

UNIVERSIDAD REGIONAL AUTÓNOMA DE LOS ANDES
“UNIANDES”



FACULTAD DE DIRECCIÓN DE EMPRESAS

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS Y NEGOCIOS

**ARTÍCULO CIENTÍFICO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE INGENIERO EN EMPRESAS Y ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS**

**TEMA: INCREMENTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE Y SU INCIDENCIA
EN EL TAXISMO DE SANTO DOMINGO**

AUTOR: SORNOZA MACÍAS GABRIEL RICHARD

TUTOR: LCDO. CARRION HURTADO LEONARDO HUMBERTO MBA

Santo Domingo – Ecuador

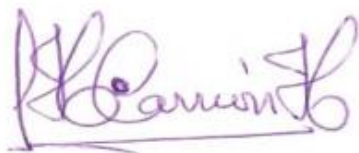
2020

APROBACIÓN DEL TUTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

CERTIFICACIÓN:

Quien suscribe, legalmente **CERTIFICA QUE:** El presente Trabajo de Titulación realizado por el señor **GABRIEL RICHARD SORNOZA MACÍAS**, estudiante de la Carrera Administración de Empresas y Negocios, Facultad de Dirección de Empresas, con el tema "**INCREMENTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE Y SU INCIDENCIA EN EL TAXISMO DE SANTO DOMINGO**", ha sido prolijamente revisado, y cumple con todos los requisitos establecidos en la normativa pertinente de la Universidad Regional Autónoma de los Andes -UNIANDES-, por lo que apruebo su presentación.

Santo Domingo, mayo del 2020



Lcdo. Carrión Hurtado Leonardo Humberto MBA.

Tutor

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Yo, **GABRIEL RICHARD SORNOZA MACÍAS**, estudiante de la Carrera Administración de Empresas y Negocios, Facultad de Dirección de Empresas, declaro que todos los resultados obtenidos en el presente trabajo de investigación, previo a la obtención del título de **INGENIERO EN EMPRESAS Y ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS**, son absolutamente originales, auténticos y personales; a excepción de las citas, por lo que son de mi exclusiva responsabilidad.

Santo Domingo, mayo del 2020



Gabriel Richard Sornoza Macías

C.I. 1723399182

AUTOR

DERECHO DEL AUTOR

Yo, **GABRIEL RICHARD SORNOZA MACÍAS**, declaro que conozco y acepto la disposición constante en el literal d) del Art. 85 del Estatuto de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, que en su parte pertinente textualmente dice: El Patrimonio de la UNIANDES, está constituido por: La propiedad intelectual sobre las Investigaciones, trabajos científicos o técnicos, proyectos profesionales y consultaría que se realicen en la Universidad o por cuenta de ella;

Santo Domingo, mayo del 2020



Gabriel Richard Sornoza Macías

C.I. 1723399182

AUTOR

CERTIFICACIÓN DEL LECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, **ING. EDGAR RAMÓN ARREDONDO DOMÍNGUEZ, MBA.** en calidad de Lector del Proyecto de Titulación.

CERTIFICO:

Que el presente trabajo de titulación realizado por el señor **GABRIEL RICHARD SORNOZA MACÍAS** sobre el tema: **INCREMENTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE Y SU INCIDENCIA EN EL TAXISMO DE SANTO DOMINGO**, ha sido cuidadosamente revisado por el suscrito, por lo que he podido constatar que cumple con todos los requisitos de fondo y forma establecidos por la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, para esta clase de trabajos, por lo que autorizo su presentación.

Santo Domingo, julio del 2020



Ing. Edgar Ramón Arredondo Domínguez, MBA.

LECTOR

Tema:

Incremento del precio del combustible y su incidencia en el taxismo de Santo Domingo

Resumen.

