
Anexo e. formato de entrevista .....	167
Anexo f. ficha de observación .....	168
Anexo g. ficha de observación .....	169

Lista de formulas

Fórmula N° 1. Cálculo de la Muestra .....	72
Fórmula N° 2. Calculo demanda de taxis.....	141

## **INTRODUCCIÓN**

### **Antecedentes.**

El servicio de transporte representa uno de los aspectos más importantes para la economía, además de ser uno de los motores que impulsa su desarrollo, comunica y moviliza a las personas, cargas y en general a todos los recursos. En el caso del servicio de transporte urbano, su principal importancia radica en conectar a los trabajadores con sus puestos de trabajo y a los consumidores con los centros de comercio, dinamizando así la economía

En términos económicos el transporte público posibilita la reproducción de la fuerza laboral a través del desplazamiento masivo de mano de obra, porque incrementa las grandes economías de escala y la productividad general de una ciudad.

En la ciudad de Ibarra como en otras ciudades del Ecuador la diversificación de transporte además de otros factores como la oferta y demanda de movilidad, han dado paso al surgimiento del taxismo ejecutivo como respuesta a la demanda insatisfecha de transporte, además de ser una fuente de ingresos para los propietarios de los vehículos, generando empleo y beneficio a la comunidad mutuamente.

El taxismo ejecutivo ha ido proliferando en la ciudad de Ibarra tanto así que el Municipio se ha visto obligado a legalizar este servicio de transporte, el cual hace poco se realizaba de forma clandestina e ilegal.

Según un estudio de movilidad realizado para el ilustre Municipio de la ciudad de Ibarra con fecha 20 de septiembre del 2010, el taxismo convencional no cubre la demanda de transporte existente en la ciudad,

motivo por el cual el taxismo ejecutivo fue tomado en cuenta para equilibrar la oferta y demanda de movilidad.

## **JUSTIFICACIÓN**

La investigación que se pone a disposición del lector será factible de realizar debido a la vasta información bibliográfica a disponibilidad, además del apoyo de los diferentes actores sociales que están incluidos en este entorno.

El presente estudio podrá verificar en forma real la manera en que el servicio del taxismo ejecutivo y la ciudadanía ibarreña se benefician mutuamente, tanto en el aspecto económico como en el aspecto social.

En vista de que no existen investigaciones que determinen la incidencia del taxismo ejecutivo en el desarrollo socio-económico de la ciudad de Ibarra este estudio es viable para llevarse a cabo.

### **Objetivo General**

- Determinar la incidencia del servicio del taxismo ejecutivo en el desarrollo socio-económico de la ciudad de Ibarra.

### **Objetivos específicos**

- Realizar un diagnóstico técnico-situacional sobre las condiciones sociales, económicas de las compañías de taxis ejecutivos del cantón Ibarra.
- Determinar las bases teórico-científicas que permitan estructurar el marco teórico a través de una investigación documental que servirá como referente conceptual y técnico del estudio.
- Establecer el marco metodológico que indique el proceso de la investigación, para poder identificar las poblaciones de estudio, así como las técnicas e instrumentos necesarios para recopilar la información.

- Realizar un análisis e interpretación de datos con los resultados obtenidos en la investigación

## **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACION**

### **Método inductivo**

Según Bernal, César (2006) es: “Con este método se utiliza el razonamiento para obtener conclusiones que parten de hechos particulares aceptados como válidos, para llegar a conclusiones, Pág.56.

Este método se sustenta en la observación se lo aplicará en la realización de los antecedentes y en los objetivos.

### **Método deductivo**

Según Hurtado Iván y Toro Josefina (2007) es: “La deducción es un proceso mental o de razonamiento que va de lo universal o general a lo particular Pág. 62.

Este método parte de una teoría de la cual se deducen una o más hipótesis, debido a lo cual se lo aplica en la elaboración del marco teórico, además se aplica en las conclusiones.

### **Método analítico**

Según Bernal, César (2006) es: “Este método es un proceso cognoscitivo, que consiste en descomponer un objeto de estudio separando cada una de las partes del todo para estudiarlas en forma individual”. Pág. 56.

Este método se lo aplica en la tabulación de encuestas y recomendaciones.

### **Método de síntesis**

Según Leiva Zea Francisco (2007) es: “Es el proceso contrario, es decir aquel mediante el cual se reconstituye el todo uniendo sus partes que estaban separadas, facilitando la comprensión cabal del asunto que se estudia o analiza”. pág. 25.

## **CAPÍTULO I**

### **1 EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

#### **1.1 Antecedentes del Problema**

Desde tiempos antiguos el transporte siempre fue parte primordial del comercio y comunicación entre pueblos. En América Latina, el caballo, los bueyes, el burro, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses, los mismos que aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas.

De acuerdo con Lambert L, (2009) En el siglo XVIII existían carreteras que unían las actuales ciudades argentinas de Tucumán y Buenos Aires, la ciudad de México con sus vecinas Guadalajara y Jalapa, así como las andinas Lima (Perú) y Paita. También en Brasil se construyeron carreteras costeras. (Ibid, Pág. 10).

El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos. Sin embargo, las carreteras sudamericanas de las zonas tropical y subtropical sufren de forma muy acusada las inclemencias climáticas, lo cual hace muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas de año debido a las lluvias torrenciales, La zona andina era la más afectada en aquellos tiempos ya sea por el clima o debido al mal estado de carreteras, que funcionaban como conexión entre el comercio de aquella época.

Señalada por algunos historiadores como la vía férrea más difícil del mundo y para otros como la primera obra modernizadora del estado ecuatoriano y símbolo de la unidad nacional, el ferrocarril fue iniciado por



el ex presidente de la República, doctor Gabriel Moreno, un político de tinte conservador.

A los 12 años de haberse autorizado e iniciado la obra, en 1873, el presidente García Moreno puso al servicio de los habitantes 91 kmts. de vía férrea en la costa ecuatoriana, desde Yaguachi hasta Milagro.

22 años más tarde triunfa la Revolución Liberal del Gral. Eloy Alfaro Delgado y asume la Presidencia de la República el 5 de junio de 1895. En su mandato retoma la obra del ferrocarril que, desde sus inicios, enfrentó serias dificultades obligándolo a realizar nuevos trazados viales y negociaciones para su construcción. (es.wikipedia.org/wiki/Revolución liberal de Ecuador).

Sólo la decisión y perseverancia de Eloy Alfaro hicieron posible la construcción del Ferrocarril Trasandino Nacional con el apoyo incondicional del norteamericano Archer Harman, quien con profesionales nacionales y extranjeros, trabajadores y obreros ecuatorianos y más de 4000 jamaiquinos, construyeron la sorprendente “Nariz del Diablo” para unir la costa con la Sierra ecuatoriana.

El documento publicado en la web (marceloponce22.blogspot.com, 2009)  
Hace una breve cronología de la construcción ferroviaria del Ecuador:

- En 1873 se inaugura el tramo el tramo Yahuachi-Milagro;
- 1897 se constituye la Cía. “The Guayaquil and Quito, Railway Compay” que es la empresa que inicia los trabajos de la línea férrea para el ferrocarril del Sur;
- 1905 se inaugura el tramo Dúran-Riobamba
- 1906 llega el tren a la ciudad de Ambato:

- 1908 se inaugura el ferrocarril del sur, tramo Dúran-Quito;
- 1912 se inaugura el tramo bahía-Chone;
- 1924 se inauguran los tramos Machala-Santa Rosa; y Machala-Pasaje;
- 1929 se inaugura el tramo Quito-Ibarra;
- 1936 se inaugura el tramo Guayaquil-Salinas;
- 1957 se inaugura el tramo Ibarra-San Lorenzo;
- 1965 se inaugura el tramo Silbambe-Cuenca;

Ya en la época de los años 70 el Ecuador sufrió la carencia de vías de primer orden y por tanto la dificultad para sacar los productos hacia los mercados de comercialización y exportación; y, la movilidad de personas era escasa.

Sin embargo y a pesar de los obstáculos el transporte de pasajeros y de carga creció y ahora es un importante factor para el desarrollo de nuestro país.

Para esto el Ecuador construyó una red de carreteras que une sus principales ciudades y pueblos. La de mayor importancia es la Panamericana que cruza de Norte a Sur sobre la cordillera de los Andes, conectando con Colombia y Perú. Su extensión aproximada es de 1400 kilómetros.

En los centros urbanos de nuestras ciudades se fue desarrollando un modo de transporte personalizado, a través de carreteras y carruajes ya sean halados por bueyes, caballos, asnos, mulas o por personas, que trasladaban a los usuarios a sus diferentes destinos hasta la aparición del transporte urbano en buses, taxis, moto taxis, entre otros.

El Manual del Taxista (2009), menciona que según expertos los primeros taxis fueron idea de Franz Von Taxis quien, en 1504, y siguiendo el

ejemplo de los correos mongoles (Que ofrecían servicio postal y transportes) creó la primera línea regular de coches de posta entre Holanda y Francia. No obstante hubo que esperar hasta 1904 para que Louis Renault inventase el taxímetro con el que se calculaba el precio de los viajes según los kilómetros recorridos y el tiempo empleado por ellos. (Pág. 12).

A principios de siglo la ciudad de Ibarra abarcaba una extensión limitada lo cual ayudo a la proliferación del transporte de carretas haladas por caballos, estas se convirtieron en el principal medio de transporte que existió durante gran parte de del siglo XX en la urbe. Las carretas denominadas Marañón, se convirtieron en sindicato abarcando a gran cantidad de socios, este medio de transporte fue primordial en el desempeño económico de la ciudad, ya que estas carretas trasladaban víveres y personas desde el gran mercado Amazonas hasta los destinos indicados por la ciudadanía.

#### **Ilustración Nº 1. Carretas Marañón.**



**Fuente:** Archivo Ibarra  
**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

En el año 1924 se inicia la actividad del transporte en la ciudad de Ibarra, ya que los señores Manuel Yépez, Iván Endara y Agustín Rosales fueron

las primeras personas que adquirieron vehículos de cinco pasajeros para su servicio particular.

Según Enríquez, C. y Tapia, M, (1999), en el año de 1926 se inicia la era del transporte público con vehículos de transporte de pasajeros en taxis, siendo los señores Rafael Troncoya, Adriano Játiva, entre otros los que ponen al servicio de la ciudadanía sus unidades, sirviendo esto como pauta para la creación de cooperativas de transporte en taxis. En 1930 aparece el servicio de transporte urbano entre Ibarra y la parroquia de Caranqui, con buses de carrocería de madera, servicio que lo iniciaron los señores Alfonso Acosta y Manuel Yépez, continuando luego por el señor Alfredo Ruales, quien en asociación con el señor Alamiro Granja crean la empresa San Miguel de Ibarra pionera en el servicio de transporte urbano en la ciudad de Ibarra. Es así que da origen a la primera cooperativa de transporte urbano, legalmente constituida en el año de 1951.

Con el crecimiento de la ciudad y la inclusión de los autos, el transporte comenzó a desarrollarse de manera diferente, las carretas Marañón fueron reemplazadas por el transporte Urbano como son los taxis y buses; Así pues surgió la primera cooperativa de taxis “Pedro Moncayo”, la cual fue fundada por el señor Gustavo Rosero en el año de 1962. Luego se proliferarían las cooperativas de taxis dentro de la ciudad de Ibarra, cubriendo la demanda de transporte comercial que era necesaria para transportar tanto personas como bienes y servicios.

Si bien el transporte urbano creció y fue el principal medio de transporte de la población ecuatoriana, surgió una sobredemanda de transporte lo cual abrió las puertas al taxismo informal, el cual ayudo a equilibrar la demanda insatisfecha además de ser una fuente de ingresos para los propietarios de los vehículos que se dedicaron a este oficio en miras de crear negocio de transporte rentable y con miras de ayudar a la ciudadanía en la movilidad urbana.

Se desconoce la fecha exacta en que el taxismo ejecutivo o taxi amigo comenzó a circular y a brindar servicio de transporte dentro de la ciudad de Ibarra, pero algunos datos y entrevistas a propietarios de vehículos de taxismo ejecutivo muestran que el taxismo no convencional habría surgido aproximadamente hace 10 años atrás, en vista de la necesidad de cubrir una demanda insatisfecha en cuanto a transporte se refiere.

**Cuadro Nº 1. Operadoras de taxis ejecutivos en formación**

<b>OPERADORAS EN FORMACION ASPIRANTES A OFERTAR LOS SERVICIOS EN TAXIS EJECUTIVOS</b>			
<b>Nº</b>	<b>Operadora en formación</b>	<b>Nº UNIDA</b>	<b>UBICACION</b>
1	BRISLAGTIRIS S.A.	23	SECTORHUERTOS FAMILIARES
2	CONSTRANPRI S.A.	22	CHECA MORALES Y N. MANDELA
3	CONTAXLASLAJAS S.A.	18	SUCRE Y 10 DE AGOSTO
4	EJECUVIP S.A.	25	SECTOR BOMBA DE LOS OLIVOS
5	EJERIMBATA S.A.	22	SECTOR COLINAS DEL SUR
6	EL MAINAS S.A.	26	FRAY VACA GALINDO Y R. DE MIÑO
7	GALO PLAZA LASSO	13	SECTOR STA. LUCIA DEL RETORNO
8	IMBATA S.A.	19	EMILIO GRIJALVA Y S. PEÑAFIEL
9	TOLAS DE SOCO PAMBA	21	MOJANDA Y PRIORATO
10	MIRARCANGEL S.A.	24	SECTOR MIRARCANGEL
11	SAN BENITO DE PALERMO	24	ISLA FERNANDINA Y MANABI
12	SERVIATAHUALPA	20	SECTOR BELLAVISTA CARANQUI
13	SILVOTAX S.A.	13	SECTOR EL GUABO
14	TANGUARINCITO C.A.	19	SECTOR MARIANO ACOSTA
15	TAXIFOX S.A.	38	SANTA ISABEL Y TUNGURAHUA
16	TAXPIMAN S.A	27	SECTOR PRIORATO
17	TEJECOMER	15	SECTOR PELIKANO
18	TRANSFERRI S.A	27	QUITO Y CARLOS ALMEIDA

19	VALLCANESXPRESS S.A.	18	SECTOR SAN JOSE CANANVALLE
20	VIZCORBY CIA. LTDA	18	SECTOR CDLA. EL CHOFER
21	YAHUARPACHA	31	AUTOPISTA DE YAHUARCOCHA
22	YUYUCOCHA	24	CALLE A (E. ESPEJO Y L. DAVILA)
23	FRENATEM IBARRA	34	SECTOR AZAYA
24	FRENATEM	26	GIRASOLES Y LAS ORQUIDEAS
	TOTAL	<b>547</b>	

**Fuente:** Coordinación Nacional Programa Taxis Ejecutivos, CNNTTTSV

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

En el año 2009, y después de una serie de protestas realizadas por el sector del taxismo no convencional, se procedió a la legalización de sus vehículos como taxis ejecutivos, el Ilustre municipio de la ciudad de Ibarra, acogido en la constitución de la república del Ecuador y basándose en el Artículo 264, numeral 6, el cual otorga entre las competencias exclusivas de los gobiernos municipales el “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”, se vio obligado a legalizar a taxis informales después de previo estudio de movilidad. Para calcular la oferta y demanda existente en la ciudad de Ibarra se procedió a la legalización de 402 unidades de transporte debidamente calificados.

El taxismo ejecutivo así como otros medios de transporte ha brindado durante los últimos años una serie de beneficios y desarrollo económico a la ciudad de Ibarra que no han sido medidos en su totalidad. Sin la inclusión del transporte urbano en la ciudad de Ibarra no se hubieran podido desarrollar los diferentes ámbitos económicos del comercio.

## **1.2 Situación actual del problema**

En la actualidad existen diversos medios de transporte, entre ellos el taxismo ejecutivo, el cual surgió como una necesidad a la demanda insatisfecha existente en la ciudad, además de ser un medio de ingresos para quienes laboran en el oficio del taxismo ejecutivo del cantón

El servicio de transporte público de la ciudad de Ibarra es deficiente e inadecuado, en cuanto a oferta y demanda se refiere, además de la calidad y costo de las unidades que brindan el servicio de transporte urbano dentro de la ciudad, se requiere el mejoramiento del tránsito en general y la calidad del transporte público. La aparición del taxismo ejecutivo ha equilibrado la relación oferta y demanda además consiguió satisfacer al cliente, en cuanto a calidad y costo se refiere, con todo esto los beneficios que la ciudadanía Ibarreña y el taxismo ejecutivo han conseguido son muchos, tanto en el aspecto económico así como en el social.

Actualmente no existen estudios acerca del aporte económico anual que se desprende del servicio del taxismo ejecutivo, desconociendo así el verdadero aporte de este servicio para con el desarrollo de la ciudad, además del desconocimiento del nivel de vida de los propietarios de los vehículos de taxis ejecutivos dentro de la urbe.

La demanda de transporte urbano se incrementó en la ciudad de Ibarra, debido a factores demográficos, topográficos entre otros. La aparición del taxismo ejecutivo cubre la demanda de transporte que la ciudadanía requería.

El Ilustre municipio de la Ciudad de Ibarra ha legalizado las compañías de taxis ejecutivos que habían aparecido en la ciudad, previo “Estudio de movilidad para determinar la relación oferta-demanda de la modalidad de transporte de pasajeros en taxis en la ciudad de Ibarra” realizado por Agencia Nacional de tránsito, A.N.T. El taxismo ejecutivo actualmente ha sido tema de debate en los gobiernos seccionales autónomos del país, así en la ciudad de Ibarra según “La ordenanza que planifica, regula y controla el transporte taxi con servicio ejecutivo en el cantón Ibarra”, se encuentran legalizadas 13 compañías de taxis ejecutivos, en las cuales existen un total de 402 vehículos que transitan por la ciudad.

El problema surge cuando el “Estudio de movilidad para determinar la

relación oferta-demanda de la modalidad de transporte de pasajeros en taxis en la ciudad de Ibarra”, determinó que la ciudad necesitaba de 402 vehículos los cuales cubrirían la demanda insatisfecha existente, quedando fuera de este proceso de legalización alrededor de 200 unidades de transporte, mismas que aún continúan circulando por la ciudad sin acatar los problemas legales que pueden suscitarse, Además los controles por parte de la policía nacional son poco efectivos, debido a esto los taxis piratas que circulan en la ciudad inundan a ésta de exceso de vehículos que transitan por las vías, esto afecta al desarrollo económico de la ciudad en aspectos como el tráfico vehicular, el cual causa retrasos de tiempo y pérdidas económicas en la población, además la sobreoferta de taxis disminuye los ingresos de cientos de familias cuya herramienta de trabajo es un taxi. Si bien es cierto el taxismo ejecutivo ayuda al crecimiento económico de la urbe, el exceso de unidades vehiculares podría afectar al desenvolvimiento económico de la ciudad.

**Cuadro Nº 2. Operadoras de Taxis Ejecutivos con permiso provisional de operación**

<b>OPERADORAS DE TAXIS EJECUTIVOS CON PERMISO DE OPERACIÓN PROVISIONAL</b>		
<b>Nº</b>	<b>Operadora</b>	<b>UBICACION</b>
1	Alpachacaexpress	Calle Machala y Colibrí esquina
2	Brislagtiris S.A.	Calle quito y 13 de abril huertos familiares
3	Contaxlaslajas S.A.	Sucre 13-93 y Panamericana San Antonio
4	Enzanoa	Panamericana norte km 1 el olivo
5	Ejecuvip S.A.	Panamericana norte sector el olivo
6	El mainas S.A.	Fray Vacas Galindo y R. de Miño
7	Galo plaza lazo	Sector Sta. Lucia del retorno junto a la iglesia
8	Ibarra full	Juan de la Roca y Ricardo Sánchez
9	Imbatax S.A.	Calle s. Peñafiel Emilio 19-11 y Carlos Grijalva



10	Taxifox S.A.	Santa Isabel 13-32 y Tungurahua
11	Taxpiman S.A	Calle Piman Parque de Priorato
12	Transferri S.A	13 de abril 13-19 y Azuay huertos familiares
13	Yuracrucito	Panamericana norte junto a la gasolinera del olivo

**Fuente:** Unidad de tránsito y transporte del Municipio de Ibarra

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### 1.3 Formulación del Problema

¿Cómo incide el servicio del taxismo ejecutivo en el desarrollo socio-económico de la ciudad de Ibarra Provincia de Imbabura?

### 1.4 Objetivos.

#### 1.4.1 Objetivo General

- Determinar cómo el servicio del taxismo ejecutivo incide en desarrollo socioeconómico de la ciudad de Ibarra.

#### 1.4.2 Objetivos Específicos

- Conocer la situación actual de las Compañías de taxis ejecutivos y su estado legal en la ciudad de Ibarra.
- Determinar en forma porcentual la partición modal de desplazamiento de la población y su grado de satisfacción en los diferentes modos de transporte
- Determinar el índice de ocupación de pasajeros en cada unidad del transporte de pasajeros de taxis ejecutivos y convencionales.
- Conocer el nivel socioeconómico de los prestatarios del servicio del taxismo ejecutivo en la ciudad de Ibarra.
- Determinar los beneficios sociales y económicos que aportan a la comunidad los servicios del taxismo ejecutivo en la ciudadanía.

## **1.5 Preguntas de Investigación.**

### **1.5.1 Pregunta General.**

- ¿Cómo incide el servicio del taxismo ejecutivo en el desarrollo socioeconómico de la ciudad de Ibarra?

### **1.5.2 Preguntas Específicas.**

- ¿Cuál es la situación actual de las compañías de taxis ejecutivos y su estado legal en la ciudad de Ibarra?
- ¿Cuál es el porcentaje de partición modal de desplazamiento en la población y su grado de satisfacción en los diferentes modos de transporte?
- ¿Cuál es el índice de ocupación de pasajeros en cada unidad del transporte de taxis ejecutivos y convencionales?
- ¿Cuál es el nivel socio-económico de prestatarios del servicio del taxismo ejecutivo en la ciudad de Ibarra?
- ¿Cuáles son los beneficios sociales y económicos que aportan a la comunidad los servicios del taxismo ejecutivo en la ciudadanía?

## **1.6 Delimitación.**

El estudio se aplicará en las diferentes Compañías de taxis ejecutivos del cantón Ibarra, mismas que deberán estar funcionando de manera legal mediante la ordenanza municipal respectiva; para el estudio se considerara la ciudad de Ibarra en sus cinco parroquias: Caranqui, Alpachaca, El sagrario, San Francisco y priorato, además de La Esperanza y San Antonio de Ibarra si así lo requiriese el estudio. Se

analizará la calidad del servicio, vista desde la óptica del usuario así como la del prestatario del mismo.

## **1.7 Justificación**

En países que se encuentran en vías de desarrollo, el transporte urbano o público es elemental en el desenvolvimiento de las actividades cotidianas para el desarrollo económico-social de la población.

El alto costo de la vida y la falta de empleo, además de las remuneraciones muy por debajo de la canasta básica, hacen muy difícil adquirir un vehículo en el cual trasladarse a los diferentes destinos de la urbe. La solución a este problema es utilizar el transporte público urbano, en sus diferentes unidades de tránsito como es la del bus y el taxi, siendo estos utilizados por la ciudadanía según el destino, tiempo de traslado, comodidad y el costo del servicio entre otros.

La demanda insatisfecha en cuanto al transporte público y privado se refiere, ha conllevado a la aparición de los denominados “taxi amigo”, personas emprendedoras han montado su propio negocio, así pues generando empleo y aumentando los ingresos para sus hogares, además de brindar un servicio de transporte de bajo costo y de calidad. Actualmente el municipio de la ciudad de Ibarra ha tomado la decisión de legalizar a este tipo de transporte beneficiando así a cientos de hogares y facilitando la movilización y desarrollo de la ciudad.

En un futuro si no se realizara una investigación no se podrá verificar en forma real la manera en que el servicio del taxismo ejecutivo y la ciudadanía ibarreña se benefician mutuamente, tanto en el aspecto económico como en el aspecto social. Además la investigación analizará los diferentes impactos que conlleva la prestación de un servicio de transporte público, en cuanto a sus ingresos, calidad de vida y diferentes aspectos que se desprenden de este negocio.

Los principales beneficiados serán todas las personas que se encuentren relacionadas con el servicio de transporte de taxi, ya sean estos prestatarios del servicio o usuarios del mismo, así como las diferentes personas encargadas de dar funcionamiento al negocio.

## **CAPÍTULO II**

### **2 MARCO TEÓRICO**

#### **2.1 Teoría Base**

La presente estudio de investigación se titula “El servicio del taxismo ejecutivo y su incidencia en el desarrollo socio-económico de la población de la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura”; y para poder exponer de forma clara el tema se ha dividido su exposición en dos grandes temas, es decir se ha escogido dos variables que serán fundamentales en la base teórica-científica: el primero sobre el servicio de taxi ejecutivo y el segundo el desarrollo socio-económico, con todo esto, se analizó en su conjunto, para poder observar las connotaciones sociales que se hallan enmarcadas dentro del tema propuesto.

##### **2.1.1 Sectores de la Economía**

“Son el conjunto de actividades económicas relacionadas con la producción, distribución y comercialización de bienes materiales o servicios; por tanto los sectores de la economía son: primario o agrícola, secundario o industrial y terciario o servicios”. (Zúñiga, 2011, pág. 3)

Los tres pilares fundamentales de la economía ecuatoriana son el sector primario subdividido en agricultura, ganadería y pesca; el sector Industrias subdividido en minería y petróleo; pequeña industria y artesanías; y por último el sector de comercio y servicios, subdividido en turismo, electricidad y comercio. Estos tres sectores son bastiones fundamentales en el desarrollo de la economía del país.

El sector servicios, que incluye hoteles, bares, restaurantes, comunicación, alquiler de viviendas, educación y salud aportó con el 2,44% del crecimiento; en tanto la construcción con 2,14%, manufactura 1,26% y comercio, 1,22%. La aparición del taxismo ejecutivo aporta al crecimiento del PIB indudablemente, aún se desconoce cuánto, pero este sector nuevo en el los sectores de la economía es pilar fundamental en el desenvolvimiento de las actividades cotidianas de movilidad en el Ecuador.

#### **2.1.1.1 Sector Servicios.**

De acuerdo a Pachón, Acosta, y Millazo, (2005), “Una gran cantidad de necesidades de las personas son atendidas por actividades cuyo producto no tiene expresión material. Este importante y complejo campo de actividades comprende transporte, educación, diversiones, salud, justicia, comunicaciones, turismo y servicios de agua, luz y bancarios”. (Ibid), Pág. 13)

El sector terciario o de servicios es la parte de la economía que más aporta al PIB de, prácticamente, todos los países del mundo, y el que más población laboral ocupa. Es, también, el más heterogéneo, puesto que los servicios que se pueden prestar son innumerables.

Este sector de la economía es el que se dedica a prestar servicios a personas y a las empresas, para que puedan dedicar su tiempo a su labor central, sin necesidad de ocuparse de realizar las tareas necesarias para la vida en una sociedad desarrollada.

El sector de servicios en el Ecuador es pilar fundamental en el desenvolvimiento de las actividades económicas actualmente el PIB (Producto Interno Bruto) Ecuatoriano es de 71625.00 millones de USD (enero 2012) según estadísticas publicadas por el Banco Central de Ecuador.

**Cuadro 3.** Evolución del comercio de servicios 2003-2010

(Miles de dólares)

Transacción / Período	Años								
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Servicios prestados	883,9	881,2	1.013,9	1.012,1	1.036,5	1.200,1	1.441,6	1.336,5	1.473,4
Transportes	243,4	268,6	340,5	335,2	352,2	347,6	366,8	345,5	360,9
Viajes	447,2	406,4	462,5	485,8	489,9	623,4	741,8	670,1	781,3
Otros servicios	193,4	206,2	211,0	191,2	194,4	229,1	333,0	320,9	331,1
Servicios recibidos	1.599,9	1.624,7	1.967,7	2.142,0	2.341,3	2.571,6	3.013,0	2.618,3	3.018,8
Transportes	674,8	667,9	910,7	1.042,5	1.170,9	1.327,0	1.669,3	1.369,2	1.731,0
Viajes	363,9	354,4	391,0	428,6	466,3	504,0	541,6	548,7	568,1
Otros servicios	561,1	602,5	666,0	670,9	704,1	740,6	802,1	700,5	719,6

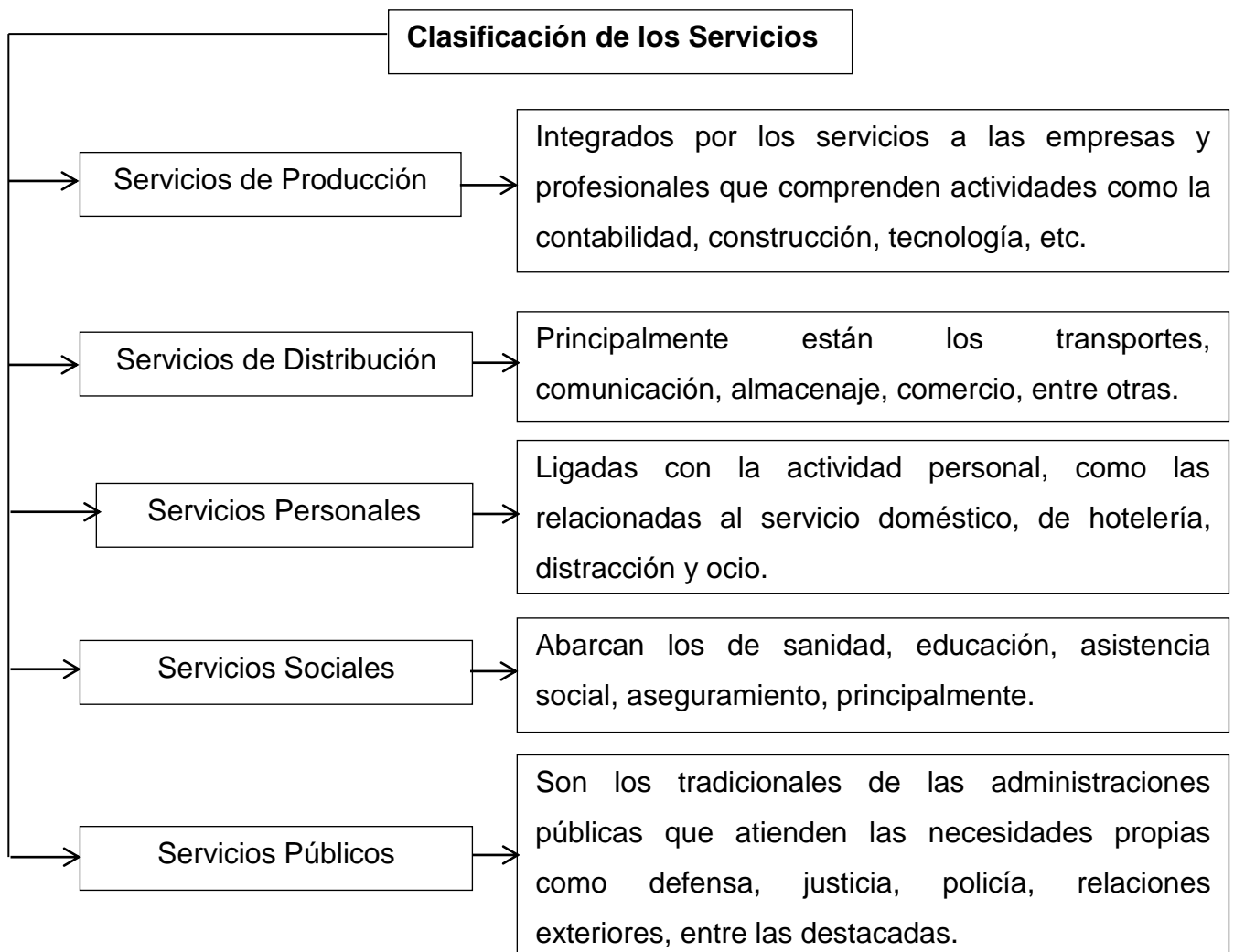
**Fuente:** Balanza de pagos del Banco Central del Ecuador

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### 2.1.1.2 Clasificación de los Servicios

De acuerdo a Requeijo, (2007), los servicios se clasifican según el siguiente esquema:

**Gráfico N° 1. Clasificación de los servicios.**



**Fuente:** (Requeijo, y otros, 2007)

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

#### **La clasificación de los servicios**

Según el documento publicado en el sector terciario de la economía en la web (<http://elsectorterciario.blogspot.com>, 2011) los servicios se pueden clasificar según:



1. Según quien gestione los servicios se pueden clasificar en dos tipos:

- **Servicios públicos:** Están gestionados por el Estado, los ayuntamientos, etcétera. Estos servicios tienen un fin social, no económico. Dentro de este tipo de servicios se encuentra la sanidad, el orden público, la educación. Así mismo el transporte, el abastecimiento de agua potable, etcétera., también es público, debido a que las empresas privadas no perciben una compensación económica superior a la cantidad invertida en el proyecto.
- **Servicios privados:** Los gestores de estos servicios son empresas privadas, cuyo objetivo principal es obtener una compensación económica. Complementan los servicios públicos. Entre otros son importantes el ocio, la sanidad, la educación, entre otros.

