



# **UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

CARRERA DE INGENIERÍA EN ECONOMÍA MENCIÓN FINANZAS

## **TRABAJO DE GRADO**

### **TEMA:**

“ECONOMÍA APLICADA AL SISTEMA DEL TRANSPORTE DE TAXIS DE LA CIUDAD  
DE IBARRA”

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERÍA EN ECONOMÍA MENCIÓN  
FINANZAS

### **AUTOR:**

Churta Quintiguiña Jacqueline Marlene

### **DIRECTOR:**

Msc. Argothy Almeida Anderson Luis PhD.

IBARRA ECUADOR

2019

## Contenido

AGRADECIMIENTOS .....	1
DEDICATORIA .....	2
RESUMEN .....	5
ABSTRACT.....	6
INTRODUCCIÓN .....	7
OBJETIVOS .....	10
Objetivo general.....	10
Objetivos específicos .....	10
CAPITULO I .....	11
1. MARCO TEÓRICO .....	11
1.1 Economía colaborativa. ....	11
1.2 Economía colaborativa en modelo de negocio. ....	13
1.3 Problemáticas en el sistema de transporte público .....	14
1.4 Servicio de transporte de taxis .....	15
1.5 Impactos del sistema de transporte sobre el medio ambiente.....	17
1.6 Beneficios de utilizar transporte público .....	19
CAPITULO II.....	21
METODOLOGÍA.....	21
Encuesta.....	21
Muestreo .....	22
CAPITULO III.....	25

ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	25
3.1 Analizar la situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra.....	25
3.2 Identificar las posibles ventajas y desventajas que tendría la implementación de la economía colaborativa en el sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra.....	36
3.3 Proponer alternativas para implementar la economía colaborativa en el sistema del transporte de taxis en la ciudad de Ibarra. ....	44
CAPITULO IV .....	47
CONCLUSIONES .....	47
LIMITACIONES .....	49
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	50
ANEXOS .....	54

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradezco a Dios infinitamente por regalarme la vida y permitirme llegar a este grandioso punto de mi vida.

A mi madre Cecilia Q. que estuvo conmigo en los altibajos de mi vida brindándome su amor y apoyo incondicional, agradezco de todo corazón su infinita confianza en mí, a mi padre Darwin Ch. por su motivación constante, mil gracias. A mi hermano Cristian por su compañía en nuestra hermosa juventud.

A mi maestro y tutor Ec. Anderson Argothy PhD. por su tiempo y dedicación en esta etapa de culminación de mis estudios universitarios; a mi cotutor Ec. Cristian Andrade; Ec. Jorge Bernal y Ec. Mauricio Cervantes por impulsar el desarrollo en mi formación académica y profesional.

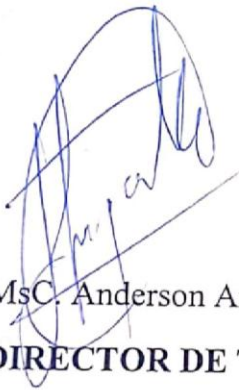
A mis compañeros y amigos, Daniela, Mayra y Danilo gracias por sus locuras durante esta extraordinaria etapa de mi vida, hicieron cada día jornadas llenas de risas y alegrías. Al amor, por tu cariño y paciencia en todo momento, gracias, Santi.

## **DEDICATORIA**

En esta etapa de culminación, el presente trabajo realizado con esfuerzo y dedicación va dedicado a mi pequeña Valentina que con sus dos añitos de vida me ha regalado miles de alegrías. Te amo.

## CERTIFICACIÓN

Quien suscribe, MsC. Anderson Argothy PhD. director de tesis titulada: "ECONOMÍA APLICADA AL SISTEMA DEL TRANSPORTE DE TAXIS DE LA CIUDAD DE IBARRA", de autoría de la egresada Jacqueline Marlene Churta Quintiguiña, de la carrera de INGENIERÍA EN ECONOMÍA MENCIÓN FINANZAS, una vez revisado el trabajo cumple con los requisitos necesarios por lo que se autoriza su publicación.



MsC. Anderson Argothy PhD.

**DIRECTOR DE TESIS**



# UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

## BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

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

#### 1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

En cumplimiento del Art. 144 de la Ley de Educación Superior, hago la entrega del presente trabajo a la Universidad Técnica del Norte para que sea publicado en el Repositorio Digital Institucional, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

DATOS DE CONTACTO			
CÉDULA DE IDENTIDAD:	1715952535		
APELLIDOS Y NOMBRES:	Churta Quintiguiña Jacqueline Marlene		
DIRECCIÓN:	Atuntaqui-Natabuela (Miguel Ángel de la Fuente y Panamericana)		
EMAIL:	jacky_jacami@hotmail.com		
TELÉFONO FIJO:	062535053	TELÉFONO MÓVIL:	0995780962

DATOS DE LA OBRA	
TÍTULO:	"ECONOMÍA APLICADA AL SISTEMA DEL TRANSPORTE DE TAXIS DE LA CIUDAD DE IBARRA"
AUTOR (ES):	Churta Quintiguiña Jacqueline Marlene
FECHA: DD/MM/AAAA	27/02/2019
SOLO PARA TRABAJOS DE GRADO	
PROGRAMA:	<input checked="" type="checkbox"/> PREGRADO <input type="checkbox"/> POSGRADO
TÍTULO POR EL QUE OPTA:	Ingeniera en Economía Mención Finanzas
ASESOR /DIRECTOR:	PhD. Argothy Almeida Luis Anderson

#### 2. CONSTANCIAS

El autor (es) manifiesta (n) 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 (son) el (los) titular (es) de los derechos patrimoniales, por lo que asume (n) la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá (n) en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los 27 días del mes de febrero de 2019

EL AUTOR:

Churta Quintiguiña Jacqueline Marlene

## **RESUMEN**

La falta de eficiencia en la calidad del servicio en el transporte público ha generado problemáticas de movilidad, una nueva tendencia llamada economía colaborativa implementada en el servicio de transporte ha sido parte fundamental en el desarrollo económico de grandes ciudades del mundo, por lo que se pretendió en la siguiente investigación como parte del proyecto sustentabilidad y resiliencia de la movilidad urbana de la ciudad de Ibarra, fue determinar la situación actual del sistema de transporte de taxis en la misma, analizar las posibles ventajas y desventajas al poner en práctica esta tendencia en este tipo de servicio, para así, proponer alternativas de implementación de economía colaborativa en el transporte de taxis.

Se aplicó un enfoque metodológico de tipo cuantitativo con alcance descriptivo, la información fue recolectada por medio de instituciones y posteriormente completada con la aplicación de una encuesta a la población de Ibarra por medio de google docs, los resultados fueron analizados mediante estadística descriptiva los cuales revelaron que el consumo colaborativo es una posibilidad de ahorro, genera beneficio económico y medioambiental.

### **PALABRAS CLAVE**

Economía colaborativa, consumo colaborativo, transporte público, servicio de taxis.



## **ABSTRACT**

The lack of efficiency in the quality of service in public transport has generated problems of mobility, a new trend called collaborative economy implemented in the transport service has been a fundamental part in the economic development of large cities in the world, so it was intended In the following research as part of the project sustainability and resilience of urban mobility in the city of Ibarra, was to determine the current situation of the taxi transport system in it, analyze the possible advantages and disadvantages to implement this trend in this type of service, in order to propose alternatives for the implementation of collaborative economy in the transport of taxis.

A methodological approach of quantitative type with descriptive scope was applied, the information was collected through institutions and later completed with the application of a survey to the population of Ibarra through google docs, the results were analyzed by descriptive statistics which revealed that collaborative consumption is a possibility of saving, generates economic and environmental benefit.

## **KEYWORDS**

Collaborative economy, collaborative consumption, public transport, taxi service.

## INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana es un factor clave para el desarrollo del ser humano, las ciudades son caracterizadas por los altos niveles en índices de movilidad, la misma que presenta falta de eficiencia en el transporte público, ya sea por un número creciente de vehículos que circulan dentro de una misma ciudad o el número de personas que se movilizan en ellos diariamente (Antonio & Betanzo-Quezada, 2015).

En ocasiones la falta de eficiencia entorno a la calidad en el servicio del sistema de transporte público ha resultado la generación de varias problemáticas de movilidad, muchas veces impactando de manera indirecta en el crecimiento económico y a la vez social de un entorno dado (Obregón-Biosca, 2010).

Según la base de datos Scopus la economía colaborativa presenta la dinámica del crecimiento en base a la relación entre el número de publicaciones enfocadas a investigaciones en cuanto al consumo colaborativo y el tiempo, toma como unidad los últimos años a partir del 2012; en la que muestra el número mínimo de investigaciones en el año 2012, y a partir del año 2014 presenta un elevado crecimiento de investigaciones alcanzando el máximo en al año 2017, demostrando así que el presente trabajo va acorde a un enfoque de investigación vigente.

Según un informe realizado por la consultora PWC (Price Waterhouse Coopers) la presencia del consumo colaborativo en Europa contribuyó a la generación de ingresos en el 2015, las plataformas digitales de igual manera formaron parte de la generación de este ingreso, para el año 2025 estos ingresos alcanzarían los 335 000 millones de dólares en los sectores que se practique economía colaborativa, es decir, en sectores como transporte de personas, alojamiento de particulares, comercialización de artículos de segunda mano entre otros (Daveiro & Vaughan, 2016).