Se considera al combustible como recurso primordial en el desarrollo de la actividad productiva del país, siendo necesario competir en los mercados nacionales e internacionales, las organizaciones buscan incrementar su productividad con la optimización de los costos en el proceso de producción. Los subsidios vigentes a los derivados del petróleo en el Ecuador forman parte fundamental de esta estrategia empresarial, entre ellos el precio de la gasolina está ligado al ponderado del barril de crudo más los rubros de transporte, almacenamiento y comercialización. En relación con ello, el objetivo de la presente investigación fue determinar el impacto a la economía de las empresas de servicio de taxi en cuanto a la liberación del subsidio. Como, metodología se efectuó de forma inductiva – deductiva enmarcado en un alcance exploratorio y descriptivo, mediante la herramienta de recolección de información de encuesta aplicada a 333 propietarios de vehículos, además de una entrevista a los directivos de cooperativas, el análisis y procesamiento de datos fue cuantitativa a través de IBM SPSS Statistic. Se determinó como resultado principal que el 87% de la población analizada ha disminuido su nivel de vida, ahora necesitan veinte dólares en promedio para poder laborar todo el día, además el estado no ha cumplido con el ofrecimiento de las tarjetas de compensación, además de una evidente desorganización al momento de emitir el decreto N° 619, se espera medidas compensatorias como el alza de los precios de pasaje y la disminución de los peajes.

Palabras claves: País, economía, subsidio, combustible, taxis.

Abstract.

Fuel is considered as a primary resource in the development of the country's productive activity, being necessary to compete in national and international markets, organizations seek

to increase their productivity by optimizing costs in the production process. The subsidies in force for petroleum derivatives in Ecuador are a fundamental part of this business strategy, among them the gasoline's price is linked to the weight of the barrel of crude oil plus transportation, storage and marketing items. present investigation was to determine the impact on the economy of the taxi service companies regarding the release of the subsidy. As a methodology, it was carried out inductively-deductively, framed in an exploratory and descriptive scope, through the survey information collection tool applied to 333 vehicle owners, in addition to the interview with the managers of cooperatives, the analysis and data processing was quantitative through IBM SPSS Statistic. It was determined as the main result that 87% of the population analyzed has decreased their standard of living, now they need twenty dollars on average to be able to work all day, in addition the state has not complied with the offer of compensation cards, in addition to an evident disorganization at the time of issuing decree No. 619, compensatory measures are expected such as the increase in passenger prices and the decrease in tolls.

Keywords: Country, economy, subsidy, fuel, taxis.

Introducción.

A nivel global el ámbito económico cuenta con una variedad de actividades de producción que se desarrollan a partir de las necesidades que presenta la sociedad, una de ellas es la economía de transporte, la cual es definida por el autor Escobar (2006) como la doctrina que se encarga de estudiar el conjunto de factores y elementos inmersos en la transportación de personas y de bienes, que favorecen a la economía y sociedad en general. Indudablemente, el transporte está relacionado con la economía como cualquier otra actividad productiva, vital e importante para el desarrollo económico de un país.

En la actualidad, el transporte público en América Latina necesita mucha inversión en infraestructura, adicional a ello fortalecer el capital humano mediante la adquisición de personal capacitado para el planeamiento y ejecución de proyectos que vayan acorde a las necesidades de los ciudadanos. Existen aplicaciones como Uber, Cabify, inDriver, EasyTaxi,

y TaxiBeat que empiezan a posicionarse en las tiendas en línea para teléfonos inteligentes a nivel mundial, transformando de forma radical la forma de comprar servicios de transporte (La República, 2013).

Cabe destacar que los problemas asociados a la urbanización constituyen uno de los mayores desafíos que hoy debe enfrentar América Latina. De acuerdo con CEPAL (2016), para los cinco países petroleros de Latino América (Venezuela, México, Ecuador, Argentina y Colombia), la justificación de la utilización de los subsidios y manejo de los impuestos a las gasolinas y diésel, tiene algunas similitudes y diferencias que son importantes para la economía.