2. La función que desempeñan:

- **Sociales.** Satisfacen algunas necesidades de la sociedad: educación, sanidad...
- **Administrativos.** Se encargan de diversas funciones, tales como la gestión y el trámite de documentos.
- **Financieros.** Todas aquellas entidades que se encarguen de gestionar operaciones monetarias.
- **Culturales.** Abarcan servicios relacionados con el arte, el cine, etc.
- **Personales.** Todo aquel servicio desempeñado por un profesional.

- **Información y comunicación.** Se ocupan de de transmitir información.
- **Comerciales.** Servicios relacionados con la compra y venta de productos.
- **Transporte.** Se ocupan de facilitar el movimiento de personas y mercancías de un lugar a otro.
- **Ocio y turismo.** Abarcan todas las actividades que tienen como fin la diversión y el descanso de sus consumidores.

### 2.1.1.3 Transporte y Comunicaciones

“Se refiere al desplazamiento físico de personas y mercancías mediante el pago de una tarifa, y comprende el transporte terrestre, ya sea ferroviario o de autotransporte, y el transporte aéreo o por agua” (Delgado, 2003, pág. 212)

En cuanto al transporte terrestre y las comunicaciones, Ecuador cuenta con una red vial Estatal que está constituida por todas las vías administradas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, (anteriormente Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones) como única entidad responsable del manejo y control, conforme a normas del Decreto Ejecutivo 860, publicado en el Registro Oficial No. 186 del 18 de octubre de 2000 y la Ley Especial de Descentralización del Estado y de Participación Social.

La Red Vial Estatal está integrada por las vías primarias y secundarias. El conjunto de vías primarias y secundarias son los caminos principales que registran el mayor tráfico vehicular, intercomunican a las capitales de provincia, cabeceras de cantón, los puertos de frontera internacional con o sin aduana y los grandes y medianos centros de actividad económica. La longitud total de la Red Vial Estatal (incluyendo vías primarias y secundarias) es de aproximadamente 8672.10 km. Frente a la carencia de recursos económicos estatales para la rehabilitación, mantenimiento y

prestación de servicios de forma continua, y debido al mal estado de destrucción que experimentó la vía Panamericana, se delegó esta responsabilidad a Panavial S.A., a través de un proceso licitatorio llevado a cabo en 1996.

En cuanto a transporte se refiere la asamblea constituyente publico en el Suplemento del Registro Oficial N° 398 de 7 de agosto del 2008 la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, misma que tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

#### **2.1.1.4 Clasificación del Servicio de Transporte por Carretera**

La clasificación del transporte responde a diferentes puntos de vista, en este caso se tomó el referente de la titularidad del vehículo, clasificándose en transporte público y transporte privado, (Cendrero & Truyols, 2008).

**a. Transporte Público.** Corresponde a todas las unidades vehiculares que tienen como finalidad transportar al pasajero cobrándole una tarifa que es emitida por los organismos de control público, además las rutas se encuentran previamente definidas.

**b. Transporte Privado.** El transporte privado es aquel en donde el propietario pone a disposición del usuario su vehículo para que este escoja el destino.

Dentro de la movilidad en el ambiente Urbano de la ciudad de Ibarra

se puede distinguir dos tipos de transporte: el público y el privado.

El transporte público es aplicado al traslado de colectivo de pasajeros, teniendo que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Dentro de esta clase de transporte se puede ubicar a los autobuses como la línea 28 de septiembre y San Miguel de Ibarra.

En referencia al transporte privado se enfoca los servicios de traslado que no están abiertos o disponibles para el público en general. Técnicamente se diferencian del transporte público, en tres aspectos: el transporte privado no está sujeto a rutas, no depende de horarios y la velocidad es selección del viajero.

Aunque el Taxi es un servicio público, es frecuentemente considerado como transporte privado, porque se parece más en su operación a un automóvil y porque no sigue rutas predeterminadas, está disponible cuando el usuario lo requiere y además es flexible a los deseos del usuario.

#### **2.1.1.5 Demandas del Transporte**

La situación actual ha impulsado el sector transportista, debido a su gran importancia para el comercio interno y externo; las exigencias más latentes de transportistas y usuarios son la especialización de la prestación y una mejora de la gestión del servicio de transporte como de los servicios conexos, bajo esta premisa (De León & De León, 2004), expone las siguientes demandas:

- a. Transitabilidad de caminos
- b. Costos accesibles
- c. Adecuada calidad y disponibilidad de los servicios
- d. Seguridad y confiabilidad de los servicios
- e. Calidad de los vehículos

f. Tiempos de traslado adecuados

La demanda está sujeta a una serie de puntos para su optimización, uno de los ejemplos más ilustrativos es el de las vías. La oferta para este caso son las vías y los vehículos las demandan. Cuando pocos vehículos demandan la vía, se dice que la infraestructura está prestando un buen servicio, pero es ineficiente. Cuando muchos vehículos utilizan la vía de forma funcional, operarán de forma eficiente la infraestructura, pero el servicio que presta a los usuarios ya no es tan bueno. Cuando demasiados vehículos demandan las vías se forma congestión y esto se considera inaceptable.

#### **2.1.1.6 Calidad del Servicio**

De acuerdo a José Álvarez (2007), "...la calidad del servicio hace referencia a la satisfacción de las necesidades de los clientes, adaptándose a sus requerimientos. La calidad se obtiene a través de todo el proceso de compras, operaciones y evaluaciones del servicio que ofrecen. (pág. 55)

En la actualidad en la ciudad de Ibarra la calidad de servicio de transporte urbano en general, es regular, esto debido a la falta de una red vial que agilite el tiempo de traslado para el pasajero, además de un sin número de problemas con lo inestable de las tarifas, en la ciudad ninguna unidad vehicular en la modalidad taxi cuenta con un taxímetro el cual facture un precio justo a la hora de trasladarse.

#### **2.1.1.7 Dimensiones de la Calidad**

Estas dimensiones son factores que inducen al éxito de cualquier organización que elabore bienes o preste servicios; logrando ventajas competitivas para hacer frente a su competencia. Bajo este concepto,

anota las siguientes dimensiones.

**Gráfico N° 2. Dimensiones de la calidad**



**Fuente:**(Riveros, 2007, pág. 2)

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

Al tratar de medir la calidad existen algunos factores a tomar en cuenta:

La calidad del servicio en general, es decir el estado del vehículo en que el prestatario del servicio lleva a su cliente, las condiciones ambientales dentro del vehículo, estas entre otras que se presentan a continuación. En la ciudad de Ibarra recientemente se logró aprobar al transporte urbano

como transporte de autobuses especiales, es decir de mayores comodidades y calidad dentro de los mismos, esto a cambio de un alza de pasajes que parecería justa.

En cuanto a la seguridad dentro de los automotores de transporte urbano se debe tomar en cuenta factores importantes como el profesionalismo del chofer, el estado del vehículo, caminos y carreteras adecuadas para el cómodo traslado de los ocupantes; teniendo en cuenta que en el Ecuador el 69% de los accidentes de tránsito se producen en la zona urbana.

La productividad dentro del transporte está ligada al costo y tiempo de traslado de los usuarios, en la ciudad de Ibarra existe puestos de control que regulan el tiempo en que los autobuses recorren una ruta determinada en un tiempo estipulado. En cuanto al taxismo existen tarifas determinadas en las carreras que estos realizan, a pesar que no existe un método (taxímetro) que calcule el precio exacto de traslado, el promedio de una carrera va de 1,25 dólares en adelante.

Cada chofer y unidad vehicular de transporte debe tener compromiso a la hora de realizar sus actividades y entrega la hora de retribuir el costo de traslado que cancelo un usuario a cambio de ser llevado a su destino.

#### **2.1.1.8 Calidad y Atención al Cliente**

A palabras de Pérez, (2006), “la calidad en atención al cliente representa una herramienta estratégica que permite ofrecer un valor añadido a los clientes con respecto a la oferta que realicen los competidores y lograr la percepción de diferencia en la oferta global”. (pág. 8)

Hoy en día, lo que buscan los usuarios ya no es sólo el precio y la calidad del transporte, sino también, una buena atención, un ambiente agradable, comodidad, un trato personalizado, un servicio rápido, etc.

Cuando un cliente encuentra aquello que esperaba y además recibe un buen servicio o atención, quedará satisfecho. Y esa satisfacción hará que regrese y que utilice de nuevo la unidad de transporte antes utilizada, además de que es muy probable que la recomienden.

Pero si un cliente resulta insatisfecho o recibe un mal trato o servicio, no sólo dejará de utilizar el medio de transporte, sino que es muy probable que hable mal de nosotros y que cuente la experiencia negativa que tuvo.

Actualmente en la ciudad e Ibarra el taxismo ejecutivo hace gala de tener la mejor atención al usuario esto debido a que son unidades de transporte que han sido capacitados para diferenciarse del resto de transporte urbano en la ciudad.

## **2.1.2 Marco Normativo de las Compañías**

### **2.1.2.1 Constitución de la República del Ecuador**

El artículo 394 de la Constitución Política del Ecuador señala: “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. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias” (Asamblea Nacional Constituyente, 2009, pág. 176)

En el marco legal de la constitución la cual garantiza la libertad de transporte y garantizara la movilización de los habitantes en su territorio de jurisdicción.

El Estado garantiza la diversificación del transporte, el sector del taxismo



ejecutivo siendo caso de la constitución la cual además garantizara la libertad al trabajo, inicio con la actividad de taxi ejecutivo puerta a puerta dentro del territorio Nacional. Actualmente con normativa legal, el taxismo ejecutivo se ha vuelto la solución a la escases de trabajo y subempleo existente en el Ecuador

### **2.1.2.2 Ley de Compañías**

De acuerdo a la Comisión Legislativa y Codificación, en la Ley de Compañías del Ecuador se establecen las siguientes organizaciones legalmente reconocidas.

#### **La compañía en nombre colectivo.**

La compañía colectiva es una compañía típicamente personalista; por lo tanto, rige en la compañía el principio de conocimiento y confianza entre los socios; no admite suscripción pública de capital, los aportes no están representados por títulos negociables, la administración está ligada a los socios.

Las Sociedades en nombre colectivo es la más antigua, de naturaleza familiar en donde se basaba la unión por consideraciones de confianza y éste en realidad en estos tiempos tienden a desaparecer.

La compañía en nombre colectivo se contrae entre dos o más personas que hacen el comercio bajo una razón social. La razón social es la fórmula enunciativa de los nombres de todos los socios, o de algunos de ellos, con la agregación de las palabras compañía.

Sólo los nombres de los socios pueden formar parte de la razón social. (Ara 35 de la Ley de Compañías).

La aprobación de la escritura pública de formación de una compañía en nombre colectivo, lo hará un juez de lo civil. (Art. 37 de la Ley de

Compañías).

#### **La compañía en comandita simple.**

Es una Sociedad Mercantil Personalista, con razón social y capital social representado por partes sociales nominativas; suscritas por uno o más socios comanditados, estos son aquellos que se proyectan simplemente a la administración de los fondos sociales, que responden de las obligaciones sociales de una manera subsidiaria, solidaria e ilimitada; y, de uno o más socios comanditarios, estos últimos son aquellos que se proyectan de forma exclusiva a suministrar y sustanciar con ello la concurrencia de capital social.

#### **La compañía en comandita por acciones**

En capital de esta compañía se dividirá en acciones nominativas de un valor nominal igual (al decir acciones nominativas esta es una sociedad típicamente de capital). La décima parte del capital social por lo menos, debe ser aportada por los socios solidariamente responsable, a quienes por sus acciones se entregarán certificados nominativos intransferibles. La única diferencia que existe entre la comanditaria simple y la en comandita por acciones es que la una está dividida por acciones y la otra no.

Las compañías en comandita simple y por acciones no requieren de gran capital para su constitución, cada socio participa directamente en los beneficios que esta produzca.

Las responsabilidades ante las obligaciones sociales de la empresa son establecidas según el tipo de socios, Comanditarios o comanditados.

### **La compañía de responsabilidad limitada.**

Es una persona jurídica, de derecho privado, con patrimonio propio distinto al de su titular, que se constituye para el desarrollo de actividades económicas de toda clase de actos civiles o de comercio y operaciones mercantiles permitidas por ley. Como podemos deducir su responsabilidad es limitada al capital social de la organización, no existe libre negociación de sus participaciones y es una compañía personalista de carácter cerrado. Se constituye sólo en forma simultánea e intervendrán un mínimo de dos socios con un máximo de quince personas.

La compañía de responsabilidad limitada no demanda capital mínimo para su constitución, cada socio participa directamente en los beneficios. Además cuenta con la posibilidad de reunir mayor capital para la empresa

Hablando ampliamente, las compañías de responsabilidad limitada consisten en una mezcla de las características de las corporaciones y las de las asociaciones colectivas. Le convienen al empresario que desea formar una entidad sencilla corporativa, y a la vez evitar que sea personalmente responsable por las deudas de su entidad. De hecho, una compañía de responsabilidad limitada que solo tiene un accionista ni siquiera tiene que entregar su propia declaración de impuestos

### **La compañía anónima.**

Es una sociedad de capitales, en la que el capital social se encuentra representado por títulos negociables y que poseen un mecanismo jurídico propio y dinámico; por lo cual, la acción es la parte alícuota del capital de una compañía anónima. Es una sociedad cuyo capital está dividido en acciones negociables y cuyos accionistas no responden personalmente de las deudas sociales, sino únicamente por el monto de sus acciones. Se puede

constituir mediante dos procedimientos: constitución simultánea y constitución sucesiva.

La compañía anónima es típicamente capitalista, el capital se puede constituir o aumentar mediante suscripción pública, además es considerada una sociedad; por lo referido, existe una pluralidad de personas con ánimo de asociarse, unir sus capitales para emprender en operaciones y participar de sus utilidades.

Este tipo de compañías puede transmitir sus acciones mediante su venta, los acreedores tiene derecho sobre los activos de la compañía, no sobre los bienes de los accionistas. El dinero que los accionistas arriesgan al invertir en una Compañía. Anónima se limita al valor de su inversión. Cada socio participa directamente en los beneficios.

El taxismo ejecutivo se encuentra establecida como una compañía de anónima o sociedad anónima, misma que se encuentra regida por la superintendencia de compañías.

#### **La compañía de economía mixta.**

Las compañías de economía mixta tienen como función la participación del Estado para promover la inversión en áreas en las cuales el sector privado no pueda hacerlo sin el concurso del sector público.

Para constituir estas compañías es indispensable que contraten personas jurídicas de derecho público o personas jurídicas semi públicas con personas jurídicas o naturales de derecho privado.

Son empresas dedicadas al desarrollo y fomento de la agricultura y la industria; prestación de servicios públicos y potenciación de los ya existentes; y, satisfacción de necesidades de naturaleza social.

Son Aquellas compañías en las que el capital es en parte de propiedad pública y en parte de propiedad privada. En ellas se aúnan el interés general (público) y el interés particular.

Generalmente este tipo de compañías de economía mixta tienen en mayor porcentaje capital público y solo parte de este es privado, ejemplo en la ciudad de Ibarra es el ingenio azucarero IANCEN,

(Blacio, 2010)

### **2.1.2.3 Ejercicio de la Competencia de Tránsito y Transporte**

El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

Para él Ministerio de Coordinación de la Política, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva:

- ✚ Planificar regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.
- ✚ La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.
- ✚ Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían

ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

- ✚ Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.

El Ilustre municipio de la ciudad de Ibarra, y abalado por la Constitución de la República del Ecuador, la cual otorga a los gobiernos locales las facultades administrativas, de manera autónoma y descentralizada, además de planificar y regular el transporte dentro de su jurisdicción territorial, tomo la decisión de crear una ordenanza municipal, con el objeto de planificar, regular y controlar los servicios que prestarán las organizaciones del transporte comercial de taxis ejecutivos, dentro de la circunscripción territorial del cantón Ibarra, debidamente autorizadas.

En diferentes ciudades del Ecuador se comenzó con la legalización de las unidades vehiculares en la modalidad taxi ejecutivo, en la ciudad de Ibarra como no podría ser de otra forma, así pues luego de que la consultora Vera & Asociados diera en mayo del 2010 los resultados del estudio de cuantos cupos requería cada provincia se procedió a el proceso de legalización.

#### **2.1.2.4 Competencias Exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal**

Según el Ministerio de Coordinación de la Política, esta ley en el artículo 55, literal f), en lo correspondiente al transporte señala:

“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal” (pág. 41)

De acuerdo a la constitución de la República del Ecuador los gobiernos

descentralizados en el país tienen las atribuciones de planificar, controlar y regular el transporte urbano dentro de su jurisdicción territorial, así pues en la ciudad de Ibarra mediante ordenanza municipal y luego de un “Estudio de movilidad para determinar la relación oferta-demanda de la modalidad de transporte de pasajeros en taxis en la ciudad de Ibarra”, realizado por la consultora Vera & Asociados, se procedió a legalizar al servicio de taxi ejecutivo.

Según el artículo 16 del reglamento a la Ley de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi: El parque vehicular de las cooperativas y compañías, para el servicio de transporte de pasajeros en taxi, será determinado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre la base de los correspondientes estudios de oferta y demanda del servicio, para cada una de las ciudades del Ecuador, cuyo estudio será actualizado cada 5 años. En base a este estudio la CNTTTSV, establecerá el número de cupos disponible para cada cantón y sectores de este. Salvo el caso de que por resolución del Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el estudio deba ser realizado en un plazo menor al establecido en este artículo. Bajo ningún concepto se permitirá la sobreoferta del servicio, precautelando de esta manera el bienestar general y las adecuadas condiciones de movilidad y seguridad vial.

#### **2.1.2.5 Las Operadoras**

De acuerdo a la Ilustre Municipalidad de Ibarra, se entiende por operadoras a las cooperativas y/o compañías legalmente constituidas de conformidad con la Constitución y leyes pertinentes; para lo cual, según consta en el artículo 6 de la Ordenanza para Regulación del Taxismo Ejecutivo, se deben presentar los siguientes requisitos.

 Solicitud dirigida al señor Alcalde del I. Municipio de Ibarra,

requiriendo el permiso de operación para realizar el transporte de taxi con servicio ejecutivo;

- ✚ Copia certificada y actualizada del acta constitutiva de la creación de la cooperativa o constitución de la compañía, debidamente inscrito en el Registro Mercantil del cantón Ibarra, con los respectivos estatutos;
- ✚ Copia certificada del registro único de contribuyentes;
- ✚ Certificado actualizado de la nómina de socios o accionistas, emitido por el organismo competente;
- ✚ Copia certificada del nombramiento del representante legal de la cooperativa o compañía; debidamente registrado;
- ✚ Informe de la frecuencia UHF/VHF extendida por la Superintendencia de Telecomunicaciones. En caso de no tenerla, el contrato de la empresa autorizada que dotará del servicio de comunicación;
- ✚ Memoria técnica explicativa del sistema de control utilizado por la flota, que garantice el monitoreo y evaluación de las condiciones de manejo del vehículo.
- ✚ Copia certificada de la matrícula o carta de venta de cada vehículo. Cada socio o accionista no podrá tener más de un vehículo.
- ✚ Copia certificada de los documentos personales de los dueños de los vehículos, en el que se incluirá la licencia profesional.



- ✚ Copia certificada del contrato de arrendamiento debidamente inscrito, del local donde operará la cooperativa o compañía.
- ✚ Copia certificada del título de propiedad del taxímetro digital con emisión de factura.
- ✚ Certificado mecanizado emitido por el IESS con su vida laboral.
- ✚ Certificado de no adeudar al I. Municipio de Ibarra.
- ✚ Certificado de no tener antecedentes penales de tránsito otorgado por los juzgados de tránsito.
- ✚ Declaración juramentada de no haber pertenecido a ninguna operadora de transporte público o comercial en los últimos cinco años.
- ✚ Certificado emitido por la UMTT de no haber pertenecido a ninguna operadora de transporte público o comercial.
- ✚ Los socios aspirantes de las operadoras deben acreditar su lugar de domicilio.

Las compañías de taxis ejecutivos en su gran mayoría ya obtuvieron el permiso de operación, las restantes están en proceso de obtenerlo, con esto ya habrían concluido con el proceso legalización, excepto por un convenio que tienen las compañías de taxis ejecutivos tienen con el Municipio de la ciudad de Ibarra, el cual una vez se regularice todo proceso de adquisición de kits de seguridad, la administración el centro de control (call center), el rastreo satelital, entonces en ese momento ellos tienen plazo de 30 días a partir de que se aplique la normativa legal para

colocar todo el equipamiento de los parques automotores, se espera que esta normativa se llegue aplicar este año (2012), normativa que está a cargo del Instituto Ecuatoriano de Normalización (Inen) y la Agencia Nacional de Transito (ANT).

#### **2.1.2.6 Taxismo Ejecutivo**

En el reglamento de la Agencia Nacional de Tránsito (2008), se aclaran las competencias del taxismo ejecutivo: “...consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro, dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionado para prestar el servicio de viajes especiales, mediante la petición del servicio al centro de llamadas, con autorización para la ocupación temporal de la vía pública, y controlado para su cobro por taxímetro”

Asamblea Constituyente, (2008) Art. 57.- 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.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

En el Suplemento del Registro Oficial No. 398 del 7 de agosto del 2008, se

publica la nueva Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuya Primera Disposición General abre la posibilidad de crear el servicio ejecutivo en cualquiera de las cinco modalidades del transporte comercial (escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto y turísticos) señaladas en el Segundo Párrafo del Art. 57 de la mencionada Ley. Luego, mediante Decreto Ejecutivo No. 1738 de 25 de mayo del 2009, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 604 del 3 de junio del 2009, el Art. 50 al clasificar al taxi como transporte comercial, lo define que será de color amarillo y lo divide en dos subtipos: 1) Convencional; y 2) Ejecutivo.

Además la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, resuelve la creación del Reglamento de Transporte Comercial de pasajeros en taxi con servicio convencional y servicio ejecutivo, así pues una vez establecido este reglamento el taxismo ejecutivo paso de ser un oficio ilegal a tener reglamentos estipulados por la CNTTTSV.

El taxismo ejecutivo está operando de forma legal en la ciudad de Ibarra, la mayoría de las 13 compañías existentes en la ciudad de Ibarra ya tienen el permiso de operación para brindar el servicio de taxi ejecutivo a la urbe.

### **2.1.3 El Desarrollo Socioeconómico**

#### **2.1.3.1 Sistema Económico**

Es el proceso económico global donde confluyen la producción, distribución, intercambio y consumo; el conjunto forma el sistema económico de una sociedad (Harnecker, 2007, pág. 87)

Si bien el la cultura ecuatoriana se encuentra arraigado el sistema del consumo y del porvenir personal, en los últimos años con la sucesión del poder por parte del Eco. Rafael Correa, las cosas han ido cambiado para

bien, una distribución más equitativa y solidaria para los que menos tienen. Además las reformas y reglamentos de la Constitución de la república, han sido mejor enfocados y aplicados. El Sr. Presidente fue quien prometió a los taxistas amigos o piratas para ese entonces, comenzar el proceso de legalización, quienes en anteriores gobiernos solo habían sido ignorados y no tomados en cuenta.

### 2.1.3.2 Crecimiento Económico

El crecimiento económico constituye uno de los objetivos prioritarios de la política económica, y a pesar que sus datos son cuantitativos, permiten adoptar medidas de orden cualitativa que beneficiarán a la población; por su parte, Fernández (2006), (pág. 121), señala los siguientes aspectos que se deben tomar en cuenta para considerar un crecimiento:

- ✚ Aumento de la capacidad de producción.
- ✚ Aumento del PIB por habitante. (Cumpliendo con la condición de que la tasa de incremento del PIB sea mayor a la tasa de crecimiento de la población)
- ✚ Aumento del consumo por habitante, relacionado con el nivel de vida.
- ✚ Aumento de la productividad de los factores de la producción.

**Cuadro Nº 3. PIB Nominal y PIB per cápita de los últimos 6 años en el Ecuador.**

<b>PIB NOMINAL</b>		<b>PIB PER CAPITA</b>	
<b>FECHA</b>	<b>VALOR</b>	<b>FECHA</b>	<b>VALOR</b>
Enero-31-2012	71625.00 millones de USD	Enero-31-2012	4.905 USD
Enero-31-2011	65945.00 millones de USD	Enero-31-2011	4.578 USD

Enero-31-2010	57978.00 millones de USD	Enero-31-2010	4.082 USD
Enero-31-2009	52022.00 millones de USD	Enero-31-2009	3.715 USD
Enero-31-2008	54209.00 millones de USD	Enero-31-2008	3.927 USD

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

Según datos del Banco Central de Ecuador el PIB nominal del Ecuador es de 71625.00 millones de USD (Enero-31-2012), además el ingreso per cápita, del país es de 4.905 USD

### 2.1.3.3 Desarrollo Social

El crecimiento social tiene que ver con el acceso a servicios, al trabajo digno, a la reducción de la pobreza, derecho a la seguridad social y atención médica, acceso a la educación; entre mayores sean los beneficios sociales, mayor crecimiento y desarrollo logrará la población. (Rosero, Criterios sobre Crecimiento Social, 2012)

EL Desarrollo social se ha visto favorecido en la ciudad con la aparición desde la aparición del taxismo ejecutivo, la inclusión de este medio de transporte además de ser una herramienta de trabajo para las familias de sus titulares es un medio de desarrollo social en cuanto a educación, salud, alimentación, acceso a servicios básicos, así también el asentamiento de estas compañías a ayudado a los barrios y sectores convergentes a estas a proliferar el empleo plusvalía de del sector entre otros.

### 2.1.3.4 Desarrollo Económico

“El desarrollo económico puede definirse genéricamente como crecimiento sostenible de tres puntos de vista: económica, social y

Medio ambiental” (De Tomás, Vaquero, & Valle, 2003, pág. 68)

Un país es participe de desarrollo económico cuando las ciudades, habitantes y demás participes de este círculo social, desempeñan actividades económicas que ayudan a la proliferación de empleo y por ende, ingresos económicos y mejores niveles de vida.

Si bien en el Ecuador el desempleo para Diciembre del 2011 bordeó el 5, 07%, personas con iniciativa propia y con ganas de progresar hicieron del taxismo ejecutivo una forma de tener ingresos propios y brindando un servicio puerta a puerta de calidad y a bajo costo. Además de crear una fuente de de ingresos, lograron dinamizar la economía del país, bajando el desempleo y abriendo nuevas puertas para crear trabajo y no solo buscarlo.

Para Gimeno, Repullo, y Rubio (2006), “...el desarrollo económico incorpora aspectos cualitativos y estructurales. Por tanto el desarrollo supondrá el crecimiento económico y las transformaciones técnicas e institucionales necesarias para que se produzca”. (Ibid), pág.281)

El desarrollo económico para la mayoría de personas está encaminado a satisfacer necesidades básicas, e incluso lograr metas económicas que brinden bienestar y calidad de vida.

La historia económica del Ecuador está muy ligada en las últimas cuatro décadas a la renta petrolera. El petróleo ha sido base fundamental de la economía para lograr un desarrollo económico sostenido en los últimos años. Luego de la crisis en medio Oriente con la que prohibiesen Importar crudo Iraní, el mercado petrolero tuvo alzas para los países exportadores.

**Cuadro Nº 4.** Precio del barril de petróleo en base al marcador West Texas Intermediate.

<b>PRECIO DE PETROLEO</b>	
Fijado en base al marcador estadounidense West Texas Intermediate (WTI)	
<b>FECHA</b>	<b>VALOR</b>
Mayo-18-2012	91.48 USD
Mayo-17-2012	92.56 USD
Mayo-16-2012	92.81 USD
Mayo-15-2012	93.98 USD
Mayo-14-2012	94.78 USD
Mayo-11-2012	96.13 USD

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

El costo teórico del barril de crudo en el presupuesto de este año (2012), que se calculó en 73,30 dólares. El excedente oscila entre 30 y 33 dólares.

### **2.1.3.5 Desarrollo Socioeconómico**

Para Sandoval (2010, citada por Rosero, 2011, pág. 63), dice: "...es el proceso de mejoramiento de la calidad de todas las vidas humanas, el desarrollo no es un fenómeno puramente económico, sino que también abarca algo más que el aspecto material de la vida de los individuos.

La precaria situación económica ha acelerado un proceso inédito de emigración, casi un éxodo, con enormes consecuencias económicas, sociales y culturales. Así, en la actualidad, más de 2,4 millones de ecuatorianos trabajan en el extranjero. La pérdida de capital humano es una auténtico drama nacional, pero son precisamente las remesas de trabajadores inmigrantes, junto con los ingresos petroleros, lo que mantiene a flote la economía nacional.

Gracias a las remesas (que en los últimos 20 años bordean los 18.000 millones de dólares, triplicando el Presupuesto General de Estado) se ha reactivado el nivel de consumo principal componente del PIB, lo que ha alentado las importaciones, y también la dependencia externa del país hasta extremos difícilmente comprensibles para una mentalidad europea.

En este contexto, la débil asistencia técnica orientada al desarrollo de las nuevas actividades económicas, la falta de una adecuada política de capacitación y asesoramiento técnico, acorde con las condiciones de territorio y sus potencialidades; el escaso fomento de la cultura emprendedora, o las dificultades burocráticas administrativas para el desarrollo de nuevos productos y servicios, son reconocidos como los principales problemas para el desarrollo socioeconómico de Ecuador.

#### **2.1.3.6 Elementos del Desarrollo Socioeconómico**

Para Sandoval (2010), los elementos del desarrollo socioeconómico son cuatro: Progreso; Modernidad; Bienestar Social y Cohesión Social.

- a. Progreso.** Es el mejoramiento de la capacidad productiva de la economía de una localidad o un país, se expresa por el incremento del volumen de unidades producidas, mayor cobertura del mercado, adecuamiento de infraestructura, que en conjunto produce un efecto positivo en el entorno.

El desarrollo económico comprende un progreso no solo en cantidad, sino también en calidad de toda infraestructura económico social de la sociedad, este desarrollo incluye el crecimiento y también la manera en la que se distribuye la riqueza en los factores que la originan, si bien en toda esta serie de cambios surgen elementos que incluyen al desarrollo económico y social de una sociedad.

- b. Modernidad.** Se puede expresar como el cambio de



condición de la sociedad y a su uso habitual de los avances tecnológicos, ya que a medida que se el individuo va incursionado y desarrollándose conforme el avance científico, su vida y su mundo se va modernizando.

Existe un factor que está en constante proceso de cambio este es el de la ciencia y tecnología ya que los cambios e innovaciones tecnológicas tienden a dar aumento a innovaciones sociales y mejor productividad, es necesario que el Estado o el pequeño empresario destine más de lo ya destinado: compra de maquinaria, cursos de actualización para empleados, renovación de material obsoleto, etc.

- c. Bienestar Social.** El bienestar social es lo que todo grupo humano busca, y para lograr aquello se requiere del buen uso de los recursos a favor de sus semejantes, facilitando la convivencia y la satisfacción de la mayoría de necesidades básicas que permiten la subsistencia social.

Se considera el aspecto social por la relación entre el bienestar social con el medio ambiente y la bonanza económica. Deben satisfacerse las necesidades de la sociedad como alimentación, ropa, vivienda y trabajo, pues si la pobreza es habitual, el mundo estará encaminado a catástrofes de varios tipos, incluidas las ecológicas. Asimismo, el desarrollo y el bienestar social, están limitados por el nivel tecnológico, los recursos del medio ambiente y la capacidad del medio ambiente para absorber los efectos de la actividad humana.

- d. Cohesión Social.** Es el resultado del engranaje del progreso, la modernidad y el bienestar social, porque estos tres elementos permiten que una sociedad profundice lazos que les harán ver más fuertes y organizados frente a otras segmentos poblacionales.

