INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁNSITO

TEMA:
TRANSPORTACIÓN INFORMAL Y LA AFECTACIÓN AL TAXISMO FORMAL EN LA PARROQUIA AURORA, 2021

AUTORES:
JIMENEZ MONTERO N. – MATAMOROS SAMANIEGO C.

TUTOR:
ING. CARRILLO GURUMENDI OMAR, MG.

DAULE – ECUADOR
2021

Presidencia de la República del Ecuador

Plan Nacional de Ciencia, Tecnología, Innovación y Saberes

SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Transportación informal y la afectación al taxismo formal en la parroquia Aurora, 2021.		
AUTORES:	Prefecto Jefe Jiménez Montero Norman Gerardo Subinspector 2 Matamoros Samaniego Carlos V.		
REVISORES	Ing. Amanda Lozada Valdez		
INSTITUCIÓN:	Instituto Superior Técnico Rey David		
UNIDAD/FACULTAD:	Carrera de Planificación y Gestión del Transito		
GRADO OBTENIDO:	Técnico en Planificación y Gestión del Transito		
FECHA DE PUBLICACIÓN:		**No. DE PÁGINAS:**	67
ÁREAS TEMÁTICAS:	Planificación y Gestión del Transito		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Transporte informal, taxi amarillo, servicio de transportación,		

RESUMEN/ABSTRACT:

El presente trabajo de investigación se lleva a cabo en la parroquia la Aurora del cantón Daule, donde el taxi informal es la prestación de servicios comerciales de transporte terrestre sin cumplir con los requisitos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Vial y Seguridad Vial y normativas relacionadas. la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art.46, señala: "El servicio de transporte terrestre comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro de las jurisdicciones definidas por la autoridad competente. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin. Con este planteamiento la investigación establece un diseño no experimental; ya que no se manipularán ni una sola de las variables y Transversal, porque se estudió en un tiempo único y determinado. Los hallazgos obtenidos de las encuestas realizadas tanto a usuarios como a conductores del servicio informal. Son datos de relevancia porque demuestran el porqué de selección y uso de esta transportación, encontrando factores de falta de empleo y el tiempo que se lleva realizando estas operaciones no regularizadas.

ADJUNTO PDF:	[X]	SI	[ ]	NO
CONTACTO CON AUTORES	**Teléfono:0985726773-0991772245**		E-mail: ngjimenezm@hotmail.com; carlos4661matamoros@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	**Nombre: Allison Murillo Villareal**			
	Teléfono:042 798845 - 0960557044			
	E-mail: titulacionistred@gmail.com			

Certificación del tutor

En mi calidad de tutor de los estudiantes **Prefecto Jefe Jiménez Montero Norman Gerardo y Subinspector 2 Matamoros Samaniego Carlos V**., de la carrera de Planificación y Gestión de Tránsito, nombrado por el Vicerrectorado CERTIFICO: que el trabajo de investigación especial titulado "**Transportación informal y la afectación al taxismo formal en la parroquia Aurora, 2021"**, en obtención al grado académico de Técnico en Administración y Gestión de Transito, cumple con los requisitos académicos, científicos y formales que establece el Reglamento aprobado para tal efecto.

Atentamente

_____

Ing. Carrillo Gurumendi Omar, Mg.

Daule, mayo 22 de 2021

Dedicatoria

La presente investigación es fruto del esfuerzo y dedicación de los autores y el apoyo incondicional de nuestras esposas e hijos, para lo cual a ellos la entrega de este trabajo; que con paciencia y amor nos permitieron lograr que este sueño se nos haga realidad.

Agradecimiento

A Dios todopoderoso, por proveernos de sabiduría e inteligencia y darnos la salud, para de esa manea terminar con éxito nuestros estudios.

Los autores expresan también un profundo agradecimiento al Instituto Técnico Superior Rey David, a sus docentes y de manera especial al señor Ing. Omar Carrillo Gurumendi por sus conocimientos impartidos.

Declaración expresa

"La responsabilidad del contenido del este trabajo de investigación para la obtención del grado académico de Técnico en Planificación y Gestión del Tránsito, titulado: **Transportación informal y la afectación al taxismo formal en la parroquia Aurora, 2021.**Es de correspondencia exclusiva de los autores: **Prefecto Jefe Jiménez Montero Norman Gerardo y Subinspector 2 Matamoros Samaniego Carlos V**.; y **EL PATRIMONIO INTELECTUAL DE LA MISMA PERTENECE AL INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID"**

_____

Prefecto Jefe Jiménez Montero Norman Gerardo

C. I.: 0910520758

_____

Subinspector 2 Matamoros Samaniego Carlos V.

C. I.: 0912938735

Índices de contenidos

Contenido

Certificación del tutor iii

Dedicatoria iv

Agradecimiento.....v

Declaración expresa vi

Índices de contenidos vii

Índices de tablas.....x

Índices de figuras xi

Capítulo I.....1

1. El problema de investigación.....1

1.1. Antecedentes del problema.....1

1.2. Planteamiento del problema.....2

1.3. Objetivos de la Investigación.....5

1.3.1. Objetivo General.....5

1.3.2. Objetivos específicos 5

1.4. Justificación de la Investigación 5

1.5. Hipótesis 6

1.6. Formulación del problema.....6

1.7. Sistematización de problema 6

Capitulo II.....7

2. Fundamentación teórica de la investigación 7

2.1. Marco teórico 7

2.1.1. Antecedentes internacionales 7

2.1.2. Características del servicio de taxis en el Ecuador 8

2.1.3. La informalidad 9

2.1.4. Factor empresas informales 9

2.1.5. Modelos de Servicio de Taxis 11

2.1.6. El taxi 12

2.2. Marco legal 13

2.3. Marco Contextual 18

Capitulo III 20

3. Diseño metodológico de la investigación (Metodología) 20

3.1. Tipo de investigación 20

3.1.1. Tipo de investigación 20

3.1.2. Diseño de investigación 20

3.2. Escala de Medición 20

3.3. Población y muestra del estudio 20

3.3.1. Muestra 21

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos 22

3.5. Aspectos éticos 22

3.6. Análisis de la información recopilada 23

3.6.1. Encuesta realizada a usuarios del sistema de taxis informales. 23

3.6.2. Encuesta realizada a choferes del sistema de taxis informales. 33

3.7. Conclusiones de la investigación 43

Capitulo IV 44

4. Propuesta.....44

4.1. Antecedentes de la propuesta.....44

4.2. Objetivos de la propuesta 44

4.2.1. Objetivo general de la propuesta 44

4.2.2. Objetivos específicos de la propuesta.....44

4.3. Propuesta.....45

4.3.1. Calidad y fiabilidad del servicio 45

4.4. Cronograma 47

4.5. Presupuesto 48

Conclusiones y recomendaciones 49

4.6. Conclusiones 49

4.7. Recomendaciones.....50

Bibliografía.....51

Anexos.....53

Índices de tablas

Tabla 1.....23
Tabla 2.....24
Tabla 3.....25
Tabla 4.....26
Tabla 5.....27
Tabla 6.....28
Tabla 7.....29
Tabla 8.....30
Tabla 9.....31
Tabla 10.....32
Tabla 11.....33
Tabla 12.....34
Tabla 13.....35
Tabla 14.....36
Tabla 15.....37
Tabla 16.....38
Tabla 17.....39
Tabla 18.....40
Tabla 19.....41
Tabla 20.....42
Tabla 21.....47
Tabla 22.....48

Índices de figuras

Figura 1. Mapa político del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021).....18

Figura 2. Pregunta 1.- Sexo.....23

Figura 3. Pregunta 2.- Edad.....24

Figura 4. *3.- ¿Posee vehículo en su hogar?* 25

Figura 5. Pregunta 4.- ¿Posee vehículo propio? 26

Figura 6. Pregunta 5.- ¿Es Ud. Usuario de taxis?.....27

Figura 7.*Pregunta 6.- ¿Con qué frecuencia Ud. Suele usar taxis?* 28

Figura 8. *Pregunta 7.- Servicios de movilización de taxis.*.....29

Figura 9. Pregunta 8.- *Al momento de llamar una unidad usted llama a* 30

Figura 10. Pregunta 9.- razón para elegir un servicio no legalizado por las autoridades 31

Figura 11. *Pregunta 10. Servicio adicional que brinda*.....32

Figura 12. Pregunta 1.- Sexo.....33

Figura 13. Pregunta 2.- Edad.....34

Figura 14. *Pregunta 3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de taxi informal?* 35

Figura 15. Pregunta 4.- ¿Posee licencia profesional habilitante? 36

Figura 16. Pregunta 5.- ¿Pertenece a una asociación? 37

Figura 17. Pregunta 6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación? 38

Figura 18. Pregunta 7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de taxi registrada por las autoridades? 39

Figura 19. Pregunta 8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de taxi? 40

Figura 20. Pregunta 9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo?.....41

Figura 21. Pregunta 10.- ¿Siendo taxi amarillo le gustaría brindar el servicio que brinda ahora?.....42

Figura 22. Modelo de servicio SERVQUAL, tomado de (Setó, 2012) 45

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSITO
Tema: TRANSPORTACIÓN INFORMAL Y LA AFECTACIÓN AL TAXISMO FORMAL EN LA PARROQUIA AURORA, 2021.

Autores: Prefecto Jefe Jiménez Montero Norman Gerardo
Subinspector 2 Matamoros Samaniego Carlos V
Tutor: Ing. Carrillo Gurumendi Omar Mg.

RESUMEN

El presente trabajo de investigación se lleva a cabo en la parroquia la Aurora del cantón Daule, donde el taxi informal es la prestación de servicios comerciales de transporte terrestre sin cumplir con los requisitos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Vial y Seguridad Vial y normativas relacionadas. la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art.46, señala: “El servicio de transporte terrestre comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro de las jurisdicciones definidas por la autoridad competente. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin. Con este planteamiento la investigación establece un diseño no experimental; ya que no se manipularán ni una sola de las variables y Transversal, porque se estudió en un tiempo único y determinado. Los hallazgos obtenidos de las encuestas realizadas tanto a usuarios como a conductores del servicio informal. Son datos de relevancia porque demuestran el porqué de selección y uso de esta transportación, encontrando factores de falta de empleo y el tiempo que se lleva realizando estas operaciones no regularizadas.

Palabras claves: Transporte informal, taxi amarillo, servicio de transportación,

RESEARCH WORK TO OBTAIN THE TITLE OF TECHNICIAN IN TRAFFIC PLANNING AND MANAGEMENT
TOPIC: INFORMAL TRANSPORTATION AND THE AFFECTION OF FORMAL TAXISM IN THE AURORA PARISH, 2021.

Authors: Chief Prefect Jiménez Montero Norman Gerardo
Deputy Inspector 2 Matamoros Samaniego Carlos V
Tutor: Ing. Carrillo Gurumendi Omar Mg.