En este aspecto, German Agency for Technical Cooperation (2008) señala que es necesario examinar la significación de los biocombustibles con respecto al consumo de energía en el sector de transporte. Dentro del porcentaje general de la región de América Latina y el Caribe los precios de los combustibles oscilan desde los 0,004 dólares en Venezuela, hasta los 5,93 dólares en Uruguay, según el sitio Global Petrol Prices, que hace seguimiento de los precios de los combustibles en más de 150 países. En promedio, un galón de gasolina en todo el mundo es de 4,27 dólares Global Petrol Prices (2018).

De acuerdo con Romero (2017) los subsidios a la gasolina ecuatoriana han estado presentes desde el siglo XX cuando comenzó a explotarse petróleo a nivel nacional. En Ecuador se había conservado un precio estable por más de 10 años en cuanto a la gasolina, sin embargo, el 26 de diciembre de 2018 mediante decreto N° 619, se modificaron los costos de los combustibles. Dicho decreto establece que: "El precio de venta en terminal para la Gasolina súper, para el sector automotriz, será determinado en forma mensual por la EP PETROECUADOR, con base al costo promedio ponderado del barril de petróleo más los costos de transporte, almacenamiento, comercialización, un margen que podrá ser definido la indicada empresa pública".

La Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador a través de sus representantes a nivel nacional manifestaron, su inconformidad con el porcentaje de

compensación ofrecido por el Gobierno del Ecuador, debido a que este porcentaje no justificaría el valor del alza del precio del combustible, esto a su vez generaría un incremento en el valor de las tarifas. Otra de las molestias es el incremento del precio de la gasolina súper, ya que, muchos de los vehículos que trabajan ofreciendo el servicio de taxi son nuevos, esto obliga a los dueños a mantener sus automotores con combustible de alta calidad, debido a los cuidados recomendados por los concesionarios.

Es necesario destacar que el precio de los combustibles representa un porcentaje importante dentro del costo del transporte, a su vez, es un factor relevante para los rubros logísticos según el autor (Villeda, 2016) los taxistas por el incremento en el precio del combustible iniciaron gestiones con el gobierno para entregar a los agremiados las respectivas tarjetas que les permitirían ser beneficiarios del cupo de gasolina extra y ecopaís con subsidio.

Según el autor (Armillos, 2018) en Quito, se realizó una investigación en relación a la influencia del incremento del combustible diésel en el precio del transporte público urbano, donde se efectuó un análisis de los gastos y costos que incurre el transportista al dar el servicio de transporte público.

Es pertinente acotar que han transcurrido tres meses y el gobierno no ha cancelado los cupones para acceder al beneficio del subsidio. Se puede apreciar que al realizar el decreto 619 de fecha 21 de diciembre del 2018 no se contó con un plan operativo para el gremio de taxistas generando pérdidas económicas y posibles movilizaciones a partir del 13 de mayo de 2019 según el portal informativo EL UNIVERSO (2019).

En Santo Domingo circulan 2.260 taxis convencionales y 232 de servicio ejecutivo, en total 2.492 unidades, un estudio realizado hace 7 años por parte de Empresa Pública Municipal de Transporte (EPMT) reveló que la cantidad óptima para una ciudad de 300 mil habitantes es de 2 mil taxis. Según la Agencia de Protección Ambiental (EPA), el rendimiento del combustible en carretera bordea los 40 kilómetros por galón; mientras que, en el área urbana, con esa misma cantidad de gasolina se puede recorrer entre 28 y 30 kilómetros. Esto significa que un taxista diariamente necesitaría llenar el tanque del vehículo que conduce, con al menos

10 galones para poder laborar en una jornada diaria de al menos 12 horas con gasolina extra, significa que diariamente necesitaría unos \$ 18,50 al valor actual de ese tipo de gasolina.

Dicho aspecto será desarrollado de manera más profunda, el objetivo de la investigación radica en indagar las consecuencias que pueden suscitarse a partir del incremento del combustible con respecto a la situación de las empresas que brindan un servicio de taxi, y a su vez, conocer la afectación que esto ocasionaría a los pobladores que laboran en este sector; para esto se hará revisión bibliográfica referente al objeto de estudio y se utilizará instrumentos de recolección de datos como una encuesta y entrevista a los dirigentes y propietarios de taxis de la ciudad de Santo Domingo.