Una sociedad compuesta por individuos formados y educados fortalece el sentimiento de ciudadanía y constituye un factor facilitador de la cohesión social. La educación, como eje fundamental de una estrategia de desarrollo socioeconómico, requiere de intervenciones en sus diversos componentes, sobre todo en lo que se refiere a la asignación de recursos financieros y a la adopción de metas a largo plazo que comprometan a más de una administración, y cuyo cumplimiento pueda monitorearse y controlarse.

## **2.2 Posicionamiento Teórico – Personal**

Desde el punto de vista económico y social el taxismo ejecutivo ejerce influencia sobre el desarrollo de las economías, como toda actividad económica existe la prestación de un servicio o intercambio de un bien, a cambio de una contraprestación económica.

Si bien el taxismo ejecutivo apareció aproximadamente hace 10 años dentro del país, el sector terciario de la economía, comercio y servicios, no contabiliza el aporte que este servicio de transporte urbano contribuye para con la economía. Si bien se conoce cuanto aporta el Sector Comercio y Servicios anualmente al PIB, se desconoce como la actividad del taxismo ejecutivo aporta a este. Esto debido a gran parte a los procesos de legalización tardíos dentro del transporte para con este oficio.

Luego que el “Estudio de movilidad para determinar la relación oferta-demanda de la modalidad de transporte de pasajeros en taxis en la ciudad de Ibarra” determinara que la ciudad carecía de transporte en taxis para satisfacer la demanda de usuarios, los resultados arrojaron que la urbe necesitaba 319 unidades vehiculares, sin embargo el Consejo Municipal aprobó el cupo para 402 conductores. ¿Podría existir una sobreoferta de taxis ejecutivos en la ciudad?, Sin tener en cuenta que muchos de los choferes no seleccionados en el proceso de legalización siguen laborando a pesar de las multas y problemas legales que esto acarrea.

En la actualidad la ANT (Agencia Nacional de Transito) ha cerrado los procesos de calificación para nuevos cupos hasta el 2017, para así no tener que lidiar con sobreofertas de transporte que además puedan acarrear mas trafico dentro de las estrechas calles de la urbe Ibarreña.

El derecho a la libertad de trabajo está estipulado en la constitución, la falta de empleo ha hecho que personas emprendedoras creen su propia herramienta de trabajo y busquen satisfacer sus necesidades básicas por medio de la prestación del taxismo ejecutivo, beneficiando además a la dinamización de la economía y contrayendo un sin número de beneficios sociales no solo para los prestatarios, sino también a los usuarios de este servicio.

### **2.3 Glosario de Términos**

**WTI:** Es la mezcla de petróleo crudo ligero que se cotiza en el New York Mercantile Exchange y sirve de referencia en los mercados de derivados de los EE.UU.

**BRENT:** La mezcla de petróleo crudo ligero que se cotiza en el International Petroleum Exchange y sirve de referencia en los mercado de derivados de Europa y Asia

**Comandita:** Entregar los fondos necesarios para una empresa comercial o industrial, sin contraer obligación mercantil alguna; es decir una sociedad comercial en que unos aportan el capital y otros lo manejan.

**CIIU3:** clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas, revisión 3,

## **CAPÍTULO III**

### **3 METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN.**

#### **3.1 Diseño, Tipo y Enfoque de Investigación.**

##### **3.1.1 Diseño de la Investigación.**

El presente trabajo se enfocó dentro del diseño no experimental, porque no se midieron variables; sino que se realizó un análisis profundo de las mismas, además de no plantear hipótesis para efectuar el estudio. Asimismo fue de corte transversal, porque se llevó a cabo en un periodo de tiempo determinado, en este caso, desde el mes de Enero del 2011 hasta el mes de julio del 2012.

##### **3.1.2 Tipo de Investigación.**

Por el tipo de investigación, esta fue explicativa, porque estuvo dirigido a responder a las causas de los eventos sociales, como fue este caso, tratando de exponer como el servicio de taxismo ejecutivo incide en el desarrollo social de la ciudad, además fue descriptiva, porque se reseñó los rasgos o características del objeto de estudio.

##### **3.1.3 Enfoque de la Investigación.**

Por el enfoque, la investigación se caracterizó por ser cualitativa, porque se analizaron las particularidades del sector transportista como lo es el taxismo, así como de los usuarios y prestatarios de este servicio.

### **3.1.4 Métodos, Técnicas e Instrumentos.**

Para realizar el estudio, se utilizaron los métodos de investigación: inductivo, deductivo, de análisis y de síntesis de manera principal. La inducción se la evidencia en la redacción de una parte del glosario de términos, porque se construyó ideas particulares que sustentaron una amplia variable de investigación. La deducción se aplicó en la redacción de conclusiones y recomendaciones del trabajo; el análisis se aplicó en el procesamiento de los datos, mientras que la síntesis se empleó en las citas correspondientes al marco teórico.

### **3.1.5 Técnicas.**

Las técnicas que se emplearon de manera principal fueron: la encuesta, la misma que estuvo dirigida a usuarios y prestatarios del servicio de taxismo ejecutivo, con el propósito de obtener información directa; además de la utilizó de la entrevista, que se empleó para recabar información de especialistas en el área transporte urbano, asimismo a los así mismo a autoridades del taxismo ejecutivo, además de personas relacionadas directa o indirectamente con esta actividad económica. La observación se aplicara con cada uno de los actores relacionados directa o indirectamente con en el servicio de trasporte.

### **3.1.6 Instrumentos.**

El instrumento utilizado fue un cuestionario debida estructurado y validado, tanto para la encuesta como para la entre mismo que fue aplicado a las poblaciones que posteriormente se describen.

## **3.2 Población y Muestra.**

Las poblaciones necesarias para desarrollar el estudio fueron dos, y se detallan a continuación.

### 3.2.1 Taxistas ejecutivos debidamente legalizados.

Para determinar los taxistas ejecutivos debidamente legalizados, se tomó en cuenta la ordenanza municipal del Ilustre Municipio de Ibarra, la cual se basó en una investigación denominada: “Estudio de Movilidad para determinar la relación oferta-demanda de la modalidad de transporte de pasajeros en taxis en la ciudad de Ibarra”; mismo que fue realizado por la Agencia Nacional de Transito A.NT., con ayuda de la consultora Vera y asociados. Los resultados presentados luego del Estudio determinaron que la demanda insatisfecha existente en la ciudad de Ibarra eran de 290 vehículos, a la cual se sumó un incremento del 10% al déficit es decir 319 explicando este incremento debido a mantenimiento y renovación de unidades de transporte es decir un +-10% de error. El descontento de algunas compañías de taxis hizo que este número de vehículos se incrementara a **402**, el cual permanece vigente y es la población con la que se va a realizar la presente investigación.

### 3.2.2 Usuarios del servicio taxismo ejecutivo.

Los usuarios del servicio de transporte están conformados por la población de la ciudad de Ibarra en su 5 parroquias principales como lo son: Caranqui, Alpachaca, El sagrario, San Francisco y priorato, además de La Esperanza y San Antonio de Ibarra, si así el estudio lo requiriese.

**Cuadro Nº 5. Población de la ciudad de Ibarra en sus 5 parroquias**

PARROQUIAS DEL CANTON IBARRA	
PARROQUIAS	POBLACION
CARANQUI	23517
ALPACHACA	34089
EL SAGRARIO	34089
SAN FRANCISCO	37047
PRIORATO	16959
<b>TOTAL</b>	<b>145701</b>

Fuente: INEC.

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

La población a tomarse en cuenta para el cálculo de la muestra es de **63870** habitantes que corresponde a la población económicamente activa (PEA) de la ciudad de Ibarra.

**Cuadro N°6. PEA, PEI y PET de la ciudad de Ibarra**

	PEA	PEI	PET
Hombre	35.910	17.923	53.833
Mujer	27.960	31.704	59.664
<b>Total</b>	<b>63.870</b>	<b>49.627</b>	<b>113.497</b>

Fuente: INEC.

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

### 3.2.3. Cálculo de la Muestra.

Para el cálculo de la muestra se aplicará la siguiente fórmula:

#### Fórmula N° 1. Cálculo de la Muestra

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

**Dónde:**

**n** =Tamaño de la muestra.

**N** =Población objeto de estudio

**$\sigma^2$**  = Varianza; valor constante que equivale a 0.5, ya que la desviación típica tomada con referencia  $d=0,25$ .

**$z^2$**  =Nivel de significancia, 95% equivalente a 1,96.

**N-1**= Corrección que se usa para muestras mayores a 30 unidades.

**$e^2$**  = Limite aceptable de error de muestra que varía entre 0,01 y 0,09 (1% y9%). En este caso fue del 5%

Entonces, la muestra correspondiente a los Taxistas ejecutivos debidamente legalizados es la siguiente:

$$n = \frac{402 * 0,5^2 * 1,96^2}{(402 - 1) * 0,05^2 + 0,5^2 * 1,96^2}$$

$$n = \underline{386,0808}$$

$$1,9629$$

$$n = 196,68 \approx 197$$

El número de encuestas que se aplicó a taxistas ejecutivos debidamente legalizados fue de 197, número que corresponde a la muestra.

### 3.3 Matriz de Operacionalización de Variables.

Preguntas de investigación	Variables	Indicadores	Fuentes de Información	Técnicas
¿Cuál es la incidencia que existe entre servicio del taxismo ejecutivo y el desarrollo socioeconómico de la población de la ciudad de Ibarra, Provincia de Imbabura?	Desarrollo Económico	Calidad de vida, Ingresos.	-Taxistas ejecutivos, -Usuarios.	-Encuestas -Fichas de Observación -Entrevistas
	Sector transportista	Medios de transporte	-Autoridades, -Especialistas en la temática. -Taxistas ejecutivos	-Entrevistas
¿Cuál es la situación actual de las cooperativas de taxis ejecutivos y su legalización en la ciudad de Ibarra?	Situación Actual	-Nº de Cooperativas -Legalización -Estructura Administrativa -Estructura Financiera	-Autoridades, -Especialistas en la temática. -Presidentes compañías de taxis ejecutivos -Taxistas ejecutivos	-Fichas de Observación -Entrevistas. -Bibliografía
¿Cuál es la forma de partición modal de desplazamiento de la población en los diferentes modos de transporte?	Partición Modal.	-Forma de viaje -Motivo de viaje	-Usuarios, -Estadísticas A.N.T.	-Encuestas -Bibliografía
	Calidad del servicio	-Precio -Confort -Eficiencia	-Usuario -Taxistas ejecutivos	-Encuestas



¿Determinar el índice de ocupación de pasajeros en cada unidad del transporte de pasajeros de taxis ejecutivos?	Índice de ocupación	-Oferta -Demanda -Demanda insatisfecha	-Usuarios -Taxistas ejecutivos	-Encuestas - Observación -Bibliografía -Ficha de Observación
¿Cuál es el nivel socioeconómico de los prestatarios del servicio de taxismo ejecutivo en la ciudad de Ibarra?	Nivel socioeconómico	-Servicios básicos -Nivel de educación -Vivienda -Nivel de Ingresos	Taxistas ejecutivos	-Encuestas
¿Cuáles son los beneficios sociales y económicos que aportan a la comunidad los servicios del taxismo ejecutivo en la ciudadanía?	Aporte a la comunidad	-Empleo -Transporte -Mejor nivel de vida	-Usuarios -Taxistas ejecutivos -Comunidad	-Encuestas -Entrevistas

Mientras que la muestra de los usuarios del servicio de taxismo ejecutivo PEA fueron:

$$n = \frac{63870 * 0,5^2 * 1,96^2}{(63870 - 1) * 0,05^2 + 0,5^2 * 1,96^2}$$

$$n = \frac{61340,748}{160,6329}$$

$$n = 381,86 \approx \mathbf{382}$$

El número de encuestas que se aplicó a los usuarios del transporte ejecutivo fue de 382 según corresponde a la muestra obtenida.

### **3.4 Validez y Confiabilidad de los Datos.**

#### **3.4.1 Validez de los Instrumentos.**

Para dar validez a los datos recolectados se requirió de la ayuda de un profesional en la materia, que precisamente realice una evaluación de los instrumentos utilizados para recabar información, para que éstos tengan concordancia con respecto al tema, objetivos y preguntas de investigación.

#### **3.4.2 Confiabilidad de la Información**

Para establecer la confiabilidad se valió de un test y re test, que consiste en aplicar los instrumentos a un porcentaje relativamente bajo de la muestra en estudio, con ello se observó la presencia de posibles errores al momento de formular las distintas interrogantes.

### **3.5 Procedimiento de la Investigación.**

- ✓ Realización del diagnóstico situacional.
- ✓ Definición el problema de investigación
- ✓ Formulación el problema de investigación.
- ✓ Establecimiento de objetivos: general y específicos.
- ✓ Selección y desarrollo de la teoría base
- ✓ Definición del diseño, tipo y enfoque de la investigación.
- ✓ Aplicación de métodos de investigación, así como de las técnicas e instrumentos.
- ✓ Definición de la población y muestra.
- ✓ Aplicación de las técnicas de investigación.
- ✓ Exposición de los resultados con sus respectivos análisis.

## **CAPÍTULO IV.**

### **4 PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.**

En los últimos años el transporte urbano en la ciudad Ibarra ha crecido notablemente esto debido al crecimiento topográfico de la ciudad así como de los sus habitantes, el taxismo ejecutivo ha surgido como respuesta a la demanda insatisfecha existente en la ciudad de Ibarra, además de ser una iniciativa para el incremento de las fuentes de empleo para sus habitantes.

El servicio de transporte urbano busca satisfacer las necesidades de movilidad de la población, mediante un servicio de calidad el cual este de acuerdo a la tarifa costeadada por los usuarios, este estudio se realizo para observar el comportamiento de los individuos frente a los servicios prestados por el taxismo ejecutivo dentro de la ciudad de Ibarra.

Además de la actividad económica, se analizó las condiciones sociales, de los prestatarios del servicio de taxismo ejecutivo, así como conocer el grado de satisfacción de los usuarios para con este servicio, para conocer como estas dos poblaciones se ven beneficiadas mutuamente, para contribuir al desarrollo social y económico de la ciudad.

A continuación se presenta el procesamiento de la información recolectada con la utilización de la encuesta, tanto a los prestatarios y/o usuarios del servicio de taxismo ejecutivo en la ciudad de Ibarra.

#### **4.1 Presentación e Interpretación de Resultados**

##### **4.1.1 Encuesta dirigida a los prestatarios del servicio de taxismo ejecutivo en la ciudad de Ibarra.**

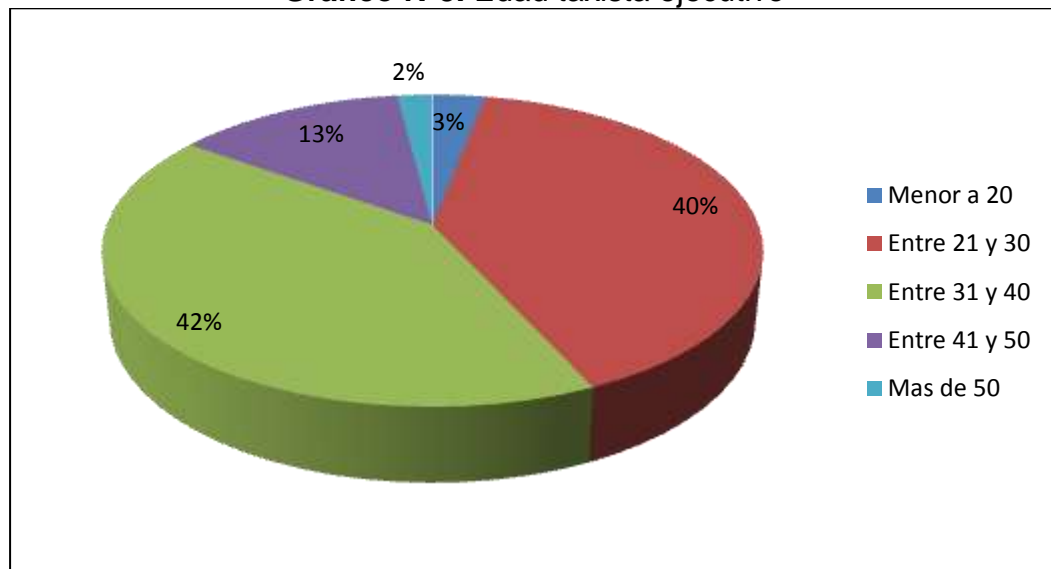
Datos Informativos:

**a. Edad**

**Cuadro Nº 7. Edad taxista ejecutivo**

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Menor a 20	6	3,05
Entre 21 y 30	79	40,10
Entre 31 y 40	82	41,62
Entre 41 y 50	26	13,20
Más de 50	4	2,03
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico Nº3. Edad taxista ejecutivo**



**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Interpretación:**

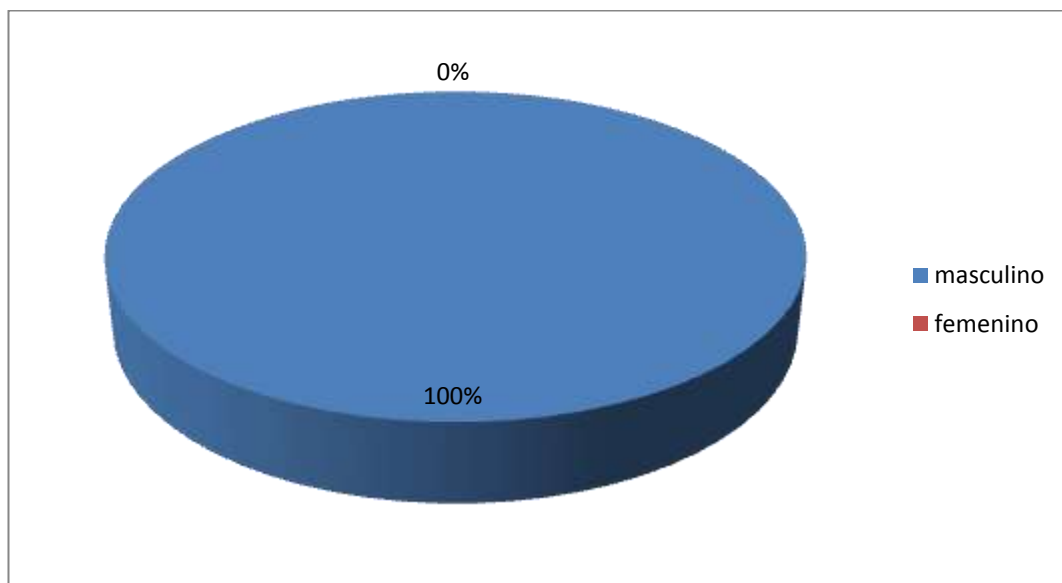
Se puede observar la edad en la cual fluctúa un gran porcentaje de trabajadores del taxismo ejecutivo está entre 21 a 40 años, el gremio del taxismo ejecutivo está compuesto por personas en edad activa, las cuales tienen responsabilidades para llevar ingresos a sus hogares.

## b. Género

**Cuadro N°8 .Género taxista ejecutivo**

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Masculino	197	100
Femenino	0	0
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100</b>

**Gráfico N°4.Género taxista ejecutivo**



**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

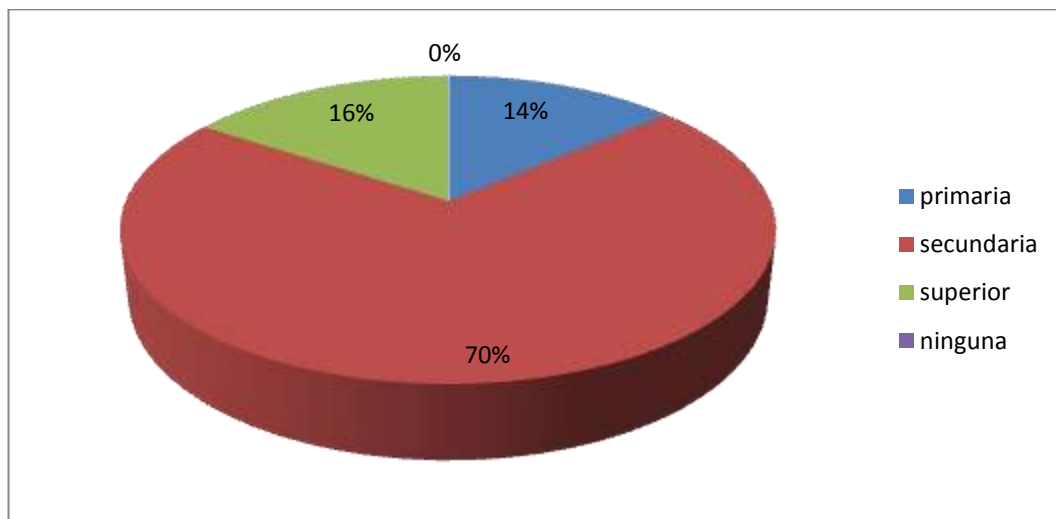
Los resultados recopilados a través de las encuestas muestran claramente como el género masculino (100%) prevalece en este oficio, sin duda en la actualidad en la ciudad y el país, las labores comprendidas con el volante, tienen un bajo porcentaje de mujeres trabajando en mismo. En la cultura ciudadana está claramente impregnada la discriminación a la mujer en estos trabajos, sin descartar que en los últimos años las mujeres han ingresado a este gremio buscando una herramienta de trabajo, para satisfacer sus necesidades económicas e igualdad de género.

### c. Educación

**Cuadro N°9.** Educación taxista ejecutivo

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Primaria	27	31,71
Secundaria	139	70,56
Superior	31	15,74
Ninguna	0	0,00
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°5.** Educación taxista ejecutivo



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

#### **Interpretación:**

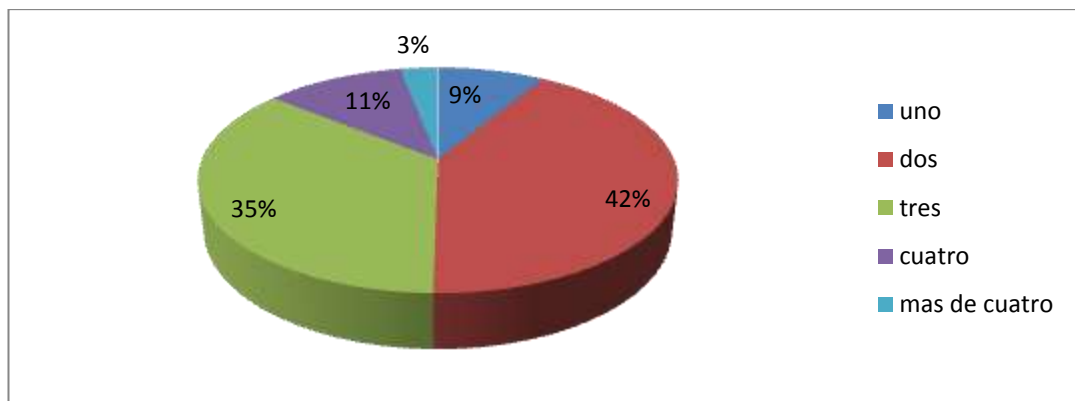
Como se muestra en el gráfico se puede observar un alto porcentaje de nivel de educación secundaria que prevalece sobre los demás niveles de educación, si bien la mayoría de taxistas cuentan con un nivel de educación medio es interesante ver como el 16% de los encuestados tiene un nivel de educación superior, esto muestra claramente como el subempleo y la falta de plazas de trabajo, obliga a ciertos profesionales a escoger oficios que no tengan que ver con lo estudiado en sus carreras profesionales. La gran mayoría de encuestados que contaban con educación superior eran licenciados.

### c. Cargas Familiares

**Cuadro N°10.Cargas familiares**

Categoría	Frecuencia	porcentaje
Uno	17	8,63
Dos	82	41,62
Tres	70	35,53
Cuatro	22	11,17
Más de cuatro	6	3,05
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°6.Cargas Familiares**



**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

#### **Interpretación:**

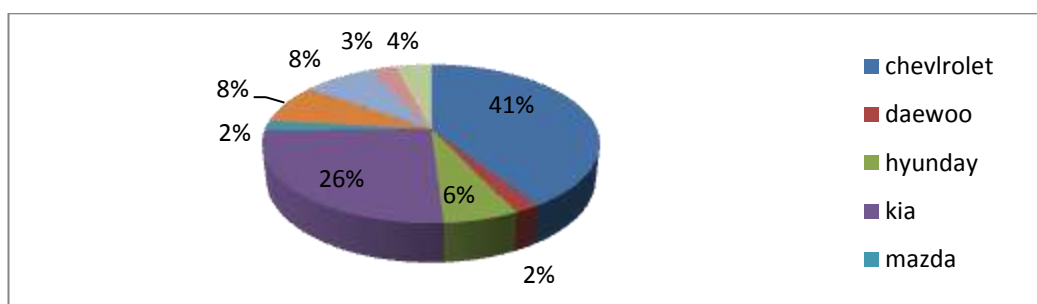
Las cargas familiares promedio de cada uno de los trabajadores del taxismo ejecutivo están comprendidas entre dos y tres personas, según los conductores el ingreso obtenido por sus unidades vehiculares no dan cabida para mantener a una familia numerosa. Claramente se observa en los resultados como los porcentajes obtenidos van disminuyendo a medida que las cargas familiares son mayores. En la actualidad el promedio de cargas familiares en el Ecuador es de 4 personas por familia, esto debido a factores como ingresos que no cubren necesidades, además de programas de educación que controlan la natalidad en las parejas.

### e. Modelo del Vehículo

**Cuadro N°11. Modelo Vehículo**

Marca	No de Und.	Porcentaje
Chevrolet	81	41
Daewoo	4	2
Hyundai	12	6
Kia	51	26
Mazda	4	2
Nissan	16	8
Renaul	16	8
Skoda	6	3
Otras marcas	8	4
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°7. Modelo Vehículo**



**Fuente:**

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

Se determina que la marca de los automotores representativa del servicio de transporte de pasajeros en taxis ejecutivos en la ciudad de Ibarra es el Chevrolet con el 41%, Kia con 26%, y; este tipo de vehículos prevalecen sobre otras marcas, debido a su gran prestigio existente en el mercado, esto a pesar del alza de los aranceles a las autopartes importadas para ensamblar autos localmente, las principales marcas afectadas con este incremento son Chevrolet, Mazda y Kia con un aumento que va de 5 a 18%. Además cabe notar que la facilidad de financiamiento de las casas comerciales ayudan al taxista a adquirir un vehículo.

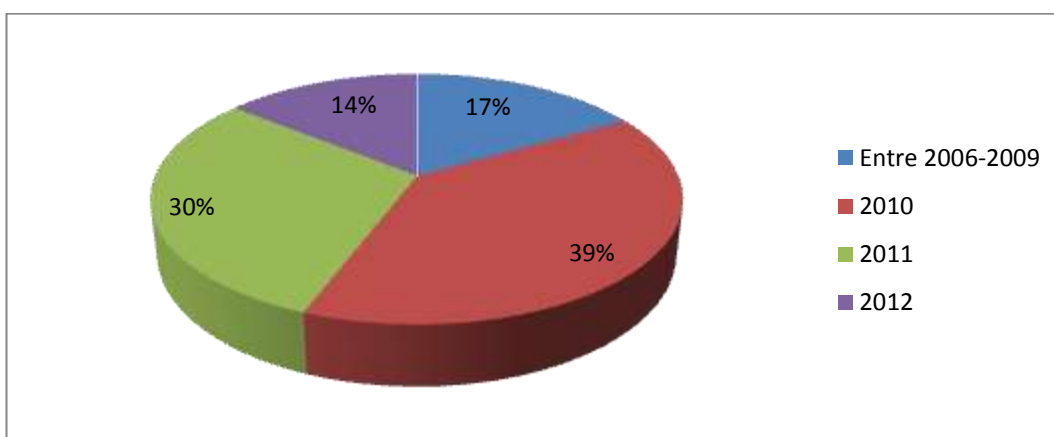


## f. Año del Vehículo

**Cuadro N°12.**Año del vehículo

<b>Año de Fabricación</b>	<b>Unidades</b>	<b>Porcentaje</b>
Entre 2006-2009	33	17
2010	77	39
2011	59	30
2012	28	14
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°8.**Año del vehículo



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

En la encuesta se tomó en cuenta la ordenanza municipal la cual dictamina que los vehículos de transporte de pasajeros en taxis ejecutivos tenían que ser por lo menos del año 2006 para poder laborar en la ciudad. Los resultados arrojan que la mayoría de unidades vehiculares estaban entre el año 2010 y 2011 con más del 60% conjuntamente, muchos de los propietarios de los vehículos habían adquirido una deuda con parques automotores, con lo cual podían obtener vehículos nuevos para así poder acatar la ordenanza municipal. Entonces se puede decir que los vehículos utilizados en el taxismo ejecutivo cumplen con una vida útil de menos de 5 años y así acatan la ordenanza.

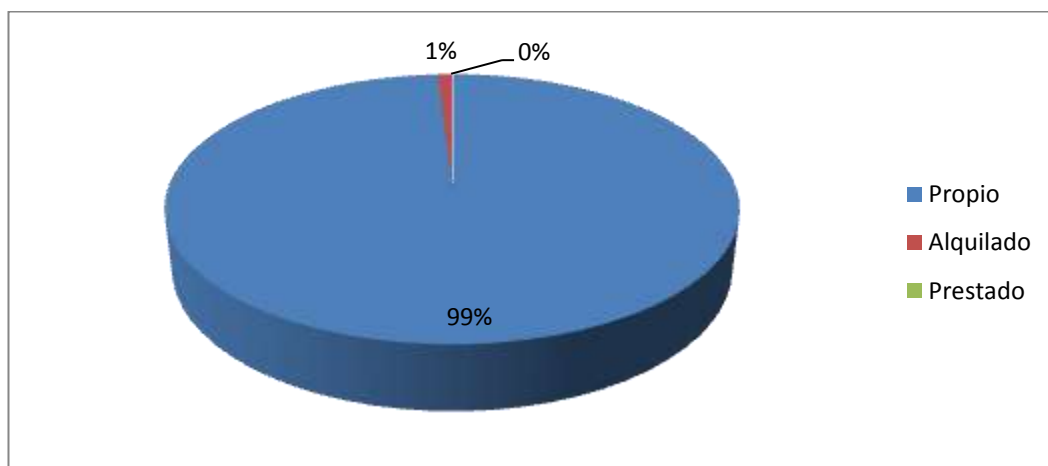
## Cuestionario

### 1. El vehículo que usted conduce es:

**Cuadro N°13.** Propiedad del vehículo.

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Propio	195	98,98
Alquilado	2	1,02
Prestado	0	0
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°9.** Propiedad del vehículo.



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

Los resultados determinan que la mayoría de los conductores (99%) de taxis ejecutivos cuentan con una unidad vehicular propia para laborar en este oficio. Acatando así la ordenanza municipal la cual indica que el conductor propietario del vehículo deberá tener al taxismo como único medio de ingresos para su sustento. Si bien los prestatarios del servicio de taxi ejecutivo cuentan con una unidad propia para laborar, algunos de estos cuentan con un chofer en las noches para así acrecentar sus ingresos, además esto les ayuda a cubrir deudas adquiridas con parques automotores en miras de brindar un buen servicio al público.