Un estudio elaborado por medio de encuestas del Eurobarómetro fue realizado con la finalidad de conocer si las plataformas de economía colaborativa están siendo utilizadas por las personas, esta encuesta fue aplicada en marzo del 2016 a 28 países que conforman la Unión Europea, en donde resultó que alrededor de 42% de los encuestados nunca habían escuchado sobre el tema de las plataformas que sirven para realizar intercambios de productos y servicios. En una media de alrededor del 17% de los encuestados en los 28 países de la UE afirman la utilización de algún tipo de plataforma de economía colaborativa con el propósito de cubrir sus necesidades diarias (Commission & Market, 2016).

Por medio de la crisis económica a nivel mundial han surgido nuevos hábitos de consumo colaborativo que en un futuro podrían resolver problemáticas en los consumidores y usuarios (Duran-Sanchez, Alvarez-Garcia, de la Cruz del Rio-Rama, & Patricia Maldonado-Erazo, 2016).

La economía colaborativa se resume como “lo que es mío puede ser tuyo, pero a cambio de una contraprestación o intercambio”, con ello se genera la optimización de los recursos disponibles y ya existentes en la sociedad, ahorro por parte de las personas que comparten productos y servicios dividiendo los gastos en que se incurren, mayor número de ofertas para los consumidores, beneficios medioambientales cómo puede ser el compartir un taxi, contribuyendo así a la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmosfera (Botsman & Rogers, 2010).

Cañigüeral (2014) asevera que la sociedad en conjunto debería ayudar a construir de alguna manera un tipo de economía en donde la mayoría de las actividades no se fundamenten en la producción y compra de más productos y servicios, sino que establecer estándares de uso y eficiencia frente a medidas del consumo actuales.

Por otro lado Ángel, Alonso y Valor (2014) observan que el consumo colaborativo es un nuevo modelo de intercambio económico que básicamente busca la interacción de iguales individuos conectados entre sí con la única finalidad de obtener un beneficio para ambos, en este sentido la economía colaborativa formaría parte de un factor específico en la incidencia sobre el sistema de transporte de taxis, permitiendo el acceso a este tipo de transporte público de una manera más ágil.

El fenómeno del consumo compartido ha creado en los últimos años empresas con modelos de negocio anclados a este tipo de consumo, una de estas empresas es Uber en donde por medio de su aplicación hace posible la conexión de conductores disponibles con usuarios que necesitan movilizarse, esta empresa se encuentra en más de 250 ciudades alrededor del mundo (Duran-Sanchez et al., 2016).

Como aporte personal puedo mencionar que poco a poco este fenómeno económico y social entorno al consumo colaborativo evidencia una tendencia creciente de interés en la actualidad, por lo cual se determinará por medio de la presente investigación como parte del proyecto sustentabilidad y resiliencia de la movilidad urbana de la ciudad de Ibarra, determinar la situación actual del sistema de transporte de taxis, el efecto que tendría la economía colaborativa en este sistema, además de analizar la situación actual del mismo mediante encuestas, pretendiendo identificar posibles ventajas y desventajas que podrían generarse con el consumo colaborativo y por último proponer alternativas con el objetivo de implementar estas nuevas tendencias de consumo colaborativo en el sistema de transporte de taxis.

## **OBJETIVOS**

### **Objetivo general**

Determinar el efecto de la economía colaborativa en el sistema del transporte de taxis en la ciudad de Ibarra.

### **Objetivos específicos**

- Analizar la situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra.
- Identificar las posibles ventajas y desventajas que tendría la implementación de la economía colaborativa en el sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra.
- Proponer alternativas para implementar la economía colaborativa en el sistema del transporte de taxis en la ciudad de Ibarra.

## CAPITULO I

### 1. MARCO TEÓRICO

#### 1.1 Economía colaborativa.

La economía colaborativa aparece mucho antes que el papel moneda entre en circulación, es decir, en la antigüedad existía intercambio con la finalidad de cubrir las necesidades que no podían ser solventadas por sí mismas, por ello se realizaban negociaciones con el fin de intercambiar un bien con otro en un entorno cercano.

Esta es analizada desde varios puntos de vista por la literatura académica, tomando en cuenta sectores económicos como lo es la industria, además de investigar enfoques psicológicos con aspectos jurídicos y financieros (Bardhi & Eckhardt, 2012).

Por otra parte la economía colaborativa es definida como una nueva tendencia a nivel mundial enfocada a la redefinición de los patrones convencionales de consumo en la sociedad actual (Cañigueral, 2013).

En primera instancia existió un tipo de consumo colaborativo en versión trueque, esta versión en la actualidad tomo un rumbo más sofisticado con el uso de herramientas como por ejemplo el internet, pero sin dejar atrás la base primitiva del intercambio (Zafra Sergio, 2014).

En la actualidad surgen nuevas formas de consumo colaborativo, enfocado a un contexto económico incluyendo mayor concientización por el medio ambiente, de este modo, se aplica el uso de nuevas tecnologías para combatir la crisis económica internacional (Duran-Sanchez et al., 2016),

Una primera definición de economía colaborativa fue difundida en el año 2007 por Ray Algar en donde expreso que esto es un fenómeno a tiempo para intercambiar bienes y servicios (Algar, 2007); tiempo después, en el año 2010 se popularizo el término

consumo colaborativo por medio de la publicación del libro “What’s Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption” de Botsman y Rogers.

Varios autores en el mundo utilizan un sin número de términos para definir y describir a la economía colaborativa como por ejemplo “collaborative consumption” (Algar, 2007), “sharing economy” (Lessig, 2014), “gig economy” (Friedman, 2014), “peer-to-peer economy” (Aslam & Shah, 2017), entre otros.

Otras definiciones que mejor pueden caracterizar a esta nueva tendencia de consumo colaborativo es transmitida por Botsman y Rogers (2010), en donde se precisa a la economía colaborativa como un nuevo modelo económico basado en alquilar, comercializar, compartir o ya sea intercambiar algún tipo de producto o servicio, y por otro lado la definición brindada por Hamari, Sjöklint & Ukkonen (2016) en donde define al consumo colaborativo como una acción fundamentada en dar, obtener o compartir de igual a igual permitiendo así el acceso a los diferentes productos y servicios.

El trabajo de Botsman y Rogers (2010) menciona un cambio de hiperconsumo o consumo exagerado evidenciado en el siglo XX a una era del siglo XXI basado en consumo colaborativo, en donde el intercambio habitual, el comercio, el trueque, el préstamo, el alquiler son redefinidos a través del uso de la tecnología para cubrir necesidades diarias.

Algunos de los principales beneficios del consumo colaborativo es el ahorro, ya que se permite contar con la oportunidad de compartir gastos o contar con la oferta de productos o servicios a precios módicos, otro beneficio es el desarrollo sostenible, debido a que este fenómeno incita al uso de productos que han quedado en segundo plano; por otro lado la gestión que implica compartir un bien o servicio en conjunto genera accesibilidad económica y satisfacción del usuario, además así existe una mayor oferta en productos o servicios en los mercados tradicionales, no obstante también se da paso al

beneficio ambiental mediante la reutilización de los recursos existentes (Bará Marc, 2017).

### **1.2 Economía colaborativa en modelo de negocio.**

La economía colaborativa se encuentra ya presente en sectores de inversión a nivel mundial, un 62% se enfoca en plataformas para el servicio de transporte, el 18% en servicios de alojamiento, apenas un 6% se enfoca en servicios de financiamiento y por último un 5% está centrada en el intercambio de productos ya utilizados (“La economía colaborativa, en grandes cifras - Libre Mercado,” 2016).

Se han creado varias empresas que tienen como principal objetivo hacer de la economía colaborativa un fenómeno global con nuevas tendencias de modelos de negocio, en el cual todos tienen la posibilidad de ganar-ganar o ser beneficiados de cierto modo (Duran-Sanchez et al., 2016).

Además existe modalidades de intercambio como por ejemplo “Carsharing” o servicio de auto compartido que pone a disposición vehículos, este es un tipo de alquiler el cual debe ser previamente reservado por medio de una app (Michelle, 2014).

“Crowdfunding” se refiere a una red de financiación en conjunto para la ejecución de proyectos, dicha cooperación masiva puede ser encontrada por medio de internet (Light & Miskelly, 2015).

Las empresas basadas en modelos colaborativos como por ejemplo “Airbnb” empresa que por medio de una plataforma millones de viajeros y anfitriones encuentran la posibilidad de anunciar o reservar cualquier tipo de alojamiento (Guttentag, 2015).

Otra empresa con el mismo enfoque colaborativo es “Zipcar” que pone a disposición servicios de vehículos compartidos a sus miembros realizando una reservación previa esta



empresa se basa en la definición de carsharing (Le Vine, Lee-Gosselin, Sivakumar, & Polak, 2014).

### **1.3 Problemáticas en el sistema de transporte público**

Las distintas problemáticas que genera el sistema de transporte se han presentado desde hace años atrás en donde el número de vehículos han ido aumentando constantemente de la mano del crecimiento demográfico, haciendo que exista mayor congestión vehicular en las grandes ciudades, al aumentarse el número de transportes se consume mayor cantidad de suelo y espacio de circulación (Alcántara, 2010).

La definición de congestión vehicular está estrechamente ligada con el término “tiempo perdido” dando paso a estudios que realizan una comparación en relación con la identificación entre el tiempo real y un tiempo ideal en las vías, además el impacto que genera la congestión vehicular se da al momento en que un segundo vehículo entra en la vía y afecta el trayecto del primero que ya estaba en ella disminuyendo la velocidad, esto es equivalente a una externalidad (Alcántara, 2010).