Línea de investigación.

Competitividad, administración estratégica y operativa.

Materiales y Métodos.

Para el desarrollo de toda investigación científica se hace ineludible que tanto la situación estudiada como los hallazgos significativos encontrados, posean condiciones que representen fiabilidad, para ello es necesario delimitar los procedimientos de orden metodológico a través de los cuales se intenta dar respuestas a las interrogantes planteadas en el estudio.

En el presente estudio se desarrolló con base a un nivel de alcance exploratorio – descriptivo, haciendo enfoque en la caracterización del impacto económico generado por el incremento del combustible y su afectación a la economía de las empresas que brindan el servicio de taxi en la ciudad de Santo Domingo. Como apoyo bibliográfico, se recurrió a distintas fuentes de información como: textos, leyes, normativas, trabajos de investigación, reportes de diarios nacionales e internacionales, entre otros, extraídos de medios digitales y/o físicos.

De igual forma se contó con apoyo de una encuesta conformadas por interrogantes de selección simple, la cual fue aplicada a la muestra de taxistas de Santo Domingo, la cual según el estudio de la Empresa Pública Municipal de Transporte (EPMT) radica en 2.492 unidades, lo que representa el universo general de estudio, la aplicación del instrumento de recolección de datos fue enfocada en los taxistas que laboran en Santo Domingo, lo cual permitió extraer información concerniente a la incidencia que ha generado el alza del costo del combustible en su economía.

Debido a que la población de estudio representa un universo finito, se utilizó la técnica de muestreo probabilístico de tipo aleatorio, partiendo de un universo total de 2492, nivel de confianza representado por un 95%, se trabajó bajo un margen de error del 5%. Donde cabe explicar que: N es el universo, n es la muestra, y N_i es el número de elementos en dicho estrato. Lo cual dedujo que la muestra representativa para el estudio se vio compuesto por 333 sujetos. De manera consecutiva, se utilizó el método inductivo- deductivo, mediante la aplicación de un instrumento de recolección de datos de encuesta, la cual estuvo conformada por interrogantes abiertas y cerradas de selección simple, los resultados obtenidos fueron debidamente analizados y procesados de forma cuantitativa a través de IBM SPSS Statistic.

Resultados.

Alza del precio del combustible

El sector transporte se relaciona de forma directa con el desarrollo económico y social de una población, para que este medio funcione de manera eficiente se requiere de la obtención de combustible, en el Ecuador este tema se encuentra en debate, debido al incremento al que ha sido objeto este recurso. Desde el año 2018, conforme al Decreto ejecutivo 619 se dio vigencia al alza del costo de la gasolina como una de las medidas económicas las cuales son coordinadas por Petroecuador y la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero (ARCH).

Dicho Decreto, refleja la medida en referencia al precio de venta en la terminal para la gasolina Súper, para el sector automotor, la cual "será determinado en forma mensual por la empresa pública Petroecuador, con base al costo promedio ponderado del barril de petróleo más los costos de transporte, almacenamiento, comercialización, la indicada empresa pública podrá definir los precios" (AEBE, 2018).

El costo de la gasolina, diésel y gas, se considera económicamente como la base que regula los precios de los productos y servicios en el Ecuador, desde hace varias décadas, los valores que se pagan por combustibles son repartidos entre el consumidor, el usuario directo del combustible y el Estado a través de un modelo de subsidios, que actualmente, por el aumento del precio del petróleo, se incrementó un 72% desde mayo del año 2017.

En virtud al impacto que ha suscitado el incremento del combustible en el gremio de taxistas a nivel nacional, se evidenció en el estudio efectuado en octubre de 2019 por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) un índice del 45% de incremento en las tasas de costo de vida de las personas, además señalan una baja tasa de acogida de clientes, ya que estos se ven obligados a pagar costos extra para compensar la subida de precio.