**2. ¿Cuál es el Ingreso promedio diario que usted tiene por la prestación del servicio de taxi ejecutivo?**

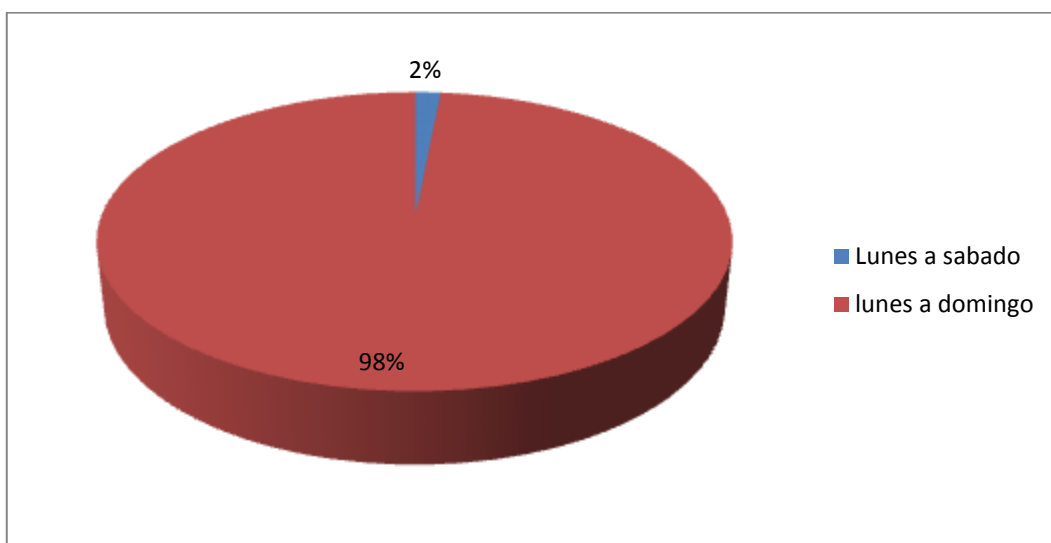
La muestra se dividió dos segmentos: Taxistas que laboran solo en la mañana y taxistas que laboran en la mañana y además cuentan con un chofer en las noches el cual produce más ingresos para el contratante

**Días laborados**

**Cuadro N°14. Días laborados**

<b>Días Laborados</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Lunes a Sábado	3	1,52
Lunes a Domingo	194	98,48
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°10. Días laborados**



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Interpretación:**

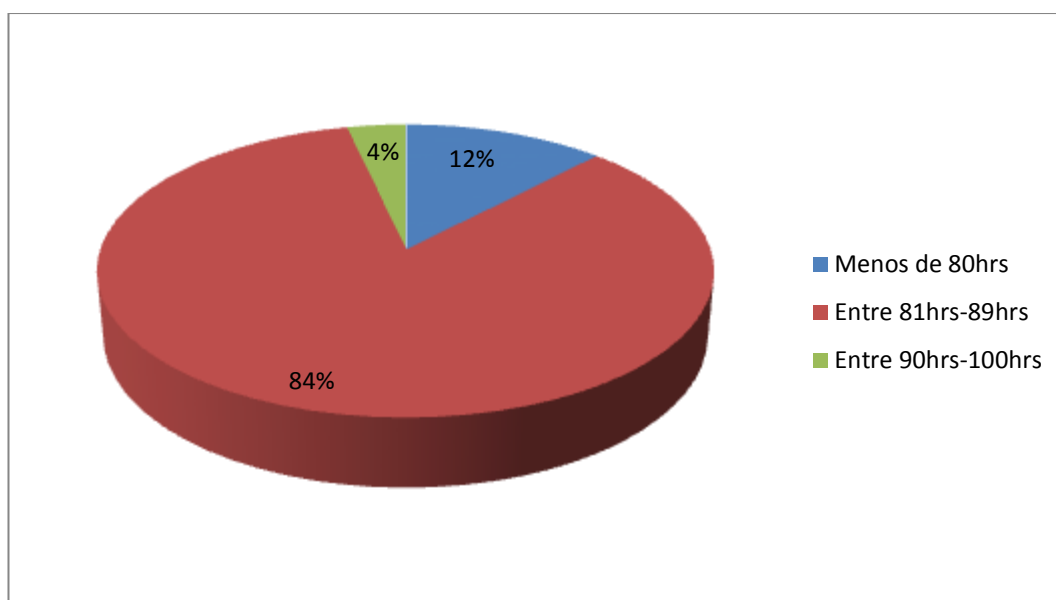
Gran parte de los encuestados respondió que laboran todos los días es decir de domingo a domingo, esto debido a diferentes factores como deudas por sus automotores, entre otros; dejando un lapso de tiempo mínimo para compartir con sus familias. Apenas el 2% de la muestra dijo no trabajar todos los días. Gran parte de la muestra dijo que trabajaban de lunes hasta el domingo a medio día.

## Promedio Horas laboradas.

**Cuadro N°15.**Horas laboradas mañana

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Menos de 80hrs	24	12,18
Entre 81hrs-89hrs	166	84,26
Entre 90hrs-100hrs	7	3,55
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°11.**Horas laboradas mañana



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

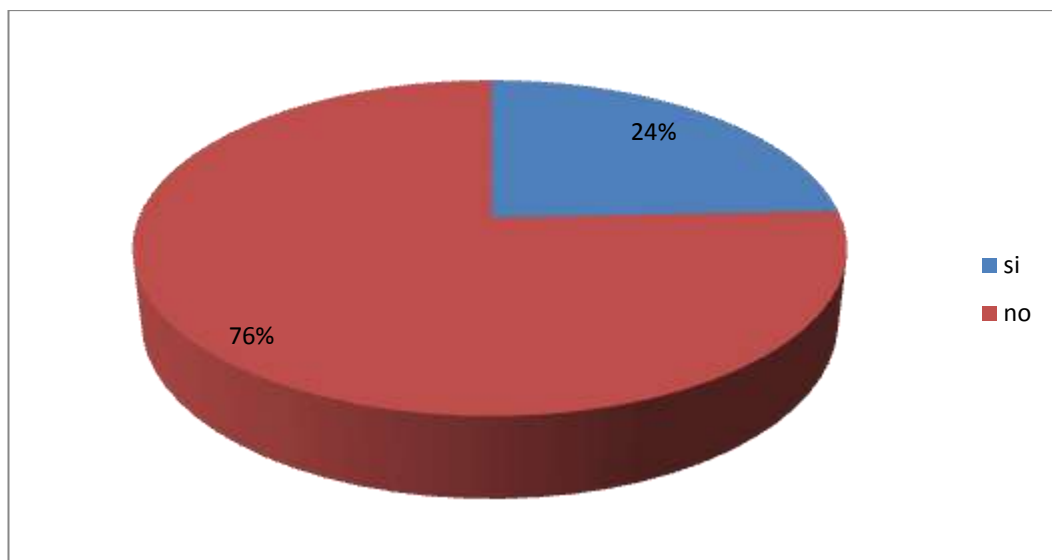
Interpretando los datos obtenidos se observa que el horario de trabajo de los taxistas ejecutivos en la semana está comprendido en su gran mayoría entre 81 a 89 horas laboradas en la semana, es decir un promedio de 13 horas diarias, exceptuando el domingo en el que algunos taxistas laboran hasta medio día. El horario de un taxista ejecutivo comienza a las 7am a 8pm. Tratar de trabajar el mayor tiempo posible para así poder recuperar la inversión realizada en la adquisición de sus vehículos además de satisfacer sus necesidades básicas.

## Alquila su taxi en la noche

**Cuadro N°16.** Alquiler taxi noche

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Si	48	24,37
No	149	75,63
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100</b>

**Gráfico N°12.** Alquiler taxi noche



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

Los resultados obtenidos muestran que un 76% de la muestra escogida respondieron que ellos no prestan o alquilan sus unidades vehiculares, ya sea por motivos de seguridad, por acatar la ordenanza municipal, o simplemente no alquilan sus taxis porque sus ingresos son suficientes para satisfacer sus necesidades. La otra parte de encuestados dijo que si (24%), alquilaba su vehículo en la noche obteniendo más recursos para poder así llevar la manutención a sus familias.

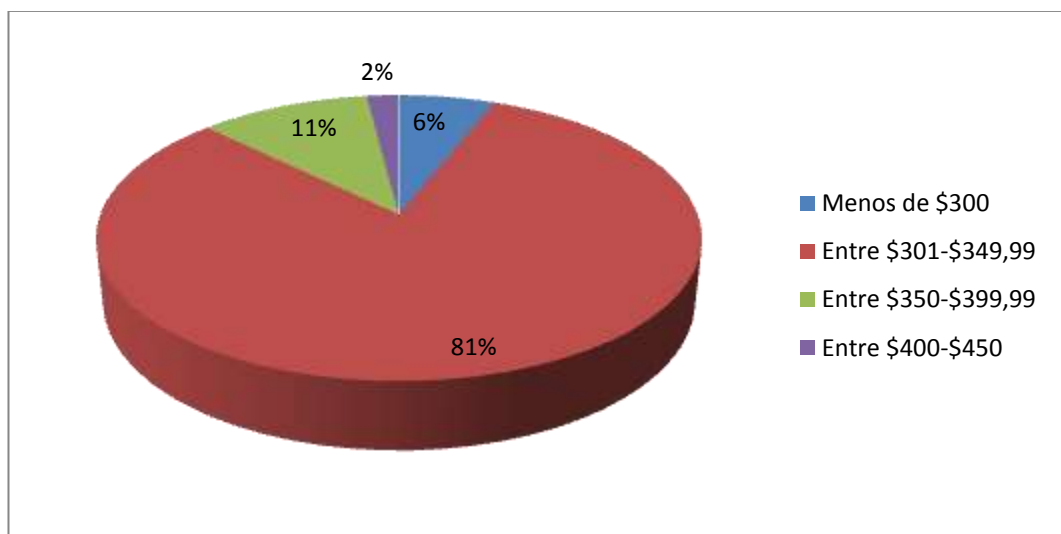
- **Taxis laboran de lunes a domingo solo en la mañana. (Semanal)**

**Promedio Ingresos.**

**Cuadro Nº17. Promedio ingresos mañana**

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Menos de \$300</b>	9	6,04
<b>Entre \$301-\$349,99</b>	121	81,21
<b>Entre \$350-\$399,99</b>	16	10,74
<b>Entre \$400-\$450</b>	3	2,01
<b>Total</b>	<b>149</b>	<b>100</b>

**Gráfico Nº13. Promedio Ingresos mañana**



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Interpretación:**

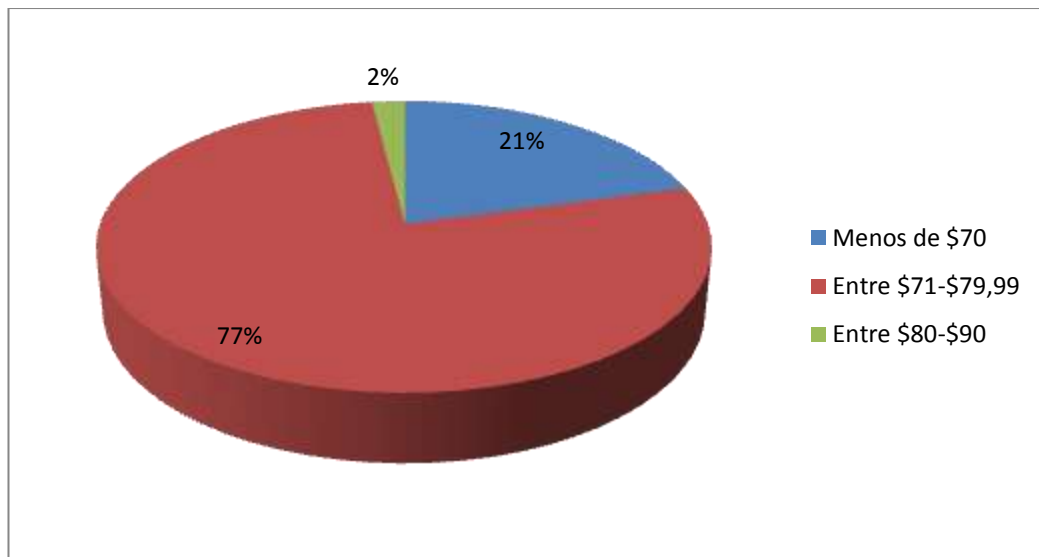
Al respecto se obtiene que la mayoría de taxistas 81%, cuentan con un ingreso semanal que fluctúa entre 301 a 349,99 dólares; es decir aproximadamente al mes cuentan con un ingreso de 1280, claro está sin restar sus gastos, que son por conceptos de combustible, alimentación, cambio de aceite, entre otros.

## Promedio gastos.

**Cuadro N°18.** Promedio de gastos mañana

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
<b>Menos de \$70</b>	31	20,81
<b>Entre \$71-\$79,99</b>	115	77,18
<b>Entre \$80-\$90</b>	3	2,01
<b>Total</b>	<b>149</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°14.** Promedio de gastos mañana



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### Interpretación:

En cuanto al promedio de gastos de los taxistas ejecutivos en lo que concierne a combustible y comida en algunos casos, las respuestas fueron que el 77% de los taxistas que laboran únicamente en la mañana gastan un promedio de 71 a 79,99 dólares en la semana, es decir un promedio de 10 dólares diarios. Si tomamos en cuenta gastos mensuales hay que tomar en cuenta que un taxi ejecutivo necesita de 2 cambios de aceite al mes, cada cambio de aceite cuesta entre 23 a 25 dólares, entonces los gastos mensuales aparte de combustible, alimentación y otros, ascienden a 46 dólares mensuales.

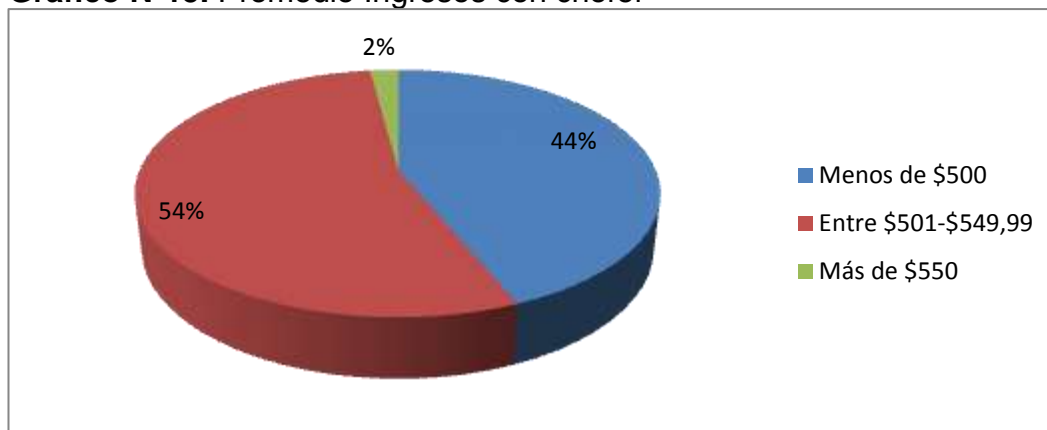
- **Taxis laboran de lunes a domingo, en la mañana propietario y chofer en la noche. (Semanal)**

**Promedio Ingresos.**

**Cuadro N°19.** Promedio ingresos con chofer

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Menos de \$500</b>	21	43,75
<b>Entre \$501-\$549,99</b>	26	54,17
<b>Más de \$550</b>	1	2,08
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100</b>

**Gráfico N°15.** Promedio Ingresos con chofer



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Interpretación:**

En cuanto a los taxistas que laboran en sus taxis en la mañana y además cuentan con un chofer en la noche, se observan resultados más altos en cuanto a ingresos lógicamente, más de la mitad de la muestra indica que un propietario de un taxi ejecutivo que cuenta con un chofer obtiene ingresos que varían entre \$501 a \$549,99 semanales, se debe tomar en cuenta que el chofer debe entregar 25 dólares de lunes a miércoles, 30 dólares de jueves a sábado, además debe entregar tanqueado diariamente en taxi al propietario, tener un taxi con chofer ayuda con los ingresos y a disminuir deudas contraídas por concepto de vehículo.

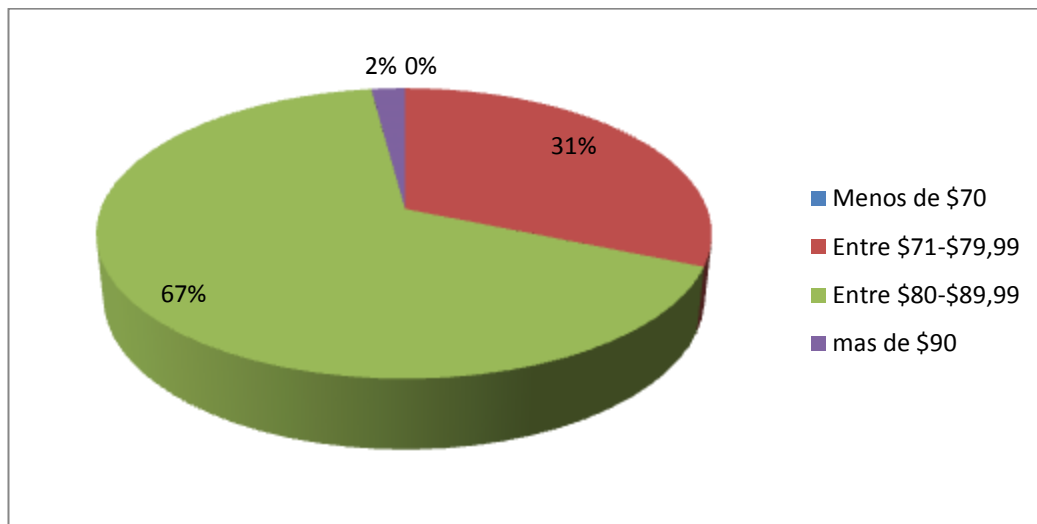


## Promedio gastos.

**Cuadro N°20.** Promedio de gastos con chofer

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
<b>Menos de \$70</b>	0	0,00
<b>Entre \$71-\$79,99</b>	15	31,25
<b>Entre \$80-\$89,99</b>	32	66,67
<b>Mas de \$90</b>	1	2,08
<b>Total</b>	<b>149</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°16.** Promedio de gastos con chofer



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### Interpretación:

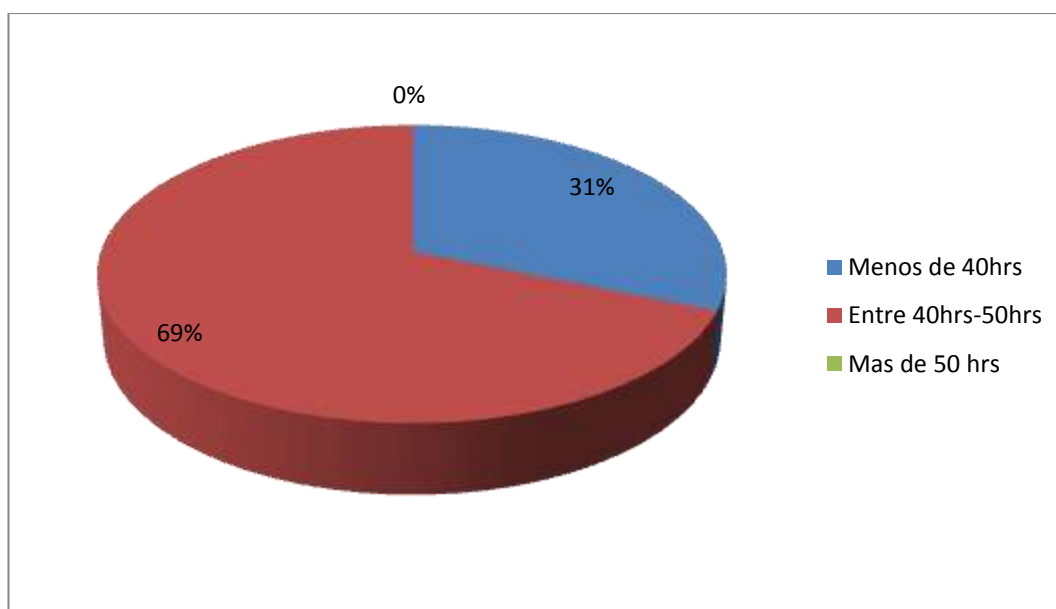
En lo que tiene que ver con los gastos de los taxistas ejecutivos en lo concerniente a combustible y comida en la semana, las respuestas fueron que el 67% de los taxistas que tienen un chofer gastan un promedio de 80 a 89,99 dólares en la semana, es decir un promedio de gastos al mes de 320 dólares, si a esto le sumamos dos cambios de aceite al mes (\$46), tenemos un promedio de gastos de 366 dólares en la manutención del vehículo. Cabe acotar que el dueño del taxi ejecutivo debe entregar a su chofer el vehículo tanqueado en la noche y recibirlo de la misma forma.

## Promedio Horas laboradas. (Noche)

**Cuadro N°21.** Horas laboradas-chofer

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Menos de 40hrs	15	31,25
Entre 40hrs-50hrs	33	68,75
Más de 50hrs	0	0
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°17.** Horas laboradas chofer



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

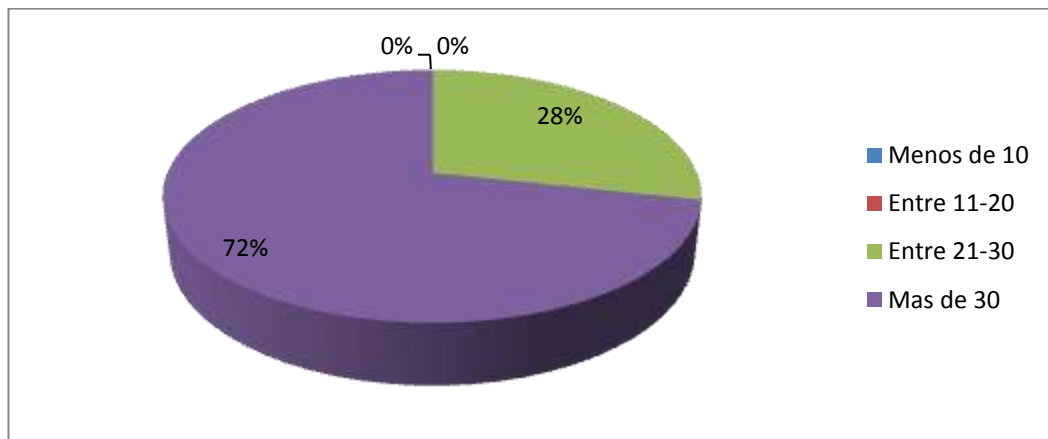
La mayoría de taxistas en la noche tiene un horario de 40 a 50 horas semanales, es decir un promedio de 9 horas diarias de durante 5 días de la semana. Su horario comprende de 9pm a 6am, muchos de los taxistas que prestan sus unidades afirman que si bien un chofer lleva más ingresos a sus hogares, estos le dan un mal trato al vehículo, incluso los propietarios deben pagar por composturas y defectos causados por el chofer.

3. ¿Cuál es el promedio de carreras diarias que usted realiza en su vehículo?

**Cuadro N°22. Carreras diarias**

Promedio carreras	Frecuencia	porcentaje
Menos de 10	0	0
Entre 11-20	0	0
Entre 21-30	56	28,43
Más de 30	141	72,57
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°18. Carreras diarias**



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Interpretación:**

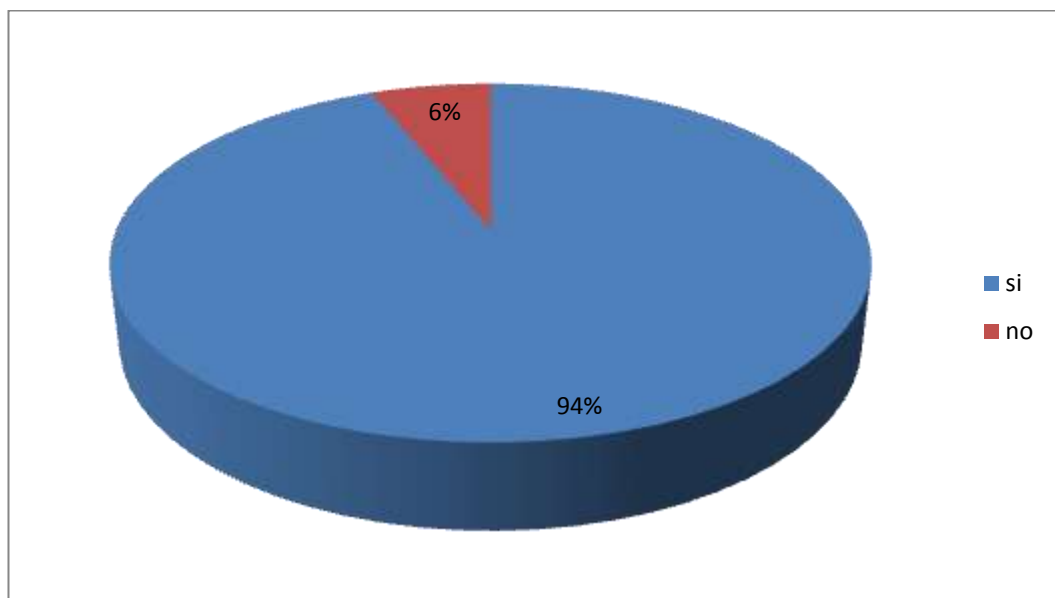
La recopilación de datos muestra claramente como la gran mayoría de taxistas afirman que promediando los días buenos y malos, ellos realizan un estimado de más de 30 carreras al día con las cuales obtienen sus ingresos; algunos de los encuestados incluso dijeron que realizaban casi 50 carreras al día siendo constantes en el trabajo, y tomándose 30 minutos para el almuerzo para seguir con sus labores en horarios de 12 a 13 horas. En la actualidad el promedio de ingresos puede verse mermado, esto debido a la gran competencia y exceso de oferta que existe en este mercado.

#### 4. ¿Sus Ingresos le ayudan a cubrir sus necesidades básicas?

**Cuadro N°23. Necesidades básicas**

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Si	185	93,91
No	12	6,09
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°19. Necesidades básicas**



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

#### **Interpretación:**

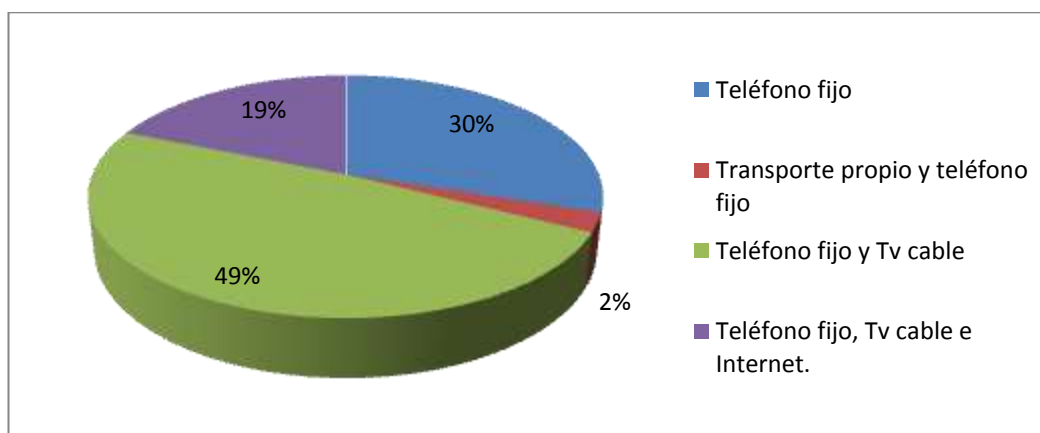
Los resultados obtenidos en esta pregunta abarcan un gran porcentaje de conductores que respondieron que sus ingresos si satisfacían sus necesidades básicas, esto a pesar de que muchos de ellos adquirieron deudas para poder contar con sus automotores; sus ingresos satisfacían necesidades básicas como vestimenta, alimentación, vivienda, educación, salud, entre otros. Un pequeño porcentaje contesto que lo que ganan en sus unidades no les alcanza para poder tener el acceso a los servicios básicos.

5. Señale con una x los servicios con los que usted cuenta en su hogar.

**Cuadro N°24.** Servicios adicionales

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Teléfono fijo	59	29,95
Transporte propio y teléfono fijo	5	2,54
Teléfono fijo y Tv cable	96	48,73
Teléfono fijo, Tv cable e Internet.	37	18,78
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°20.** Servicios adicionales



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Interpretación:**

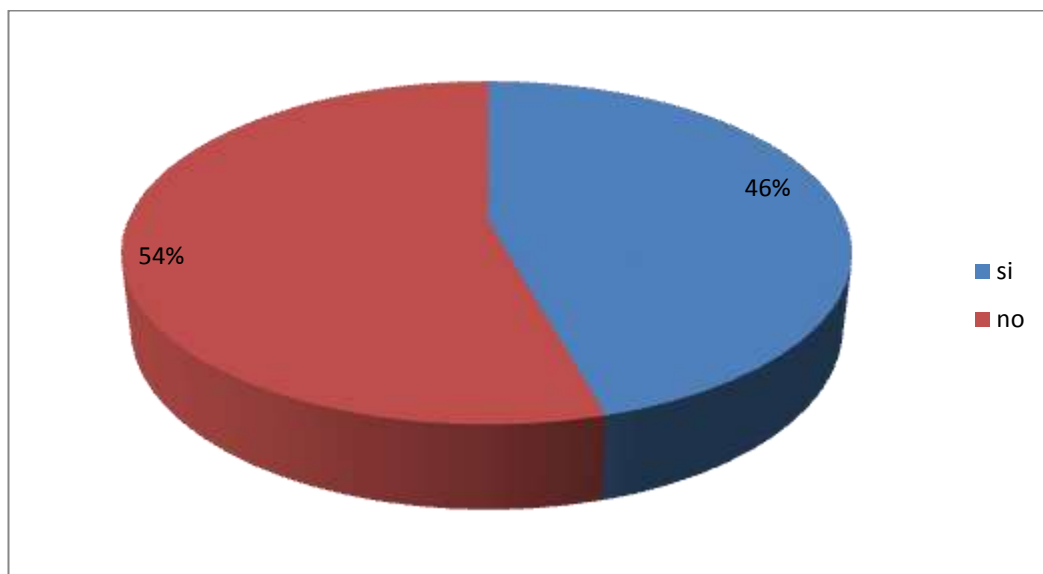
Los resultados arrojados muestran un considerable grupo de familias cuentan con Internet; actualmente el Internet está considerando dentro de la canasta básica familiar, además el acceso a servicios como televisión por cable en los hogares de los prestatarios de taxismo ejecutivo, es más frecuente en la actualidad, los ingresos sumados a la facilidad de la adquisición de estos servicios adicionales, muestran claramente como la calidad y nivel de vida de una persona que labora en este oficio, es buena en este aspecto

## 6. ¿Cuenta usted con casa propia?

**Cuadro N°25. Casa propia**

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Si	90	45,69
No	107	54,31
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100</b>

**Gráfico N°21. Casa propia**



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

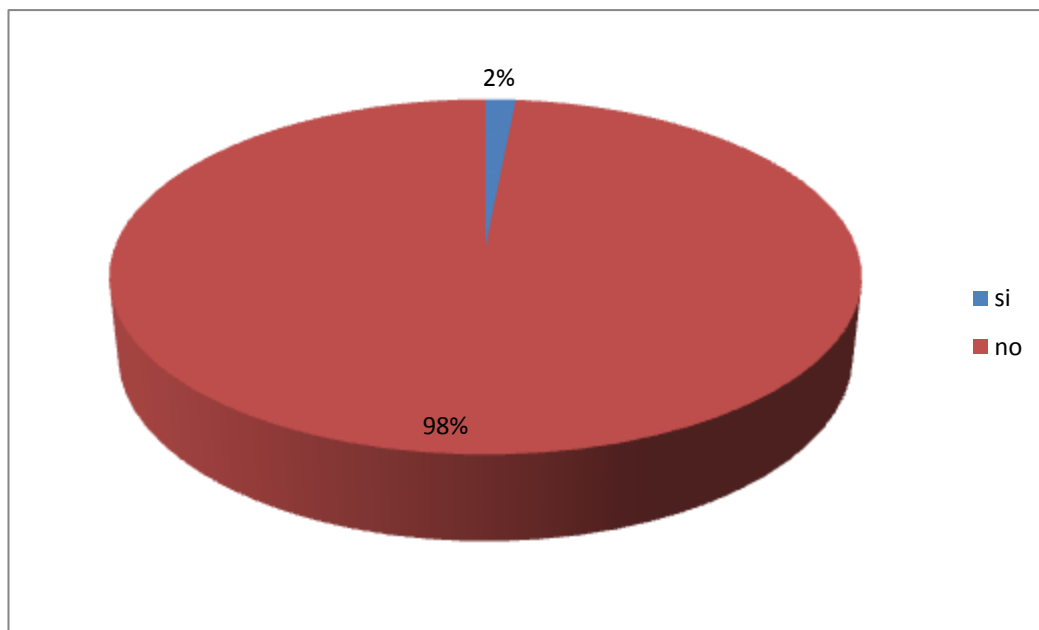
Las respuestas fueron parejas en cuanto a vivienda propia se refiere, algunos de los encuestados que respondieron que no contaban con casa propia, acotaron que ellos gastaban en casas de alquiler, otros dijeron que si bien no tenían casa propia no gastaban en este concepto debido a que vivían en casa de parientes. Como es lógico los taxistas que no cuentan con casa propia gastan en arriendo haciendo más difícil cubrir las necesidades básicas de sus familias, esto sin tener en cuenta si además deben pagar por créditos realizados por sus vehículos.