ABSTRACT

This research work is carried out in the La Aurora parish of the Daule canton, where the informal taxi is the provision of commercial land transport services without complying with the requirements of the Organic Law of Land Transport, Road Traffic and Road Safety and related regulations. the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, Article 46, states: “The commercial land transport service consists of transferring third parties and / or goods, from one place to another, within the jurisdictions defined by the authority competent. The provision of this service will be in charge of the companies or cooperatives legally constituted and enabled for this purpose. With this approach, the research establishes a non-experimental design; since not a single of the variables and Transversal will be manipulated, because it was studied in a single and determined time. The findings obtained from the surveys carried out both to users and to drivers of the informal service. They are relevant data because they demonstrate the reason for the selection and use of this transportation, finding factors of lack of employment and the time that these non-regularized operations have been carried out.

Keywords: Informal transportation, yellow taxi, transportation service,

Capítulo I

1. El problema de investigación

1.1. Antecedentes del problema

El taxi informal es la prestación de servicios comerciales de transporte terrestre sin cumplir con los requisitos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Vial y Seguridad Vial y normativas relacionadas. Los conductores de estos vehículos están infringiendo las reglas todos los días sabiendo que están siendo sancionados. Sin embargo, pese a que son castigados aseguran que seguirán, insisten que con este el fruto de su trabajo les brinda el sustento diario a sus hogares.

Los albores de la transportación brotan cuando el individuo tuvo la necesidad de desplazarse de forma más rápido y optimizando tiempo, para esto el hombre tenía en mente la ya no utilización de animales como el elemento que generaba movimiento, es así como, en 1882 Gottlielo Damler descubrió que con el petróleo; se lograba inducir un pistón más rápido, poco a poco fueron surgiendo más inventos con la aplicación del petróleo, además de un buen acero barato que fue el que utilizó en su producción Henry Ford, en los inicios de la fabricación en serie; con lo que se creó el vehículo motorizado.

Además de factores muy incidentes como las guerras desarrollaron nuevas clases de automóviles, tales como los tanques y autobuses. Que después de ser fabricados para el ejército y una vez terminado el conflicto la industria se volcaba a los usuarios en general.

Muchas metrópolis tienen por normativa más allá de la cultura, como principio suministrar excelente asistencia de servicio de taxi. Estas también se encuentran enmarcadas en las políticas locales o de país, para dejar una buena imagen a los turistas que llegan a estas ciudades.

Un estudio realizado por Portafolio (2013) describe que las urbes con el mejor servicio de transportación comercial se enlistan de acuerdo con los siguientes valores:

- La ciudad de Londres con un 22 por ciento, el servicio es reconocido como el mejor existente del mundo;
- En segundo lugar, se tiene a Nueva York conocida también como la Gran Manzana obtiene un 10.3 por ciento;
- Se ubica en tercero lugar a Tokio con un 9 por ciento;
- Cuarto se tiene a la metrópolis de Berlín con un 5 por ciento;
- Mientras que en quinto esta Ámsterdam, Madrid y Ciudad de México ocuparon el mismo puesto con un merecido empate del 4 por ciento.

Además, se debe destacar que la ciudad de Londres desde hace un siglo utiliza los mismos autos para la prestación del servicio de taxi. Sin embargo, se debe destacar algo interesante es que Tokio, figura como la ciudad con la asistencia de transportación con la tarifa más costosa de todas las ciudades del mundo.

1.2. Planteamiento del problema

Agencia Nacional de Tránsito A.N.T. (2014) De conformidad al Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art.46, señala: “El servicio de transporte terrestre comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro de las jurisdicciones definidas por la autoridad competente. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin.

Con lo planteado se la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) o de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, que hayan adquirido las competencias para la

planificar, regulación y controlar el tránsito y el transporte dentro de sus límites territoriales, en uso de la norma mencionada esta obliga a reglar a todos los transportistas independientes del taxismo, mediante la creación de una compañía y/o integrarse a una cooperativa de transporte

En el supuesto no consentido de no cumplir con la normativa, los transportistas independientes del taxismo no gozarán de los beneficios que el Estado otorga; el Servicio de Rentas Internas no autorizará la emisión de facturas y la Comisión de Tránsito del Ecuador, negará la matriculación del vehículo, por tales motivos no conseguir un profesor la actividad comercial y con esto la tendencia será desaparecer o mantenerse al filo de la ley.

De acuerdo con fuentes directas, no oficiales (los autores del proyecto no encontraron documentos oficiales que den cifras del taxismo informal dentro del canto Daule ya que no se ha realizado ningún estudio previo de este por parte de las autoridades competentes), la población de taxistas informales oscila entre 5.500 a 7.000, solo en el cantón, donde éste fenómeno es más evidente, por ser un sector eminentemente comercial y factores que llevan a ciudadanos que han perdido su empleo (provocado en el último año directamente por la pandemia) y que tienen un vehículo particular de su propiedad. Con este planteamiento se deja sustentada la existencia de la problemática que cada día aumenta.

Estudio realizado por Conforme (2020) Acerca de la demanda no existen estudios formales más que el realizado por la Consultora Vera & Asociados a pedido de La Comisión Nacional de Tránsito; esta investigación fue realizada entre los meses de Diciembre del 2009 hasta Marzo del 2010, y sus resultados publicados después de tres prórrogas en el mes de Mayo y dictaminó la cantidad de vehículos que necesitaban treinta ciudades del Ecuador, de las cuales quince ciudades se realizaron estudios in situ mientras que para las otras quince se los hizo por aproximaciones. Cabe destacar que nunca se permitió el acceso a los estudios ni su metodología.

El resultado de la demanda de algunas de las ciudades investigadas se detalla a continuación:

- Quito 3.308 cupos
- Guayaquil 2.842 cupos
- Machala 444 cupos
- Portoviejo 393 cupos
- Durán 1.259 cupos
- Milagro 316 cupos
- Babahoyo 731 cupos
- Santo Domingo 485 cupos
- Quevedo 534 cupos
- Archidona 40 cupos
- Girón 40 cupos
- Gualaceo 40 cupos
- Loreto 40 cupos
- Mejía 40 cupos
- Azogues 60 cupos
- Centinela del Cóndor 44 cupos
- Esmeraldas 100 cupos
- Huaquillas 50 cupos
- Joya de los Sachas 50 cupos
- Salinas 152 cupos
- Santa Elena 100 cupos
- Yanzatsa 35 cupos

- Zamora 80 cupos

Además, se declaró que las ciudades de Cuenca, Ambato, Riobamba, Loja, Manta y Latacunga no requieren del taxi ejecutivo (El Comercio, 2014).

En investigación realizada por Lituma, (2012) Los 2.842 cupos establecidos para la ciudad de Guayaquil solamente se habían asignado 1.752 cupos por lo que todavía restaban de asignar más de mil unidades. Esto datos finales revelan la relevancia de este tipo de investigación.

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General

Determinar la transportación informal y la afectación al taxismo formal en la parroquia Aurora, 2021.

1.3.2. Objetivos específicos

- Determinar con la teoría la significancia de la transportación informal y la afectación al taxismo formal en la parroquia Aurora, 2021.
- Analizar el índice de incidencia que tiene la transportación informal y la afectación al taxismo formal en la parroquia Aurora, 2021.
- Proponer proyecto de regularización de la transportación informal en la parroquia Aurora, 2021.

1.4. Justificación de la Investigación

La transportación en todos sus niveles o características se convierte en uno de los sectores de la economía que mueve capitales y rentabilidad en un país, razón por la cual el servicio que presta debe ser eficiente, ágil y seguro en el que garantice el traslado de personas de manera oportuna de un punto a otro como destino final, en unidades legalmente autorizadas.

Es con esta afirmación el presente proyecto de investigación encuentra su asidero de relevancia científica, metodológica y conceptual. Ya que se ha realizado un primer acercamiento a la bibliografía y no se ha encontrado ningún documento de similares características dentro del contexto de la investigación.

Toda la información que se genere a partir del presente documento estará enmarcada en una investigación científica, de corte descriptiva, exploratoria no experimental y de diseño longitudinal. Se dice descriptiva o también estadística ya que describen los datos y características de una población o fenómeno en nuestro caso los factores de calidad que inciden en la elección de uno u otro servicio de movilización denominado taxi – informal. La información se obtendrá a través de fuentes primarias como son encuestas.

1.5. Hipótesis

Si se realiza un estudio de la transportación informal y la afectación al taxismo formal disminuiría esta problemática en la parroquia Aurora.

1.6. Formulación del problema

¿Cómo afecta la transportación informal al taxismo formal en la parroquia Aurora?

1.7. Sistematización de problema

¿Qué impacto genera la falta de una estructura jurídica, en los transportistas independientes de carga pesada?

¿De qué manera afecta la falta de garantía del servicio prestado a las grandes empresas, por ser independiente?

¿Qué influencia tiene la deficiencia económica en los transportistas independientes de carga pesada?

¿Qué efectos tienen las trabas administrativas por parte de las entidades reguladoras, sobre los transportistas informales?

Capítulo II

2. Fundamentación teórica de la investigación

2.1. Marco teórico

2.1.1. Antecedentes internacionales

Para Yangali (2018) en el documento de su autoría titulado “Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018”. Manifestó como objetivos: Determinar las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018. Dicha investigación fue de tipo exploratoria con un enfoque cualitativo. En la cual concluye que, la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima no tiene articulo especifico con la Ley N.º 27181, Ley general de Transporte y Tránsito Terrestre y; las primeras ciudades con más aglomeración están en México: Jalisco y Guadalajara con 66%; en Brasil: Rio de Janeiro con 47%: en EE. UU. Los Ángeles con 45%; en Rusia: Moscú con 44%; en Chile: Santiago con 43%; en Argentina: Buenos Aires con 42%; en Rusia: San Petersburgo con 41%; ciertas ciudades de China con 41%; en el Reino Unido: Londres con 40% y en Taiwán: Taipéi con 40%. Con la existencia de más de un billón de vehículos motorizados en las distintas avenidas.

Mientas que Rodríguez y Vílchez (2018) Determinaron la influencia de las variables. La investigación fue aplicada y correlacional y con un enfoque cuantitativo. Manifestando que en el sector de taxi existe una evasión significativa, de IGV donde se evade S/ 2, 562,345.76 anualmente y en el impuesto a la renta S/ 4, 199,400.00; además el 77.7% confirman como malo y muy malo la tributación definida por Sunat para el servicio de taxi; el 59.2% confirman como malo y muy malo los pagos por las licencias y permisos y; por último, existe una influencia negativa entre las variables con un coeficiente de correlación de Spearman 86.2% (0.862).

Cotrina y Peregrino (2018) Analizar los factores que determinan la informalidad empresarial. La investigación fue analítica, explicativa transversal. Concluyen que, el 40% confirman que la falta de dinero es uno de los componentes más notables que estimula a la informalidad; también por las normas jurídicas y leyes del sector trasporte, por miedo a los gastos posteriores; por último, las barreras burocráticas y; sobre todo que en los municipios el tiempo de espera por la gestión de licencia de funcionamiento sobrepasa a lo esperado por los conductores.