En la ciudad de Santo Domingo según las encuestas desarrolladas se evidencia que el 87% de los 333 encuestados, estima que su nivel de vida ha bajado, puesto que ahora necesitan aproximadamente (US\$ 20) diarios para poder laborar como transportistas durante 12 horas. La municipalidad ha establecido controles por parte de los agentes de tránsito para disminuir el cobro de las carreras de taxi sin usar el taxímetro autorizado desde el 12 de diciembre del 2019 EL COMERCIO (2019)

En conformidad a los hallazgos recabados en la encuesta efectuada a los transportistas en Santo Domingo se pudo conocer que el consumo de la gasolina súper se ha declinado en un 40% a nivel general, donde solo un 9% de los taxistas adquiere súper y el 91% adquiere gasolina extra o ecopaís, esto a consecuencia del elevado costo de la misma (Tabla 1). En contraposición de meses anteriores a la liberalización del precio del combustible, donde la

proporción de uso representaba el 15% de súper y un 85% extra y ecopaís. Partiendo de esto, dentro del índice de encuestados coincidieron mayoritariamente en la idea de eliminar el subsidio de la gasolina extra y subsidiar un poco más la súper, para de esta forma incentivar dicho consumo, que es más partidario con el medio ambiente.

Tabla 1 Precio de gasolina súper julio 2019

Tipo de gasolina	Precios de gasolina (U.S Dólar)
Súper	3,24
Extra	1,85
Diésel	1,04

Fuente: El Universo (2019)

Mientras el gobierno nacional insiste en minimizar la incidencia de la medida, que permitió liberar los precios de esos combustibles utilizados principalmente por taxistas, el área de vehículos urbanos y de carga denuncian el alza en los valores de productos de la canasta básica y transporte.

Impacto al Gremio Taxista

Así mismo, se identificó el mecanismo de incrementar el combustible a fin de subsanar y equilibrar la caja fiscal del Estado, en la búsqueda de la liberación de los 1.400 millones de dólares anuales que el gobierno gasta en beneficios al consumo de combustible. (EL PAIS, 2019) Las alteraciones en los precios se dan en medio de un debate llevado a cabo por el poder ejecutivo del país, donde se anunció el compromiso de luchar contra la especulación y manifestaciones populares contra la eliminación del subsidio, además de otras reformas tributarias y laborales, consideradas neoliberales en un posible paquetazo contra el pueblo.

Acorde al sector de transporte, las instituciones relacionadas se encargaron de definir, recientemente, un tope al posible incremento de las tarifas de los pasajes. Basados en el

análisis de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la Secretaría General de Comunicación emitió un Boletín, según el cual se justifica un alza de mínimo cinco centavos de dólar y máximo diez Cepedes (2019).

Con respecto a la falencia en la movilización de los habitantes y mercaderías, el gremio de taxistas de la Ciudad de Santo Domingo ha optado por utilizar aplicaciones móviles, que simulan un arranque de \$ 0,35 igual al del taxímetro homologado por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), valores que no compensan los incrementos debido a que dentro de los recursos utilizados para trabajar se encuentra el combustible que representa el 28,5% de la inversión diaria.

El 100% de los transportistas objeto de encuesta afirmo que existe incertidumbre en cuanto a su situación laboral, a esto se suma la carencia de apoyo financiero por parte del gobierno nacional, en cuanto a los subsidios al combustible, para ello se estima que dentro del próximo trimestre del año esta actividad se vea afectada por la desmotivación, ausentismo, y abandono de trabajo.

La problemática generada por la eliminación de los subsidios a los combustibles ha hecho que el poder ejecutivo del gobierno, la Agencia Nacional de Transporte (ANT), realicen una propuesta de compensaciones como apoyo del subsidio de la gasolina extra comercial y gasolina extra con etanol, como respuesta a la inconformidad generada en el gremio de transporte (El Comercio, 2019).