## 7. ¿Aparte del taxismo ejerce alguna otra ocupación?

**Cuadro N°26.**Otra ocupación

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Si	3	1,52
No	194	98,48
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°22.** Otra ocupación



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

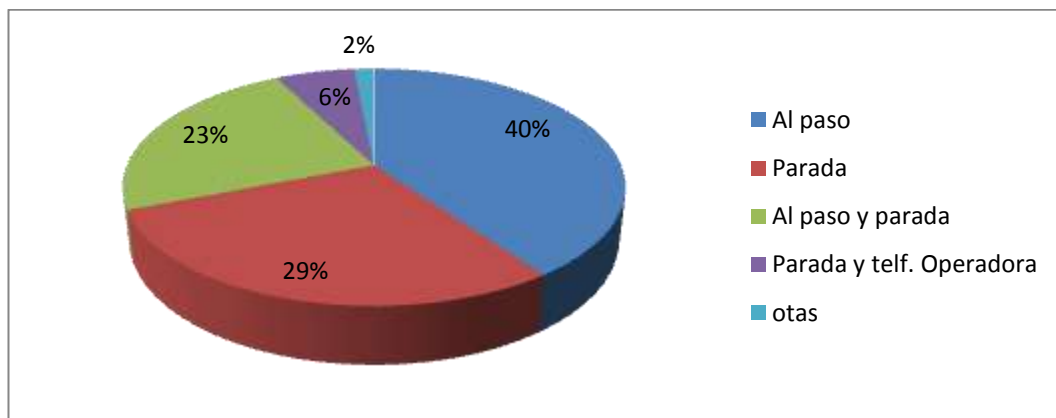
Sin duda que los resultados obtenidos muestran claramente que el 98% de los señores conductores de taxis ejecutivos tienen como única herramienta y medio de ingresos al taxismo, muchos de ellos afirman que la ordenanza municipal no les permite ejercer otro tipo de oficio. Tres personas que respondieron que si tenían otro oficio indicaron que se dedicaban a la mecánica, carpintería y otro era comerciante. Apenas el 2% de encuestados respondió afirmativamente a la pregunta, esto a pesar de la ordenanza que rige este oficio dentro de la ciudad.

## 8. ¿De qué manera consigue sus carreras?

**Cuadro N°27.** Manera de conseguir carreras

Categoría	Frecuencia	porcentaje
Al paso	79	40,10
Parada	57	28,93
Al paso y parada	46	23,35
Parada y telf. Operadora	12	6,09
Otras	3	1,52
<b>TOTAL</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°23.** Manera de conseguir carreras



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

Los resultados demuestran que en su gran mayoría los conductores de taxis ejecutivos consiguen sus carreras en la vía 40%, lo cual no está permitido en la ordenanza municipal, la cual dictamina que estos deben tener el servicio de puerta a puerta mediante un operador de radio el cual permita conseguir las carreras. Actualmente se debate este tema, debido a que el gremio de taxistas ejecutivos no está con la normativa de recoger sus carreras solo en la parada o por contratación telefónica, acusan que esto disminuye sus ingresos, por otra parte el taxismo convencional dice que esta es la única forma de que el taxismo ejecutivo labore, caso contrario existiría una gran competencia por pasajeros en las vías además de crear congestión vehicular.

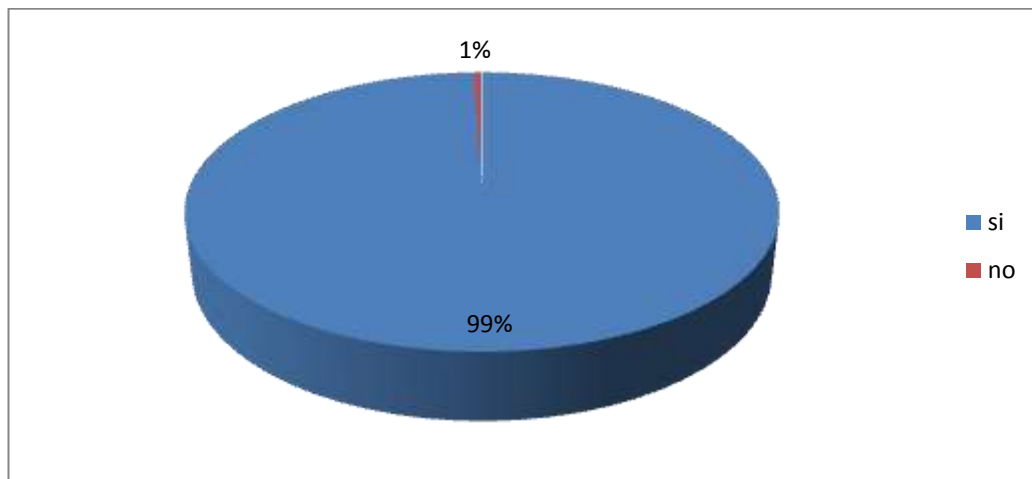


**9. ¿Cree usted que la aparición del taxismo ejecutivo ha contribuido positivamente al desarrollo de la comunidad?**

**Cuadro N°28.** Taxismo y desarrollo en comunidad

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>porcentaje</b>
Si	196	99,49
No	1	0,51
<b>Total</b>	<b>197</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°24.** Taxismo y desarrollo en comunidad



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Interpretación:**

La pregunta se realizó de forma abierta, por lo que se obtuvo las diferentes opiniones de los señores taxistas, casi el 100% de los encuestados respondió afirmativamente, explicando que el taxismo ejecutivo había contribuido con la ciudad en el aumento de transporte debido a la escases que existía explican.

La demanda insatisfecha que existía en cuanto a transporte se refiere es llenada por la aparición del taxismo ejecutivo, además de ser una modalidad de transporte puerta a puerta que ha contribuido al desarrollo de los sectores periféricos de la ciudad (barrios). Los conductores explican

que antes los usuarios de barrios alejados como los huertos familiares debían de caminar hasta la avenida principal (13 de Abril), para poder coger un taxi, o llamar una unidad de transporte hasta su residencia, misma que demoraba en llegar; ahora con la cooperativa de taxis ejecutivos que existe se puede ahorrar tiempo a la hora de coger un taxi.

El taxismo ejecutivo también creado innumerable fuentes de empleo, cientos de familias se han visto beneficiadas con la aparición de este servicio, tanto por parte de los propietarios de los vehículos como de los usuarios del mismo

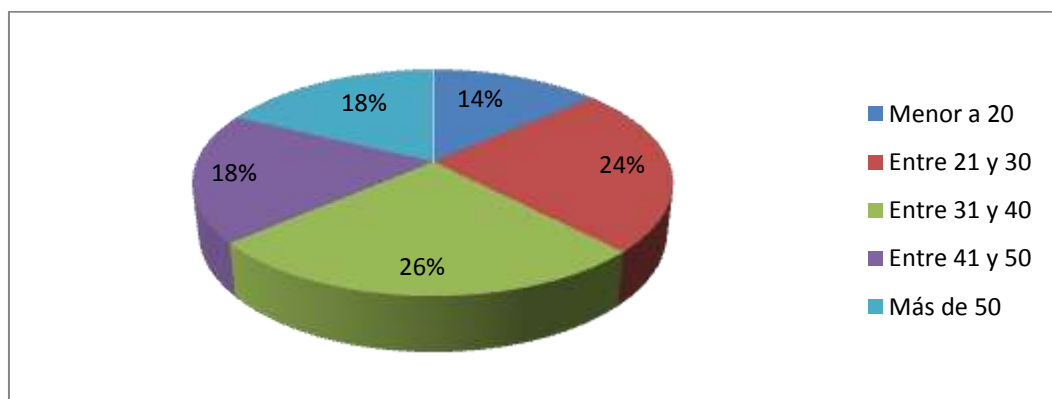
#### 4.1.2 Encuesta Dirigida a los usuarios del servicio de taxismo ejecutivo en la ciudad de Ibarra.

##### a. Edad

**Cuadro N°29.** Edad usuario taxi ejecutivo

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Menor a 20	52	13,61
Entre 21 y 30	92	24,08
Entre 31 y 40	99	25,92
Entre 41 y 50	71	18,59
Más de 50	68	17,80
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°25.** Edad usuario taxi ejecutivo



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

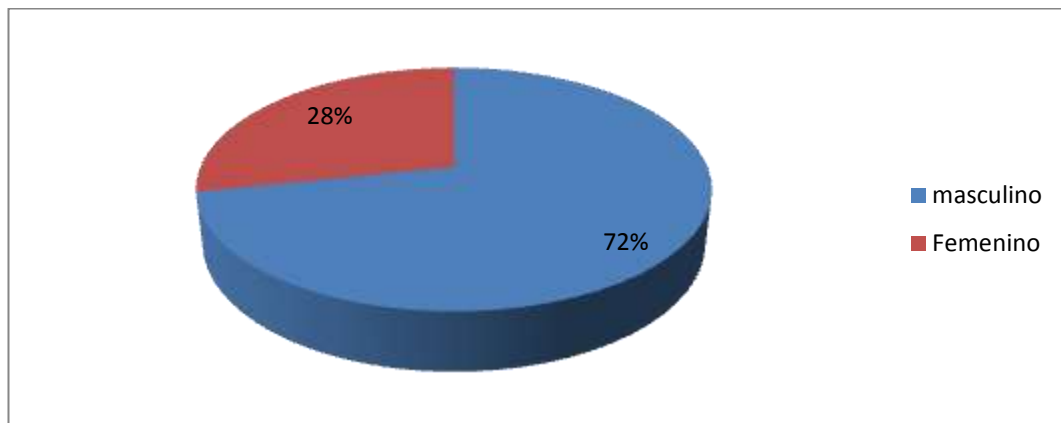
Como se puede observar los datos se encuentran fluctuando entre 21 y 40 años, esta es la edad promedio de la muestra. Esto debido claramente a que la población económicamente activa tiene la capacidad de adquirir un servicio de taxi, de acuerdo a sus ingresos y necesidades. Los datos muestran como este promedio de edad satisface sus necesidades de transporte mediante un taxi para así agilizar sus actividades cotidianas.

### **b. Género**

**Cuadro N°30.** Género usuario taxi ejecutivo

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Masculino	274	71,73
Femenino	108	28,27
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100</b>

**Gráfico N°26.** Género usuario taxi ejecutivo



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

Los resultados obtenidos muestran claramente como el género masculino

fue el principal encuestado dentro de la investigación, la selección del encuestado dentro de la muestra de la población económicamente activa, fue realizado al azar.

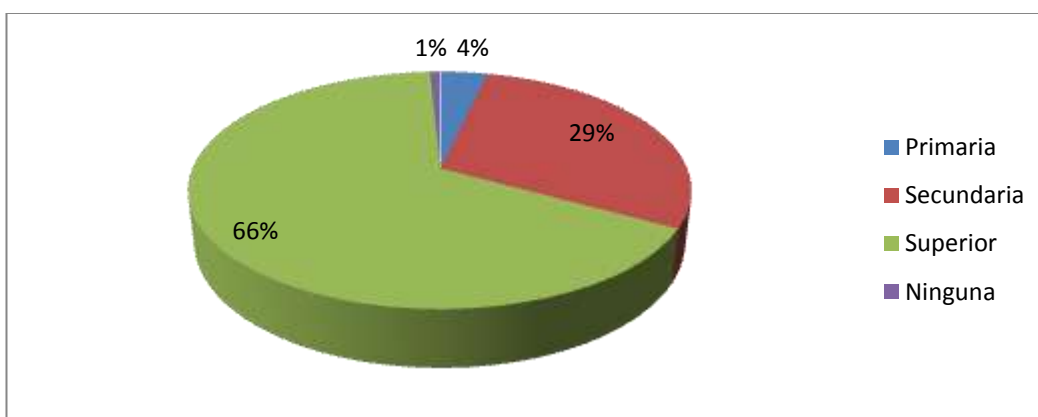
El género masculino claramente aporta con un porcentaje más alto en la población económicamente activa, esto debido a que el hombre como cabeza de familia tiene la obligación de llevar el sustento económico a sus hogares. Sin embargo la fuerza laboral femenina en los últimos años ha crecido, siendo pilar fundamental en el desenvolvimiento de las actividades económicas.

### c. Educación

**Cuadro N°31.** Educación usuario taxi ejecutivo

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Primaria	14	3,66
Secundaria	112	29,32
Superior	253	66,23
Ninguna	3	0,79
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°27.** Educación usuario taxi ejecutivo



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Interpretación:**

El nivel de educación de un usuario de taxi ejecutivo, es de educación superior, esto claramente debido a la capacidad de pago a la hora de la elegir su transporte. Además de estos usuarios se desprenden gran cantidad de viajes por parte de sus familiares y allegados, es decir un profesional puede pagar el taxi de sus hijos de camino a la escuela. En otros casos el estatus económico de estas personas les hace escoger el transporte más cómodo y rápido para trasladarse. Otra parte de la muestra que coge taxi es el usuario de nivel secu.ndario si bien este no puede tener una profesión de nivel superior, su trabajo le ayuda a sustentar gastos y necesidades de transporte.

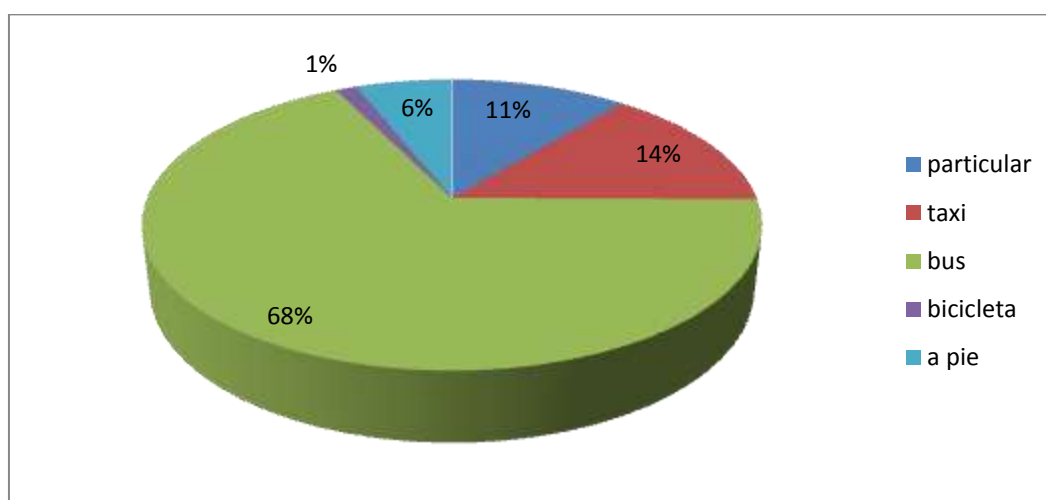
### Cuestionario

#### 1. ¿Qué medio de transporte utilizo para llegar a este sitio?

**Cuadro N°32.** Medio de transporte

MODO	Particular	Taxi	Bus	Bicicleta	A pie	Total
<b>Total</b>	42	54	258	5	23	382
<b>Porcentaje</b>	10,99	14,14	67,54	1,31	6,02	100

**Gráfico N°28.** Medio de transporte



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

## Interpretación:

Los resultados obtenidos arrojan datos claramente previsible, un mayor porcentaje de la población escoge como principal medio de transporte al bus, seguido de servicio de taxi. Esto debido a que en la ciudad son los principales medios de transporte. Algunos factores que inciden a la hora de trasladarse son las tarifas, comodidad, tiempo, entre otro.

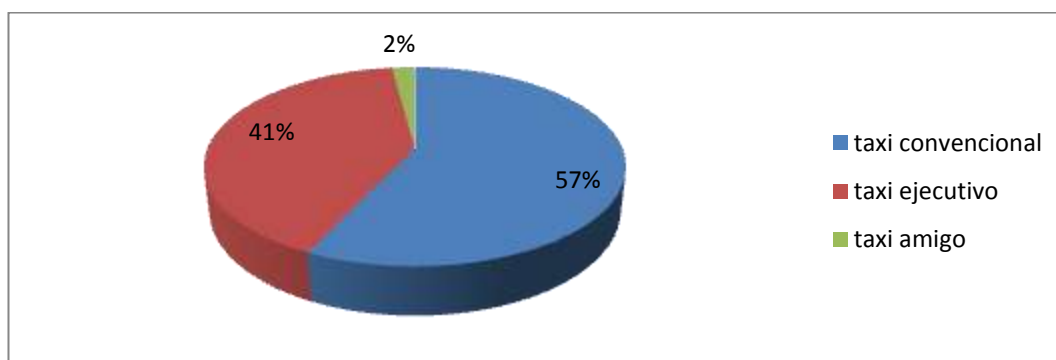
El bus es el principal medio de transporte de la ciudad de Ibarra, por costo y rutas de traslado, cabe acotar que dependiendo de la distancia (que sea corta) 4 personas escogen un taxi en reemplazo de un bus, en el bus cada usuario paga 25 ctvs. que da en total 1 dólar y en el taxi su costo es el mismo, así que esta modalidad puede ahorrar tiempo a los pasajeros.

2. Si utiliza el servicio de taxi, que tipo de taxi elige para su servicio con más frecuencia, en caso que no utilice el servicio de taxi para su traslado, la entrevista concluye.

**Cuadro N°33.** Elección de taxi

Categoría	Frecuencia	%
Taxi convencional	218	57,07
Taxi ejecutivo	156	40,84
Taxi amigo	8	2,09
<b>TOTAL</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°29.** Elección de taxi



**Fuente:** Encuestas  
**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### Interpretación

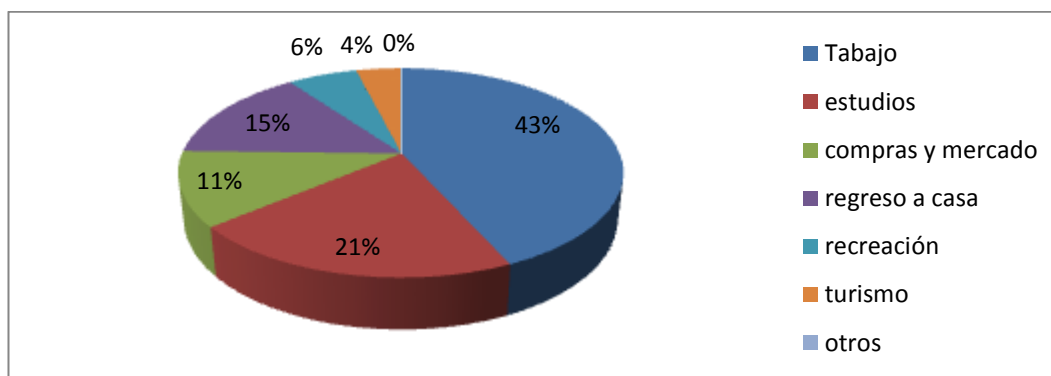
Como podemos observar en el grafico, el taxi convencional, es el más empleado por los encuestados, como segunda opción a la hora de viajar la muestra escogió al taxi ejecutivo. Si bien la pregunta es clara y dice cuál es el taxi preferido a la hora de trasladarse, podemos tomar en cuenta que para esto tienen que haber algunos factores como, lugar donde se encuentra el taxi, urgencia con que se lo necesita, entre otros..

### 3. ¿Cuál es el principal motivo para que usted recurra al servicio de taxi para llegar a su destino?

**Cuadro N°34.** Motivo de viaje

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Trabajo	165	43,19
Estudios	79	20,68
Compras y mercado	44	11,52
Regreso a casa	56	14,66
Recreación	23	6,02
Turismo	15	3,93
Otros	0	0,00
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°30.**Motivo de viaje



**Fuente:** Encuestas  
**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### Interpretación:

Como se observa en el grafico la ciudadanía utiliza el servicio de taxi, primordialmente para poder llegar a su lugar de trabajo, ya sea para llegar a tiempo, por motivos de comodidad entre otros. El traslado en taxi por motivos de estudio es la segunda razón para que el usuario prefiera utilizar taxi.

El servicio de taxi como una alternativa para llegar a casa se suscita debido a que el transporte urbano en la ciudad de Ibarra funciona hasta las 7 de la noche como promedio en las diferentes líneas de buses, esto conlleva a que gente que labora pasado este horario se vea obligada a conseguir un taxi para transpórtese a su residencia.

Otras alternativas como compras, recreación turismo cuentan conjuntamente con un 21%, otras razones del por qué la gente escoge el taxi como medio de transporte.

Como se observa en los resultados la ciudadanía escoge el taxi como medio de transporte debido a factores específicos, como pueden ser el tiempo, destino, distancia entre otros.

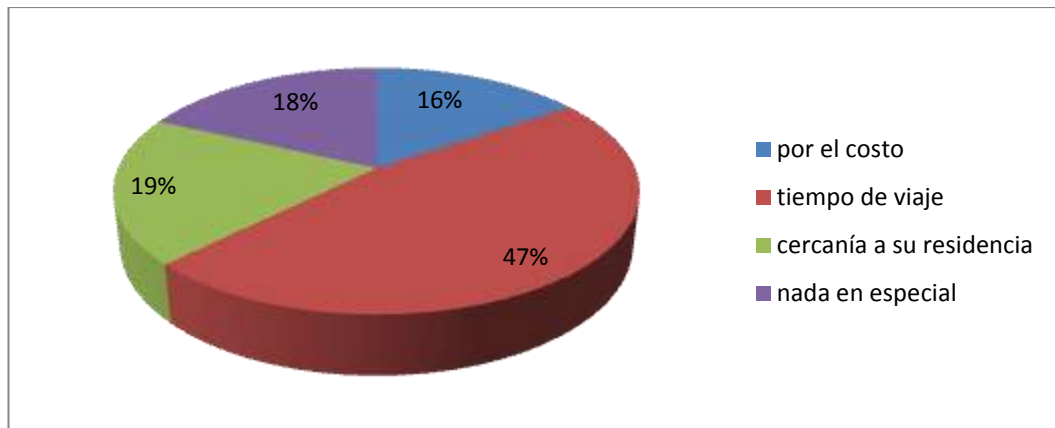
**4. ¿Indique cuál es la principal razón del porque utiliza el servicio de taxi ejecutivo?**

**Cuadro N°35. Razón para utilizar el taxismo ejecutivo**

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Por el costo	59	15,45
Tiempo de viaje	180	47,12
Cercanía a su residencia	74	19,37
Nada en especial	69	18,06
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>



**Gráfico N°31. Razón para utilizar el taxismo ejecutivo**



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Interpretación:**

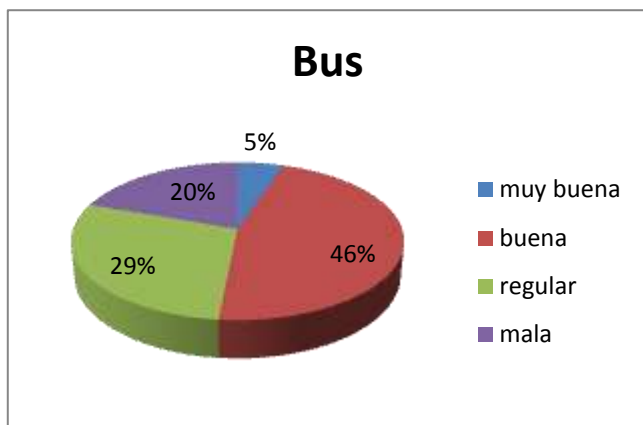
Los usuarios de taxi ejecutivo según las respuestas recabadas utilizan este servicio por el tiempo de viaje, debido a que pueden ahorrar tiempo para llegar a sus destinos, no cabe duda que a la hora de elegir un taxi como medio de transporte los usuarios lo prefieren por su rapidez en el traslado a los distintos lugares de la urbe. Además cabe señalar que muchos barrios periféricos se han visto beneficiados de la aparición del taxismo ejecutivo debido a la cercanía que existe entre sus residencias y las compañías de taxis, antes debía llamarse un taxi de cooperativas que se encontraban en el centro de la ciudad, ahora esto ha cambiado.

**5. ¿Cómo calificaría la cordialidad de los medios de transporte que usted utiliza?**

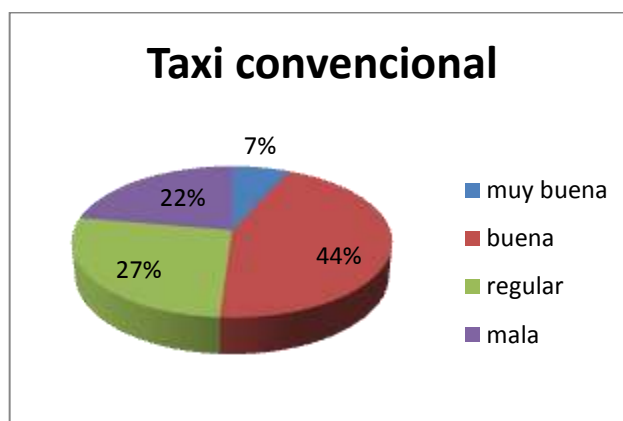
**Cuadro N°36. Cordialidad en bus, taxi convencional y ejecutivo**

Categoría	Bus		Taxi convencional		Taxi ejecutivo	
	Frec	%	Frec	%	Frec	%
<b>Muy Buena</b>	20	5,24	26	6,81	59	15,45
<b>Buena</b>	177	46,34	169	44,24	189	49,48
<b>Regular</b>	110	28,80	102	26,70	75	19,63

<b>Mala</b>	75	19,63	85	22,25	59	15,45
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>



**Gráfico N°32.** Cordialidad en bus, taxi convencional y ejecutivo



**Fuente:** Encuestas  
**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Interpretación:**

En cuanto a los resultados obtenidos en el primer grafico podemos darnos cuenta de que el servicio de transporte en **Bus** tiene un grado de aceptación medio por la ciudadanía en cuanto a cordialidad, esto puede deberse a factores como el trato que tienen los conductores para con los usuarios, además la falta de capacitaciones de atención al cliente son

escasas o nulas en este gremio, el irrespeto a las paradas, el estrés y otros agentes pueden ser causantes del mal desempeño laboral.

En el segundo grafico (derecha), la mayoría de encuestados piensa que el servicio de **taxi convencional** es bueno, podemos darnos cuenta que si bien este servicio no es excelente en cuanto a cordialidad, tiene gran acogida por la gente que utiliza este medio de transporte. En los últimos años desde la aparición del taxismo ejecutivo el taxismo convencional a tenido que cambiar en aspectos de cordialidad y buen trato al cliente esto debido a que los prestatarios ejecutivos han creado un nivel de cordialidad alto.

El último grafico muestra los resultados obtenidos en cuanto a la cordialidad del **taxismo ejecutivo** para con la población, se observa que los encuestados opinan que este servicio es muy bueno en amabilidad con sus clientes. Podemos darnos cuenta que el servicio de taxismo ejecutivo en cuanto a resultados, es el más amable y cordial a la hora de tratar con sus clientes. Esto se debe a que el servicio ejecutivo es de no busca competir con el taxismo convencional sino superarlo en buen trato al cliente y comodidad en sus unidades, Además el gremio de taxistas ejecutivos se encuentra constantemente capacitando, en cuanto a trato al cliente y otros cursos de calidad y servicio.

Luego de recabar la información y de la comparación individual de los gráficos concernientes a la cordialidad existente en los diferentes medios de transporte urbano, podemos observar como el taxismo ejecutivo saca clara ventaja en cuanto a cordialidad y aceptación en la ciudadanía.

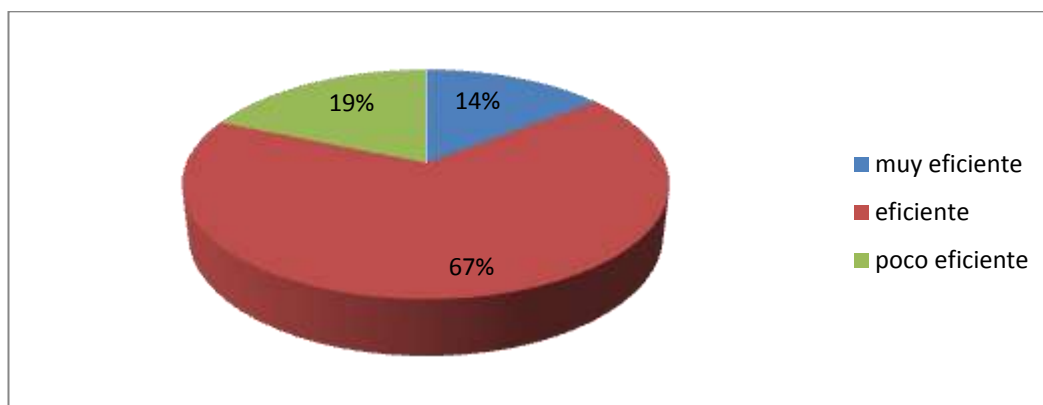
### **Considera que el servicio de taxismo ejecutivo es eficiente**

Cuadro N°37. **Eficiencia**

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Muy eficiente</b>	55	14,40
<b>Eficiente</b>	256	67,02

<b>Poco eficiente</b>	71	18,59
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>

Gráfico N°33. Eficiencia



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

### Interpretación:

Las respuestas obtenidas en la pregunta muestra que el usuario piensa que el taxi ejecutivo es eficiente, esto debido a factores como Velocidad del servicio en cuanto a la relación tiempo distancia, costo tiempo, en relación precio por el tiempo recorrido, además agilidad de servicio, en cuanto a rutas y accesos del transporte. De esta manera medida la eficiencia el usuario opina que efectivamente la eficiencia del el servicio agiliza su movilidad y por ende produce productividad tanto en el tiempo como en el costo, es decir el usuario ahorra tiempo, y el conductor se vuelve más productivo en cuanto a su trabajo.

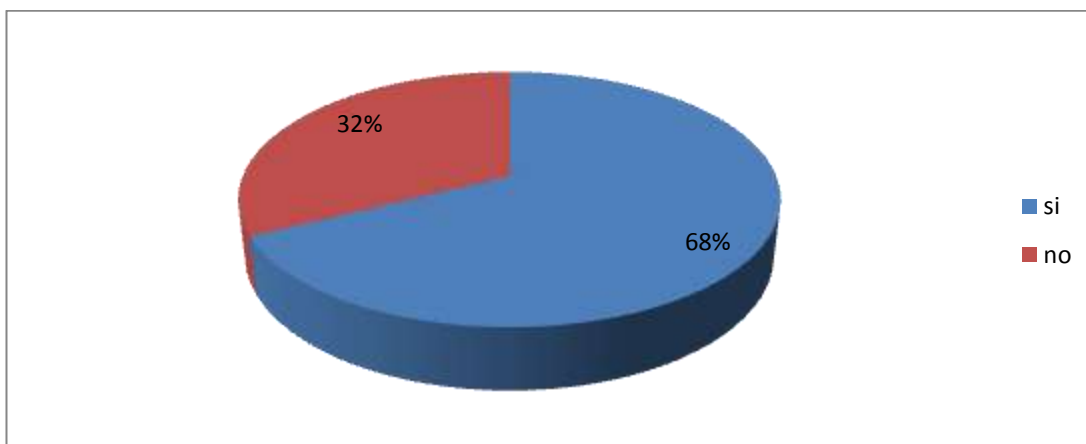
### 6. ¿La tarifa que usted paga por el servicio de taxi ejecutivo está compensada por la calidad que este le brinda?

Cuadro N°38. Tarifa-calidad

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
<b>Si</b>	258	67,54
<b>No</b>	124	32,46

<b>total</b>	<b>382</b>	<b>100</b>
--------------	------------	------------

Gráfico N°34. Tarifa-calidad



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

### Interpretación:

Tabulando las respuestas obtenidas en la pregunta 7, de la encuesta a los usuarios y tomando encuesta que la pregunta es cerrada (si o no), pero además tienen una acotación personal ya que se pregunta el porqué de su respuesta, se obtuvo que gran parte de encuestados está de acuerdo en pagar la tarifa indicada por el conductor del taxi ejecutivo a cambio de la calidad del servicio que este le brinda. Si bien el taxista ejecutivo realiza una inversión al adquirir un vehículo full equipo, además de la comodidad y cordialidad que este brinda al usuario, esta inversión se ve recompensada cuando la tarifa de pago por el servicio es aceptada por el cliente el cual se siente cómodo con el servicio brindado. En muchos casos la tarifa del taxi ejecutivo es más baja q la del taxi convencional.