2.1.2. Características del servicio de taxis en el Ecuador

La Autoridad de Tránsito Municipal (2019) describe que la base legal de creación de la ATM, está regido, primero: por la promulgación a través de su publicación en la Gaceta Oficial Municipal, Guayaquil, 20 de julio de 2012 por la ordenanza que reglamenta la conformación y el ejercicio de la entidad pública municipal; segundo: sostenida por la Constitución en su artículo 227, donde detalla que la administración pública forma un servicio a la comunidad basados en los principios fundamentales de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, descentralización, coordinación, participación y evaluación y; tercero: por el artículo 338 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, que establece que cada autoridad regional, provincial, metropolitano y municipal tendrá la estructura que necesite para el desarrollo de sus objetivos y el ejercicio de sus competencias funcionando desconcentradamente. La estructura administrativa será la mínima necesaria para la gestión eficiente, eficaz y económica de las competencias de cada nivel de gobierno.

De acuerdo con las normativas vigentes el Ecuador la ley denominada LOTTTSV o “Ley Orgánica Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 16 dispone que la Agencia Nacional de Tránsito sea el órgano rector y estará encargada de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en todo el país (ANT,

2012). Dentro de las competencias de este ente, emite la resolución N° 006-B-DIR-2009-CNTTTSV de fecha de 30 de marzo del 2009 en la que incluye a las modalidades de servicio de taxi en el denominado "Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo" publicado en el Registro Oficial N° 642 de fecha 29 de julio del 2009 (ANT, 2012). Para el servicio convencional de taxis en el Ecuador se dispone de la siguiente reglamentación:

- Ser socio de una Cooperativa
- El vehículo deberá estar pintado de amarillo
- Las placas serán de alquiler color naranja.
- Tendrá taxímetro.

2.1.3. La informalidad

Para Bravo (2017) Establecer parámetros de legalidad y proponer la reforma del artículo 386 del código orgánico integral penal. La investigación fue de tipo descriptiva y correlacional. Se concluye que, el 98% menciona que una de las causas cruciales, la propagación de informales es debida al desempleo. También, los altos costos de formalizarse, el incremento de requisitos de permiso, y otros. Este pudiera ser una de las situaciones problémicas por la cual no se busca la formalidad por los altos costos de inversión, y en épocas de pandemia el entorno económico no permite tener un capital para iniciar con estos requisitos de formalidad.

2.1.4. Factor empresas informales

Por otro lado, la informalidad, Deelen (2015) define como el conjunto de empresas no registradas o no jurídicamente constituidas en la economía. Asimismo, estudia la informalidad en cuatro dimensiones, en relación con aquellas empresas de menor tamaño, siendo el primer elemento, la Baja productividad y alto costo de ser formal, restringiendo su eficacia para

ejecutar sus requerimientos laborales y tributarios. Para las organizaciones en un contexto de vulnerabilidad algunos valores que para otras son abordables, para ellos les resultan difícil.

Para la mayor parte de un sector de micro y pequeña empresa las cotizaciones a la seguridad social son costosas, en especial a los niveles malos de ingresos, cuando el costo de oportunidad de los recursos que están implicados de forma directa es muy elevado. En esa interpretación se manifiesta, una inferior parte en lo que corresponde los colaboradores que estima para pensiones en relación de salud en estos sectores, prefiriendo lo recibido como una necesidad más próxima.

Para Conforme (2020) la regulación normalmente es inconveniente para este porte de empresas, teniendo como efecto menos importancia la legalidad vigente de estas; el tercer elemento, es el Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia: en muchos de los casos, aunque se cuente con capacidad contributiva, las diferentes unidades escogen de manera libre la informalidad como alternativa a su contexto o porque desconocen de la relación beneficio-costo de la formalidad. La carencia de investigación sobre beneficios que conforman para de la formalización, también contribuye el no saber los beneficios de la formalización.

Reducido control y fiscalización y escasa sanción social: donde la disociación territorial y la operación poco visible de las microempresas o sin un lugar establecido que con lleva a ser compleja la labor de fiscalización y control. A esto, también se suma la actitud permisiva existente en varios países con relación a la fiscalización de este segmento de empresas. No debe ser sorprendente encontrar países en donde las empresas formales, por ser un pequeño conjunto, sean enérgicamente fiscalizadas y sancionadas y por lo contrario las informales no se les impongan ninguna sanción, lo que no contribuye a implementar e incentivar la formalidad.

2.1.5. Modelos de Servicio de Taxis

El servicio de taxis en el mundo se lo define como un transporte público que permite desplazamientos rápidos, confortables y directos principalmente en zonas urbanas(Lituma, 2012). Es por esto por lo que se puede prever que existe una gran cantidad de variantes de este servicio desde los que surcan los ríos o los que son pedaleados o son motocicletas convertidas.

Los que surcan los ríos:

- Water Taxi New York
- Taxi Boat Monteverde Costa Rica
- Taxi Boat Auckland NZ.
- Water Taxi Roko Croatia.
- Taxi Boat Venecia

Los que usan pedales o motocicletas convertidas están:

- Riksha Taxi Lahore Pakistan
- Taxi Goa India
- Coco Taxi Cuba
- Taxi Jaen Perú
- Taxi Hanoi Vietnam
- Taxi Shangai China
- Motorcycle Taxi Kenya
- Bicycle Taxi Nanjing China
- Bicycle Taxi Spain
- Bicycle Taxi México
- Trici-Motos Ecuador

2.1.6. El taxi

Taxi es un vehículo de color amarillo destinado al traslado urbano de personas, clasificado como transporte comercial, con matrícula y placas de alquiler, autorizado mediante Permiso de Operación por autoridad de transporte competente y que cumple con las características establecidas por la Ley y los respectivos Reglamentos para brindar el Servicio requerido" (Agencia Nacional de Tránsito A.N.T., 2014)

A nivel mundial se presenta tres grandes modalidades de servicio:

- Segmento de Despacho
- Segmento de la Calle
- Segmento de Contrato

El denominado de segmento de despacho. – es aquel que es solicitado vía telefónica o por otro medio a una central, presta servicio puerta a puerta, en zonas donde conseguir un taxi es bastante difícil, de baja demanda o por razones de seguridad.

El segmento de la calle. – a su vez tiene dos grandes grupos los que realmente se recogen libremente en la calle y los que se contratan en paradas especiales que en algunas partes las denominan racks.

El segmento de contrato. – es que el cliente llama directamente al conductor y estos pactan el precio, tiempo y forma de pago (Lituma, 2012).

Basados en estas declaraciones se esbozan cuatro tipos de servicio de movilización en el Ecuador y en especial en la ciudad de Guayaquil debido a la evolución del servicio de taxis las cuales se les clasifica:

- Servicio de Taxis Convencional o de Cooperativas
- Servicios de Taxis Ejecutivos

- Servicios de Taxis Ambulantes
- Servicio de Taxis conducido por conocidos

Con el aporte de esta investigación no se puede dejar de mencionar al Servicio Convencional y Ambulante es lo que se conocería por segmento de la calle, El ejecutivo sería el de despacho y el Servicio de Taxis conducido por conocidos sería el de contrato.

2.2. Marco legal

El presente proyecto de investigación encuentra su asidero legal bajo el amparo de:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

1. Planificar el desarrollo regional y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial.

3 Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.

4 Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.

6. Determinar las políticas de investigación e innovación del conocimiento, desarrollo y transferencia de tecnologías, necesarias para el desarrollo regional, en el marco de la planificación nacional.

7. Fomentar las actividades productivas regionales.

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.

2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.

3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art. 394.- 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.

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

NOTA GENERAL:

En todas las normas legales y en la presente Ley cuando se mencione La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se entenderá que se refiere a La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTTSV), que también podrá ser conocida como Agencia Nacional de Tránsito A.N.T.

En todas aquellas normas legales en las que se hace referencia a la Comisión de Tránsito del Guayas se entenderá que se refieren a la Comisión de Tránsito del Ecuador, y donde diga Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Guayas se entenderá que aluden al Cuerpo de Vigilantes.

Dado por Art. 113 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011.

Art. 1.- La presente Ley 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.

Art. 2.-La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Art. 5.- El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad

de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.

Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

Art. 240.- El patrimonio de la Comisión de Tránsito del Guayas, se constituye por:

DISPOSICIONES GENERALES

OCTAVA. – Los operadores del servicio de transporte público o quienes en general, para el desarrollo de sus actividades, contraten choferes profesionales para su servicio, deberán afiliarlos obligatoriamente al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS).

En el plazo de noventa días a partir de la vigencia de esta Ley, todas las compañías y cooperativas de transporte masivo de pasajeros y de carga están obligados a presentar en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, cuando ellos ejerzan la competencia respectiva, las certificaciones de estar al día con las obligaciones para con el IESS y las copias de los contratos de trabajo de los choferes y empleados. De no hacerlo, se suspenderán las autorizaciones o permisos de operación, hasta que se cumpla la obligación.

a. Marco Contextual

El cantón Daule está ubicado en la parte central de la provincia del Guayas, limita: Al Norte, el cantón Santa Lucía. Al Sur, Guayaquil. Al Este, Urbina Jado y Samborondón.

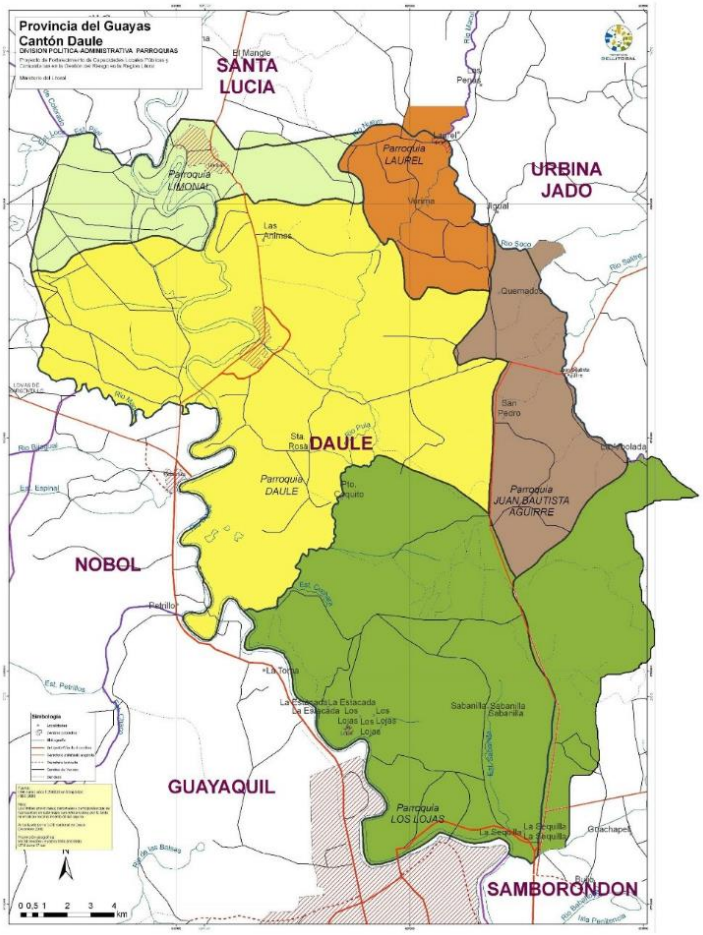

Figura 1. *Mapa político del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021)*

La Aurora es una parroquia urbana del cantón Daule, en Ecuador. Se encuentra ubicada entre el río Daule y la parroquia de La Puntilla y abarca desde el inicio de la avenida León Febres Cordero hasta el kilómetro diez y medio, en el sector que limita con el cantón Samborondón.