La movilidad viene a ser evidentemente una necesidad básica en el entorno del ser humano en donde cada individuo busca un sistema de transporte eficiente y adecuado para desplazarse de un lugar a otro y así poder cumplir con sus tareas diarias en un tiempo determinado (Antonio & Betanzo-Quezada, 2015).

Es así que se considera que la movilidad urbana es un tema prioritario dentro de las ciudades de los países en desarrollo alrededor del mundo, el incremento del número de automotores y de la demanda de movilidad es cada vez más preocupante ya que se puede dar una tendencia hacia la inmovilidad en las ciudades (Ángel et al., 2014).

Quizá una determinante reveladora de la problemática en el ámbito de la movilidad es el tiempo promedio de viaje al trabajo, a la escuela, algún tipo de lugar comercial, entre otros, en donde se puede presenciar viajes con tiempos prolongados en especial en horas pico ya que existe un mayor número de demandantes del transporte público (Gakenheimer, 1998), esto va ligado a lo que denominamos presupuesto de tiempo, que se refiere al análisis en base al tiempo que ocupa una persona para movilizarse a un punto de destino, siendo este un instrumento que permite entender el cómo el uso de un medio de transporte utilizado por personas interactúa con el espacio (Alcántara, 2010).

#### **1.4 Servicio de transporte de taxis**

La modalidad de transporte de taxi es un servicio adecuado a la ruta del usuario, a diferencia del transporte de buses que mantiene una ruta ya establecida, es decir, el taxi está disponible para cubrir rutas con diferentes puntos de llegada, independientemente del número de usuarios se aplica una tarifa de cobro (Romero, Sosa, & Vicente, 2016a).

La provisión de este servicio de transporte público es controlado y vigilado por el estado, además se requiere un permiso a la autoridad gubernamental y este debe estar estrechamente adjunto al régimen jurídico para su posterior operación de la misma manera si existiese un posible incremento en el número de unidades (Romero et al., 2016a).

El taxismo es considerado un mercado desarrollado y competitivo, su desarrollo ha permitido el uso de la tecnología para que su servicio sea encaminado a un mismo fin. El número de unidades, la disposición en los horarios y los costos aplicados acarrear mayor competencia; además, la disposición a pagar por los usuarios, el tiempo de movilización, las condiciones de seguridad y comunidad determinan la demanda del tipo transporte a utilizar (Universidad Nacional de Entre Ríos., 2010).

El servicio de taxis trabaja mediante tres tipos de modalidades, la primera denominada punto y llamada, esta modalidad se presenta cuando el usuario realiza una llamada a la central de taxis y esta se encarga de la gestión para enviar el vehículo hasta el usuario, la segunda modalidad llamada punto y parada que se refiere al momento en el cual el usuario busca el vehículo refiriéndose a la parada habitual de los mismos, y por último la modalidad de radio comunicación en donde de acuerdo al lugar en donde este el usuario los vehículos son localizados por medio de radiotransmisor, no todos los taxis cuentan con este dispositivo (Ángel et al., 2014).

Según Parasuraman y colaboradores (1988) expresan que en cierto modo existen seis tipos de dimensiones que determinan la calidad del servicio de taxis. Tabla 1.

**Tabla 1.** Dimensiones de calidad del servicio

<b>Dimensión</b>	<b>Cualidad</b>
Elementos tangibles	Se refieren a la apariencia física de los taxis y de los conductores en sí.
Fiabilidad	Se refiere a la disponibilidad, compromiso y el cumplimiento tanto de operadoras de taxis y del servicio del conductor.
Capacidad de respuesta	Se refiere a la actitud que los conductores brindan a sus usuarios dando un servicio inmediato.
Seguridad	Se refiere al nivel de confianza que transmite el conductor al usuario.
Empatía	Se refiere al nivel de atención y disposición que puede llegar a tener el conductor con el usuario.
Participación ciudadana	Se refiere al horizonte de involucramiento de la sociedad como una oportunidad de poder mejorar el servicio.

Según el autor Urdaneta (2011) en su trabajo titulado el transporte público urbano hacia la inclusión social analizó estas seis dimensiones, determinando así la calidad del servicio de taxis, los usuarios consideran que el servicio satisface medianamente sus expectativas, además se determinó que se debe mejorar todas las dimensiones ya mencionadas, en especial las dimensiones orientadas a la prestación del servicio en sí, y a la confiabilidad del mismo (Urdaneta & Joheni, 2011).

### **1.5 Impactos del sistema de transporte sobre el medio ambiente**

Las personas se movilizan con la finalidad de realizar un sin número de actividades encaminadas a un objetivo, ya sea como trabajar, estudiar, realizar algún tipo de comercio u otras, pero dicha movilización genera consumo de recursos y a la vez genera impactos ambientales. Para que exista movilidad en una ciudad se incluyen varios bienes inmateriales como es el tiempo, y los recursos materiales que son el espacio, la energía y el consumo de recursos financieros (Sbarato R. Darío., Sbarato, & Ortega, 2000).

El sistema de transporte de taxis registra el mayor número de vehículos que forman parte del transporte público dentro de una ciudad al considerarse un medio de movilidad de manera individual (Romero, Sosa, & Vicente, 2016b).

Según Téllez y colaboradores (2006) mencionan que en América Latina una fuente transcendental de contaminación de la atmósfera son los vehículos automotores entre ellos considerados los taxis y por ende también sus procesos industriales, alrededor del 80% de las emisiones contaminantes son producidos por estas.

Por otro lado alrededor del 25% de las emisiones de gases contaminantes son generadas por el sector transporte en países industrializados contribuyendo con el calentamiento global y en países en vías de desarrollo se estima la mitad de esta cifra ya mencionada (Ciudades en movimiento, 2000).

Entre los principales impactos ambientales está el uso de los recursos naturales escasos como por ejemplo el hierro, el plástico, el látex y minerales que son básicamente utilizados para la fabricación de medios de transporte. Además, el desecho de los componentes de vehículos que ya no tienen uso, como los neumáticos, lubricantes y un sin número de materiales que ya no son útiles en general, causan deterioro en el medio ambiente. Otro recurso utilizado es el combustible, el consumo de gasolina y diesel que corresponde a un gasto de tipo energético estrechamente ligada al funcionamiento del parque automotor existente, el consumo de este aumenta cuando los vehículos reducen su velocidad. (Alarcón, 2011).

Al movilizarse por medio de vehículos motorizados se genera contaminación atmosférica, el smog fotoquímico generado por productos secundarios y contaminantes emitidos por los vehículos, el ozono y el peróxidoacetil-nitrato son unos de los principales contaminantes de tipo secundario que en un lapso de un par de horas se concentran en fuentes primarias de contaminación. Días después de la emisión de contaminantes como el dióxido de azufre se dan las lluvias acidas afectando a centenares de kilómetros de áreas forestales, además la concentración de CO<sub>2</sub> genera el efecto invernadero este es un fenómeno dado en el cual existe elevación de la temperatura debido a la retención de ciertos gases en el suelo por la radiación solar (Alcántara, 2010).

Las propias circunstancias que generan las ciudades han sido parte fundamental para la contribución de la degradación del aire y la calidad de la misma, el incremento en el número de vehículos circulantes en las vías atrae en si varios efectos negativos hacia el medio ambiente identificando principales tipos de contaminantes como óxidos, gas carbónico, hidrocarburos, dióxido de carbono, monóxido de carbono, dióxido de azufre, plomo y por último el ozono. (Alarcón, 2011).

## **1.6 Beneficios de utilizar transporte público**

Una de las necesidades del ser humano es la movilización, el transporte público constituye un medio de movilidad para cubrir dicha necesidad, este es una herramienta fundamental para el desarrollo de la sociedad (Navarro, Galilea, Hidalgo, & Hurtubia, 2018).

El viajar en transporte público es más saludable que viajar con el uso de un vehículo particular ya que no se corre el riesgo de algunas enfermedades como la hipertensión arterial, el sobre peso y la diabetes, así como también se genera ahorro económico ya que movilizarse en un vehículo privado se generan gastos como mantenimiento, seguros, combustible, parqueadero entre otros gastos, por esta razón usar transporte público en consecuencia es más económico (Duch, 2016).

Usar transporte público es una alternativa ecológica y supone una opción solidaria para disminuir los niveles de atascos, congestionamientos vehiculares y el colapso de las ciudades por el uso masivo de vehículos privados (“FACUA-Consumidores en Acción,” 2007).

Además, un transporte público eficiente y de calidad apto para personas de diversos ingresos, hace posible la disminución del tráfico de vehículos haciendo que las personas no dependan de sus automóviles (Gutiérrez, 2013).

Puesto que también se genera la reducción de la contaminación sonora y de las emisiones de gases contaminantes haciendo un entorno menos ruidoso y menos sucio, de este modo la sociedad puede acceder al espacio público para pasear, relajarse o ya sea disfrutar del entorno. Una correcta planificación del sistema de transporte público da paso a que la sociedad crezca de manera sostenible, varios proyectos de movilidad han contribuido con la seguridad y disminución de la delincuencia o el miedo a esto, de este modo un sistema de transporte público adecuado garantiza la prosperidad económica,

medioambiental y social de una ciudad (Wangenheim, Carlo, Hauck, & Wangenheim, 2009).

Estudios en Europa como lo es el proyecto EBSF (European Bus System of Future) determinan que es necesario realizar inversiones en innovación tecnológica, crear economías a escala además de fomentar y fortalecer la colaboración entre servidores, proveedores, gobiernos y usuarios fundamentan la calidad del transporte público y la eficiencia del mismo (Gutiérrez, 2013).