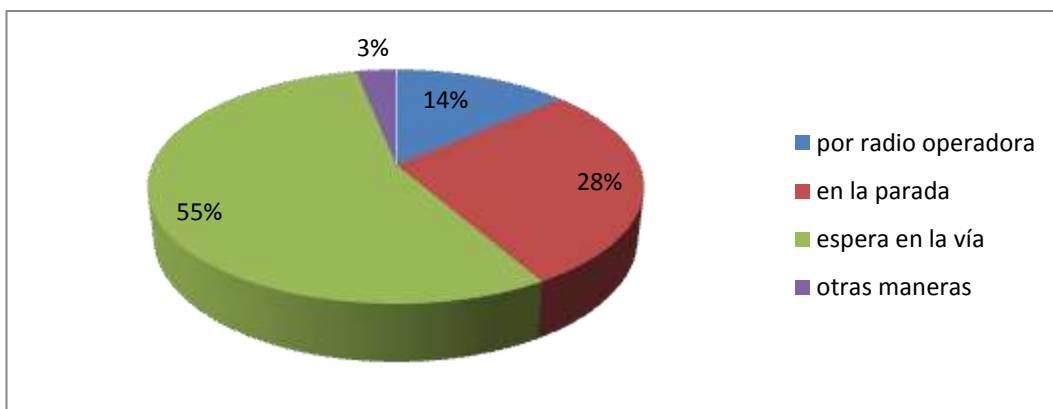
### 7. ¿Cómo consigue el taxi ejecutivo para su traslado?

Cuadro N°39. Forma de conseguir taxi ejecutivo

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Por radio operadora	52	13,61
En la parada	107	28,01
Espera en la vía	211	55,24
Otras maneras	12	3,14

<b>total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>
--------------	------------	---------------

**Gráfico N°35. Forma de conseguir taxi ejecutivo**



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

A la hora de coger un taxi, la población afirmó claramente que la mejor forma de conseguir un taxi ejecutivo, es esperando en la vía, dependiendo claramente de lugar donde se encuentre el usuario a la hora de coger un taxi. Si bien el gran parte de la muestra de los encuestados escogió como el método más preciso para coger un taxi, esperar en la vía, hay que darse cuenta que a la hora de esperar un taxi en la vía el usuario escoge al primer taxi que esté disponible ya sea este convencional o ejecutivo.

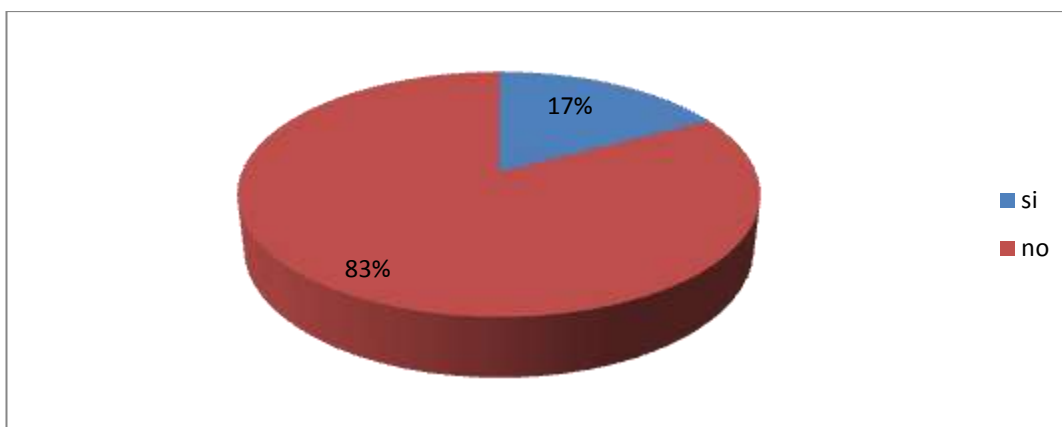
Depende mucho de las circunstancias en la que se encuentre el usuario para poder escoger el lugar donde va a esperar el taxi, si se encuentra en casa en la noche la forma más segura es la contratación telefónica, caso contrario si el cliente está cerca de una parada, lo más conveniente es ir a dicha parada a coger el taxi.

### **8. ¿En su barrio, se han creado compañías de taxismo ejecutivo?**

**Cuadro N°40. Creación de Cooperativas**

<b>Categoría</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Si</b>	66	17,28
<b>No</b>	316	82,72
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>

Gráfico N°36. Creación de Cooperativas



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

### Interpretación:

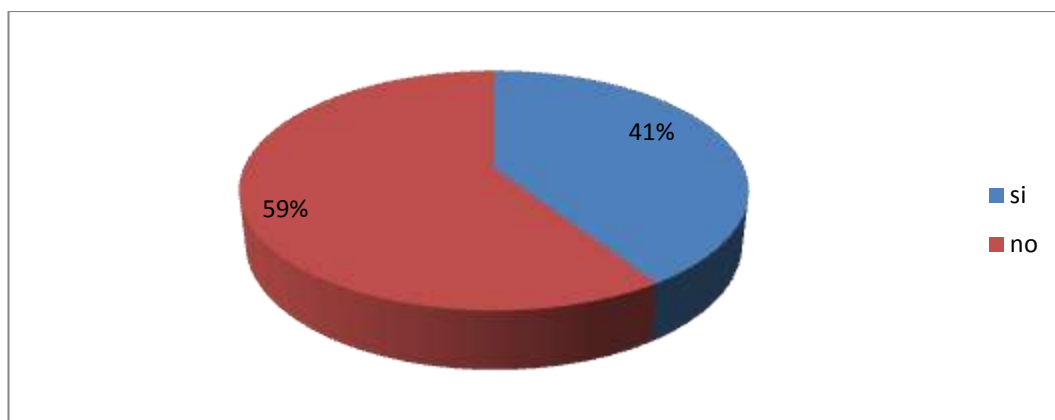
Se preguntó a las personas encuestadas si se había creado compañías de taxis ejecutivos cerca de sus residencias, si estas contestaban afirmativamente se les preguntaba cuántas. Los resultados muestran a las claras que gran cantidad de la muestra responde que no se había creado compañías de taxis ejecutivos cerca de sus barrios, el contraste respondió que si se habían creado compañías de taxis ejecutivos, y estas habían generado empleo cerca a sus residencias ya que la mayoría de socios de esta compañía era residentes del sector que en busca de opciones de trabajo decidieron implantar un compañía de transporte la cual satisficiera la necesidad de movilidad a un costo asequible y de buen trato.

### 9. ¿Considera que la presencia de compañías de taxis ejecutivos ha favorecido al desarrollo de la comunidad?

Cuadro N°41. Desarrollo Comunidad

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Si	156	40.84
No	226	59,16
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°37. Desarrollo Comunidad**



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

La opinión ciudadana está dividida en cuanto al surgimiento del taxismo ejecutivo, al tratarse de una pregunta de opinión se pudo rescatar los pro y los contra que tiene el taxismo ejecutivo en la ciudad, las personas que respondieron que el taxismo si había beneficiado al desarrollo de la comunidad se enfocó en que el taxismo ejecutivo había aportado a la ciudad fuentes de empleo, cubierto la demanda insatisfecha existente en la ciudad en cuanto a transporte urbano, además había beneficiado a los barrios más alejados del centro de la urbe como los huertos familiares debido a que antes no existían cooperativas de taxis cerca de sus residencias y tenían que llamar a una radio operadora la cual demoraba en cubrir la necesidad del usuario.

En cuanto a los encuestados que respondieron no, manifestaron que la aparición de este servicio había llenado a las calles de congestión vehicular además de sostener una competencia con el taxismo convencional lo cual había disminuido los ingresos de cientos de familias que tiene como único sostén al taxismo convencional.

**10. Usted cree que la aparición del taxismo ejecutivo ha cubierto la demanda insatisfecha existente en la ciudad en cuanto a**

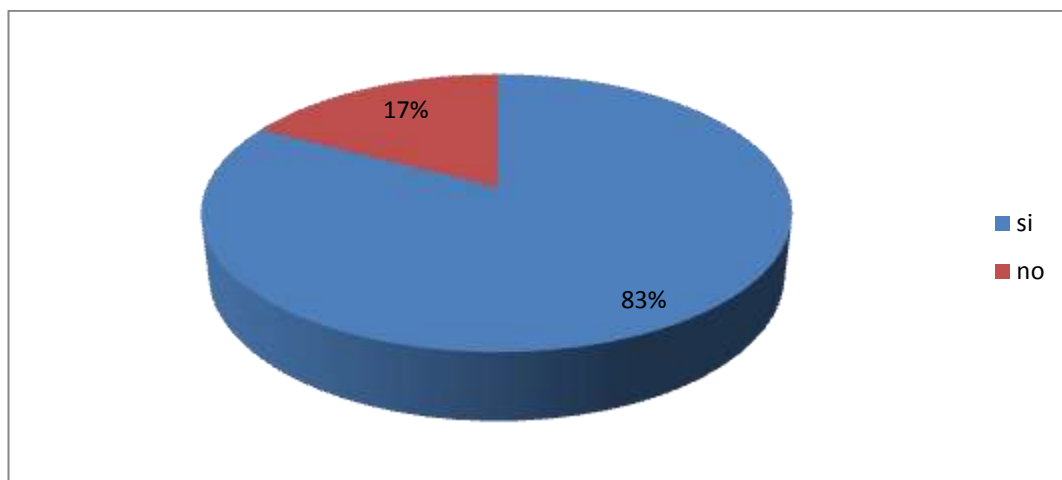


transporte se refiere

**Cuadro N°42. Demanda insatisfecha**

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Si	316	82,72
No	66	17,28
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>

**Gráfico N°38. Demanda insatisfecha**



**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

### **Interpretación:**

La pregunta fue realizada en base al estudio de movilidad del municipio el cual encontró un déficit en cuanto a transporte en la ciudad, el cual no abastecía la demanda existente en la ciudad.

Las respuestas en cuanto a esta pregunta arrojaron resultados fueron equitativos porcentaje de esta muestra respondió que si efectivamente el surgimiento de el taxismo ejecutivo había cubierto la demanda insatisfecha existente en la ciudad, acotando que antes del taxismo ejecutivo, los barrios periféricos de la ciudad se veían afectados en las horas pico a la hora de conseguir un taxi, se debía llamar a una radio operadora la cual efectivamente conseguía un taxi para el usuario, pero

este venía desde el centro de la ciudad demorando el tiempo de llegada e incrementó el costo del servicio.

En cuanto a las personas que respondieron que no, dijeron que la aparición del taxismo no solo había cubierto la demanda insatisfecha sino que había causado una sobreoferta de transporte, además se había incrementado la inseguridad debido a que algunos taxis se hacían pasar por taxis ejecutivos solo para cometer atracos a los usuarios.

#### **4.2 Contrastación de Resultados con las Preguntas de Investigación.**

##### **4.2.1 ¿Cuál es la situación actual de las compañías de taxis ejecutivos y su estado legal en la ciudad de Ibarra?**

**Cuadro N°43.** Operadoras de taxis ejecutivos legalmente constituidas

<b>OPERADORAS DE TAXIS EJECUTIVOS LEGALMENTE CONSTITUIDAS EN LA CIUDAD DE IBARRA</b>		
<b>Nº</b>	<b>Operadora</b>	<b>UBICACION</b>
1	Alpachacaexpress	Calle Machala y Colibrí esquina
2	Brislagtiris S.A.	Calle quito y 13 de abril huertos familiares
3	Contaxlaslajas S.A.	Sucre 13-93 y Panamericana San Antonio
4	Enzanoa	Panamericana norte km 1 el olivo
5	Ejecuvip S.A.	Panamericana norte sector el olivo
6	El mainas S.A.	Fray vaca Galindo y R. de Miño
7	Galo plaza lazo	Sector Sta. Lucia del retorno junto a la iglesia
8	Ibarra full	Juan de la Roca y Ricardo Sánchez
9	Imbatax S.A.	Calle s. Peñafiel Emilio 19-11 y Carlos Grijalva
10	Taxifox S.A.	Santa Isabel 13-32 y Tungurahua
11	Taxpiman S.A	CallePiman Parque de Priorato
12	Transferri S.A	13 de abril 13-19 y Azuay huertos familiares
13	Yuracrucito	Panamericana norte junto a la gasolinera del olivo

**Fuente:** Unidad de tránsito y transporte del Municipio  
**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

Según entrevista realizada al Ing. Ramiro Chacón, jefe de la Unidad de Tránsito y Transporte del Municipio de Ibarra, se le preguntó acerca de la situación actual de las compañías de taxis ejecutivos dentro de la urbe, el manifestó que la gran mayoría de estas ya obtuvieron el permiso de operación, y que las restantes están en proceso de obtenerlo, con esto ya habrían concluido con el proceso de legalización, salvo por un convenio que tienen las compañías con el Municipio de La ciudad de Ibarra, en el cual una vez se regularice todo el tema de kits de seguridad, administración, el centro de control ( call center ), el rastreo satelital, entonces en ese momento los taxis ejecutivos tienen un plazo de 30 días a partir de que se aplique la Normativa legal para colocar todo el equipamiento de los parques automotores, se espera que esta Normativa se llegue a aplicar este año (2012); esta Normativa está a cargo del Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y de la Agencia Nacional de Transito (ANT).

El estudio pudo comprobar a través de la encuesta que la mayoría de prestatarios del servicio de taxi ejecutivo prefieren las marcas Chevrolet y Kia, esto debido a:

- **Facilidades de crédito.** Las bajas tasas de interés, amplios plazos de crédito y atractivos planes de financiación, se han convertido en un denominador común en concesionarios y entidades bancarias.. (Ver cuadro 39).
- **Prestaciones y equipamiento:** debe contar con las especificaciones y utilidad para la prestación del servicio, en el caso de los taxis ejecutivos deben ser full equipo, es por esto que en la actualidad los socios de estas compañías están cambiando sus unidades antiguas por modernas y mas cómodas. El Chevrolet Aveo 1.6 Sedan Full Equipo es uno de los mas adquiridos.

- **Consumo:** El consumo de un promedio de un taxi ejecutivo de marca Chevrolet y Kia tiene un promedio de consumo de gasolina diaria de 5 a 7 galones, un promedio de gasolina de 9 a 11 dólares.
- **Fiabilidad:** La fiabilidad de la marca y lo importante que es que el coche se estropee lo menos posible, ya no sólo por el ahorro de dinero que esto conlleva sino también por el tiempo que se pierde con todas las visitas al taller.

En el mercado de autos en cuanto a taxis ejecutivos se pudo comprobar que la mayoría de taxis ejecutivos es el Chevytaxi Sedan, en la marca Chevrolet. Esto deberá cambiar debido a que según la ordenanza municipal el auto que brinde los servicios de taxismo ejecutivo debe ser full equipo.

**Gráfico N°39.** Financiamiento Chevytaxi Sedan



<b>Chevytaxi Sedan</b>	
<b>1.5 A/C</b>	
<b>\$14,150</b>	
<b>Precio (incluido I.V.A):</b>	<b>\$15,532.50</b>
<b>Entidad Financiera:</b>	<b>Banco de Guayaquil</b>
<b>Meses:</b>	<b>48</b>
<b>Cuota inicial</b>	<b>\$4,000.00</b>
<b>Tasa (%)</b>	<b>15.20%</b>
<b>Accesorios</b>	<b>\$0.00</b>
<b>Monto a financiar:</b>	<b>\$11,532.50</b>
<b>Cuotas mensuales de:</b>	<b>\$322.12</b>

**Fuente:** Chevrolet-Ecuador

**Elaboración:** Navarrete Ramiro.

Otra de las marcas que ha incursionado en el mercado ecuatoriano, traído desde el gigante asiático ha sido opción económica a la hora de adquirir un auto full equipo que brinde todas las comodidades al usuario es el Great Wall C30 full, el cual se adapta a lo pedido por la ordenanza en cuanto a comodidad y confort

**Gráfico N°40.** Great Wall proforma



**Fuente:** Patiotuerca-Ecuador

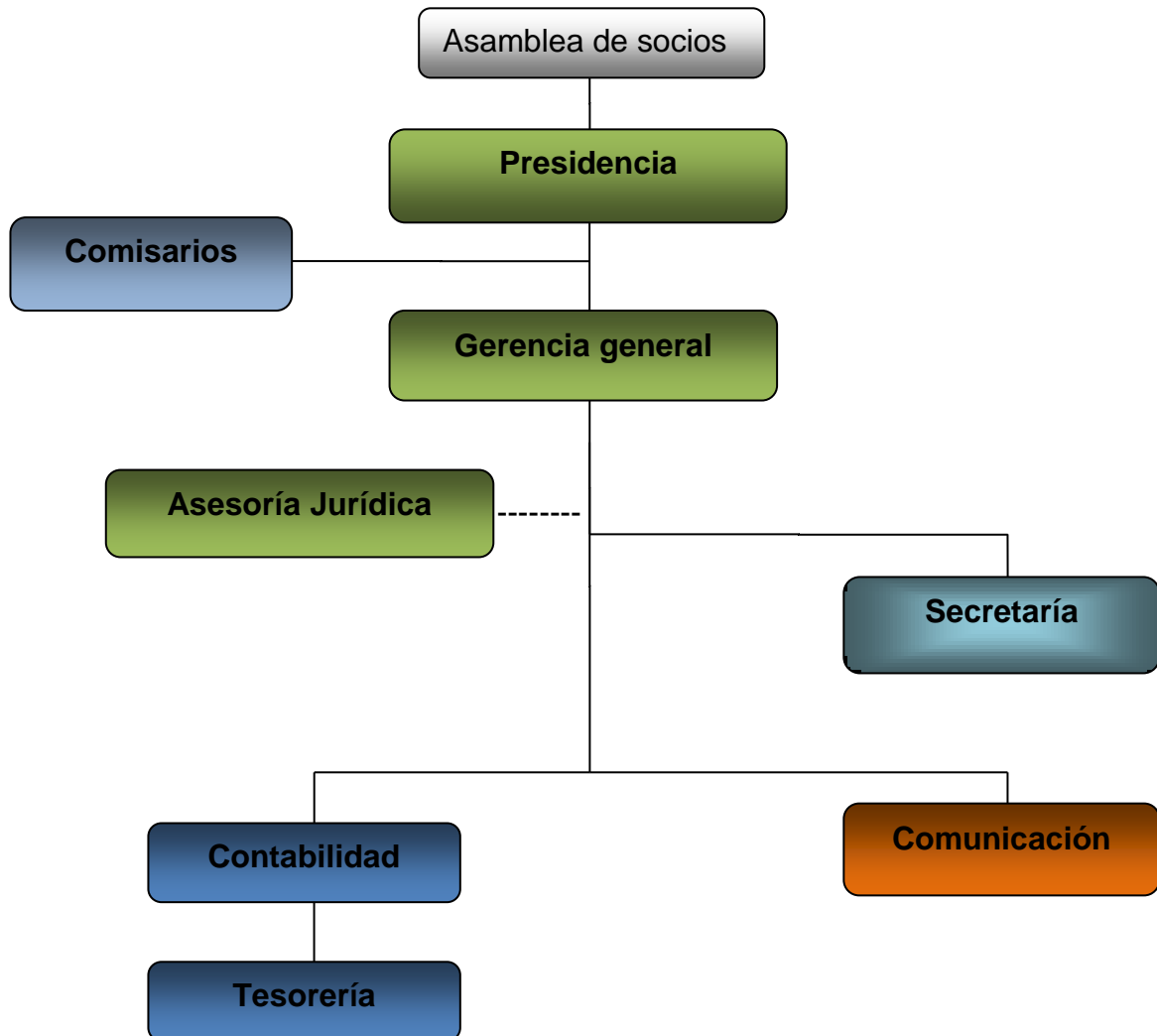
**Elaboración:** Navarrete Ramiro.

En cuanto al modelo; se puede estimar que apenas un 5% ha cumplido con su vida útil, ya que la mayoría de taxis ejecutivos están registrados desde el año 2007 hasta la presente; además la legalización de las Compañías se dio recientemente en el año 2009; lo que confirma que algunos de los taxis “ejecutivos”, ejercían esta actividad como informales, antes de la publicación de la ordenanza.

El 99% de los vehículos que prestan el servicio de taxi ejecutivo, son conducidos por sus propios dueños; apenas el 1% de los que circulan en la ciudad de Ibarra, son alquilados por terceras personas.

En cuanto a la parte administrativa de las Compañías de taxis ejecutivos se estableció la siguiente estructura:

**Gráfico N°41.** Organigrama Taxismo ejecutivo.



**Fuente:** Ficha de Observación  
**Elaboración:** Navarrete Ramiro.

- Nivel Legislativo
- Nivel Ejecutivo
- Nivel Asesor
- Nivel Auxiliar
- Nivel Operativo

## **Nivel legislativo–directivo**

Es el máximo nivel de dirección de la compañía, son los que dictan las políticas y reglamentos bajo los cuales operará, está conformado por los dueños de la compañía (socios), los cuales tomarán el nombre de **asamblea de socios**. Es el órgano máximo de dirección de la empresa, está integrado por los socios legalmente constituidos. Para su actuación está representado por la **Presidencia**.

## **Nivel ejecutivo**

Este nivel está conformado por el **Gerente**, el cual será nombrado por el nivel Legislativo-Directivo y será el responsable de la gestión operativa de la compañía, el éxito o fracaso de esta compañía se deberá en gran medida a su capacidad de gestión

## **Nivel asesor**

Este nivel está integrado por expertos que tienen amplio dominio de determinada técnica. Este nivel no tiene autoridad de mando, sino autoridad funcional, por lo tanto no toma decisiones ni ordena los consejos, recomendaciones, asesoría, informes y más instrumentos que nacen de este nivel, para ser transformados en órdenes requieren necesariamente la decisión del jefe con mando directivo. En el caso del organigrama del cuadro N° 41, el nivel de asesor está conformado por el asesoría jurídica y contador. **La asesoría jurídica** es temporal, es por esto que las líneas de unión están entrecortadas, **el contador** en mayoría de casos es permanente

## **Nivel Operativo**

Este nivel es el responsable directo de ejecutar las actividades básicas de la entidad. Es el ejecutor material de las órdenes emanadas por los órganos legislativo y directivo. En este caso los **comisarios** y **operadores**

**de radio**, encargados de controlar y regular las normas internas de la compañía, haciendo respetar paradas, horarios de trabajo y más.

### **Nivel Auxiliar**

El nivel auxiliar ayuda a los otros niveles administrativos en la prestación de servicios con oportunidades y eficiencia. En el caso de compañías de taxis ejecutivos de esto se encargara la **secretaria y tesorero**.

Las compañías de taxis ejecutivos en la ciudad de Ibarra actualmente no cuentan con un organigrama de funciones el cual determine jerarquías y funciones de cada uno de los integrantes de estas organizaciones, sin embargo cada uno de los participantes de la estructura organizativa cumple con funciones asignadas por la asamblea de socios.

El organigrama que se presenta en el grafico anterior nos muestra líneas horizontales, las cuales representan relaciones de laterales de comunicación, es decir el gerente y el presidente son complementarios con sus funciones sin embargo sus subordinados (líneas verticales, representan relaciones de autoridad) tienen diferentes tareas en cuanto a su participación.

En el caso de las compañías de taxis ejecutivos dentro del cantón Ibarra el gerente y el presidente cumplen funciones diferentes, el gerente se encarga de ser el representante legal de la compañía a la cual representa, es decir se hace cargo de: balances contables, permisos de operación, situaciones legales dentro y fuera de su entorno, el se verá en la obligación de hacerse cargo tanto del contador y tesorero de la compañía y deberán trabajar en conjunto para realizar todas las actividades legales en representación de la compañía. En cuanto al presidente el tiene la facultad de trabajar conjuntamente con la secretario/a, operador de radio, y comisarios para poder atender al usuario además de hacer cumplir reglamentos dentro de la compañía.



La parte Financiera se detalla a continuación:

**Cuadro N°44.** Situación financiera taxismo ejecutivo

Nombre de la Cooperativa	Nº de Taxis	Aporte Mensual	Ingresos Mensuales	Egresos mensuales	Capitalización Anual
ALPACHACA EXPRESS	35	40	1400	950	5400
BRISLAGTIRIS S.A.	58	40	2320	1700	7440
CONTAXLASLAJAS S.A.	34	35	1190	890	3600
ENZANO A	27	45	1215	1000	2580
EJECUVIP S.A.	34	35	1190	1100	1080
EL MAINAS S.A.	22	45	990	750	2880
GALO PLAZA LAZO	29	40	1160	900	3120
IBARRA FULL	28	35	980	750	2760
IMBATA S.A.	28	40	1120	820	3600
TAXIFOX S.A.	28	45	1260	1120	1680
TAXPIMAN S.A	28	35	980	730	3000
TRANSFERRI S.A	26	40	1040	800	2880
YURACRUCITO	25	40	1000	700	3600

**Fuente:** Ficha de Observación

**Elaboración:** Navarrete Ramiro.

#### Conceptos de Arriendo

- Pago de arriendo
  - a) Patio
  - b) Oficina
- Secretaria
- Contador
- Operador radio
- Insumos de Oficina

La compañía anónima es una sociedad cuyo capital, dividido en acciones negociables, está formado por la aportación de los accionistas que responden únicamente por el monto de sus acciones. Las sociedades o compañías civiles anónimas están sujetas a todas las reglas de las sociedades o compañías mercantiles anónimas.

Cada compañía de taxis ejecutivos cuenta con capital aportado por los socios al inicio de sus actividades económicas, no se pudo acceder a este dato, por cada compañía acusando confidencialidad en sus funciones, además cabe recalcar que si bien la capitalización anual es escasa en algunos casos de las compañías, cabe notar el capital con el que cuenta cada una.

El número de socios o accionistas de las compañías de taxis ejecutivos colocan aportes mensuales a la compañía para de esta forma solventar los gastos mensuales que se realizan en dichas asociaciones.

## **DEL CAPITAL Y DE LAS ACCIONES**

**Art. 160.-** La compañía podrá establecerse con el capital autorizado que determine la escritura de constitución. La compañía podrá aceptar suscripciones y emitir acciones hasta el monto de ese capital. Al momento de constituirse la compañía, el capital suscrito y pagado mínimos serán los establecidos por la resolución de carácter general que expida la Superintendencia de Compañías.

Todo aumento de capital autorizado será resuelto por la junta general de accionistas y, luego de cumplidas las formalidades pertinentes, se inscribirá en el registro mercantil correspondiente. Una vez que la escritura pública de aumento de capital autorizado se halle inscrita en el registro mercantil, los aumentos de capital suscrito y pagado hasta completar el capital autorizado no causarán impuestos ni derechos de inscripción, ni requerirán ningún tipo de autorización o trámite por parte de la Superintendencia de Compañías, sin que se requiera el cumplimiento de las formalidades establecidas en el artículo 33 de esta Ley, hecho que en todo caso deberá ser informado a la Superintendencia de Compañías.

### **4.2.2 ¿Cuál es el porcentaje de partición modal de desplazamiento de la población y su grado de satisfacción en los diferentes modos de transporte?**

El promedio de desplazamientos en taxi para la muestra escogida es de:

1. **BUS**, 67,54%
2. **TAXI**, 14,14%
3. **PARTICULAR**, 10,99%
4. **A PIE**, 6,02%
5. **BICICLETA**, 1,31%

Como era de notarse en un día normal en la ciudad de Ibarra, el transporte preferido por la ciudadanía es el transporte urbano en la modalidad bus, seguido por el taxi (convencional, ejecutivo, amigo), además se puede ver que el parque automotor local es un importante medio de movilidad para los ciudadanos, el autotransporte como lo es el caminar sigue siendo pilar fundamental para llegar al destino escogido por el transeúnte, cabe recalcar que las distancias en la ciudad en algunos casos es pequeña, es por esto que aún se puede llegar caminando a algunos lugares.

Multiplicando la población económicamente activa por el 14,14% de personas que utilizan taxi en esta ciudad, se puede saber cuál es el promedio de desplazamientos en taxi en la ciudad.

Entonces se tiene:

**Partición modal**=PEA \* PDT

**Partición modal** =63.870 \* 14,14%

**Partición Modal** = 9031 personas.

**Dónde:**

**PEA:** es la Población Económicamente Activa

**PDT:** Promedio de desplazamientos diarios en taxi

Se observa a la partición modal o modo de desplazamiento, **9031** es el promedio de ciudadanos que se desplazan en taxi en la ciudad de Ibarra en cuanto a la Población Económicamente activa se refiere.

En cuanto al motivo de viaje a la hora de coger un taxi los resultados fueron los siguientes:

**Cuadro N°45. Motivo de Viaje en taxi ejecutivo**

<b>Categoría</b>	<b>Porcentaje</b>
Trabajo	43,19
Estudios	20,68
Compras y mercado	11,52
Regreso a casa	14,66
Recreación	6,02
Turismo	3,93
Otros	0,00
<b>Total</b>	<b>100,00</b>

**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

Sin duda los resultados arrojan un porcentaje mayor al trabajo como el motivo fundamental en la elección de un taxi para el traslado, estudios y regreso, regreso a casa siguen como las siguientes opciones respectivamente.

Cuando se preguntó la razón fundamental para coger un taxi ejecutivo los resultados fueron:

- Por el costo 15,45%
- Tiempo de viaje 47,12%
- Cercanía a su residencia 19,37%
- Nada e especial 18,06%

Los resultados indican que el usuario de taxi ejecutivo utiliza este servicio

para agilizar sus labores cotidianas, si a esto le sumamos que el principal motivo de desplazamiento en taxi es por el trabajo, el individuo incrementa su productividad al ser más eficiente y eficaz con sus diferentes actividades económicas. La pérdida de tiempo por razones de impuntualidad hacen perder miles de dólares diarios al país, el servicio de taxi ejecutivo así como otros transportes, además de llevar al individuo a su destino previenen la pérdida de productividad la ciudad.

Los principales motivos para escoger un taxi y no un bus, es el tiempo y comodidad, esto debido a que en la mañana puede ocurrir un atraso al trabajo, escuela, entre otros y en la noche la red de transporte urbano es la mayoría de casos termina su labor a las 7 de la noche, lo cual obliga al ciudadano a coger un taxi para llegar a su residencia.

## **CALIDAD DEL SERVICIO**

Se pregunto acerca de la cordialidad, el confort y la eficiencia en los medios de transporte, se comparó el servicio de bus, servicio de taxi convencional y servicio de taxi ejecutivo; y estos fueron los resultados:

## **CORDIALIDAD**

**Cuadro N°46.**Grado de Cordialidad en Bus

<b>Categoría</b>	<b>Bus</b>	
	<b>Valor</b>	<b>%</b>
<b>Muy Buena</b>	20	5,24
<b>Buena</b>	177	46,34
<b>Regular</b>	110	28,80
<b>Mala</b>	75	19,63
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>

**Fuente:** Encuestas

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

El grado de cordialidad en un bus es bajo esto debido a factores como el nivel de educación que tienen algunos conductores, esto sumado a que no existen capacitaciones de atención al cliente en las cooperativas de buses. Otra de las razones fundamentales en el mal trato al usuario es el estrés que sufre el conductor en las vías de la ciudad durante todo el día, además hay que acotar que el usuario en algunos casos es prepotente con el conductor lo cual causa malestar en dicho individuo.

**Cuadro N°47.** Grado de Cordialidad en Taxi Convencional

Categoría	Taxi convencional	
	Valor	%
<b>Muy Buena</b>	26	6,81
<b>Buena</b>	169	44,24
<b>Regular</b>	102	26,70
<b>Mala</b>	85	22,25
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

En los últimos años el taxismo convencional no a tenido competencia formal en cuanto a transporte esto a hecho que exista gran cantidad de abuso en las tarifas, calidad del servicio, amabilidad con el usuario, esto ha hecho que la población tenga un mal concepto de los señores del volante.

**Cuadro N°48.** Grado de Cordialidad en Taxi Ejecutivo.

Categoría	Taxi ejecutivo	
	Valor	%
<b>Muy Buena</b>	59	15,45
<b>Buena</b>	189	49,48
<b>Regular</b>	75	19,63
<b>Mala</b>	59	15,45

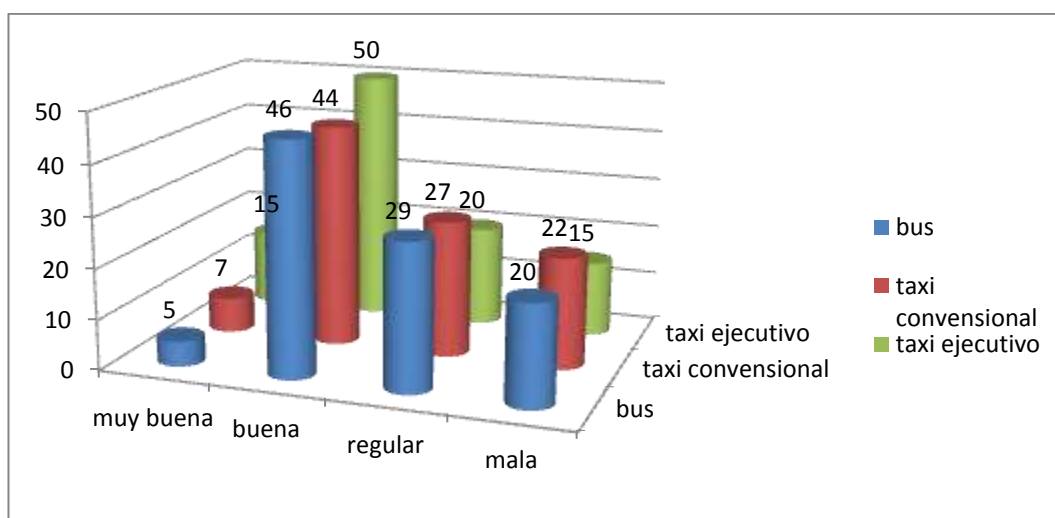
<b>Total</b>	<b>382</b>	<b>100,00</b>
--------------	------------	---------------

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

La aparición del servicio de taxi ejecutivo ayudo con la diversificación de transporte, la cordialidad y el buen trato que brindan los prestatario de este servicio se ven reflejados en los resultados, la población prefiere este transporte, por amabilidad, calidad del servicio, unidades nuevas, y tarifas bajas.