En el sector se ubican 56 urbanizaciones cerradas, cuyo límite, por un lado, con Guayaquil es el puente Vicente Rocafuerte y, por otro, con Samborondón, en la Y del km 10. La avenida que cruza se denomina León Febres Cordero.

En contexto. En el antiguo poblado de la parroquia La Aurora viven 400 habitantes y en las urbanizaciones, 24. 835. En las últimas elecciones hubo 9 477 empadronados. Según el censo, Daule registraba 85 148 habitantes. En el 2010 subió a 120 326.

Se calcula que actualmente (enero de 2017) la población de la parroquia ronda las 90.000 personas.

Capitulo III

5 Diseño metodológico de la investigación (Metodología)

2.1. Tipo de investigación

2.1.1. Tipo de investigación

De acuerdo con Hernández, et al (2014) el tipo de investigación que se realizara para determinar la transportación informal y la afectación al taxismo formal en la parroquia La Aurora será correlacional, porque se asoció las variables, conociendo como la informalidad es influenciada por el tipo de gestión que se esté trabajando y cuál es la afectación que genera.

2.1.2. Diseño de investigación

Para determinar el diseño de la investigación Hernández, et al (2014) establecen un diseño no experimental; ya que no se manipularán ni una sola de las variables y Transversal, porque se estudió en un tiempo único y determinado.

2.2. Escala de Medición

Para el presente proyecto de investigación los autores establecerán los siguientes indicadores, fueron evaluados, a través de ítems, con una escala ordinal de Likert del 1 al 5, donde 1, es totalmente en desacuerdo; 2, es en desacuerdo; 3, ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4, de acuerdo y; 5, totalmente de acuerdo. Adicionalmente también se usaron preguntas cerradas.

2.3. Población y muestra del estudio

Según Hernández, et al (2014) es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones. Por lo cual la población para el presente estudio estará conformada

por los habitantes de la parroquia La Aurora de acuerdo con los datos del INEC (2017) se estima en 90.000 personas.

2.3.1. Muestra

Al realizar una investigación se establece la representatividad de los datos por lo que las muestras deben ser fiables para que los datos recogidos sean generales a toda la población. Con esto una muestra es representativa si sus integrantes poseen todas y cada una de las características que definen a su población de origen. De este modo, si una muestra no es representativa, se dice que es sesgada e invalida los resultados obtenidos (Aaker & Day, 1998).

Por lo que la presente investigación utilizara la siguiente formula finita ya que se conoce el número de conforman los habitantes de la parroquia la Aurora que son 90.000 personas:

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^{2} p * q}{d^{2} * (N-1) + Z_{\alpha}^{2} * p * q}$$

Donde:

N = Total de la población

Zα= 1.96 al cuadrado (si la seguridad es del 95%)

p = proporción esperada (5% = 0.05)

q = 1 – p (1-0.05 = 0.95)

d = precisión (5%).

Donde después de realizar el despegue se obtiene como resultado 200, siendo el número de encuestas que realizara el presente proyecto.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica para usar es la encuesta la cual se aplicará a 100 usuarios del servicio (en el anexo 1 se encuentra el formato de encuesta) y que lo lleva a buscar este servicio. También a 100 taxistas con vehículo informal (en el anexo 2 se encuentra el formato de encuesta) para conocer los motivos a que lo llevan a trabajar en la informalidad.

2.5. Aspectos éticos

Hernández, et al (2014), mencionan a la responsabilidad, para la efectividad en la utilización de recursos; honestidad: primando el fin y; confidencialidad: cuidando la imagen y trayectoria. Por lo que tanto la investigación como los que la realizan excluirán cualquier nombre personal o de agrupación por pedido de los entrevistados.

2.6. Análisis de la información recopilada

2.6.1. Encuesta realizada a usuarios del sistema de taxis informales.

1.- Sexo

Tabla 1.

Pregunta 1.- Sexo

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Femenino	65	65%
Masculino	35	35%
Total	100	100%

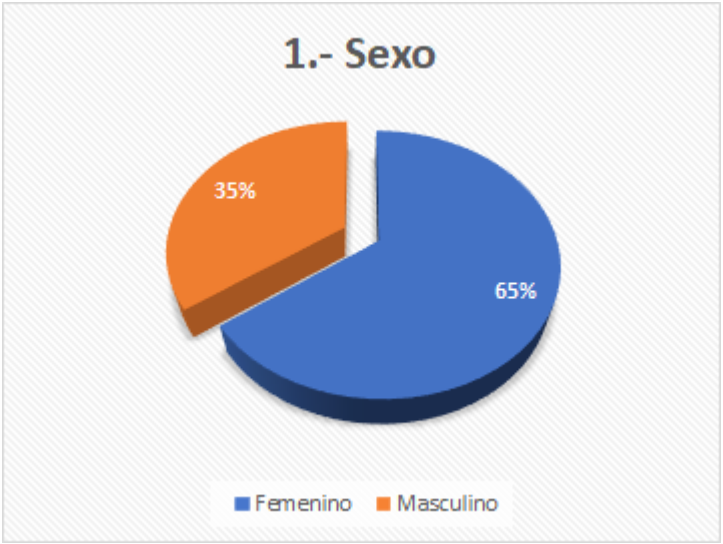

Figura 2. *Pregunta 1.- Sexo*

Análisis: en el planteamiento de la pregunta uno el sexo de los encuestados el 65% de estos fueron mujeres, mientras que un 35% eran hombres. Por lo que se obtiene que la mayoría de los usuarios son mujeres.

2.- Edad

Tabla 2

Pregunta 2.- Edad

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Menor de 18 años	12	65%
b.- Entre 18 a 25 años	35	35%
c.- Entre 26 a 35 años	33	33%
d.- Entre 36 a 45 años	12	12%
e.- Entre 46 a 55 años	8	8%
f.- Entre 56 a 65 años	0	0%
g.- Mayor de 65 años	0	0%
Total	100	100%

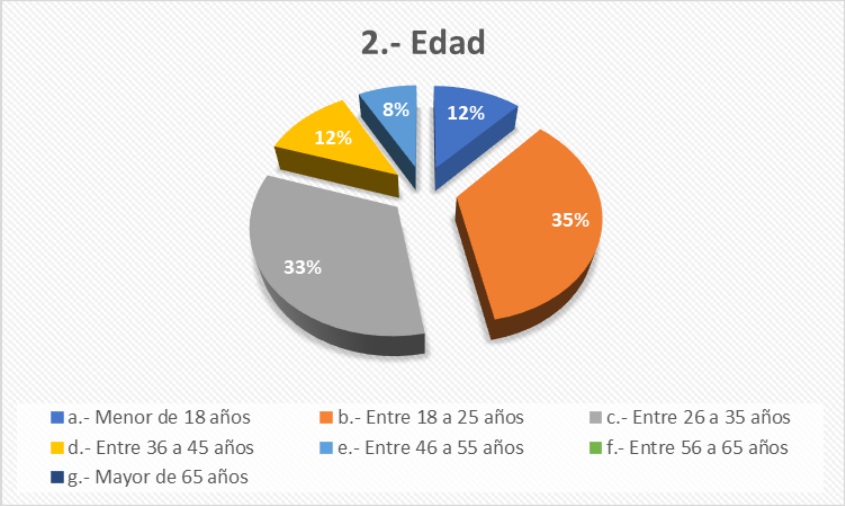

Figura 3. Pregunta 2.- Edad

Análisis: en la pregunta dos el planteamiento de por edad del usuario, de los cuales el 55% de estos se encuentran en el rango de 18 a 25 años, mientras que un 33% están en el rango de 26 a 35 años, con un 12% se encuentran dos rangos: menor de 18 años y entre 36 a 45 años, y por último con 8% el de rango de entre 46 a 55 años. En este segmento de la investigación se obtiene usuarios que va desde la minoría de edad hasta los 55 años.

3.- ¿Posee vehículo en su hogar?

Tabla 3

Pregunta 3.- ¿Posee vehículo en su hogar?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	100	100%
No	0	0%
Total	100	100%

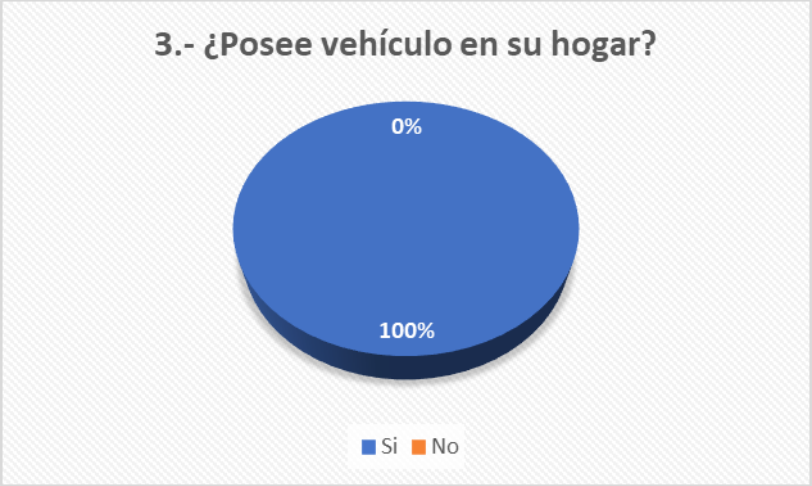

Figura 4. *3.- ¿Posee vehículo en su hogar?*

Análisis: para la pregunta tres realizada a los encuestados si poseen vehículo en su hogar el 100% de estos afirmaron que si poseen. Sin embargo, deben usar este tipo de servicio.

4.- ¿Posee vehículo propio?

Tabla 4.

Pregunta 4.- ¿Posee vehículo propio?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	0	0%
No	100	100%
Total	100	100%

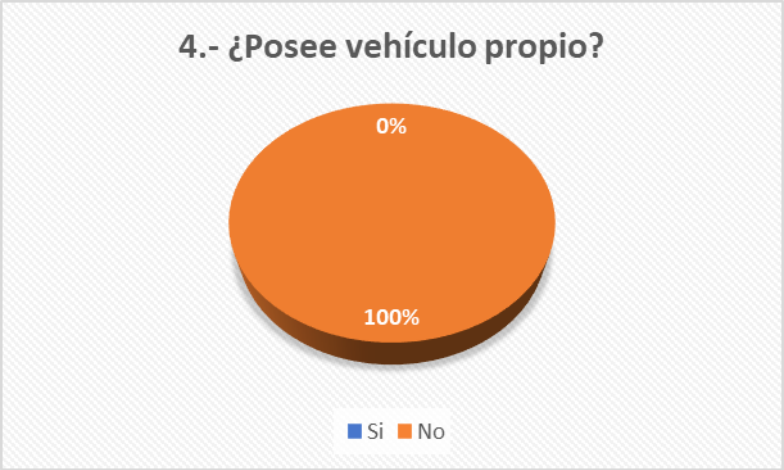

Figura 5. *Pregunta 4.- ¿Posee vehículo propio?*

Análisis: con la pregunta cuatro enlazamos el porqué de la pregunta tres ya que el 100% de los encuestados afirmaron que no poseen vehículo propio. Y deben usar este tipo de servicio.