## **CAPITULO II**

### **METODOLOGÍA**

La metodología aplicada a la presente investigación tiene un enfoque de tipo cuantitativo con un alcance descriptivo. Una primera aproximación fue realizar búsquedas en artículos científicos publicados en las distintas bases de datos entre ellas la más utilizada fue Scopus, además se consideró a la literatura existente, plataformas digitales y libros relacionados con el tema de economía colaborativa o consumo colaborativo en el mundo.

#### **Encuesta**

Dichas fuentes de investigación proporcionaron elementos y factores de calidad que permitieron la formulación de preguntas, además de diferentes alternativas de medición, por consiguiente, la encuesta fue conformada por un total de 16 preguntas cerradas, creadas con la ayuda de tutores y cotutores, las cuales fueron divididas en dos grupos, el primer grupo estuvo orientado a la calidad del servicio de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra y un segundo grupo se centró sobre el tema de consumo colaborativo aplicado al servicio de transporte de taxis.

La encuesta es una técnica considerada como una herramienta aplicada a la investigación, debido a que de este modo se facilita elaborar y adquirir datos de una manera eficaz y eficiente (Anguita, Labrador, & Campos, 2012). En la actualidad se cuenta con una serie de tecnologías como el internet, que trajo una mejora notoria en la forma de investigar, como el uso de herramientas de encuestas online, que permiten hacer de esta técnica de investigación mucho más rápida, pudiendo llegar a una población específica, altamente confiable y que requiera un menor costo para el encuestador



(Wright, 2006). Las cuales han revolucionado las anteriores maneras de recolección de datos hasta tal punto de que están quedando obsoletas.

Podemos encontrar varias herramientas virtuales que nos pueden ayudar con este tipo de tareas como por ejemplo dentro de la gama software de Google encontramos Google Docs, el cual es un software que nos permite elaborar encuestas online. El inconveniente de usar este tipo de herramienta es que no todo el porcentaje de los individuos invitados a participar logran finalizar la encuesta; sin embargo, esta herramienta posee varias ventajas como el fácil acceso y elaboración de encuestas para personas que no conocen de programación, alta reducción de coste a comparación de la papelería y materiales necesarios en caso de realizarlo de la manera convencional, inserción de contenido multimedia en la encuesta lo que hace tener mejor afinidad con el encuestado, posibilidad de re invitar en forma de recordatorio a las personas invitadas que no han finalizado la encuesta, almacenamiento automático de la información en una base de datos, entre otros (Alarco & Álvarez-Andrade, 2012).

## **Muestreo**

Para la aplicación del formulario de encuesta se utilizó como fuente a el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) de acuerdo con el censo realizado en el año 2010 se reportó que en el sector urbano de la ciudad de Ibarra existe una población de 84630 personas de entre 15 a 65 años de edad, con este número de personas se procedió a realizar el cálculo de la muestra.

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

n= tamaño de la muestra

z= nivel de confianza 95% = 1.96

p= variabilidad negativa 0.5

q= variabilidad positiva 0.5

N= tamaño de la población urbana 84 630

e= error 0.01

Tras la aplicación de la fórmula establecida con el número de personas del sector urbano se obtuvo como resultado un total de 382 formularios de encuestas como muestra aplicada en la ciudad de Ibarra.

Posteriormente, un primer modelo de encuesta fue sujeta a una prueba piloto con la finalidad de poder mejorar su estructura y contenido, una vez realizadas las pruebas necesarias se aplicó el instrumento de recolección de datos vía online siendo difundida por medio de la herramienta de Google Docs y planteada específicamente en la ciudad de Ibarra mediante el siguiente link:

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeKizjgBvC8XeAN3b3NGwClOv0PBnhDP4XgkhqZQHVM5Zdg9w/viewform>.

El número de encuestas tardó en llenarse en un período de 16 días; se obtuvo un número mayor de respuestas al del total de la muestra establecida, siendo 391 respuestas recopiladas con la ayuda de este medio, las cuales fueron tomadas en cuenta las 382 respuestas, número establecido por la muestra calculada anteriormente.

La Recopilación de base de datos obtenida de la encuesta aplicada se presenta en el Anexo N° 2 la cual nos proyecta una columna con la fecha y hora en la que fue finalizada la encuesta. Al ser una herramienta tecnológica no se obtuvo mayor información del encuestado.

No obstante, además se realizó el acercamiento a instituciones como la Unión Provincial de Operaciones de Taxistas de Imbabura (UPOTI) y la Empresa Pública de Movilidad del Norte – Movildelnor, se mantuvo reuniones entre integrantes del proyecto

de sustentabilidad y resiliencia de la movilidad urbana de la ciudad de Ibarra y dichas instituciones públicas con la finalidad de intercambiar información, por medio de ellas se obtuvo una base de datos, esta información fue levantada por medio de consultorías, la cual fue tomada en cuenta por la presente investigación y posteriormente complementada con la información de la encuesta aplicada.

Una vez ya obtenida la información necesaria se trabajó con la base de datos completa por medio de SPSS, este tipo de software fue utilizado como una herramienta de análisis de estadística descriptiva, la cual permitió la obtención de los resultados requeridos.

## **CAPITULO III**

### **ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.**

Con la finalidad de evaluar la situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra, se utilizaron herramientas tecnológicas para aplicar la metodología propuesta en el presente estudio, con la base de datos proporcionada por la Empresa Pública de Movilidad del Norte – Movildelnor y mediante un plan de encuesta social dirigido a los usuarios del área transportista de taxis de la ciudad, se logró recopilar la información que se detalla posteriormente de acuerdo con los objetivos específicos de la investigación detallados a continuación.

#### **3.1 Analizar la situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra.**

##### **Situación Actual**

En la provincia de Imbabura – Cantón Ibarra existen 46 cooperativas de taxis conformadas legalmente en la actualidad, con un total de 866 unidades que operan en esta modalidad de servicio transporte.

Dicho número de unidades se encuentran distribuidas en diferentes puntos estratégicos alrededor de toda la ciudad de Ibarra de tal manera que puedan ser utilizados por los usuarios en cualquier sitio de la ciudad. Tabla 1.

**Tabla N° 1.** *Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra*

- *Número de unidades y número de cooperativas conformadas en la ciudad de Ibarra.*

N°	Nombre de la cooperativa	Total de vehículos
1	17 de Julio	22
2	25 de Diciembre	17
3	28 de Abril	19
4	9 de Octubre	19
5	Ajavi	20
6	Alpachaca	16
7	Amipeada	13
8	Atahualpa	21
9	Av. Pichincha	20
10	Azaya	19
11	Centro Colonial	19
12	Ciudad Blanca	24
13	Cruz Verde	16
14	Cuatro Esquinas	15
15	Ecotrans	23
16	Floritax	21
17	German Grijalva	15
18	Hotel Turismo	21
19	Intitaxi	20
20	Jesús Del Gran Poder	19
21	José Miguel Leoro	14
22	La Victoria	15
23	Los Ceibos	20
24	Mariano Acosta	20
25	Mercado Norte	17
26	Monseñor Leónidas Proaño	17
27	Nort Pacifico	22
28	Oasisturis	18
29	Palquel Monge	18
30	Pedro Moncayo	17
31	Posso Delgado	26
32	Proaño Maya	17
33	Región Ibarra	18
34	San Francisco	13
35	San Vicente De Paul	15
36	Santi Rey	16
37	Selva Alegre	16

38	Simón Bolívar	17
39	Sucre	16
40	Sutaxi	33
41	Taxi Lagos	11
42	Teodoro Gómez De La Torre	20
43	Transibarra	16
44	Turislago	26
45	Unichatolic	32
46	Yahuarcocha	14
Total		863

Fuente: Empresa Pública de Movilidad del Norte – Movildelnor

Un mínimo número de las unidades son de años inferiores al 2008, estas representan ser el 21,4% del total de unidades de taxis, la mayoría de las unidades en esta modalidad son de los años 2009, 2010 y 2011, quienes representan ser el 44,5% de las unidades y la diferencia, es decir, un 34,1% representan ser los vehículos más actuales.

Hasta cierto punto la Unión Provincial de Operaciones de Taxistas de Imbabura (UPOTI) cuenta con un número representativo de unidades de años considerados de períodos no tan lejanos. Tabla 2.

**Tabla N° 2.** *Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra - Año del automotor.*

Año	%
2009	0,1%
2011	0,1%
2002	0,8%
2003	0,9%
2004	0,8%
2005	3,7%
2006	2,9%
2007	5,3%
2008	6,8%
2009	13,4%
2010	13,7%

2011	17,4%
2012	9,8%
2013	7,4%
2014	5,0%
2015	5,4%
2016	2,3%
2017	2,7%
2018	1,4%

Fuente: Empresa Pública de Movilidad del Norte – Movildelnor

En su mayoría, en una media del 79,91% cuentan con elementos externos como son las luces y luces extras en buen estado, pintura del vehículo en buen estado, parabrisas con sus implementos en buen funcionamiento, llantas no averiadas y los Stickers que permiten la identificación de los vehículos por medio del nombre de la cooperativa, el número de la unidad y el lugar de operación, a su vez sirve para la identificación de taxis foráneos y de vehículos ilegales,. Tabla 3.

**Tabla Nº 3.** *Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra - Elementos externos.*

Condición	Luces	Luces extras	Estado de pintura	Parabrisas	Llantas	Stickers
Cumple	78,67%	80,49%	79,86%	80,49%	79,64%	80,29%
No cumple	21,33%	19,51%	20,14%	19,51%	20,36%	19,71%

Fuente: Empresa Pública de Movilidad del Norte – Movildelnor

De la misma manera los vehículos utilizados como taxis cuentan con elementos internos los cuales cumplen con el requerimiento en una media del 80,12% como son la utilización del taxímetro sincronizado, la tapicería y asientos en buen estado, cinturones de seguridad y extintor en caso de accidentes inflamables. Tabla 4.