**Gráfico N°42.** Cordialidad en medios de transporte



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

Luego de observar los resultados por cada categoría se realizó un gráfico el cual muestre las 3 clases de medios de transporte (bus, convencional, ejecutivo) entrelazadas entre sí, para poder discutir más claramente los resultados en cuanto a cordialidad se refiere

Resumiendo el mejor servicio de transporte urbano dentro de la ciudad de Ibarra en cordialidad es el taxi ejecutivo, esto luego de haber obtenido los resultados pertinentes.

## EFICIENCIA

Para medir la pregunta que se realizó a la muestra acerca de la eficiencia

del taxi ejecutivo se tomó en cuenta:

- Velocidad del servicio (distancia-tiempo)
- Costo-Tiempo (precio por el tiempo recorrido)
- Agilidad de servicio (rutas y accesos)

Los resultados mostraron que el servicio de taxi ejecutivo es eficiente, es decir que el costo que paga el usuario para llegar a determinado lugar en determinado tiempo son compensables con el servicio brindado por el taxista.

## **COSTO**

Se preguntó al usuario de taxi ejecutivo si estaba de acuerdo con las tarifas que cobraban las compañías de taxis ejecutivos por el servicio brindado. Los resultados mostraron que la gran mayoría expreso que si estaba de acuerdo con los precios por carrera cobrada, en cuanto a la calidad del servicio

### **Razones por la que el usuario está de acuerdo con la tarifa pagada por calidad recibida:**

- Confort en el vehículo
- Cordialidad del conductor
- Rapidez del servicio
- Modernización del vehículo

### **Razones por la que el usuario no está de acuerdo con la tarifa pagada por calidad recibida**

- Inseguridad
- Demora a la hora de llamar al radio taxi
- No cuentan con lo necesario para llamarse servicio ejecutivo



#### 4.2.3 ¿Cuál es el índice de ocupación de pasajeros en cada unidad del transporte de taxis ejecutivos y convencionales?

Se procedió aplicar una ficha de observación como instrumento de investigación para levantar la información mediante la visualización de las unidades vehiculares y sus ocupantes en los principales ejes viales de la ciudad. Se procedió a trabajar en diferentes horarios (mañana, medio día y tarde), los datos son los siguientes:

**Cuadro N°49.** Índice de ocupación visual Hospital del Seguro

<b>DIA: JUEVES 12-ENERO-2012</b>		
<b>SECTOR: HOSPITAL DEL SEGURO</b>		
<b>PERSONAS</b>	<b>Nº. UNIDADES</b>	<b>TOTAL</b>
47	30	1,56
33	20	1,65
48	37	1,29
	<b>Total( Promedio )</b>	<b>1,50</b>

**Fuente:** Ficha de Observación  
**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Cuadro N°50.** Índice de ocupación visual Sánchez Cifuentes y Pérez Guerrero

<b>DIA: VIERNES 13-ENERO-2012</b>		
<b>SECTOR: SANCHEZ CIFUENTES Y PEREZ GUERRERO</b>		
<b>PERSONAS</b>	<b>Nº. UNIDADES</b>	<b>TOTAL</b>
54	36	1,50
50	37	1,35
58	52	1,11
	<b>Total( Promedio )</b>	<b>1,32</b>

**Fuente:** Ficha de Observación  
**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Cuadro N°51.** Índice de ocupación visual Sánchez Cifuentes

<b>DIA: VIERNES 20-ENERO-2012</b>		
<b>SECTOR: SUPERMAXI</b>		
<b>PERSONAS</b>	<b>Nº. UNIDADES</b>	<b>TOTAL</b>
73	49	1,49
55	44	1,25
76	54	1,40
	<b>Total( Promedio )</b>	<b>1,38</b>

**Fuente:** Ficha de Observación

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

**Cuadro N°52.** Promedio índice de ocupación en taxi

<b>RESUMEN TOTAL</b>	
Total ocupación (TO)	
PROMEDIO	
1,50	
1,32	
1,38	
<b>1,40</b>	<b>TO</b>

**Fuente:** Ficha de Observación

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

Luego de haber identificado 3 principales puntos de oferta y demanda de taxis dentro de la ciudad de Ibarra y aplicando un método de observación los días Jueves 12 de Enero (Hospital del Seguro), Viernes 13 de Enero (Sánchez Cifuentes y Pérez Guerrero) y Viernes 20 de Enero del 2012 (Supermaxi), se logró obtener datos reales de cuál era la tasa de ocupación vehicular para el transporte en taxi dentro de la Urbe.

La tasa de ocupación vehicular en la modalidad taxi en la ciudad de Ibarra es de **1,40 pasajeros / unidad**, en un día normal en la semana

Según los resultados proporcionados por la encuesta se observar que la forma más utilizada a la hora de conseguir una carrera de taxi ejecutivo tanto por los prestatarios del servicio como usuarios es la esperar en la

vía. En un segundo lugar se encuentra la de trasladarse a los patios de parada para conseguir el servicio.

En cuanto a la forma de conseguir carreras de taxi ejecutivo se sigue debatiendo este tema, debido a que muchos de los taxistas creen que lo estipulado por la ordenanza es absurdo ya que si después de haber realizado una carrera contratada mediante radio taxi, y el vehículo se encuentra en la vía pública un ciudadano hace parar la unidad y el chofer tiene que decirle que vaya a la parada que allá le espera.

Mientras se sigue esperando la normativa legal la cual haga cumplir todo lo establecido en la ordenanza en cuanto a kits de seguridad, paldas tecnología dentro del vehículo etc., las infracciones seguirán dándose en el taxismo ejecutivo. Se espera que la normativa legal a cargo del Instituto Ecuatoriano de Normalización (Inen) y la Agencia Nacional de Transito (ANT), se pueda aplicar este año (2012), para así poder regular todas estas contravenciones dadas por el servicio de taxi ejecutivo.

**Art. 10.-Taxi con servicio ejecutivo.-** Es el servicio de transporte comercial que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, que consiste en el traslado exclusivo de personas en forma segura dentro de su ámbito de operación, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo, y que se lo contratará única y exclusivamente a través de los medios de telecomunicación establecidos y autorizados por cada uno de ellos. Ver Anexo G.

**Artículo 4.-Contratación por vía telefónica.-** El transporte de taxi con servicio ejecutivo, consiste en el traslado de personas, contratado únicamente y exclusivamente a través de los medios de telecomunicación establecidos y autorizados para cada uno de ellos, estándoles prohibidos establecer sitios fijos de parada dentro del Cantón, sino únicamente desde los patios autorizados por la UMTT. Ver Anexo G

## OFERTA DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD TAXI EN LA CIUDAD DE IBARRA.

Datos obtenidos de la Unidad de Transporte del Municipio de Ibarra, determinan que existen 45 organizaciones de transporte de pasajeros en taxis, con una flota vehicular de 842 unidades, legalmente registradas en la unidad de dicho organismo (ver cuadro 53)

**Cuadro N°53.** Cooperativas de taxis convencionales oferta

<b>Nº</b>	<b>REG. MUN</b>	<b>OPERADORAS</b>	<b>Nº. DE UNID.</b>	<b>UBICACIÓN</b>
1	1	Pedro Moncayo	17	Bolívar y Flores parque
2	2	9 de octubre	19	Flores y Sánchez y Cifuentes
3	3	Pasquel Monge	18	Chica Narváez Obelisco
4	4	Ciudad Blanca	24	Av. Pérez guerrero y Sánchez
5	5	Av. Pichincha	20	Bolívar y Obispo Mosquera
6	11	Teodoro Gómez	20	Colon y Olmedo
7	12	Ibarra	16	Pedro Moncayo y Sucre
8	13	San Francisco	13	Av. Roldos y Peñaherrera
9	14	Sucre de Ibarra	16	Bolívar y Troya
10	16	Mariano Acosta	20	Av. Víctor Guzmán Redondel
11	18	German Grijalva	15	Sánchez Parque Germán G.
12	19	Nort Pacifico	22	Obispo Mosquera y Eugenio E.
13	20	Mercado Norte	17	Chica Narváez y Mejía
14	21	Yahuarcocha	14	Av. Rivadeneira y Av.Mariano A.
15	23	Ajavi	23	Av. Guzmán Hospital del IESS
16	24	Los Ceibos	20	Av. El Retorno y Rio Amazonas
17	25	Regional Norte	18	Av. Galindo y Mariano Acosta
18	26	San Vicente de Paúl	15	Luis Vargas y R. Carvajal
19	27	Atahualpa	21	Av. Atahualpa y R. Sánchez
20	28	25 de Diciembre	17	Av. Teodoro y Atahualpa
21	29	Jesús del gran poder	19	Parque Bolívar y Ma. Acosta

22	30	28 de Abril	19	13 de Abril Mercado Mayorista
23	31	Monseñor Leonidas	17	27 de Noviembre y J. Cevallos
24	32	Simón Bolívar	17	Zenon Villasis Y A. Cordero
25	33	Hotel Turismo	21	J. Hernández y Av. J. Roldos
26	34	Cruz Verde	16	Av. El Retorno y T. Gómez
27	35	Ecotrans C.A	23	García Moreno Y Rocafuerte
28	39	17 de Julio	22	Av. Mariano Acosta y Jaramillo
29	40	Selva Alegre	15	Espejo y Teodoro Gómez
30	41	Centro Colonial	19	Av. Cristóbal de Troya y Torres
31	42	José Miguel Leoro	14	Av. Galindo y Av. Troya
32	44	Sutaxi C.A	33	Rafael Sánchez y Larrea A.
33	47	Posso Salgado	26	Toromoreno 6-28 y R. Sánchez
34	48	Proaño Maya	17	Flores y P. Rodríguez
35	54	Santirey S.A.	16	Av. Juan Montalvo y Moncayo
36	43	La Victoria	15	Hugo Guzmán Lara La Victoria
37	49	Amipeapa C. Ltda.	11	P. Norte kilómetro 5
38	50	Intitaxi	20	Princesa Pacha y Atahualpa
39	51	Cuatro esquinas	15	Av. Atahualpa y H. González
40	52	Alpachaca	16	Av. Guzmán y Martínez de Obre
41	53	Floritaxi S.A.	20	Entrada Barrio Florida
42	56	Unicatholic S.A.	32	Av. J. Rueda U. Católica
43	61	Turislago C.A.	26	Ejido de Caranqui
44	65	Azaya S.A	10	Latacunga y Santa Cruz
45	R081	Oasisturis	18	Ambuqui Hostería Oasis
		TOTAL	842	

Fuente: Unidad de Transporte del I. Municipio del Cantón Ibarra

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

Las compañías de taxis ejecutivos que salieron favorecidas en el proceso de selección se muestran a continuación con su número respectivo de socios además de las direcciones de las mismas.

**Cuadro N°54. Compañías de taxis ejecutivos oferta**

<b>Nº</b>	<b>OPERADORAS</b>	<b>Nº. DE UNID.</b>	<b>UBICACIÓN</b>
1	Alpachacaexpress	35	Calle Machala y Colibrí esquina
2	Brislagtiris S.A.	58	Calle quito y 13 de abril Huertos Familiares
3	Contaxlaslajas S.A.	34	Sucre 13-93 y Panamericana San Antonio
4	Enzanoa	27	Panamericana norte km 1 el Olivo
5	Ejecuvip S.A.	34	Panamericana norte sector el Olivo
6	El mainas S.A.	22	Fray Vaca Galindo y r. de Miño
7	Galo plaza lazo	29	Sector Sta. Lucia del Retorno
8	Ibarra full	28	Juan de la Roca y Ricardo Sánchez
9	Imbatax S.A.	28	S. Peñafiel Emilio 19-11 y Carlos Grijalva
10	Taxifox S.A.	28	santa Isabel 13-32 y Tungurahua
11	Taxpiman S.A.	28	Calle Piman Parque de Priorato
12	Transferri S.A.	26	13 de Abril 13-19 y Azuay
13	Yuracucito	25	Panamericana Norte gasolinera del Olivo
	<b>TOTAL</b>	<b>402</b>	

**Fuente:** Unidad de Transporte del I. Municipio del Cantón Ibarra

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

Datos proporcionados por la Unidad de Transporte del I. Municipio del Cantón Ibarra, muestran que existen alrededor de **200 taxis ilegales** que circulan por las calles de la ciudad de Ibarra, algunos de estos son taxistas que no salieron beneficiados en el proceso de legalización de compañías de taxis ejecutivos, otros simplemente los hacen para llevar ingresos a sus familiares esperando que para el nuevo proceso de selección de taxis ejecutivos tengan cabida en este oficio.

Entonces Ibarra cuenta con una flota vehicular en la modalidad de transporte en taxi legalizada de:

**Cuadro N°55.** Oferta total de taxis en la ciudad de Ibarra

<b>OFERTA DE TAXIS EN LA CIUDAD DE IBARRA LEGALIZADA</b>	
TAXI CONVENCIONAL	<b>842</b>
TAXI EJECUTIVO	<b>402</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1244</b>

**Fuente:** Unidad de Transporte del I. Municipio del Cantón Ibarra

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

Si a esto le sumamos los 200 vehículos que laboran ilegalmente en este

oficio tenemos:

Oferta de taxis = TAXISMO LEGAL + TAXISMO INFORMAL

Oferta de taxis = 1244 + 200

Oferta de taxis = **1444 vehículos**

### **DEMANDA DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD TAXI EN LA CIUDAD DE IBARRA.**

Según el estudio de Movilidad para determinar la relación oferta-demanda de la modalidad de transporte de pasajeros en taxis en la ciudad de Ibarra, en la ciudad se realizaron en el año 2011 un estimado de **52750 viajes en taxis** en la Urbe.

Entonces se tiene que el número de carreras diarias que realiza un taxista es de 35, además la tasa de ocupación es de 1,40 pasajeros / unidad.

### **DEMANDA INSATISFECHA**

Aplicando la siguiente expresión matemática tenemos que:

$$O = D$$

$$O = n \cdot TO \cdot N^{\circ} \cdot C$$

$$n \cdot TO \cdot N^{\circ} \cdot C = D$$

$$n = D/TO * N^{\circ}.C$$

**SIMBOLOGIA:**

O = Oferta

D = Demanda

n = N°. Unidades

TO = Tasa de Ocupación

N°.C = Número de Carreras

**DATOS:**

$$D = 52750$$

$$TO = 1,40$$

$$N^{\circ}.C = 35$$

**Fórmula N° 2.** Calculo demanda de taxis

$$n = D/TO * N^{\circ}.C$$

$$n = 52750/1,40 * 35$$

$$n = 1073,46 \approx 1073$$

$$n = 1073$$

Comparando oferta autorizada de taxis en la ciudad de Ibarra y la demanda existente en la zona urbana de mencionada ciudad, se tiene la siguiente relación:

$$\text{OFERTA AUTORIZADA} = 1244$$

$$\text{DEMANDA CALCULADA} = 1073$$

$$\text{SOBREOFERTA} = 1244 - 1073$$

$$\text{SOBREOFERTA diaria} = 171$$



Ahora se comparara la oferta autorizada más la oferta no autorizada (taxis informales), entonces se obtiene:

**OFERTA AUTORIZADA + OFERTA NO AUTORIZADA = 1244 + 200**

**DEMANDA CALCULADA = 1073**

**SOBREOFERTA = 1244 + 200 - 1073**

<b>SOBREOFERTA diaria = 371</b>
---------------------------------

Una vez obtenidos los resultados se observa que en la ciudad de Ibarra existe una sobreoferta tanto con la oferta autorizada y lógicamente con la demanda no autorizada

Algunos de los factores que incidieron en la sobreoferta de taxis en la ciudad de Ibarra:

- Incremento de cupos para el taxismo ejecutivo por parte del Municipio de Ibarra, a pesar de que el Estudio de Movilidad para determinar la oferta y demanda de taxis, llego a la conclusión de que la ciudad necesitaba 290 unidades.
- Falta de control al taxismo informal por parte de la Policía Nacional, esto hace que el exceso de taxis inunden la Urbe.
- Falta de estudios de oferta y demanda para el taxismo convencional.

Si bien se comparó la Oferta y la Demanda con datos matemáticos que avalan los mismos, existe un estudio Internacional, el cual dice que por cada 200 habitantes debe existir un taxi, entonces haciendo esta comparación se obtiene lo siguiente:

Población de la ciudad de Ibarra **145701 habitantes**

Dividiendo la población para 200:

$$= 145701 / 200$$

$$= 728,51$$

≈ 729 demanda requerida.

Si restamos la Demanda requerida y la oferta actual se tiene:

$$\text{OFERTA ACTUAL} = 1244$$

$$\text{DEMANDA REQUERIDA} = 729$$

$$\text{SOBREOFERTA} = 1244 - 729$$

<b>SOBREOFERTA diaria = 515</b>
---------------------------------

Según los estándares internacionales de taxismo en la ciudad de Ibarra existe una sobreoferta de 515 taxis, lo cual además de incrementar el tráfico puede mermar los ingresos de los prestatarios de este servicio, haciendo de este oficio una herramienta poco rentable en un futuro.

#### **DEMANDA INSATISFECHA DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL USUARIO.**

Resultados recabados en la encuesta muestran que el 83% piensa que la incursión del servicio de taxi ejecutivo ha cubierto las brechas de la demanda insatisfecha que existía en la ciudad según cuentan, mientras que el 17% opina que no que ha se ha llenado los vacíos de transporte con la aparición de este servicio.

Existen opiniones diversas acerca de la demanda insatisfecha, si bien el 83% piensa que el servicio de taxismo ejecutivo ha cubierto la demanda que existía en la ciudad, también dijeron que tanto se había cubierto la demanda que se creó una sobreoferta de transporte.

#### **4.2.4 ¿Cuál es el nivel socioeconómico de los usuarios y/o prestatarios del servicio del taxismo ejecutivo en la ciudad de Ibarra?**

## **Taxistas ejecutivos:**

### **Nivel social.**

#### **Edad**

- **20 a 40 años**

El promedio de edad de un taxista ejecutivo se encuentra entre 20 a 40 años, la fuerza laboral de una Nacional esta fluctuando entre estas edades, además se debe tomar en cuenta que el individuo alcanza su madurez y responsabilidades económicas e independencia.

#### **Género**

- **Masculino**

El género masculino prevalece en este tipos de trabajo, sin embargo en el Ecuador la equidad de género es cada vez más visible, si bien en la muestra escogida para este estudio no existen mujeres al volante, en el taxismo convencional es más común ver a mujeres que por necesidad o por gusta trabajan en estas labores con la obligación de llevar el sustento económico a sus familias.

#### **Educación**

- **Secundaria.**

El nivel de educación del taxismo ejecutivo, es de estrato secundario, es decir gran porcentaje de la muestra curso o término la secundaria, esto puede verse reflejado en la edad promedio de ingreso a esta labor, existen jóvenes de 20 años que terminaron la secundaria y comenzaron con el negocio de prestación de este servicio. Sin embargo existen personas que tienen educación superior que laboran en este trabajo, ellos acusan a la falta de empleo y subempleo que existe en el país, para no poder ejercer sus carreras profesionales, muchos de ellos viendo la escasas en fuentes de empleo existente en la ciudad se vio obligado a crear su propio negocio, invirtiendo tiempo y dinero en la creación de Compañías de taxis ejecutivos, las cuales serían fuentes de ingresos

para sus familias y así al mismo tiempo satisfacer la demanda de transporte en la ciudad de Ibarra.

### **Cargas familiares**

- **2 a 3 miembros**

Las cargas familiares de los taxistas están integradas por dos a tres personas en su mayoría, el nivel de ingresos obtenidos en su labor, satisfacen la necesidad de 2 a 3 miembros de la familia. En su mayoría el único en trabajar es el padre (taxista ejecutivo), además la única fuente de ingresos es la el taxismo ejecutivo, la madre no aporta ingresos a el hogar lo que dificulta la manutención de mas miembros dentro de la familia.

### **Necesidades básicas**

- **Ingresos cubren las necesidades básicas**

Los ingresos obtenidos por el servicio brindado satisfacen sus necesidades básicas, necesidades en cuanto a vestimenta, alimentación, vivienda, educación, salud, entre otros. Siendo la única ocupación el taxismo sus ingresos están limitados.

### **Casa Propia**

- **La mayoría no tiene casa propia.**

Más de la mitad de encuestados no cuenta con una residencia propia, esto acrecienta sus gastos, además de pagar por alimentación se debe tener en cuenta el arriendo, se debe tener en cuenta que las compañías de taxis ejecutivos recientemente se legalizaron, este puede ser un factor fundamental ya que ahora sus ingresos y labor no estarán sujetas a un horario determinado; sin clandestinidad pueden en un futuro adquirir sus propias residencias.

## **Servicios adicionales**

- **Internet, telefonía fija, televisión por cable**

Los servicios de internet, televisión por cable, hace algunos años eran solo para determinado estratos de la población, hoy en día estos servicios son más asequibles para el bolsillo de la gente, es así que gran mayoría de taxistas ejecutivos cuentan con estos servicios, esto a pesar de no tener casa propia, debido a que en la casa de arriendo también existen estos servicios.

## **Taxismo única ocupación**

- **Única ocupación**

Casi el 100% de los taxistas ejecutivos no tiene otra ocupación, esto debido a gran parte a la ordenanza municipal la cual señala que esta debe ser su única ocupación. Si bien lo estipulado por el municipio para la selección de los cupos de taxistas era que el taxi debe ser su única herramienta de trabajo, esto limita el nivel de ingresos y el progreso de cada una de las familias de los taxistas ejecutivos.

## **Nivel económico.**

En cuanto al nivel económico de los taxistas ejecutivos según los instrumentos de investigación utilizados para recabar la información correspondiente a ingresos y demás, tenemos que el 98% de los conductores de unidades de transporte trabajan de domingo a domingo, esto debido a que muchos de ellos tienen que pagar créditos que estuvieron destinados a adquirir vehículos nuevos según así lo establece la ordenanza municipal para taxis ejecutivos.

El artículo 16 de la “**Ordenanza que Planifica, Regula y Controla el Transporte de Taxi con Servicio Ejecutivo en el Cantón Ibarra**” dice:

**Artículo 16.-Vida útil.-** la vida útil de los vehículos que prestaran el servicio de transporte de taxi ejecutivo, será el determinado por el Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo. Ver Anexo H

El “**Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo**”, estipula:

**Art. 45.-** Los vehículos que presten sus servicios dentro de esta clasificación de transporte con servicio ejecutivo, además de los requisitos establecidos en este reglamento, no podrán ser unidades con más de 5 años contados a partir de su fabricación, para que garanticen el confort y seguridad que ofrece esta modalidad, transcurrido este tiempo, el socio deberá cambiar su vehículo, por otro que reúna las características anotadas, cumpliendo los requisitos establecidos en este reglamento. (Ver Anexo H). Además en las encuestas recabadas se preguntó al chofer de la unidad vehicular, si este prestaba el taxi a terceros a lo cual el 24% respondió afirmativamente, mientras que el 76% dijo que no. Los resultados nos muestran como gran porcentaje de la muestra infringen algunos reglamentos estipulados en la ordenanza municipal ya que esta dice en el **artículo 18** que solo el propietario del vehículo podrá prestar el servicio de taxi ejecutivo, y con una razón debidamente justificada se podrá solicitar la acreditación de un chofer profesional contratado para la conducción de su unidad. Además el **artículo 21** prohibiciones, literal d) dice queda prohibido que los vehículos sean conducidos por personas no autorizadas por la UMTT.

En el análisis y contrastación de resultados que a continuación se detallan esta distribuidos en dos grupos lo taxistas que trabajan solo en la mañana de Domingo a Domingo y los taxistas que si bien laboran en la mañana como propietarios del vehículo, además prestan al mismo en la noche a terceras personas para así acrecentar sus ingresos.

- **Taxis laboran de lunes a domingo solo en la mañana.  
(Semanal)**

## **INGRESOS**

Los resultados obtenidos en cuanto a **ingresos** no muestran el 81% de los taxistas ejecutivos tiene un promedio de ingresos semanales que fluctúa entre \$301 a \$349,99, sin dejar de lado a el 11% que dijo que sus ingresos estaban entre \$350 a \$399,99, esto debido a diferentes justificativos como son las horas de trabajo, el tiempo que se toma en el almuerzo entre otros.

Además los resultados muestran que el 73% de los taxistas ejecutivos de la muestra realizan más de 30 carreras diarias en su labor, a un precio promedio de \$1,25 por carrera tenemos:

Ingreso diario promedio de un taxista ejecutivo.

Suponemos que se realicen 35 carreras diarias y aun precio por carrera de \$1,25

Total ingresos diarios =  $35 * \$1,25$

**Total ingresos diarios = \$43,75**

## **GASTOS**

En cuanto a los **gastos** que tienen los taxis ejecutivos en la semana tenemos que el 77% de los encuestados tienen un promedio de gasto semanal en un rango de \$71 a \$79,9, otro porcentaje representativo (21%) respondió que sus gastos son menores a \$70.

En promedio un taxista gasta entre 9 y 11 dólares en combustible.

Precios de la gasolina en la ciudad de Ibarra.

- Extra \$1,480 galón
- Súper \$1,999 galón
- Diesel \$1,097 galón

Además se toma encuentra gastos de cambio de aceite, un taxi ejecutivo cambio se aceite a su vehículo 2 veces al mes a un promedio de 23 dólares tenemos **46 dólares al mes**

## **HORAS LABORADAS**

Las horas que un taxista labora semanalmente para un 84% de encuestados está entre 81 a 89 horas, es decir un promedio de 13 horas diarias de 7 de la mañana a 8 de la noche. A esto podemos restarle el tiempo en que se toman para el almuerzo. Hay que tomar en cuenta que casi la gran mayoría de taxistas trabajan hasta el domingo a medio día dejando el restante tiempo para compartir con sus familias.

La siguiente tabla muestra el ingreso real de un taxista ejecutivo que se encuentra en un rango de respuestas con mayor frecuencia en cuanto a ingresos se refiere.

**Ingresos semanales con un precio de carrera de \$1,25 y promedio de 35 carreras de lunes a jueves; 45 carreras Viernes y Sábado; Domingo 10 carreras.**

**Cuadro N°56.** Ingresos semanales promedio de un taxista, \$1,25 por carrera



Días	Días Laborados	Promedio de Ingresos	Promedio de Gastos	Horas diarias	Utilidad
Lunes	x	43,75	10	13	33,75
Martes	x	43,75	10	13	33,75
Miércoles	x	43,75	10	13	33,75
Jueves	x	43,75	10	13	33,75
Viernes	x	56,25	10	13	46,25
Sábado	x	56,25	10	13	46,25
Domingo	x	12,5	7	7	5,5
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>300</b>	<b>67</b>	<b>85</b>	<b>233</b>

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

**Ingresos semanales con un precio de carrera de \$1,50 y promedio de 35 carreras de lunes a jueves; 45 carreras Viernes y Sábado; Domingo 10 carreras.**

**Cuadro N°57. Ingresos semanales promedio de un taxista, \$1,50 por carrera**

Días	Días Laborados	Promedio de Ingresos	Promedio de Gastos	Horas diarias	Utilidad
Lunes	x	52,5	10	13	42,5
Martes	x	52,5	10	13	42,5
Miércoles	x	52,5	10	13	42,5
Jueves	x	52,5	10	13	42,5
Viernes	x	67,5	10	13	57,5
Sábado	x	67,5	10	13	57,5
Domingo	x	15	7	7	8
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>360</b>	<b>67</b>	<b>85</b>	<b>293</b>

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

**Ingresos semanales con un precio de carrera de \$2 y promedio de 35 carreras de lunes a jueves; 45 carreras Viernes y Sábado; Domingo 10 carreras**

**Cuadro N°58.** Ingresos semanales promedio de un taxista, \$2 por carrera

Días	Días Laborados	Promedio de Ingresos	Promedio de Gastos	Horas diarias	Utilidad
Lunes	x	70	10	13	60
Martes	x	70	10	13	60
Miércoles	x	70	10	13	60
Jueves	x	70	10	13	60
Viernes	x	90	10	13	80
Sábado	x	90	10	13	80
Domingo	x	20	7	7	13
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>480</b>	<b>67</b>	<b>85</b>	<b>413</b>

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

Estos cuadros comparativos muestran el ingreso promedio de un taxista ejecutivo, realizando comparaciones de pago que van desde \$1,25 a \$2.

Se presenta un promedio mensual (multiplicando por 4 semanas del mes), y anual de cuál es la utilidad de un taxista ejecutivo en su oficio (con 1,50). Además se aumentara el promedio de gastos al sumarle los 2 cambios de aceite mensuales. (\$46)

**Cuadro N°59.** Promedio mensual de ingresos taxista ejecutivo

Categoría	Días Laborados	Promedio de Ingresos	Promedio de Gastos	Horas diarias	Utilidad
Promedio mensual	7*4	360*4	(67*4)+(46)	85*4	293*4
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>1440</b>	<b>314</b>	<b>340</b>	<b>1126</b>

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Navarrete Ramiro.

**Cuadro N°60. Promedio anual de ingresos taxista ejecutivo**

<b>Categoría</b>	<b>Días Laborados</b>	<b>Promedio de Ingresos</b>	<b>Promedio de Gastos</b>	<b>Horas diarias</b>	<b>Utilidad</b>
<b>Promedio mensual</b>	28*12	1440*12	(268*12)+(552)	340*12	1172*12
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>17280</b>	<b>3768</b>	<b>4080</b>	<b>13512</b>

**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

Si al ingreso anual de un taxista promedio le multiplicamos por 402 taxis que se encuentran legalizados, obtenemos que:

Aporte anual del servicio taxismo ejecutivo en el desarrollo económico del cantón Ibarra es de:

**Aporte económico aproximado: \$13512 \* 402**

**Aporte económico aproximado: \$5'431.824**

Si se tiene en cuenta que el PIB nominal del Ecuador al 31 de Enero del 2012 es de 71625.00 millones de dólares, se obtiene el aporte económico del taxismo ejecutivo al PIB Nacional.

El taxismo ejecutivo aportara al año un estimado de  $7,58 \times 10^{-3}$  del PIB nominal para el 2012

- **Taxis laboran de lunes a domingo, en la mañana propietario y chofer en la noche. (Semanal)**

## **INGRESOS**

Los ingresos obtenidos por los taxistas que alquilan su taxi a terceros en la noche están en un rango de:

Menos de \$500 el 43%, y entre 501 a \$549,99 el 54%.

**Cuadro N°61.** Ingresos diarios taxi ejecutivo con chofer

<b>Día</b>	<b>Ingresos</b>
<b>Lunes</b>	25
<b>Martes</b>	25
<b>Miércoles</b>	25
<b>Jueves</b>	30
<b>Viernes</b>	30
<b>Sábado</b>	30
<b>Total</b>	<b>165</b>

**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Navarrete Ramiro.

Como se puede apreciar en el cuadro, de lunes a miércoles los propietarios de taxis ejecutivos alquilados en la noche piden \$25 por día, y de jueves a sábado, piden la cantidad de \$30 esto debido a ser fin de semana.

El alquiler del taxi a una tercera persona contempla los siguientes acuerdos:

- El propietario del taxi ejecutivo debe entregar al chofer el vehículo tanqueado y listo para su uso.
- El chofer debe entregar la compensación económica al propietario, previo acuerdo por el alquiler del vehículo.
- El chofer debe entregar el taxi tanqueado y a la hora acordada con el propietario del vehículo.

## **GASTOS**

La mayoría de encuestados (67%) dijo que tenían gastos que fluctuaban entre \$80 a \$89,99, además el 15% se manifestó en que tenía gastos entre \$71 a \$79,99.