Medidas para solventar el impacto al Gremio Taxista

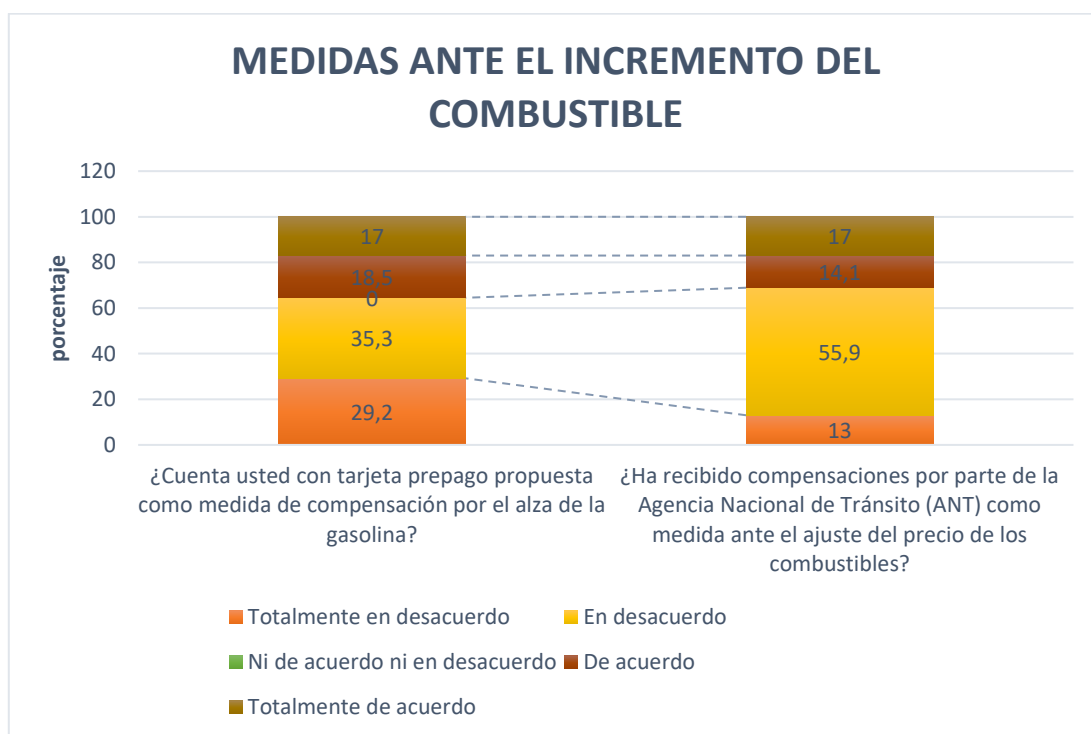


Gráfico 1 Medidas ante el incremento del combustible

Fuente: Gabriel Richard Sornoza Macías

Durante el año 2019 el 35.5% de los trabajadores de transporte han sido beneficiados por la compensación económica planteada por el gobierno del Ecuador frente a la eliminación de los subsidios del combustible, a esto se puede agregar que desde la emisión de este beneficio han transcurrido 5 meses en los cuales el estado no ha cancelado los valores por concepto de compensaciones a los distribuidores de gasolina. Hecho que ha provocado la congelación de los cupones y movilizaciones por parte del gremio de transportistas (Fedotaxis).

Por ende, como parte de los resultados obtenidos, cabe resaltar la oferta de políticas públicas para fortalecer la situación que afecta los transportistas, esto se vio reflejado por el 84% de los encuestados los cuales expresaron la necesidad de establecer nuevas medidas que incorporen sus pedidos y se materialicen en acuerdos que frenen las posibles movilizaciones y paralización del servicio de transporte en el país.