**Tabla N° 4.** *Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra*

- *Elementos internos.*

Condición	Taxímetro	Tapicería	Asientos	Cinturones	Extintor
Cumple	79,10%	80,22%	80,24%	80,50%	78,52%
No cumple	20,91%	19,79%	19,77%	19,51%	21,48%

Fuente: Empresa Pública de Movilidad del Norte – Movildelnor

Por último se toma en cuenta el cumplimiento de la obtención de elementos a modo de herramientas de cajuela como son: un botiquín, triángulos y conos en caso de emergencia, una caja de herramientas, llanta de emergencia, llave de ruedas y una gata, el 79,71% de los taxis en la ciudad de Ibarra, es decir, la mayoría cumplen con la obtención de estas herramientas en su vehículo. Tabla 5.

**Tabla N° 5.** *Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra*

- *Elementos a modo de herramientas de cajuela.*

Cond.	Botiquín	Triángulos Conos	Chaleco	Caja de herramint.	Llanta de emerg.	Llave de ruedas	Gata
Cumple	79,44%	76,26%	80,50%	80,30%	80,50%	80,50%	80,50%
No cumple	20,56%	19,74%	19,51%	19,71%	19,51%	19,51%	19,51%

Fuente: Empresa Pública de Movilidad del Norte – Movildelnor

### **Resultado de encuestas**

De las 391 personas encuestadas, 382 fueron tomadas en cuenta de acuerdo con la muestra establecida para realizar el análisis. La encuesta estuvo constituida por algunos



aspectos limitados al servicio como son frecuencia/eficiencia, accesibilidad económica del usuario al transporte, calidad del servicio (atención) y la accesibilidad inmediata.

- Frecuencia de uso

Con base al aspecto de la frecuencia de uso del sistema de transporte de taxi en la ciudad de Ibarra este resultó ser variable, el porcentaje más representativo fue de las personas que utilizan este tipo de medio rara vez con un 40.9%, pasando por quienes usan taxi una vez a la semana siendo un 36,3%, las personas que utilizan taxi a diario representan unos de los porcentajes inferiores, esto pueda quizá deberse a la insatisfacción del usuario en varios aspectos. Tabla 6.

**Tabla N° 6.** *Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra/ Frecuencia de uso.*

Pregunta	Condición	%
¿Con qué frecuencia utiliza usted taxi?	-A diario	12,8%
	-Una vez a la semana	36,3%
	-Una vez al mes	10,0%
	-Rara vez	40,9%

Las personas encuestadas de entre 36 a 65 años son quienes utilizan con menos frecuencia un taxi, Las personas que más utilizan el taxi como medio de movilización son las personas de edades entre 15 a 35 años, la mayor parte de encuestados, es decir el 26.1% que corresponden a edades de 15 a 25 años utilizan el taxi una vez a la semana, el 25,6% rara vez utilizan este medio, seguidos de los rangos de entre 26 a 35 años que utilizan un 8.4% una vez a la semana y un 9,2% rara vez.

Esto podría reflejarse como una posible ventaja, ya que, al haber la posibilidad de implementar la economía colaborativa en este tipo de medio, con personas de rangos de

entre 15 y 35 años considerados la mayoría de ellos como millennials quienes utilizan múltiples canales y dispositivos digitales para sus actividades facilitaría el consumo colaborativo en el transporte de taxis. Tabla 7.

**Tabla N°7. Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra**  
- Frecuencia de uso con relación al rango de edad del usuario.

Pregunta	Condición	Edad de usuario				
		15 a 25 años %	26 a 35 años %	36 a 45 años %	46 a 55 años %	56 a 65 años %
¿Con qué frecuencia utiliza usted taxi?	- A diario	4,6%	6,9%	0,3%	0,8%	0,3%
	- Una vez a la semana	26,1%	8,4%	1,0%	0,8%	0,0%
	- Una vez al mes	16,6%	2,0%	1,0%	0,3%	0,0%
	- Rara vez	25,6%	9,2%	2,3%	3,3%	0,5%

- Accesibilidad económica del usuario al transporte.

En cuanto a la accesibilidad al servicio de taxis se consideró el valor económico en cuanto a tarifas de servicio y las razones personales de por qué utilizar el mismo. Ante esta incógnita, del porcentaje total de las personas encuestadas mostró que el 60,8% del total de personas que utilizan taxi en la ciudad de Ibarra, señalan que este tipo de transporte es económicamente accesible, mientras que, el 39,1% no está de acuerdo con la tarifa establecida actualmente, sin embargo, deciden utilizarlo ya sea por llegar más rápido a su destino, por seguridad, por comodidad o porque sea la única opción de transporte en ese momento con un porcentaje del valor total de 25,7%, 1,6%, 7,2% y 4,6% respectivamente. Tabla 8.

**Tabla N° 8.** *Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra*  
 – *Accesibilidad económica del usuario al transporte.*

Pregunta	Condición	¿Cree usted que el transporte de taxi es económicamente accesible?	
		Si	No
		%	%
¿Por qué utiliza usted taxi?	Porque es más rápido	40,2%	25,7%
	Porque es más seguro	4,0%	1,6%
	Por comodidad	12,3%	7,2%
	Es la única opción de transporte	4,3%	4,6%
	Total	60.8%	39.1%

A pesar de que la mayoría de los encuestados está de acuerdo con los valores cobrados por los taxistas, un total de 39,1% expresa no estar conforme, quienes se encuentra en el rango de entre 15 a 25 años muestran negación representados con el 26,3%, seguidos con el 8,7% de rangos de entre 26 a 35 años. Tabla 9.

Unos de los motivos por los que se puede presentar esta negación puede ser el desempleo presente en el país, el cual para marzo del presente año según el INEC (2018) la tasa nacional de desempleo fue de 4,4% de la PEA, a nivel urbano la tasa se ubicó en 5,7% a nivel nacional.

**Tabla N° 9.** *Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra*  
 – *Accesibilidad económica del usuario al transporte con relación al rango de edad de los usuarios.*

Pregunta	Condición	Edad del usuario				
		15 a 25	26 a 35	36 a 45	46 a 55	56 a 65
		años	años	años	años	años
¿Cree usted que el transporte de taxi es económicamente accesible?	- Si	36,6%	17,9%	2,8%	2,8%	0,8%
	- No	26,3%	8,7%	1,8%	2,3%	0,0%

- Eficiencia con relación al tiempo

Como ya se pudo evidenciar en la tabla 2 la mayor parte de los encuestados utilizan taxi porque resulta ser más rápido, por lo tanto, los porcentajes sobresalientes en cuanto a la eficiencia con respecto al tiempo que demora en llegar a su destino fueron de 49,1% y 35,8% que corresponden a las objeciones de algunas veces y casi siempre respectivamente. Sin embargo, un 8,2% no se encuentra conforme y señaló que nunca y casi nunca consigue llegar a un punto de manera eficiente en cuanto al tiempo que demora un trayecto de taxi en la ciudad de Ibarra. Tabla 10.

**Tabla N° 10.** Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra

- Eficiencia en tiempo

Pregunta	Condición	%
¿Considera usted que el transporte de taxi es eficiente con respecto al tiempo que demora en llegar a su destino?	-Nunca	5,1%
	-Casi nunca	3,1%
	-Algunas veces	49,1%
	-Casi siempre	35,8%
	-Siempre	6,9%

- Calidad del servicio.

De acuerdo con el aspecto de atención al cliente se considera la prioridad y el comportamiento que tiene el chofer hacia los usuarios dependientemente del género.

Siendo así, el 54.4% de las personas encuestadas fueron hombres, de los cuales 1.6% señalan que el comportamiento del conductor taxista es muy malo, un 4.8% expresó ser malo, un 23.6% manifestó ser regular, un 22% bueno y apenas un 2.4% supo manifestar que el comportamiento del conductor del taxi es excelente, lo cual refleja que debe existir medidas que contribuyan al mejoramiento en cuanto a la atención al cliente.

Las mujeres encuestadas representaron ser el 45.6% de las personas encuestadas, en donde el 2,7% del porcentaje total manifestó que la atención es mala y muy mala, el 15% consideró que este tipo de transporte es regular en cuanto al comportamiento del personal taxista, uno de los mayores porcentajes fue las personas que señalaron que el comportamiento del conductor es bueno, esto sobresalió con un 23.1% y una mínima parte, un 4.8% consideró que el comportamiento del conductor es excelente. Tabla 11.

**Tabla N° 11.** *Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra*

– *Calidad del servicio.*

		Hombre	Mujer
¿Cómo calificaría usted el comportamiento del conductor taxista?	-Muy malo	1,6%	1,1%
	-Malo	4,8%	1,6%
	-Regular	23,6%	15,0%
	-Bueno	22,0%	23,1%
	-Excelente	2,4%	4,8%
Total		54,4%	45,6%

- Accesibilidad inmediata al servicio

Para este aspecto se hizo énfasis en qué tan probable es que una persona pueda acceder a un taxi de forma inmediata, calificándola como: nunca, casi nunca, algunas veces, casi siempre o siempre.

De tal manera que el 2,9% del total de personas encuestadas manifestó que nunca es posible acceder de manera inmediata al servicio de un taxi, seguido de un 8,8% de personas que indicó que nunca era posible acceder al servicio.