Precios de la gasolina en la ciudad de Ibarra.

- Extra \$1,480 galón
- Súper \$1,999 galón
- Diesel \$1,097 galón

Cambio de aceite

- 2 \* 23dolares = 46 dólares al mes

Cabe acotar que un taxista con chofer, debe tanquear en la noche su vehículo para dejarlo listo para el uso de su chofer.

## **HORAS LABORADAS**

Las horas laboradas por un chofer de un taxi ejecutivo se encuentran entre 50 a 54 horas semanalmente lo que hace prever un promedio de 9 horas durante los 6 días de trabajo. El 8% respondió que laboraba entre 46 a 49 horas en la semana.

### **4.2.5 ¿Cuáles son los beneficios sociales y económicos que aportan a la comunidad los servicios del taxismo ejecutivo en la ciudadanía?**

## **PUNTO DE VISTA DEL SECTOR DEL TAXISMO EJECUTIVO**

El sector del taxismo ejecutivo cree que la aparición del taxismo puerta a puerta ha contribuido positivamente al desarrollo de la ciudad, tanto en el aspecto económico, como los sociales, es así pues que el servicio ha aumentado y diversificado el transporte urbano, esto debido al monopolio y escases de transporte urbano existente en la ciudad.

La demanda insatisfecha que existía en cuanto a transporte se refiere es llenada por la aparición del taxismo ejecutivo, además de ser una modalidad de transporte puerta a puerta que ha contribuido al desarrollo de los sectores periféricos de la ciudad (barrios).

Los conductores explican que antes los usuarios de barrios alejados como los huertos familiares debían de caminar hasta la avenida principal (13 de Abril), para poder coger un taxi, o llamar una unidad de transporte hasta su residencia, misma que demoraba en llegar; ahora con la cooperativa de taxis ejecutivos que existe se puede ahorrar tiempo a la hora de coger un taxi.

El taxismo ejecutivo también creado innumerable fuentes de empleo, cientos de familias se han visto beneficiadas con la aparición de este servicio, tanto por parte de los propietarios de los vehículos como de los usuarios del mismo.

#### **PUNTO DE VISTA DEL USUARIO Y LA COMUNIDAD.**

Para el usuario del servicio de taxismo ejecutivo existen diferentes ópticas a la hora de catalogar este servicio, el 17 % de la muestra dijo que cerca de su barrio se habían creado compañías de taxis ejecutivos las cuales viendo las demanda del sector habían implementado la idea de crear un patio vehicular que colaborara con el transporte para los moradores de los barrios de la ciudad de Ibarra, en especial los barrios suburbanos que a veces se ven más afectados a la hora de encontrar transporte cerca de sus residencias.

En cuanto al desarrollo de la comunidad debido a la aparición del taxismo ejecutivo, el 41% dijo que si efectivamente la aparición de este servicio había ayudado al desarrollo de la comunidad en general, mientras que el 59% se manifestó que no habían notado el desarrollo y que más bien la aparición de este transporte urbano había incrementado el parque vehicular de una ciudad pequeña misma que se ha vuelto llena de tráfico vehicular y contaminación ambiental.

## CONCLUSIONES

Una vez concluida la investigación sobre la incidencia del servicio del taxismo ejecutivo en el desarrollo económico de la población de la ciudad de Ibarra, se presenta las conclusiones sobre la temática de estudio:

- ❖ En la ciudad de Ibarra existen 2 tipos de transporte, utilizados con mayor afluencia por la ciudadanía, el transporte urbano en bus y el transporte en la modalidad taxi, siendo este primero el de mayor acogida por la población, esto debido a su fácil acceso, costo y otros factores, el segundo medio de transporte más utilizado en la ciudad es el taxi, en sus dos presentaciones, ejecutivo y convencional, además el desplazamiento en vehículo particular es importante opción a la hora de trasladarse a sus diferentes destinos. El principal motivo a la hora de utilizar un taxi es el traslado al trabajo, seguido por los estudios y el regreso a casa. El tiempo de viaje es el factor fundamental para coger un taxi. El medio de transporte más sobresaliente en cuanto a cordialidad, calidad y costo del servicio es el taxi ejecutivo.
- ❖ La tasa de ocupación vehicular en la modalidad taxi en la ciudad de Ibarra es de 1,40 pasajeros por unidad, los resultados muestran que la forma más efectiva de conseguir un taxi ejecutivo la vía pública. La oferta de taxis autorizada para la ciudad de Ibarra es de 1244 unidades, entre ejecutivos y convencionales, sin contar con un estimado de 200 taxis informales que circulan por la Urbe, si se toma en cuenta que en el año se realizan un promedio de 52750 viajes en taxi, se determina que en la actualidad existe una sobreoferta de taxis de 171 vehículos. Según estándares Internacionales debe existir un taxi por cada 200 habitantes, haciendo relación a esto la ciudad de Ibarra cuenta con un sobreoferta de 515 vehículos.

- ❖ El nivel socioeconómico de los prestatarios del servicio de taxi ejecutivo es de un nivel medio, ayudando de esta manera a cubrir sus gastos y necesidades sociales. Los taxistas son personas que tiene una edad promedio de 20 a 40 años, con un nivel de educación secundaria que prevalece, sus ingresos ayudan a satisfacer sus necesidades básicas, además algunos de ellos tienen acceso a internet y televisión por cable, un taxista ejecutivo realiza un promedio de 35 carreras al día, trabaja 13 horas diarias, de lunes a domingo, cuentan con ingresos semanales que fluctúan entre 301-349,99 dólares, gastan un promedio de 10 dólares por día en combustible. El aporte económico aproximado del taxismo ejecutivo a la ciudad de Ibarra es de 5'431.824, este valor comparado con el PIB nominal al 31 de Enero del 2012, representa el  $7,58 \times 10^{-3}$  del total. Esto quiere decir que en un determinado periodo de tiempo el sector terciario de la economía (sector servicios) aportara en 0,00758 al PIB nominal del Ecuador.
  
- ❖ El taxismo ejecutivo ha contribuido de diferentes maneras al desarrollo de la ciudad y por ende de la comunidad, la diversificación de transporte, las tarifas cómodas y de bajo costo, han hecho de este servicio el preferido por muchos usuarios de transporte. Además se han generado innumerables plazas de trabajo, no solo para los prestatarios del servicio, sino para personas que están directa o indirectamente relacionadas con este servicio. Si bien se ha creado una sobreoferta en la modalidad de transporte en taxi, se debe tomar en cuenta que el centro de la ciudad está infestado de transporte urbano, pero los barrios periféricos o suburbanos no cuentan o no contaban con transporte cercano para satisfacer sus necesidades de movilidad. Con la aparición del transporte ejecutivo sectores como los huerto familiares se han visto beneficiados de transporte puerta a puerta y cercano a sus residencias.



## RECOMENDACIONES

Las recomendaciones que a continuación se detallan deberán servir como guía para futuras investigaciones que se desprendan de este estudio, además podrán ser aplicadas y estudiadas a profundidad según sea el caso.

- ❖ Mejorar la infraestructura transporte urbano en general, creando vías y accesos de movilidad urbana que puedan satisfacer las demandas de transporte que la población requiera para trasladarse a sus diferentes destinos dentro de la urbe. Además de deben realizar estudios para controlar la oferta y demanda de transporte en miras de controlar sobreofertas, contaminación ambiental, congestión vehicular entre otros.
- ❖ Disminuir la sobreoferta existente en la ciudad de Ibarra en los diferentes transportes urbanos, realizando estudios técnicos de oferta y demanda que avalen la implementación o disminución de unidades vehiculares, esto debido a que la gran cantidad de vehículos de transporte urbano congestionan el centro de la ciudad, además de crear contaminación. Se deben nivelar la oferta y demanda de taxis, ya que mientras más oferta de transporte exista, los niveles de ingresos de los prestatarios de este servicio se verán mermados haciendo de esta labor un oficio poco rentable.
- ❖ Trabajar conjuntamente con la comunidad y barrios aledaños a las compañías de taxis ejecutivos, para poder así beneficiarse mutuamente del servicio. Creando fuentes de empleo, mejorando el nivel de transporte y la plusvalía del sector o barrio donde se encuentre ubicada la compañía ejecutiva.

- ❖ Mejorar las estructuras administrativas, organizativas dentro de las compañías de taxis, utilizando y aplicando un organigrama de funciones el cual determine y asigne tareas a los diferentes participantes de la compañía, además de acatar los reglamentos de tránsito, ordenanza y demás estatutos constituidos dentro del servicio de taxismo ejecutivo, contar con todas las herramientas necesarias para poder brindar un servicio ejecutivo de calidad. Implementar tecnología de última generación en miras de satisfacer al cliente.
  
- ❖ Realizar estudios de movilidad en los diferentes medios de transporte para así poder medir el grado de satisfacción dentro de los mismos, además, implementar programas de capacitación para los prestatarios del servicio de taxi ejecutivo, en cuanto a calidad, cordialidad, servicio al cliente entre otros. Esto en miras de mejorar el servicio no solo del transporte en taxi sino todos los medios de movilidad existentes en la ciudad.

## Bibliografía

- Acosta, A. (2004). *Breve Historia Económica del Ecuador*. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Agencia Nacional de Tránsito. (2008). *Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo*. Quito.
- Albuquerque, F., & Dini, M. (2008). *Guía de Aprendizaje Sobre Integración Productiva y Desarrollo Económico Territorial*. Sevilla.
- Asamblea Nacional Constituyente. (2009). *Constitución Política del Ecuador*. Quito: Asamblea Nacional.
- bligoo.com. (2010). <http://escudero.bligoo.com>. Recuperado el 08 de agosto de 2011. de <http://escudero.bligoo.com/content/view/52514/Las-Microempresas-y-sus-problemas.html#content-top>
- Brachfeld, P. (2009). *Gestión del Crédito y Cobro. Claves para Prevenir la Morosidad y Recuperar los Impagados*. Barcelona: Profit Editorial.
- Cendrero, B., & Truyols, S. (2008). *El Transporte. Aspectos y Tipología*. Madrid: Delta Publicaciones.
- Chicaiza, E. (2010). *Estudio de Factibilidad para la Ampliación de la Microempresa Productora y Comercializadora de Huevos de Codorniz "Criadero DANIELIZ", en la Parroquia San Francisco de Natabuela, Provincia de Imbabura*. Ibarra: Universidad Técnica del Norte.
- Comisión Legislativa y Codificación. (2009). *Ley de Compañías*. Quito.
- De León, L., & De León, F. (2004). *Transporte Rural de Productos Alimenticios de América Latina y el Caribe*. Roma: Organización de las Naciones Unidas.
- De Tomás, S., Vaquero, E., & Valle, J. (2003). *El Día de Europa: Presente y Futuro de la Unión Europea*. Madrid: Comillas.

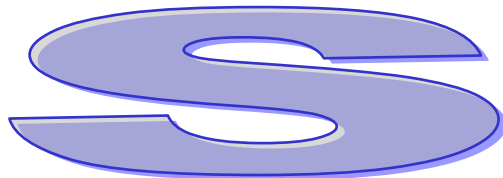
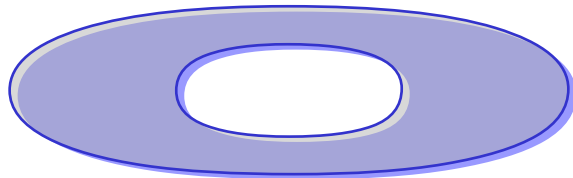
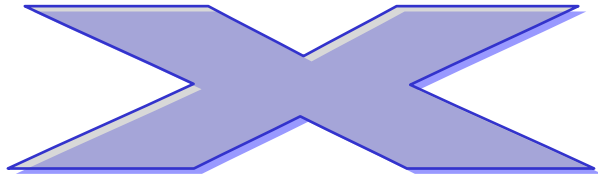
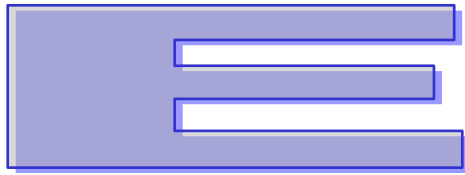
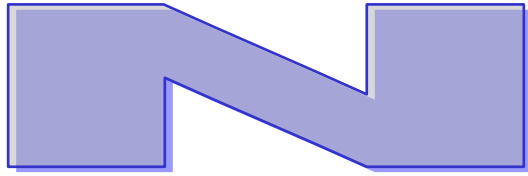
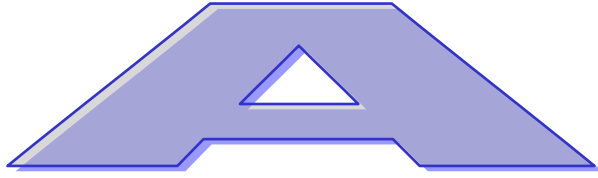
- Delgado, G. (2003). *México, Estructuras Política, Económica y Social*. México: Pearson.
- Enríquez, C. & Tapia, M, (1999). *Análisis financiero para la determinación de los niveles de rentabilidad del transporte urbano del cantón Ibarra, Universidad Tecnica del Norte*.
- Fernández, J., García, M., Vallés, J., Ogando, O., Pedroza, R., Miranda, B., y otros. (2006). *Principios de Política Económica. Ejercicios de Test y Cuestiones Resuletas*. Madrid: Delta.
- Gimeno, J., Repullo, J., & Rubio, S. (2006). *Economía de Salud: Fundamentos*. España: Edigrafos.
- Harnecker, M. (2007). *Los Conceptos Elementales del Materialismo Histórico*. México: Siglo XXI.
- Ilustre Municipalidad de Ibarra. (2011). *Ordenanza que Planifica, Regula y Controla el Transporte Taxi con Servicio Ejecutivo en el Cantón Ibarra*. Ibarra: Ilustre Municipalidad de Ibarra.
- José Álvares. (2007). *Telemarketing: La Red Como Soporte de Marketing y Comunicación*. España: Vigo.
- Lambert, L. (2009) Manual del Taxista, Primera Edición.
- Ministerio de Coordinación de la Política. (2011). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Quito: V&M Gráficas.
- Pachón, E., Acosta, F., & Millazo, M. (2005). *Economía y Política*. Colombia: Editorial NORMA, S. A.
- Pérez, C. (2006). *Calidad Total en la Atención al Cliente*. España: Vigo.
- Requeijo, J., Iranzo, J., Pedroza, M., Salido, J., Izquierdo, G., Moral, J., y otros. (2007). *Economía Española*. Madrid - España: GREFOL, S. A.
- Reyes, G. (2007). *Comercio y Desarrollo: Bases Conceptuales y Enfoque para América Latina y el Caribe*.
- Riveros, P. (2007). *Sistemas de Gestión de la Calidad del Servicio. Sea Líder en Mercados Altamente Competidos*. Bogotá: Digiprint Editores.

- Rosero, L. (2011). *La Incidencia de la Intermediación Comercial en el Precio Final de las Artesanías en Madera de la Parroquia de San Antonio de Ibarra, Provincia de Imbabura*. Ibarra: Universidad Técnica del Norte.
- Rosero, L. (25 de Mayo de 2012). Criterios sobre Crecimiento Social. (J. Navarrete, Entrevistador)
- Sandoval, M. (2010). *El Microcrédito y Su Incidencia en el Desarrollo Socioeconómico del Sector Microempresarial en la Ciudad de Ibarra, Provincia de Imbabura*. Ibarra: Universidad Técnica del Norte.
- Superintendencia de Bancos y Seguros. (2011). <http://www.superban.gov.ec>. Recuperado el 08 de agosto de 2011, de [http://www.superban.gov.ec/practg/sbs\\_index?vp\\_art\\_id=70&vp\\_tip=2#1](http://www.superban.gov.ec/practg/sbs_index?vp_art_id=70&vp_tip=2#1)
- Zúñiga, C. (2011). *Texto Básico de Economía Agrícola. Su Importancia para el Desarrollo Local Sostenible*. Nicaragua: Editorial Universitaria.

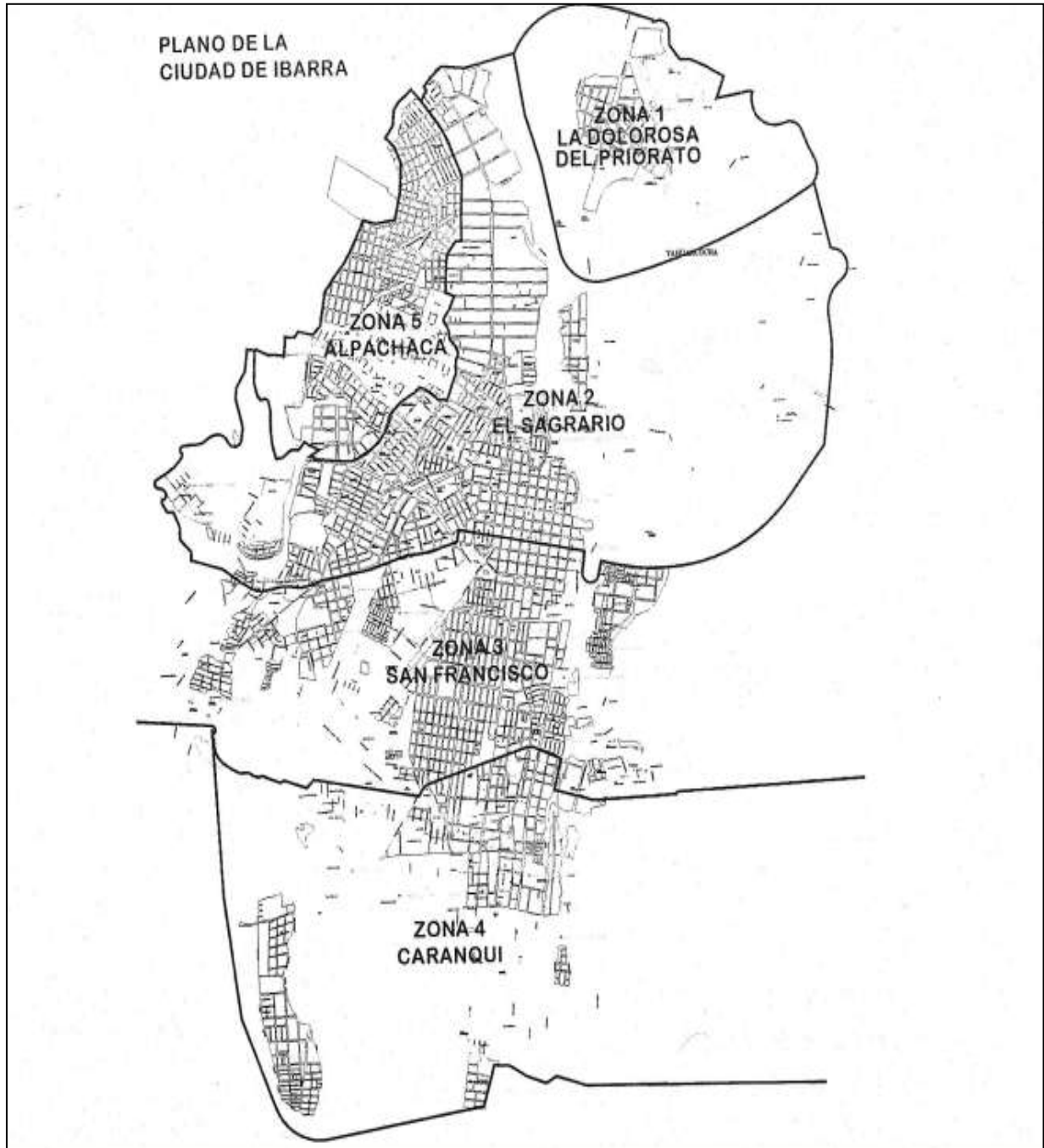
## LINCOGRAFÍA

- Monografías. (26 de noviembre de 2003). *Monografías*. Recuperado el 17 de junio de 2012, de [http://www.monografias.com/usuario/perfiles/elibeth\\_yuri/monografias](http://www.monografias.com/usuario/perfiles/elibeth_yuri/monografias)
- Moreno, M. (24 de mayo de 2000). *Monografías*. Recuperado el 14 de junio de 2012, de <http://www.monografias.com/usuario/perfiles/mmdeleon/monografias>
- Organización Munidal de la Salud. (2008). Sensibilizando sobre el estrés laboral en los países en desarrollo. Francia.
- Wikipedia. (12 de junio de 2012). *Wikipedia*. Recuperado el 18 de junio de 2012, de [http://es.wikipedia.org/wiki/Competencia\\_perfecta](http://es.wikipedia.org/wiki/Competencia_perfecta)

- Wikipedia. (7 de mayo de 2012). *Wikipedia*. Recuperado el 18 de junio de 2012, de [http://es.wikipedia.org/wiki/Spa\\_\(salud\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Spa_(salud))
- Wikipedia. (18 de junio de 2012). *Wikipedia*. Recuperado el 18 de junio de 2012, de [http://es.wikipedia.org/wiki/Medicina\\_alternativa](http://es.wikipedia.org/wiki/Medicina_alternativa)
- Wikipedia. (27 de mayo de 2012). *Wikipedia*. Recuperado el 18 de junio de 2012, de [http://es.wikipedia.org/wiki/Medicina\\_complementaria\\_y\\_alternativa#Sistemas\\_m%C3%A9dicos\\_alternativos](http://es.wikipedia.org/wiki/Medicina_complementaria_y_alternativa#Sistemas_m%C3%A9dicos_alternativos)



## ANEXO A. PLANO DE LA CIUDAD DE IBARRA.



**Fuente:** Departamento de Planificación del Ilustre Municipio de Ibarra



**ANEXO B. Encuesta Dirigida a los taxistas ejecutivos de las  
Compañías legalizadas en la ciudad de Ibarra**

**UNIVERSIDAD TECNICA DEL NORTE  
FACULDADE DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS**

**Objetivo:** La presente encuesta tiene como finalidad recabar información referente a la situación social y económica de los taxistas ejecutivos de la ciudad de Ibarra.

**Instructivo.** La información proporcionada en la presente encuesta será utilizada únicamente para la realización del trabajo de grado solicitado por la Universidad. A continuación sírvase contestar a todas las interrogantes que se le plantean.

**Datos Informativos**

Edad: \_\_\_\_\_

Género: Masculino ( ) Femenino ( )

Educación: Primaria ( ) Secundaria ( ) Superior ( ) Ninguna ( )

Cargas Familiares: \_\_\_\_\_

Vehículo Modelo: \_\_\_\_\_

Año del Vehículo: \_\_\_\_\_

Cuestionario

**1. El vehículo que usted conduce es:**

Propio ( ) Alquilado ( ) Prestado ( )

**2. ¿Cuál es el ingreso promedio diario que usted tiene por la prestación del servicio de taxi ejecutivo?**

<b>Días</b>	<b>Días Laborados</b>	<b>Promedio de Ingresos</b>	<b>Promedio de Gastos</b>	<b>Horas diarias</b>
<b>Lunes</b>				
<b>Martes</b>				
<b>Miércoles</b>				
<b>Jueves</b>				

<b>Viernes</b>				
<b>Sábado</b>				
<b>Domingo</b>				

**Alquila su taxi en la noche**

Si ( ) No ( )

Si su respuesta fue si responda por favor las siguientes preguntas:

<b>Días</b>	<b>Días alquilados</b>	<b>Promedio de Ingresos</b>	<b>Promedio de Gastos</b>	<b>Horas diarias</b>
<b>Lunes</b>				
<b>Martes</b>				
<b>Miércoles</b>				
<b>Jueves</b>				
<b>Viernes</b>				
<b>Sábado</b>				
<b>Domingo</b>				

**3. ¿Cuál es el promedio de carreras diarias que usted realiza en su vehículo?**

Menos de 10 ( ) Entre 21-30 ( )  
Entre 11-20 ( ) Más de 30 ( )

**4. ¿Sus Ingresos le ayudan a cubrir sus necesidades básicas?**

SI ( ) NO ( )

**5. ¿Señale con una X los servicios con los que usted cuenta en su hogar?**

Transporte propio ( ) Telefonía fija ( )  
Televisión por cable ( ) Internet ( )

**6. ¿Cuenta usted con vivienda propia?**

SI ( ) NO ( )

**7. ¿Aparte del taxismo ejerce alguna otra ocupación?**

SI ( ), Cuál?..... NO ( )

**8. ¿De qué manera consigue sus carreras?**

- Al paso ( )
- Parada ( )
- Telf. Operadora ( )
- Otras ( )

**9. ¿Cree usted que la aparición del taxismo ejecutivo ha contribuido positivamente al desarrollo de la comunidad?**

Si ( ), De qué manera

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

NO ( ), Porque

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

**GRACIAS POR SU COLABARACIÓN.**

**ANEXO C. Formato de encuesta dirigida a los usuarios del servicio de taxi ejecutivo en la ciudad de Ibarra.**

**UNIVERSIDAD TECNICA DEL NORTE  
FACULDADE DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS**

**Objetivo:** La presente encuesta tiene como finalidad recabar información referente al grado de satisfacción en los medios de transporte en la ciudad de Ibarra especialmente en el servicio de taxi ejecutivo.

**Instructivo.** La información proporcionada en la presente encuesta será utilizada únicamente para la realización del trabajo de grado solicitado por la Universidad. A continuación sírvase contestar a todas las interrogantes que se le plantean.

**Datos Informativos**

Edad: \_\_\_\_\_

Género: Masculino ( ) Femenino ( )  
 Educación: Primaria ( ) Secundaria ( ) Superior ( ) Ninguna ( )

**1. Qué medio de transporte que utilizo con para llegar a este sitio**

Particular ( ) Bicicleta ( )  
 Taxi ( ) Al pie ( )  
 Bus ( )

**2. Si utiliza el servicio de taxi, que tipo de taxi elige para su servicio con más frecuencia, en caso que no utilice el servicio de taxi para su traslado, la entrevista concluye.**

Taxi convencional ( )  
 Taxi ejecutivo ( )  
 Taxi amigo ( )  
 Otros ( )

**3. ¿Cuál es el principal motivo para que usted recurra al servicio de taxi para llegar a su destino?**

Trabajo ( )  
 Estudios ( )  
 Compras y mercado ( )  
 Regreso a casa ( )  
 Recreación ( )  
 Turismo ( )  
 Otros ( )

**4. ¿Indique cual es la principal razón del porque utiliza el servicio de taxi ejecutivo?**

Por el costo ( ) Cercanía a su residencia ( )  
 Tiempo de viaje ( ) Nada en especial ( )

**5. Cómo calificaría la cordialidad de los medios de transporte que usted utiliza( coloque una x)**

Transporte	Bus	Taxi convencional	Taxi ejecutivo
Muy Buena			
Buena			
Regular			

Mala			
------	--	--	--

6. **¿Considera que el servicio de taxismo ejecutivo es eficiente?**

- Muy Eficiente ( )
- Eficiente ( )
- Poco eficiente ( )

7. **¿La tarifa que usted paga por el servicio de taxi ejecutivo está compensada por la calidad que este le brinda?**

SI ( ) NO ( )

8. **¿Cómo consigue el taxi ejecutivo para su traslado?**

- Por radio operadora ( )
- En la parada ( )
- Espera en la vía ( )
- Otras maneras ( )

9. **¿En su barrio, se han creado compañías de taxismo ejecutivo?**

Si ( ), Cuántas..... No ( )

10. **¿Considera que la presencia de compañías de taxis ejecutivos ha favorecido el desarrollo de la comunidad?**

Si ( ), De qué manera  
 .....  
 .....  
 .....

NO ( ), Porque  
 .....  
 .....  
 .....

11. **¿Usted Cree que La aparición del taxismo ejecutivo a cubierto la demanda insatisfecha existente en la ciudad en cuanto a transporte se refiere?**

Si ( ),  
 Porque.....  
 .....  
 .....

No ( ),  
Porque.....  
.....  
.....

## GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

### ANEXO D. Formato de Entrevista

#### UNIVERSIDAD TECNICA DEL NORTE FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS

**Objetivo.** La presente entrevista tiene la finalidad de recabar información referente a la situación actual de las compañías de taxis ejecutivos de la ciudad de Ibarra.

Entrevista dirigida al Ing. Ramiro Chacón, Jefe de la Unidad de Tránsito y Transporte del Municipio de Ibarra.

#### CUESTIONARIO

1. ¿De qué se encarga la Unidad de Tránsito y Transporte del Municipio de la ciudad de Ibarra?
2. ¿En que se basó el Consejo Municipal para seleccionar los taxis ejecutivos que serían legalizados en la ciudad de Ibarra?
3. ¿Cuál es la situación actual de las compañías de taxis ejecutivos en la ciudad de Ibarra?
4. ¿Existe la probabilidad que el municipio incremente las unidades vehiculares dentro de las cooperativas de taxis ejecutivos en la urbe?
5. Con el “Estudio de movilidad para determinar la relación oferta-demanda de la modalidad de transporte en pasajeros en taxis en la ciudad de Ibarra”, realizado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, se concluyó que el transporté

- urbano en taxis era insuficiente para satisfacer la demanda de usuarios que utilizaban este medio de transporte. ¿Actualmente la inclusión de 402 taxis en la ciudad, la demanda insatisfecha ha sido cubierta en su totalidad?

## **GRACIAS POR SU COLABORACIÓN**

### **ANEXO E. Formato de Entrevista**

#### **UNIVERSIDAD TECNICA DEL NORTE FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS**

**Objetivo.** La presente entrevista tiene la finalidad de recabar información referente a la situación actual de las compañías de taxis ejecutivos de la ciudad de Ibarra.

Entrevista dirigida al Sr. Franklin Riera, Presidente de taxis ejecutivos de Ibarra.

### **CUESTIONARIO**

- ¿Cuál es la situación actual de las compañías de taxis ejecutivos del cantón Ibarra?
- ¿Cuándo se pondrán en funcionamiento las especificaciones de la ordenanza Municipal, esto en cuanto a kits vehiculares, herramientas, tecnología, para las compañías de taxis ejecutivos?
- ¿Actualmente las compañías de taxis ejecutivos cubren la demanda de transporte existente en la ciudad, o aún faltan unidades vehiculares para satisfacer la movilidad?
- ¿Qué paso con los taxistas ejecutivos que no salieron favorecidos en la selección efectuada por el municipio de la ciudad de Ibarra?

## GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

### ANEXO F. Ficha de Observación

Localidad cantón Ibarra	
<b>Investigador:</b> Navarrete Javier	<b>Fecha:</b> 9 de Marzo del 2012
<b>Informantes:</b> Presidentes de las compañías de Taxis ejecutivos	<b>Clasificación:</b> Ficha
Ficha de Observación	
<b>Título:</b> Situación Administrativa de los taxis ejecutivos y financiera de las compañías de taxis ejecutivos	
<p>Como se pudo constatar a través de los presidentes de las 13 compañías de taxis ejecutivos en la ciudad e Ibarra, en cuanto a la situación financiera de las mismas se nos informó que cada socio de cada una de las compañías realiza un aporte mensual que va desde los 30 dólares hasta los 45 dólares en diferentes casos, los cuales están destinados a gastos referentes con:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-Pago de patio de estacionamiento</li><li>-Pago de oficina</li><li>-Pago secretaria</li><li>-Pago contador</li><li>-operador de Radio</li></ul> <p>El sobrante de cada mes sirve para capitalizar a la compañía.</p> <p>La estructura administrativa de las compañías está conformada de la siguiente manera:</p>	



<p><b>Gerente:</b> representante legal</p> <p><b>Presidente:</b> Encargado de sesionar</p> <p><b>Secretario:</b> Encargado de las actas</p> <p><b>Comisario:</b> Revisión, hacer respetar paradas</p> <p><b>Secretaria/o:</b> Encargado de la central de radio</p> <p><b>Tesorero:</b> Encargado de las recaudación y administración de fondos de la compañía.</p> <p><b>Contador:</b> Realiza balances y demás situaciones contables en la compañía.</p>
---

**ANEXO G. Ficha de Observación**

<b>Localidad cantón Ibarra</b>		
<b>Investigador:</b> Navarrete Javier		<b>Fecha:</b> 9 de Marzo del 2012
<b>Informantes:</b> Presidentes de las compañías de Taxis ejecutivos		<b>Clasificación:</b> Ficha
<b>Ficha de Observación</b>		
<b>Título:</b> Conteo de Ocupación Visual de pasajeros en taxis		
<b>Horas</b>	<b>Taxis convencionales y ejecutivos</b>	
	<b>Número de Unidades (x)</b>	<b>Número de Ocupantes</b>