5.- ¿Es Ud. Usuario de taxis?

Tabla 5.

Pregunta 5.- ¿Es Ud. Usuario de taxis?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	100	100%
No	0	0%
Total	100	100%



Figura 6. *Pregunta 5.- ¿Es Ud. Usuario de taxis?*

Análisis: en esta parte de la encuesta la pregunta cinco el 100% de los encuestados afirmaron positivamente que son usuarios del servicio de taxi. Y deben usar este tipo de servicio que tiene próximo.

6.- ¿Con qué frecuencia Ud. Suele usar taxis?

Tabla 6.

Pregunta 6.- ¿Con qué frecuencia Ud. Suele usar taxis?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Una vez al día	24	24%
b.- 4 o 5 veces por semana	48	48%
c.- 2 o 3 veces por semana	22	22%
d.- 1 vez por semana	6	6%
e.- 1 vez cada 15 días	0	0%
f.- 1 vez al mes	0	0%
Total	100	100%

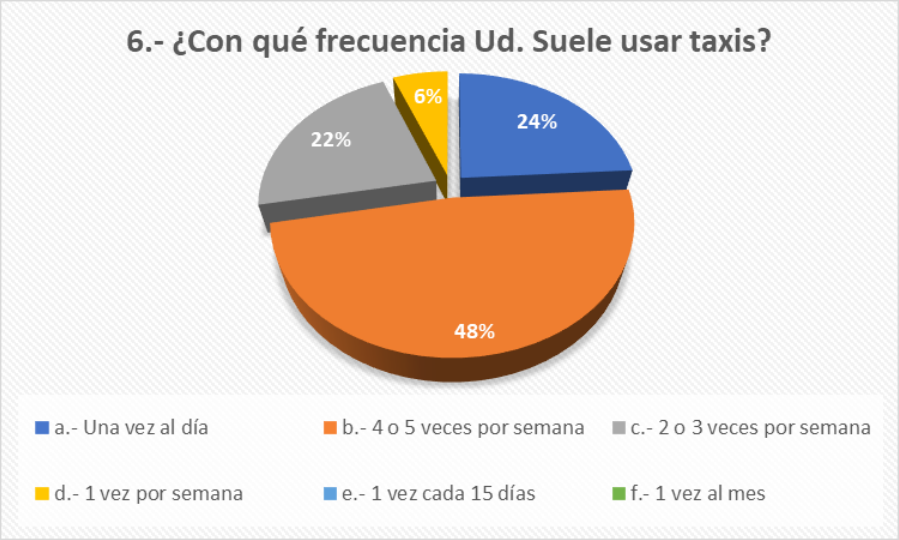

Figura 7.*Pregunta 6.- ¿Con qué frecuencia Ud. Suele usar taxis?*

Análisis: en la pregunta seis el planteamiento con qué frecuencia Ud. Suele usar taxis de los cuales el 48% de estos lo usan de 4 o 5 veces por semana, 24% una vez al día, con un 22% de 2 o 3 veces por semana y, por último, con 6% de 1 vez por semana. En este segmento de la investigación se puede obtener la alta necesidad de los usuarios por un sistema de transporte como es el taxi.

7.- De los siguientes servicios de movilización de taxis, indique el que utiliza como primera opción.

Tabla 7.

Pregunta 7.- Servicios de movilización de taxis.

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Taxi Ejecutivo	59	59%
b.- Taxi Cooperado o amarillo	0	0%
c.- Taxi Ambulante	8	8%
d.- Llamada directa a un chofer conocido	33	33%
Total	100	100%

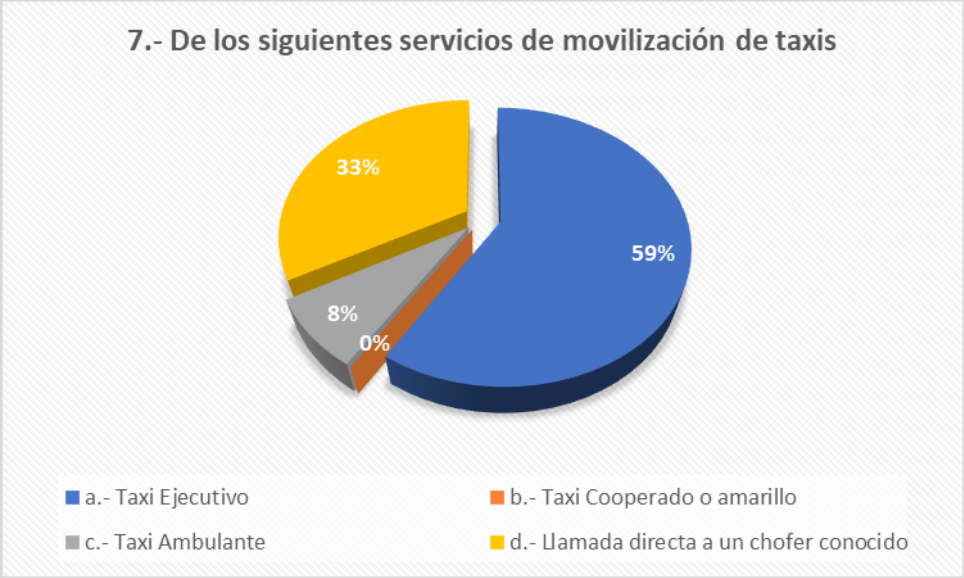

Figura 8. *Pregunta 7.- Servicios de movilización de taxis*.

Análisis: en la pregunta siete se plantea de los siguientes servicios de movilización de taxis, indique el que utiliza como primera opción el 48% de los encuestados respondió taxi ejecutivo, el 33% realiza Llamada directa a un chofer conocido, mientras que, el8% prefiere un taxi ambulante. La opción de taxis amarillos de cooperativa no son opción para los encuestados.

8.- Al momento de llamar una unidad usted llama a

Tabla 8.

Pregunta 8.- Al momento de llamar una unidad usted llama a

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Taxi ejecutivo de su zona (no amarillo)	66	66%
b.- Taxi amarillo de su zona	0	0%
c.- Servicio de un conocido (no taxi amarillo)	44	44%
d.- Servicio de un conocido (taxi amarillo)	0	0%
Total	110	100%

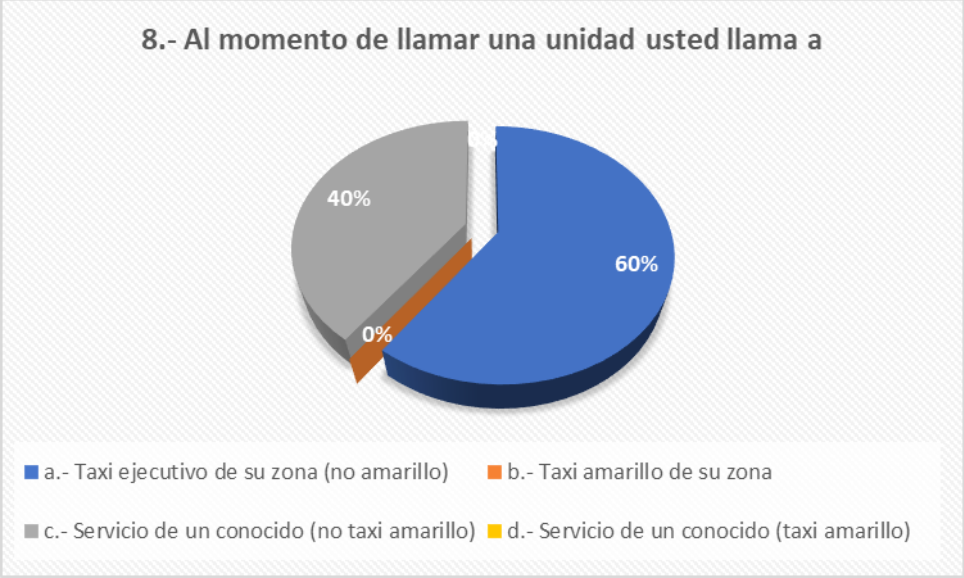

Figura 9. Pregunta 8.- *Al momento de llamar una unidad usted llama a*

Análisis: los encuestados al referirse a esta pregunta ocho se plantea el66% de esta toma taxi ejecutivo de su zona (no amarillo), mientras que el 44% realiza con Servicio de un conocido (no taxi amarillo). La primera opción para los participantes no es un taxi amarillo.

9.- ¿Cuál es la razón para elegir un servicio no legalizado por las autoridades?

Tabla 9

Pregunta 9.- razón para elegir un servicio no legalizado por las autoridades

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Empresa con trayectoria en el mercado local	15	15%
b.- Disponibilidad inmediata de unidades	10	10%
c.- Rapidez en llegada al destino	20	20%
d.- Precio	40	40%
e.- Confort	15	15%
f.- Otros	0	0%
Total	100	100%

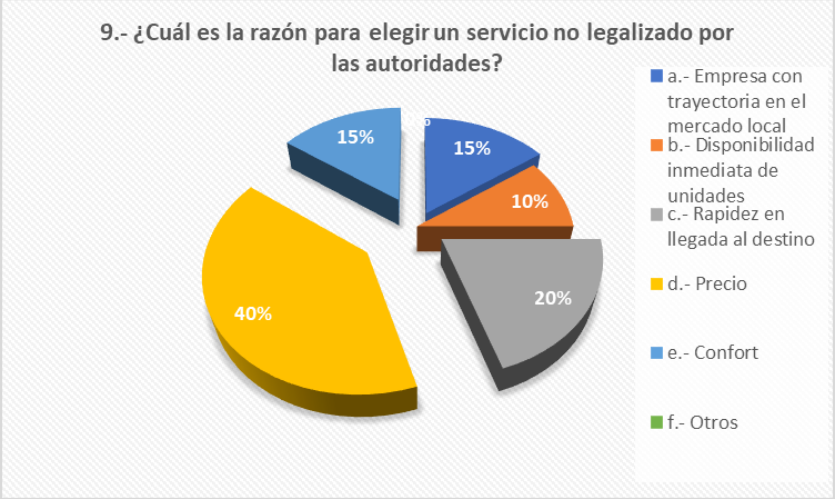

Figura 10. *Pregunta 9.- razón para elegir un servicio no legalizado por las autoridades*

Análisis: para los encuestados el 40% elige por precio en la pregunta 9 que plantea razón para elegir un servicio no legalizado por las autoridades, el 20% lo hace por Rapidez en llegada al destino, existen dos opciones con el 15% unos por empresa con trayectoria en el mercado local y otros prefieren el confort, el 10% Disponibilidad inmediata de unidades. Se obtiene que las características de elección son diversas.

10.- ¿Que otro servicio adicional le brinda el servicio de transportación que utiliza con frecuencia?