El mayor porcentaje es del 51,2% de las personas que indicaron que algunas veces, un 28,7% mostró que casi siempre y con un porcentaje del 8,3% las personas encuestadas manifestaron que siempre se puede acceder de manera inmediata al servicio de taxi, lo cual los porcentajes de las personas que consideran no poder acceder de manera inmediata podrían verse disminuidos si existiera el hábito de consumo colaborativo en la ciudad de Ibarra. Tabla 12.

**Tabla N° 12.** *Situación actual del sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra*

- *Accesibilidad inmediata.*

Pregunta	Condición	%
¿Cree usted que es posible acceder de forma inmediata al uso de un taxi convencional en la ciudad de Ibarra?	-Nunca	3,1%
	-Casi nunca	8,7%
	-Algunas veces	51,4%
	-Casi siempre	28,6%
	-Siempre	8,2%

El taxista convencional sería el afectado directo al implementarse nuevos modelos de negocios de transporte basado en la economía colaborativa en la ciudad de Ibarra, debido

a que es una alternativa más amigable con el usuario, ya que promueve un mejor servicio en aspectos de eficiencia, presupuesto, atención y disponibilidad.

### **3.2 Identificar las posibles ventajas y desventajas que tendría la implementación de la economía colaborativa en el sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra.**

#### **Posibles ventajas**

La metodología empleada en la presente investigación ha permitido conocer algunas ventajas acerca de alternativas de economía colaborativa en cuestión de cooperativas de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra.

- Disposición a compartir un trayecto de taxi.

Una de las principales ventajas al intentar implementar el consumo colaborativo en el sistema de transporte de taxi puede ser la acogida que pueda darse dentro de la ciudad y posteriormente fuera de ella si lograra expandirse dado el caso, las personas de entre 15 a 25 años y de entre 26 a 35 años son quienes representan la mayoría de los individuos encuestados que están dispuestos a compartir el uso del taxi con otras personas, en algunas veces con un 38,1%; un 19% casi siempre y un 13,1% siempre, lo cual resulta ser beneficioso.

A pesar de que las personas que se encuentran en rangos superiores de edad como son los rangos de entre 56 a 65 años rechacen el consumo colaborativo por algún motivo, esto no podría opacar la implementación de esta tendencia debido a que simbolizan porcentajes mínimos como muestra la tabla 13.

**Tabla N° 13. Economía colaborativa - Disposición a compartir un trayecto de taxi.**

Pregunta	Condición	Especifique su edad				
		15 a 25	26 a 35	36 a 45	46 a 55	56 a 65
		años	años	años	años	años
		%	%	%	%	%
¿Estaría dispuesto a compartir el uso del taxi en un trayecto con otras personas?	-Nunca	5,6%	4,6%	1,1%	0,8%	0,3%
	-Casi nunca	7,5%	2,4%	0,0%	1,1%	0,0%
	-Algunas veces	26,8%	11,3%	2,1%	1,9%	0,3%
	-Casi siempre	13,1%	5,9%	0,8%	0,5%	0,0%
	-Siempre	10,7%	2,4%	0,5%	0,3%	0,0%

- Posibilidad de ahorro y beneficio económico

La opinión recopilada por la zona urbana con personas de edades de entre 15 a 65 años pertenecientes a la ciudad de Ibarra señala que el compartir un taxi sin duda tiene beneficio económico generando posibilidad de ahorro, esto fue evidenciado con un 36% de respuestas que consideran que siempre es posible ahorrar compartiendo un trayecto con más usuarios. Tabla 14

Sin duda esta información coincide con un informe realizado por la consultora PWC (Price Waterhouse Coopers) en donde expresa que la presencia del consumo colaborativo en Europa contribuye a la generación de ingresos, las plataformas digitales de igual manera forman parte ello, para el año 2025 se calcula que los ingresos alcanzarían los 335 000 millones de dólares en los sectores que se practique economía colaborativa (Daveiro & Vaughan, 2016).



**Tabla N° 14. Economía colaborativa - Ahorro.**

Pregunta	Condición	%
¿Considera usted que el uso de taxi compartido es una posibilidad de ahorro?	-Nunca	9,9%
	-Casi nunca	0,0%
	-Algunas veces	29,3%
	-Casi siempre	24,4%
	-Siempre	36,4%

- Beneficio para el medio ambiente

Un aspecto importante a tomar en cuenta fue el medio ambiente, la conservación ambiental puede darse hasta cierto punto actuando de manera colaborativa, es así que, un gran número de los encuestados, un 77,2% toman en cuenta que este factor al ser relacionando con una tendencia de consumo colaborativo ayudaría al mantenimiento del mismo, además se podría lograr la disminución de las emisiones de gases contaminantes dentro de la ciudad, asimismo el número de vehículos circulando en las vías descongestionando el tránsito vehicular. Tabla 15.

**Tabla N° 15. Economía colaborativa - Medio ambiente.**

Pregunta	Condición	%
¿Cree usted que el uso de taxi compartido es un factor a favor del medio ambiente?	-Si	77,2%
	-No	22,8%

**Posibles desventajas**

Se pudieron destacar posibles desventajas mediante la metodología empleada en la presente investigación que busca de alguna manera ver reflejada la economía colaborativa

en las actividades de operación entre las cooperativas de transporte en la ciudad de Ibarra y sus usuarios.

- Desconocimiento del tema de economía colaborativa

Con la finalidad de acercarnos a la realidad acorde al conocimiento de la economía colaborativa y sus beneficios, los resultados que nos brindaron las personas encuestadas mostraron que el 48% tienen conocimiento de lo que se trata la economía colaborativa, mientras que, un 52 % manifestó que no conoce de la misma. Sin embargo, la falta de conocimiento del tema no impide que las personas practiquen economía colaborativa; el 23% siendo la mayoría de las personas aseguró haber compartido un servicio, seguido de actividades como alquiler de un bien, comercialización de bienes ya utilizados e intercambio de bienes; dados los porcentajes de personas encuestadas con 12,9%, 10,5% y 5,1% respectivamente. Tabla 16.

**Tabla N° 16.** *Desconocimiento de las personas encuestadas acerca de la economía colaborativa.*

Pregunta	Condición	¿Conoce usted sobre la economía colaborativa?	
		Si	No
		%	%
¿Qué tipo de economía colaborativa a practicado?	-Compartir un bien o servicio	25,5%	23,6%
	-Alquilar un bien o servicio	8,0%	12,9%
	-Intercambiar un bien	6,2%	5,1%
	-Comerciar un bien ya utilizado	8,3%	10,5%
	Total	48%	52.%

- Disposición a compartir un trayecto con diferente compañía

Sin duda una desventaja existente nace en la comodidad de estar acompañado por hombres, mujeres o la comunidad LGTB independientemente, el 83,1% de las personas encuestadas señala estar de acuerdo en compartir un trayecto de taxi indistintamente del género del acompañante existe un 14,8% que desearía compartir un trayecto solo con mujeres ya sea por motivos de seguridad u otros. En la actualidad aún existe un sentido de discriminación debido a que apenas un 1,2% estaría de acuerdo en compartir un trayecto con la comunidad LGTB evidentemente esta podría ser una desventaja al momento de generar consumo colaborativo en la ciudad de Ibarra. Tabla 17.

**Tabla N° 17.** *Disposición a compartir un trayecto con hombres, mujeres o LGTB*

Pregunta	Condición	%
¿Con quién estaría dispuesto a compartir el uso de un taxi en un trayecto?	-Solo con hombres	0,9%
	-Solo con mujeres	14,8%
	-LGTB (lesbianas, gays, transexuales, bisexuales)	1,2%
	-Indistinto	83,1%

- Negación ante la posibilidad de compartir un taxi

Si bien es cierto el compartir el trayecto de un taxi con otros usuarios podría resultar inseguro hasta cierto punto, por lo que las personas que no estarían dispuestas a compartir un taxi se niegan en un 52,7% por motivos de seguridad esto podría deberse a los distintos eventos suscitados en la actualidad como por ejemplo robos y secuestros generando desconfianza e inseguridad. Tabla 18.

**Tabla N° 18.** *Negación ante la posibilidad de compartir un trayecto de taxi.*

Pregunta	Condición	%
¿Por qué no estaría dispuesto en compartir el uso de un taxi en un trayecto?	-Por seguridad	52,7%
	-Por comodidad	9,4%
	-Por rapidez	19,2%
	-Otro	18,7%

Al considerar la posibilidad de implementar la economía colaborativa en el sistema de transporte de taxis se evidencia pros y contras, que hasta cierto punto permite realizar un análisis en cuanto a que tan ventajoso puede ser o no.

Se demuestra que las personas de entre 15 y 35 años de edad exponen un grado de interés en practicar economía colaborativa en este sistema, lo cual esta tendencia podría llegar a ser acogida y difundida en la sociedad generando posibilidades de ahorro tanto para usuarios y beneficios económicos para servidores. Al abarcar un mayor número de usuarios en una ruta con varios puntos de parada en un solo trayecto disminuiría de forma parcial la cantidad de vehículos circulando en horas pico y así las emisiones de gases contaminantes emitidas por los mismos.

Un grado de desconocimiento de consumo colaborativo puede afectar la práctica de la misma, a pesar de que la gente desconoce del tema se realiza actividades con economía colaborativa, pero sin duda resultaría de mejor manera practicarla conociendo los beneficios y ventajas.

Si bien es cierto existen personas que se niegan a la posibilidad de compartir un taxi por varias razones, como son la discriminación, la inseguridad, la comodidad entre otras, esto truncaría de cierto modo la implementación de esta tendencia.