Tabla 10

Pregunta 10. Servicio adicional que brinda

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Entrega de documentos	25	25%
b.- Servicio solo para mujeres	65	65%
c.- Chofer de asistencia	10	10%
d.- Otros	0	0%
Total	100	100%

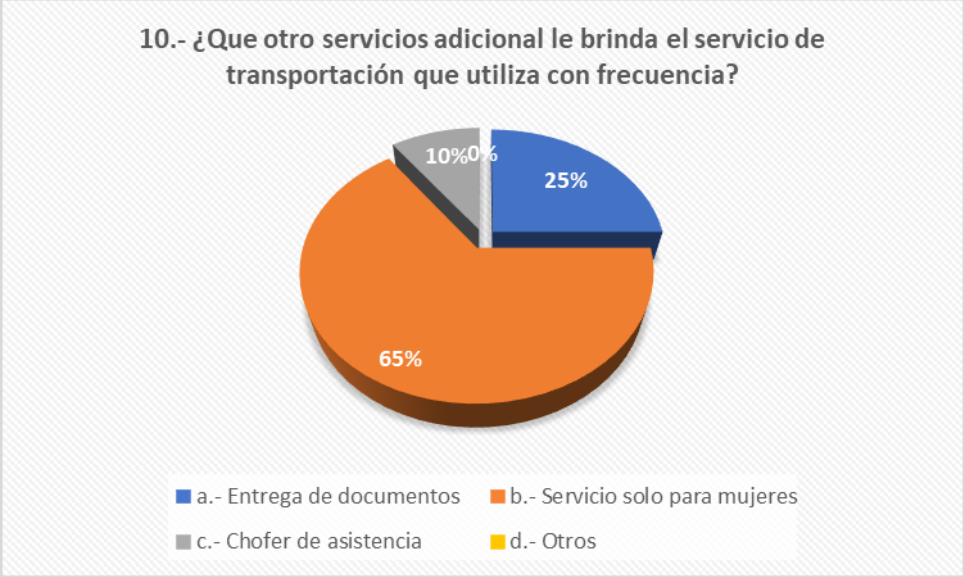

Figura 11. *Pregunta 10. Servicio adicional que brinda*

Análisis: la pregunta final del cuestionario realizada a los usuarios para el Servicio adicional que brinda el 65% lo elige por ser servicio seguro para mujeres, el 25% lo hace por que realiza entrega de documentos y, el 10% por el servicio de chofer asistencia. Estos servicios no tradicionales que los taxis amarillos no prestan hacen generar la selección de otros.

2.6.2. Encuesta realizada a choferes del sistema de taxis informales.

1.- Sexo

Tabla 11

Pregunta 1.- Sexo

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Femenino	20	20%
Masculino	80	80%
Total	100	100%

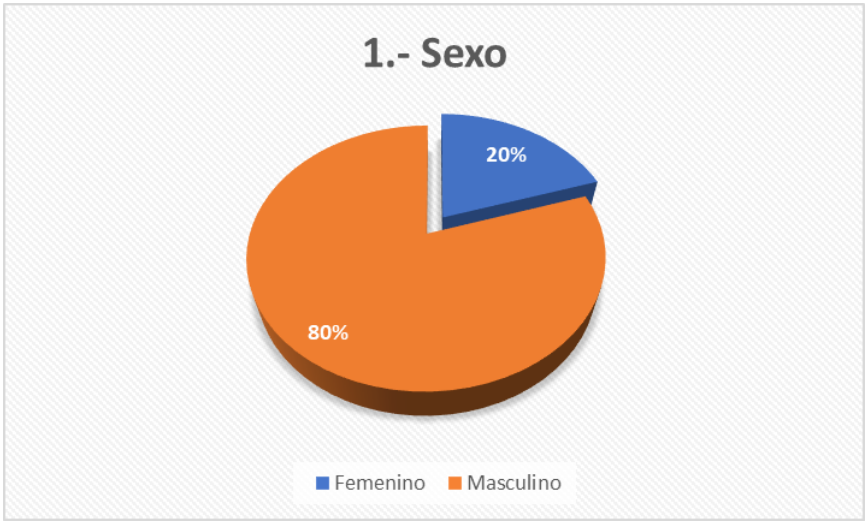

Figura 12. *Pregunta 1.- Sexo*

Análisis: en el planteamiento de la pregunta uno el sexo de los conductores encuestados arrojo que el 80% de estos fueron hombres, mientras que el 20% eran mujeres. Por lo que se obtiene que pese a no ser un porcentaje representativo ya ofreciendo este servicio no legalizado ya se tiene al sexo femenino incursionando en este.

2.- Edad

Tabla 12

Pregunta 2.- Edad

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
b.- Entre 18 a 25 años	47	47%
c.- Entre 26 a 35 años	28	28%
d.- Entre 36 a 45 años	18	18%
e.- Entre 46 a 55 años	7	7%
f.- Entre 56 a 65 años	0	0%
g.- Mayor de 65 años	0	0%
Total	100	100%

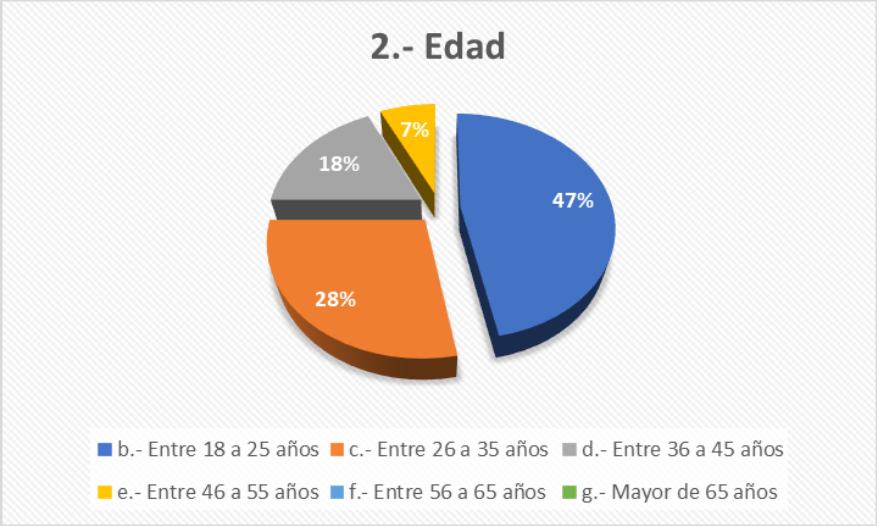

Figura 13. Pregunta 2.- Edad

Análisis: en la pregunta dos el planteamiento de por edad de los conductores del servicio informal de los cuales el 47% de estos se encuentran en el rango de 18 a 25 años, mientras que un 28% están en el rango de 26 a 35 años, con un 18%se encuentran el rango de entre 36 a 45 años, y por último con 7% el de rango de entre 46 a 55 años. En este segmento de la investigación se obtiene que una tendencia por realizar esta forma de trabajo se encuentran los segmentos más jóvenes.

3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de taxi informal?

Tabla 13.

Pregunta 3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de taxi informal?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- De 1 a 6 meses	28	28%
b.-De 6 meses a 1 año	47	47%
c.- De 1 a 2 años	20	20%
d.- De 2 a 4 años	3	3%
e.- De 4 a 6 años	2	2%
f.- Más de 6 años	0	0%
Total	100	100%

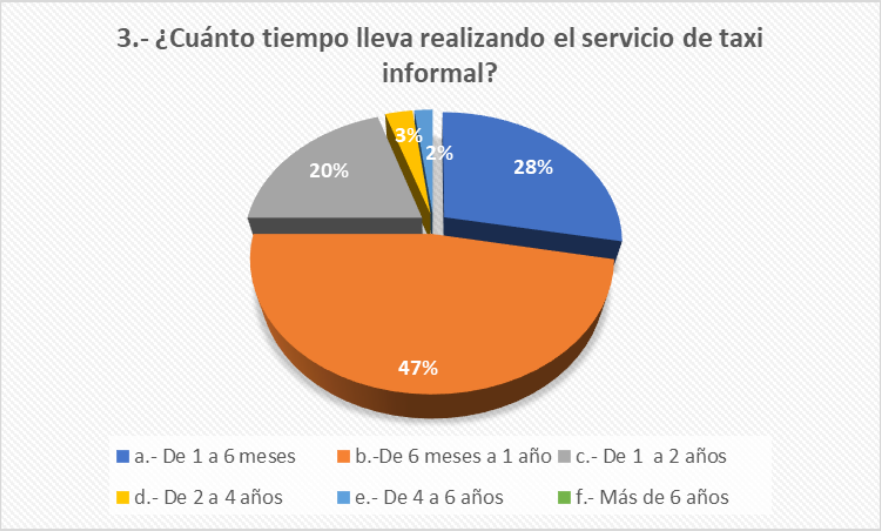

Figura 14. *Pregunta 3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de taxi informal?*

Análisis: el planteamiento de la pregunta 3 cuánto tiempo lleva realizando el servicio de taxi informal de los cuales el 47% de estos se encuentran en el rango de 6 meses a 1 año, mientras que un 28% están en el rango de 1 a 2 años, con un 20% se encuentran el rango de 1 a 2 años, con 3% se ubica el rango 2 a 4 años, y con el 2% se obtiene el rango de 4 a 6 años. La investigación arroga que el mayor del porcentaje apenas tiene un año dando el servicio de taxis sin regulación.

4.- ¿Posee licencia profesional habilitante?

Tabla 14

Pregunta 4.- ¿Posee licencia profesional habilitante?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	85	85%
No	15	15%
Total	100	100%

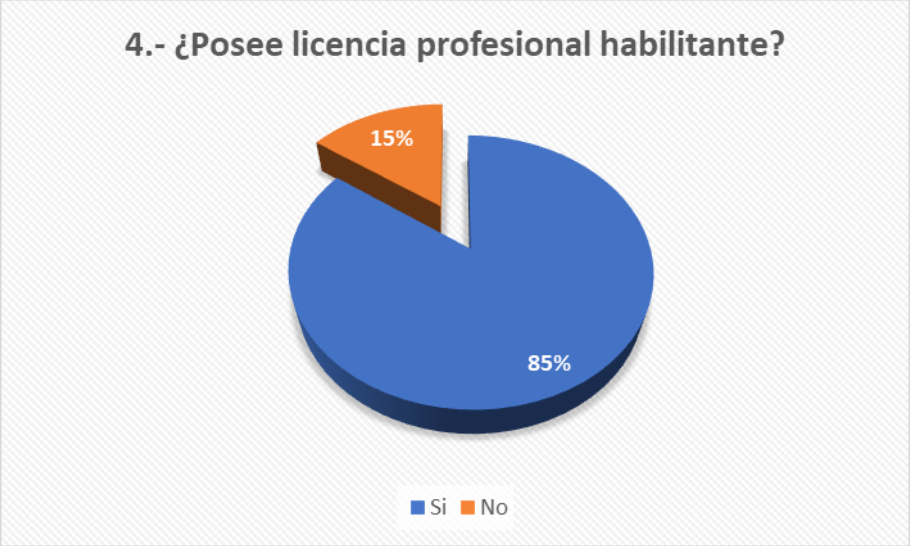

Figura 15. Pregunta 4.- ¿Posee licencia profesional habilitante?

Análisis: en este segmento de la encuesta se le planteo la pregunta cuatro si este posee licencia profesional habilitante, donde se obtuvo que el 85% de estos no tienen documentos habilitantes para el ejercicio formal del servicio, mientras que el 15% si cuenta con el documento profesional. El hallazgo realizado por esta pregunta es muy delicado ya que se conoce el alto porcentaje de los prestadores del servicio sin un documento habilitante.

5.- ¿Pertenece a una asociación?

Tabla 15.

Pregunta 5.- ¿Pertenece a una asociación?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	42	42%
No	58	58%
Total	100	100%



Figura 16. Pregunta 5.- ¿Pertenece a una asociación?

Análisis: la investigación en el planteamiento la pregunta cinco si pertenece a una asociación, la información levantada revela que el 58% de estos no pertenecen a ningún tipo de asociación, mientras que el 42%de los encuestados pertenecen algún tipo de asociación. Lo relevante de los datos del presente proyecto permiten tener una visión mas clara de las situaciones contextuales de quienes prestan el servicio de taxi informal.

6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación?

Tabla 16.

Pregunta 6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	42	42%
No	0	0%
Total	100	100%



Figura 17. *Pregunta 6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación?*

Análisis: para esta pregunta seis solo se le planteo a aquellos conductores que la investigación en el planteamiento la pregunta cinco si pertenece a una asociación, se les examino si habían realizado pago por pertenecer a ella el 100% de estos habían cancelado un valor económico para ser socios de la agrupación que no se encuentra legalizada. Con esta respuesta se puede ver que pese a no estar regularizados como asociación el hecho de pertenecer tiene un costo.

7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de taxi registrada por las autoridades?

Tabla 17

Pregunta 7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de taxi registrada por las autoridades?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- No hay cupos	15	15%
b.- Costos operativos	28	28%
c.- Tarifas no competitivas	33	33%
d.- Altos costos de los cupos	24	24%
e.- otros	0	0%
Total	100	100%

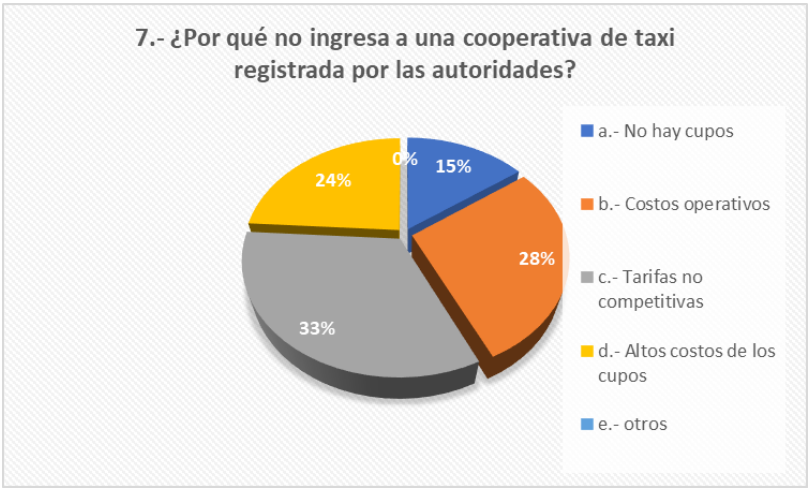

Figura 18. *Pregunta 7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de taxi registrada por las autoridades?*

Análisis: con la realización de la pregunta siete la investigación realiza los siguientes hallazgos, el 33% de los choferes encuestados manifiestan que no ingresa a una cooperativa de taxi registrada por las autoridades ya que las tarifas no competitivas, para el 28% no lo hacen por los costos operativos, el 24% manifiesta el alto costo de los cupos es determinante para no hacerlo, y el 15% que ha querido hacerlo no ha encontrado cupo. Se observa que la parte económica juega un papel importante a la hora de buscar regularización del servicio.

8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de taxi?

Tabla 18

Pregunta 8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de taxi?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Totalmente de acuerdo	12	12%
b.- De acuerdo	32	32%
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	21	21%
d.- En desacuerdo	35	35%
e. En total desacuerdo	0	0%
Total	100	100%

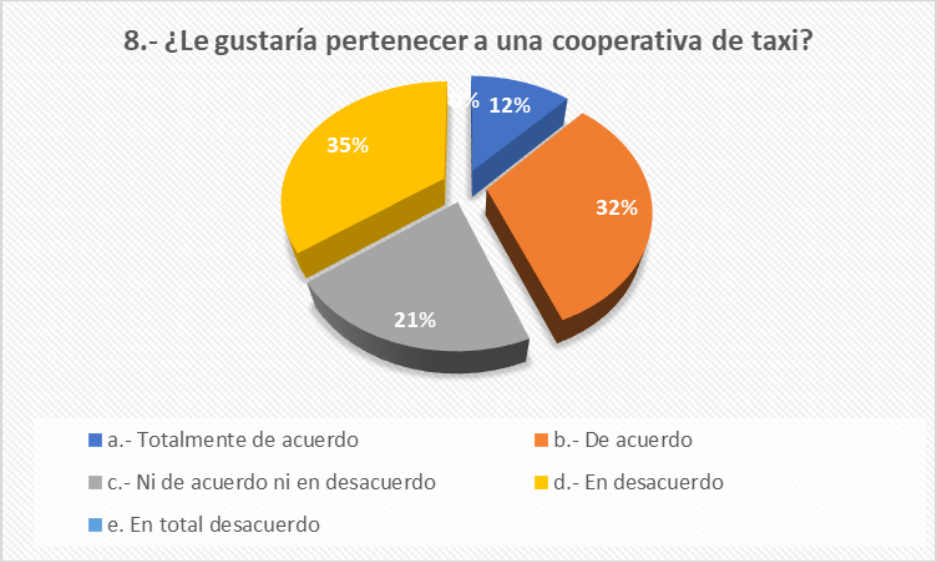

Figura 19. Pregunta 8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de taxi?

Análisis: en esta parte de la encuesta se plantea la pregunta ocho si le gustaría pertenecer a una cooperativa de taxi, se obtiene que el 35% de estos está en desacuerdo en pertenecer, el 32% se encuentra de acuerdo, mientras que el 21% no está de acuerdo ni en desacuerdo, y el 12% esta en total acuerdo de pertenecer o regularizarse. Los resultados obtenidos plantean una situación problémica para la regulación.

9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo?

Tabla 19

Pregunta 9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Totalmente de acuerdo	49	49%
b.- De acuerdo	34	34%
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	17	17%
d.- En desacuerdo	0	0%
e. En total desacuerdo	0	0%
Total	100	100%

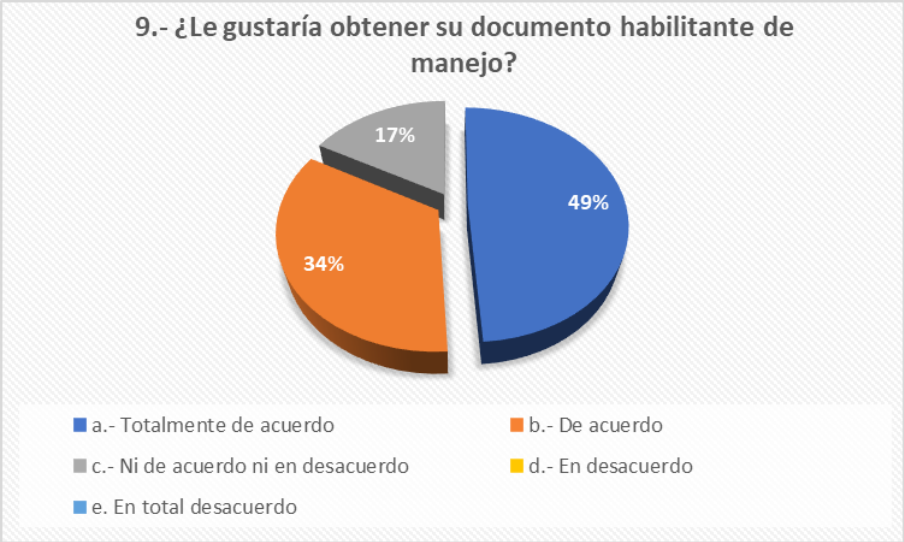

Figura 20. Pregunta 9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo?

Análisis: el planteamiento del presente literal si le gustaría obtener su documento habilitante de manejo el 49% de los encuestados respondieron que están totalmente de acuerdo, para el 34% se encuentran de acuerdo y finalmente el 17% de estos no está ni de acuerdo ni en desacuerdo. En la encuesta los hallazgos de la pregunta nueve permiten obtener una información muy positiva al momento de realizar el análisis por parte de los investigadores.

10.- ¿Siendo taxi amarillo le gustaría brindar el servicio que brinda ahora?

Tabla 20.

Pregunta 10.- ¿Siendo taxi amarillo le gustaría brindar el servicio que brinda ahora?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Totalmente de acuerdo	65	65%
b.- De acuerdo	35	35%
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0%
d.- En desacuerdo	0	0%
e. En total desacuerdo	0	0%
Total	100	100%



Figura 21. Pregunta 10.- ¿Siendo taxi amarillo le gustaría brindar el servicio que brinda ahora?

Análisis: para la pregunta diez se planteó que Siendo taxi amarillo le gustaría brindar el servicio que brinda ahora se obtuvo que el 65% de los encuestados dijo estar totalmente de acuerdo, mientras que el 35% está de acuerdo en brindar los servicios que actualmente ofreces de ser taxi amarillo. Se aprecia que la regularización no es un tema que provoque distanciamiento en el gremio informal.

2.7. Conclusiones de la investigación

- La investigación realizada a los usuarios es evidente que uno de los segmentos del mercado que busca el servicio de taxi son las mujeres con un 65% y está también se refleja en el servicio que escogen ya que también esta relaciona con taxis exclusivo para este mismo grupo objetivo.
- La variante precio si es un indicador de selección por parte de los usuarios sin dejar de mencionar: confort, rapidez y solvencia de unidades. Ya que también forman parte de porque se busca una unidad que no sea taxi amarillo. Sin dejar de lado los servicios adicionales que también prestan como el envió de paquetes, asistencia, etc.
- La investigación dirigía a los prestadores del servicio informal permite obtener que la realización de esta actividad es una solución al desempleo ya que el 47% de los encuestados están en un rango de edad que va de los 18 a 25 años, esto sumado al tiempo de realización de la actividad un 75% (la suma de dos rangos) la viene realizando desde hace un año. Dejando como evidencia que la afectación de la crisis de empleo y de tener un vehículo particular la solución es usar este para brindar servicio de transportación informal.
- Es evidente que la suma de factores económicos no permite a los choferes no regularizados buscar solución a esta. Lo que se repotencia con que 85% de los encuestados no cuentan con un documento habilitante.

Capitulo IV

3. Propuesta

3.1. Antecedentes de la propuesta

La presente investigación aborda el problema del crecimiento desordenado y exponencial de la modalidad de servicio denominada taxi informal en la parroquia la Aurora del cantón Daule, determinándose factores problémicos muy relevantes a la hora de realizar un análisis para la elaboración de una propuesta que solucione el incremento de este sector. La importancia de los beneficios que este sector presta a la comunidad genera la relevancia del proyecto de investigación. Ya que muchas de las ofertas que ofrecen los informales los taxis federados o amarillos no la prestan, provocando factores incidentales que a la hora de valorar este servicio se vuelve necesario y en muchos de los casos imprescindibles.