Por otro lado los transportistas se ven beneficiados de cierto modo, pero de igual manera se presentan desventajas que influyen de alguna manera en la implementación del consumo colaborativo.

#### **Posibles ventajas en los transportistas del servicio de taxis.**

- Optimización de recursos y beneficio económico

Al implementar el consumo colaborativo los transportistas se verían beneficiados hasta cierto punto en el consumo de gasolina. Al realizar un solo trayecto con destinos deferentes en el mismo recorrido con un mayor número de pasajeros el transportista generaría ganancias por cada punto de parada y con ello se evitaría el recorrido en tiempo ocioso ahorrando de cierta manera recursos.

- Transformar la ciudad.

Al movilizarse con la implementación de consumo colaborativo se genera un impacto positivo en la ciudad, más allá de conectar a personas y moverlas a dónde necesitan en un mismo recorrido, también se contribuye a mejorar la movilidad de transportista generando un espacio en el cual exista desplazamientos aligerados dentro de una ciudad y de esta manera mejorar la calidad de vida de las personas.

#### **Posibles desventajas en los transportistas del servicio de taxis.**

- Competencia desleal

La falta de regulación es aprovechada por mercados que brindan servicios similares pero que no están constituidas legalmente, lo cual causa afectaciones en el sector de

transporte creando competencia, un claro ejemplo de competitividad es Uber, que evidentemente ha ido posicionándose en grandes ciudades del mundo haciendo que exista diferencias con empresas ya establecidas y poniendo en tela de duda al usuario en si.

- Conductas poco éticas

Existe la posibilidad de generar molestias en algunos usuarios que probablemente desconozcan sobre el tema de consumo colaborativo, el cual se vería evidenciado en disgustos y quejas hacia los transportistas.

### **3.3 Proponer alternativas para implementar la economía colaborativa en el sistema del transporte de taxis en la ciudad de Ibarra.**

Con la revisión bibliográfica previa se observó que la economía colaborativa es una herramienta fundamental para crear un escenario de confianza y colaboración desde un enfoque económico (Bará Marc, 2017).

Existen algunas alternativas de economía colaborativa en el ámbito general, pero en la presente investigación se da un enfoque directo al sistema de transporte de taxis, y específicamente en la ciudad de Ibarra que se ha establecido como un campo de estudio focal.

- La primera alternativa que se propone es motivar el interés específicamente a los señores choferes de taxis de cooperativas que se encuentren legalmente conformadas mediante un programa de introducción al tema de la economía colaborativa enfocado únicamente al taxismo, de tal manera el propósito es formar e informar sobre el funcionamiento de la nueva modalidad y las innumerables ventajas del nuevo sistema innovador que se desea implementar, para que de esta manera llamar así la atención de los nuevos promotores y fundadores de la economía colaborativa en la ciudad de Ibarra.
- Conjuntamente con el interés y la debida aceptación de la nueva propuesta innovadora para el sector taxista de la ciudad de Ibarra por parte de los actuales choferes taxistas, es la elaboración de un plan de acción que viene a la par con la creación de una plataforma tecnológica de consumo colaborativo encaminado

únicamente al servicio del transporte de taxis en la ciudad de Ibarra, dirigida a un único propósito el cual se rige en crear una interfaz que le permita interactuar al usuario del sistema taxista con el servicio y así, se le permite al usuario observar rutas, ahorrar tiempo, ahorrar dinero y tener un servicio de óptima calidad.

- Consecuentemente se plantea generar un plan de inducción al nuevo sistema de servicio, en el cual se oriente a los señores taxistas de la ciudad de Ibarra al uso adecuado y la mejor forma de aprovechar esta tecnología de la plataforma virtual e inducir en ellos la práctica del consumo colaborativo en sus trayectos diarios, y a la vez que el servicio es beneficioso tanto para los transportistas como para los usuarios de los mismos, y que el servicio brindado por los taxistas de economía colaborativa viene acompañado de una experiencia de calidad.
- El uso de la plataforma virtual debe ser de estricto uso y exclusivo para los choferes que sean afiliados a una cooperativa con base legal (cooperativa conformada legalmente) con la finalidad de evitar repercusiones legales y autoritarias, como también con el propósito de mejorar la calidad del servicio e implementar esta nueva tendencia para evitar posibles competencias.
- Incitar a la población ibarreña a la práctica de la economía colaborativa mediante la información de sus características y beneficios, ya sea por redes sociales o medios de comunicación, para que tengan más conocimiento de las ventajas que trae consigo el consumo colaborativo y el impacto que causa sobre el nivel de satisfacción de los usuarios.



- Luego integrar en la sociedad el principio de la economía colaborativa basado en el servicio taxista de la ciudad de Ibarra, se formula realizar un diagnóstico, en el cual se evidencien resultados significativos y conforme a estos se planea incidir en otros campos de acción, para ampliar las prácticas de economía colaborativa en el sector transporte.

Estas posibles alternativas podrían llevarse a cabo por medio de nuevas líneas de investigación ligadas a parámetros establecidos.

## CAPITULO IV

### CONCLUSIONES

Los resultados y sus respectivos análisis obtenidos con la metodología aplicada a la presente investigación permitieron llegar a las siguientes conclusiones.

- Debido a distintas problemáticas existentes en el sistema de transporte público se han creado tendencias para contrastar hasta cierto punto los inconvenientes de movilidad, es por eso que la implementación de la economía colaborativa ha servido como un tipo de solución generando beneficio para quienes forman parte de esta tendencia.
- Al hablar de beneficios podríamos mencionar que los señores taxistas al tomar en cuenta la creación de una plataforma exclusivamente del servicio de taxis en la ciudad de Ibarra y al mismo tiempo prestando un servicio de mejor calidad estarían contrarrestando de cierto modo la competencia que se ha generado con la creación de servicios similares, manteniendo así la acogida de sus usuarios.
- El servicio de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra debería tomar en cuenta aspectos tanto tecnológicos como sociales que se están generando alrededor del mundo para que con ellos de alguna manera logren mejorar los estándares de calidad en cuanto al servicio que es brindado a la sociedad y de esta manera se pueda dar frente a la competencia que se genera constantemente.

- Sin duda alguna el compartir un trayecto de taxi es una oportunidad de ahorro para los usuarios de este tipo de sistema de transporte, se demostró que la mayoría de encuestados están dispuestos de alguna manera a compartir un trayecto de taxi (tabla N°13), por lo que se demuestra que el consumo colaborativo es posible y ventajoso,
  
- Por otro lado, podemos concluir que a pesar de que la gente está dispuesta a compartir el uso de un taxi, existe quienes no están de acuerdo por motivos de seguridad (tabla N°18) debido a situaciones que han generado un sentido de desconfianza, además de que en la actualidad aún existe discriminación frente a la comunidad LGTB con quienes la gente se reusa a compartir un taxi.
  
- La economía colaborativa evidentemente ha sido un exponente a favor del medio ambiente en grandes ciudades del mundo, un porcentaje considerable está a favor del consumo colaborativo en el sistema de transporte de taxis en la ciudad de Ibarra, si esto lograra implementarse se contribuiría con la disminución o quizá ayudaría que no se aumenten de las emisiones de gases contaminantes en la ciudad.

## LIMITACIONES

- La investigación realizada en la ciudad de Ibarra da paso a futuras líneas de investigación en el ámbito de consumo colaborativo enfocado al sistema de transporte público en este caso las cooperativas de taxis.
- Los resultados reflejados en la base de datos obtenidos mediante la aplicación de una encuesta vía online puede que dependa del conocimiento y uso de herramientas tecnológicas en los usuarios.
- Al utilizar herramientas tecnológicas de recolección de datos via online no existe la posibilidad de influir en la recopilación de datos personales de los encuestados.
- El poco interés en un porcentaje de personas frente al tema de consumo colaborativo en la actualidad.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alarco, J. J., & Álvarez-Andrade, E. V. (2012). Google Docs: una alternativa de encuestas online. *Educ Med*, 15(1), 9–10. <https://doi.org/10.4321/S1575-18132012000100004>
- Alarcón, P. (2011). Movilidad urbana, consumo de energía y calidad del aire. *Letras Verdes, Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*, No. 8(Enero), 15–17. <https://doi.org/10.17141/letrasverdes.8.2011.893>
- Alcántara, V. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá, Colombia.*
- Algar, R. (2007). Collaborative Consumption by Ray Algar — Oxygen Consulting.
- Ángel, J., Coordinador, M., Alonso, L. E., & Valor, C. (2014). Economía en colaboración.
- Anguita, J. C., Labrador, J. R. R., & Campos, J. D. (2012). La encuesta como técnica de investigación . Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos ( II ). *Atencion Primaria*, 31(Ii).
- Antonio, S., & Betanzo-Quezada, E. (2015). *Economía, sociedad y territorio : EST. Economía, sociedad y territorio* (Vol. 15). El Colegio Mexiquense A.C.
- Aslam, A., & Shah, A. (2017). *Taxation and the Peer-to-Peer Economy*. International Monetary Fund.
- Bará Marc. (2017). ¿Qué es la economía colaborativa y cuáles son sus beneficios? | El blog de retos para ser directivo.
- Bardhi, F., & Eckhardt, G. M. (2012). Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing. *JOURNAL OF CONSUMER RESEARCH, Inc.* ●, 39. <https://doi.org/10.1086/666376>
- Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's mine is yours : the rise of collaborative consumption*. HarperBusiness.
- Cañigueral, A. (2013). Consumo Colaborativo, 18–23.