La relación de fiabilidad pese a que no ha sido uno de los ejes de este proyecto no significa que este factor este fuera ya que a la hora del análisis global si es un indicador relevante Por lo que el objetivo final será desarrollar una propuesta de innovación para esta modalidad de servicio tomando en cuenta los factores de calidad que inciden en la decisión de uso del servicio.

3.2. Objetivos de la propuesta

3.2.1. Objetivo general de la propuesta

Determinar los factores de calidad y fiabilidad que provocan al usuario la selección del servicio de taxi informal en la parroquia la Aurora en el cantón Daule 2021.

3.2.2. Objetivos específicos de la propuesta

- Enlistar los factores de calidad que provocan al usuario la selección del servicio de taxi informal en la parroquia la Aurora en el cantón Daule 2021.

- Determinar que productos generan el factor de fiabilidad que provocan al usuario la selección del servicio de taxi informal en la parroquia la Aurora en el cantón Daule 2021.

3.3. Propuesta

3.3.1. Calidad y fiabilidad del servicio

Estos son los factores determinantes al momento que el usuario evalúa la calidad y fiabilidad del servicio que va a utilizar independientemente del tipo de servicio sea autorizado o no por los órganos competentes.



Figura 22. *Modelo de servicio SERVQUAL, tomado de (Setó, 2012)*

Elementos de calidad y fiabilidad:

Tangibilidad

Apariencia de las unidades: físicas, equipos, personal y materiales de comunicación.

Fiabilidad

Habilidad para prestar el servicio prometido de forma cuidadosa y fiable. Envió de mensajería, transportación de menores sin supervisión de adultos, valores establecidos, etc.

Capacidad de respuesta

Disposición y voluntad de los empleados para ayudar a los clientes y ofrecerles un servicio rápido, asistencia mecánica, chofer extra, solvencia de unidades, etc.

Seguridad

Nivel de conocimientos, trato y atención mostrados por el personal de contacto y sus habilidades para inspirar credibilidad y confianza al cliente.

Empatía

Factor diferencia de atención individualizada y personalizada que el proveedor del servicio ofrece a los clientes. Por lo que conocimiento previo que se tenga del usuario, al momento de transportarse: tipo de música, conversación, etc.

3.4. Cronograma

Tabla 21

Cronograma de actividades

Cronograma de Actividades para la campaña												
Descripción	**Marzo**				**Abril**				**Mayo**			
	1	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**
Socialización de U I C												
Aprobación del tema												
Desarrollo de tutorías												
Entrega del primer capitulo												
Entrega del segundo capítulo												
Entrega del capítulo tres												
Entrega del capítulo cuatro												
Revisión del proyecto												
Entrega final												

3.5. Presupuesto

Tabla 22.

Presupuesto del proyecto

Cantidad	Ítem	Costo unitario	Costo total
10	Movilización	10	100
3	Impresión	15	45
2	Empastado	15	30
1	Materiales	15	15
10	Alimentación	10	100
1	Comunicación	30	30
		Total	320

Conclusiones y recomendaciones

3.6. Conclusiones

- El presente proyecto permito el levantamiento de información relevante y nueva sobre una temática como es la “Transportación informal y la afectación al taxismo formal en la parroquia Aurora, 2021”. Permitiendo la indagación de primera mano de como los factores de elección son relevante cuando se selecciona el servicio de movilización.
- Los prestadores del servicio informal realizan esta actividad como solución al desempleo ya que el 47% de los encuestados están en un rango de edad que va de los 18 a 25 años, agregando un factor de incidencia como el tiempo que llevan realización la actividad un 75% (la suma de dos rangos) la viene ejecutando desde hace un año. Dejando como evidencia que la afectación de la crisis de empleo y de tener un vehículo particular la solución es usar este para brindar servicio de transportación informal
- Los servicios que este sector presta (transportación dirigida a mujeres, envió de paquetes, transportes seguros, etc.) no es realizado por las cooperativas legalizadas por las autoridades o amarillos ambulantes. Teniendo claro que estos manejan el factor de calidad y fiabilidad.

3.7. Recomendaciones

- El desarrollo de proyectos similares como el presentado, por el hecho de poseer información nueva son relevantes para el mundo de la ciencia es por esto que este primer documento realizado por los autores se pueda convertir en material de consulta para estudiantes de la planificación y gestión del tránsito, uniformados del área que busque datos nuevos en temáticas de esta experticia.
- El hecho de ser informales les ha obligado a mejorar sus servicios por lo que es necesario tener parámetros que midan siempre el nivel de satisfacción del usuario.
- La regularización no debe ser manejada políticamente o con altos costos operativos, pagos por cupos que llevan a elevar el servicio a los usuarios. Los que siempre buscaran precios asequibles a la economía que se vive.

Bibliografía

Aaker, D., & Day, G. (1998). *Investigación de Mercados.* México: Mc Graw Hill.

Agencia Nacional de Tránsito A.N.T. (2014). *LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.* Quito: Agencia Nacional de Tránsito A.N.T.

Autoridad de transito municipal. (Diciembre de 2019). *Ley de transparencia.* Obtenido de https://www.atm.gob.ec/Show/LeyDeTransparencia/2019/DICIEMBRE

Conforme, S. (2020). *La gestión del tránsito vehicular de la autoridad de tránsito municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil, 2020.* Piura: Universidad César Vallejo.

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR. (2015). *Decreto Legislativo 0.* Quito: Registro Oficial 449.

Cotrina, R., & Peregrino, W. (2018). *Factores que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca, .* Cajamarca - Perú : UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO.

Deelen, L. (2015). *Políticas para la formalización de las micro y pequeñas empresas en américa latina.* Chile: Organización Internacional del Trabajo 2015.

El Comercio. (17 de Abril de 2014). *En el país hay sobreoferta de taxis, pero el negocio aún*. Obtenido de http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/ecuador/pais-hay-sobreoferta-de-taxis.html

Google Maps. (25 de abril de 2021). *Google Maps*. Obtenido de https://www.google.com/search?q=distribuci%C3%B3n+politica+del+canton+daule+y+parroquia+la+aurora&tbm=isch&ved=2ahUKEwi-7MndiaXwAhXmhYQIHVi7A8sQ2-

cCegQIABAA&oq=distribuci%C3%B3n+politica+del+canton+daule+y+parroquia+la+aurora&gs_lcp=CgNpbWcQA1CrlgVYyMYFYL

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación (6ta ed.).* México D. F.: Mc Graw-Hill Education.

INEC. (2017). *INEC - Datos poblacionales.* Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/estadisticas/

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. (2008). *Ley 1.* Quito: Registro Oficial Suplemento 398.

Lituma, N. (2012). *Línea Base para identificar las necesidades de uso del servicio de movilización de Taxi Ejecutivo en la ciudad de Guayaquil.* Guayaquil: : Universidad Laica Vicente Rocafuerte.

Portafolio. (08 de Nobiembre de 2013). *Servicio de taxi en Londres es el mejor del mundo.* Obtenido de https://www.portafolio.co/tendencias/servicio-taxi-londres-mejor-mundo-84410

Rodriguez, Y., & Vilchez, F. (2018). *Evasión y recaudación tributaria.* Lima - Peru: UNCP.

Ruiz, C. (2011). *Gestión de la calidad del servicio.* México D.F, México:: Limusa.Sam.

Setó, D. (2012). *De la calidad de servicio a la fidelidad del cliente.* Barcelona, España: ESIC.

Yangali, J. A. (2018). *Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018.* Lima – Perú: Universidad Cesar Vallejo.

Anexos

Anexo 1. Encuesta dirigida a usuarios de taxis

ISTRED INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID 1995

Encuesta dirigida a usuarios de taxis

1.- Sexo

Femenino ☐
Masculino ☐

2.- Edad

a.- Menor de 18 años ☐
b.- Entre 18 a 25 años ☐
c.- Entre 26 a 35 años ☐
d.- Entre 36 a 45 años ☐
e.- Entre 46 a 55 años ☐
f.- Entre 56 a 65 años ☐
g.- Mayor de 65 años ☐

3.- ¿Posee vehículo en su hogar?

Si ☐
No ☐

4.- ¿Posee vehículo propio?

Si ☐
No ☐

5.- ¿Es Ud. Usuario de taxis?

Si ☐
No ☐

6.- ¿Con qué frecuencia Ud. Suele usar taxis?

a.- Una vez al día ☐
b.- 4 o 5 veces por semana ☐
c.- 2 o 3 veces por semana ☐
d.- 1 vez por semana ☐
e.- 1 vez cada 15 días ☐
f.- 1 vez al mes ☐

7.- De los siguientes servicios de movilización de taxis, indique el que utiliza como primera opción, si es más de uno o todos, ordénelos del uno al cuatro siendo uno el de mayor utilización y cuatro el último.

a.- Taxi Ejecutivo ☐
b.- Taxi Cooperado o amarillo ☐
c.- Taxi Ambulante ☐
d.- Llamada directa a un chofer conocido ☐

8.- Al momento de llamar una unidad usted llama a

a.- Taxi ejecutivo de su zona (no amarillo) ☐
b.- Taxi amarillo de su zona ☐
c.- Servicio de un conocido (no taxi amarillo) ☐
d.- Servicio de un conocido (taxi amarillo) ☐

9.- ¿Cuál es la razón para elegir un servicio no legalizado por las autoridades?

a.- Empresa con trayectoria en el mercado local ☐
b.- Disponibilidad inmediata de unidades ☐
c.- Rapidez en llegada al destino ☐
d.- Precio ☐
e.- Confort ☐
f.- Otros ☐

10.- ¿Que otro servicios adicional le brinda el servicio de transportación que utiliza con frecuencia?

a.- Entrega de documentos ☐
b.- Servicio solo para mujeres ☐
c.- Chofer de asistencia ☐
d.- Otros ☐

Anexo 2. Encuesta dirigida a taxistas informales

Encuesta dirigida a taxista informales

1.- Sexo

Femenino	
Masculino	

2.- Edad

b.- Entre 18 a 25 años	
c.- Entre 26 a 35 años	
d.- Entre 36 a 45 años	
e.- Entre 46 a 55 años	
f.- Entre 56 a 65 años	
g.- Mayor de 65 años	

3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de taxi informal?

a.- De 1 a 6 meses	
b.-De 6 meses a 1 año	
c.- De 1 a 2 años	
d.- De 2 a 4 años	
e.- De 4 a 6 años	
f.- Más de 6 años	

4.- ¿Posee licencia profesional habilitante?

Si	
No	

5.- ¿Pertenece a una asociación?

Si	
No	

6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación?

Si	
No	

7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de taxi registrada por las autoridades?

a.- No hay cupos	
b.- Costos operativos	
c.- Tarifas no competitivas	
d.- Altos costos de los cupos	
e.- otros	

8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de taxi?

a.- Totalmente de acuerdo	
b.- De acuerdo	
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	
d.- En desacuerdo	
e. En total desacuerdo	

9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo?

a.- Totalmente de acuerdo	
b.- De acuerdo	
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	
d.- En desacuerdo	
e. En total desacuerdo	

10.- ¿Siendo taxi amarillo le gustaría brindar el servicio que brinda ahora?

a.- Totalmente de acuerdo	
b.- De acuerdo	
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	
d.- En desacuerdo	
e. En total desacuerdo	