- Cañigüeral, A. (2014). Vivir mejor con menos. Descubre las ventajas de la nueva economía colaborativa. Barcelona: Conecta. <https://doi.org/978-84-16029-12-9>
- Ciudades en movimiento. (2000). 4. El Transporte Y El Medio Ambiente Urbano, pp. 47–77.
- Commission, E., & Market, I. (2016). *Flash Eurobarometer 438 Briefing note The use of collaborative platforms Fieldwork Survey requested by the European Commission , Flash Eurobarometer 438 Briefing note.*
- Daveiro, R., & Vaughan, R. (2016). Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe. *PwC UK*, 31. <https://doi.org/10.2873/971404>
- Duch, O. (2016). Cuatro beneficios para la salud de utilizar el transporte público | Noticias de Salud en Heraldo.es.
- Duran-Sanchez, A., Alvarez-Garcia, J., de la Cruz del Rio-Rama, M., & Patricia Maldonado-Erazo, C. (2016). Collaborative Economy: Analysis of Scientific Production in Academic Magazines. *Revista De Gestao E Secretariado-Gesec*, 7(3), 1–20. <https://doi.org/10.7769/gesec.7i3.617>
- FACUA-Consumidores en Acción. (2007).
- Friedman, G. (2014). Workers without employers: shadow corporations and the rise of the gig economy. *Review of Keynesian Economics*, 2(2), 171–188. <https://doi.org/10.4337/roke.2014.02.03>
- Gakenheimer, R. (1998). Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *EURE (Santiago)*, 24(72), 33–52. <https://doi.org/10.4067/S0250-71611998007200002>
- Gutiérrez, L. R. (2013). Transporte Público de Calidad y la Movilidad Urbana, 2.
- Guttentag, D. (2015). Airbnb: disruptive innovation and the rise of an informal tourism accommodation sector. *Current Issues in Tourism*, 18(12), 1192–1217.

<https://doi.org/10.1080/13683500.2013.827159>

- Hamari, J., Sjöklint, M., & Ukkonen, A. (2016). The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. *Journal of the Association for Information Science and Technology*, 67(9), 2047–2059. <https://doi.org/10.1002/asi.23552>
- INEC. (2018). R eporte de E conomía L aboral, 42(2003), 1–10.
- La economía colaborativa, en grandes cifras - Libre Mercado. (2016).
- Le Vine, S., Lee-Gosselin, M., Sivakumar, A., & Polak, J. (2014). A new approach to predict the market and impacts of round-trip and point-to-point carsharing systems: Case study of London. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 32, 218–229. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2014.07.005>
- Lessig, L. (2014). *Remix: making art and commerce thrive in the hybrid economy*. Penguin Books.
- Light, A., & Miskelly, C. (2015). Sharing economy vs sharing cultures? Designing for social, economic and environmental good. *Interaction Design and Architecture(S)*, 24(1), 49–62.
- Michelle, B. (2014). Carsharing in a Sharing Economy - ProQuest. *ITE Journal (Institute of Transportation Engineers)*, 84(4), 37.
- Navarro, I., Galilea, P., Hidalgo, R., & Hurtubia, R. (2018). Transporte y su integración con el entorno urbano: ¿cómo incorporamos los beneficios de elementos urbanos en la evaluación de proyectos de transporte? *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 44(132), 133–151.
- Obregón-Biosca, S. A. (2010). Estudio comparativo del impacto en el desarrollo socioeconómico en dos carreteras: Eix Transversal de Catalunya, España, y MEX120, México. *Economía Sociedad y Territorio*, 0(0). <https://doi.org/10.22136/est002010151>

- Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., & Berry, L. L. (1988). A multiple-item scale for measuring consumer perceptions of service quality, *64*(1).
- Romero, H., Sosa, G., & Vicente, R. (2016a). Modelo de gestión del servicio de transporte UBER . ¿ Quién pierde y quién gana ? Service management model of transportation UBER . Who loses and who wins ? Fecha de recepción : 01 de octubre de 2015 Fecha de aprobación : 22 de agosto de 2016. *Espacios Publicos*, *19*, 157–175.
- Romero, H., Sosa, G., & Vicente, R. (2016b). Modelo de gestión del servicio de transporte UBER . ¿ Quién pierde y quién gana ? Service management model of transportation UBER . Who loses and who wins ? Fecha de recepción : 01 de octubre de 2015 Fecha de aprobación : 22 de agosto de 2016.
- Sbarato R. Darío., Sbarato, V. M., & Ortega, J. E. (2000). *Predicción y evaluación de impactos ambientales sobre la atmósfera*. Encuentro.
- Téllez, J., Rodríguez, A., & Fajardo, Álvaro. (2006). Carbon monoxide contamination: an environmental health problem. *Revista de Salud Pública*, *8*(1), 108–117.
- Universidad Nacional de Entre Ríos., M. F. (2010). *Ciencia, docencia y tecnología*. *Ciencia, docencia y tecnología*. Universidad Nacional de Entre Ríos.
- Urdaneta, G., & Joheni, A. (2011). Calidad del servicio de taxis del municipio Maracaibo  
\* The Quality of Taxi Service in the Maracaibo Municipality.
- Wangenheim, C. G. Von, Carlo, J., Hauck, R., & Wangenheim, A. Von. (2009). Focus 2, (April), 59–67.
- Wright, K. B. (2006). Researching Internet-Based Populations: Advantages and Disadvantages of Online Survey Research, Online Questionnaire Authoring Software Packages, and Web Survey Services. *Journal of Computer-Mediated Communication*, *10*(3), 00–00. <https://doi.org/10.1111/j.1083-6101.2005.tb00259.x>
- Zafra Sergio. (2014). Economía compartida: el trueque como modelo de negocio.



## ANEXOS

### Formulario de encuesta – Anexo N° 1



**UNIVERSIDAD TECNICA DEL NORTE**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**  
**CARRERA DE ECONOMÍA MENCIÓN FINANZAS**

Sustentabilidad y resiliencia de la movilidad urbana de la ciudad de Ibarra  
“Economía colaborativa aplicada al sistema de transporte de taxis de la ciudad de Ibarra”.

Género

Hombre	
Mujer	

Especifique su edad

15 a 25 años	
26 a 35 años	
36 a 45 años	
46 a 55 años	
56 a 65 años	

1. ¿Con qué frecuencia utiliza usted taxi?

A diario	
Una vez a la semana	
Una vez al mes	
Rara vez	

2. ¿Por qué utiliza usted taxi?

Porque es más rápido	
Porque es más seguro	
Por comodidad	
Es la única opción de transporte	

3. ¿Cree usted que el transporte de taxi es económicamente accesible?

Si	
----	--

No	<input type="checkbox"/>
----	--------------------------

4. ¿Considera usted que el transporte de taxi es eficiente con respecto al tiempo que demora en llegar a su destino?

Nunca	<input type="checkbox"/>
Casi nunca	<input type="checkbox"/>
Algunas veces	<input type="checkbox"/>
Casi siempre	<input type="checkbox"/>
Siempre	<input type="checkbox"/>

5. ¿Está usted de acuerdo con la música que pone el conductor taxista en su trayecto?

Totalmente en desacuerdo	<input type="checkbox"/>
En desacuerdo	<input type="checkbox"/>
Ni desacuerdo ni en acuerdo	<input type="checkbox"/>
En acuerdo	<input type="checkbox"/>
Totalmente de acuerdo	<input type="checkbox"/>

6. ¿Cómo calificaría usted el comportamiento del conductor taxista?

Muy malo	<input type="checkbox"/>
Malo	<input type="checkbox"/>
Regular	<input type="checkbox"/>
Bueno	<input type="checkbox"/>
Excelente	<input type="checkbox"/>

7. ¿El conductor taxista maneja de forma segura?

Nunca	1
Casi nunca	2
Algunas veces	3
Casi siempre	4
Siempre	5

8. ¿Cree usted que es posible acceder de forma inmediata al uso de un taxi convencional en la ciudad de Ibarra?

Nunca	<input type="checkbox"/>
Casi nunca	<input type="checkbox"/>
Algunas veces	<input type="checkbox"/>
Casi siempre	<input type="checkbox"/>
Siempre	<input type="checkbox"/>

### Sección de Economía Colaborativa

9. ¿Conoce usted sobre la economía colaborativa?

Si	
No	

10. ¿Qué tipo de economía colaborativa ha practicado?

Compartir un bien o servicio (taxi compartido)	
Alquilar un bien o servicio	
Intercambiar un bien	
Comercializar un bien ya utilizado	

11. ¿Estaría dispuesto a compartir el uso del taxi en un trayecto con otras personas?

Nunca	
Casi nunca	
Algunas veces	
Casi siempre	
Siempre	

**En caso de haber respondido “NUNCA” pase a la pregunta 16**

12. ¿Considera usted que el uso de taxi compartido es una posibilidad de ahorro?

Nunca	
Casi nunca	
Algunas veces	
Casi siempre	
Siempre	

13. ¿Estaría interesado en compartir el pago por el uso de un taxi en un trayecto?

Nunca	
Casi nunca	
Algunas veces	
Casi siempre	
Siempre	

14. ¿Con quién estaría dispuesto a compartir el uso de un taxi en un trayecto?

Solo con hombres	
Solo con mujeres	
LGTB (Lesbianas, gays, transexuales, bisexuales)	
Indistinto	

15. ¿Cree usted que el uso de taxi compartido es un factor a favor del medio ambiente?

Si	
No	

**En caso de haber respondido “NUNCA” en la pregunta 11.**

16. ¿Por qué no estaría dispuesto en compartir el uso de un taxi en un trayecto?

Por seguridad	
Por comodidad	
Por rapidez	
Otro	