En virtud de los resultados obtenidos, se proyecta que dentro de un periodo de 3 a 5 años la adquisición de un vehículo genere gastos del 15% de su valor solo en consumo de combustible, además de los rubros por su mantenimiento, hecho que afectará la intención de compra de los consumidores, siendo afectados todas las personas que utilizan automóviles como medios de transporte o prestación de servicios.

¿Qué hay de las últimas resoluciones al pago de mayor impuesto por los vehículos nuevos, en que les afecta a los taxistas?, ¿se eliminó la posibilidad de traer vehículos exonerados?

Tabla 3 Desarrollo de acuerdos entre las empresas de transporte y el gobierno del Ecuador.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	308	91,7	92,5	92,5
De acuerdo	8	2,4	2,4	94,9
Válidos Ni de acuerdo ni en desacuerdo	17	5,1	5,1	100,0
Total	333	99,1	100,0	

Fuente: Gabriel Richard Sornoza Macías (2019)

En relación a lo descrito por el Banco Central del Ecuador, durante el primer trimestre de año 2019 el Producto Interno Bruto (PIB) alcanzó un crecimiento del 0,6%, generando 17.921 millones de dólares, dentro de este ingreso el sector de transporte representa el 2.5%, lo que nos da una relación general que el transporte contribuye a la economía local como nacional.

Resaltando la capacidad de la actividad transportista para generar empleo, se debe tomar en cuenta que es la encargada de transportar y distribuir los productos de primera necesidad de la zona, de la muestra de 308 propietarios de vehículos se pudo observar la posición generalizada en cuanto a la demanda de políticas públicas que incentiven el crecimiento del sector de transporte en el país. Dentro de las principales demandas de los propietarios de vehículos, se encuentra la propuesta de disminuir el costo del peaje.

Discusión.

Dentro de la investigación realizada podemos observar la posición de los encuestados en referencia a la liberación de los subsidios de los combustibles en Ecuador, se ha podido determinar que el 92,5% ha logrado establecer acuerdos con el gobierno, aunque estos no han sido respetados y se ha realizado emisión de tarjetas de bonos sin tener las respectivas recargas, además de la demora en la acreditación de pagos a las operadoras de combustibles, lo que ha provocado inconformidad y problemas en la economía de los trabajadores del servicio de taxis, según el estudio efectuado por el autor Armillos (2018) se determinó que la eliminación del subsidio, genera el incremento del precio del diésel y esto a la vez, del precio del pasaje, siendo la clase media y obrera la afectada en cuanto a la especulación de productos e incremento de precios, por lo que se recomienda abordar esta medida y buscar otra alternativa de generar recursos para el gobierno.

Además de lo anteriormente expuesto en Ecuador podemos comparar los efectos provocados con la liberación de subsidios con los casos relevantes de América Latina como el de países petroleros como Argentina, Bolivia, México, y Venezuela los cuales mantienen subsidios y los precios son determinados mediante decretos por el gobierno, además de ello los montos destinados a subsidios son en relación al PIB los más importantes de la región, como es el caso de Ecuador mismo que se posiciona en tercer lugar después de Bolivia y Venezuela.

Conclusiones.

La liberación de los subsidios de combustible en el país sin contar con un estudio previo y plan de acción para mitigar los posibles efectos que estos cambios puedan tener en la economía de los ecuatorianos, ha sido un problema que se originó con la entrega de tarjetas con supuestos bonos de compensación para el sector de transporte de taxis, a esto se suma un retraso en la asignación de los recursos económicos a las operadoras de distribución de combustible en el país.

A este efecto, podemos concluir que el gobierno del Ecuador no ha sabido manejar la implementación de políticas públicas que minimicen los impactos generados en los trabajadores de taxis y transporte en general, se han elaborado mesas de dialogo en las cuales el sector de transportista ha propuesto medidas como el alza de pasajes, o la disminución de costos de peaje, entre la principal medida de mantener el subsidio y buscar otros sectores en los cuales se pueda compensar los 1.400 millones de dólares que supone los subsidios de combustible en el país.

Teniendo respuesta negativa por parte del gobierno la Agencia Nacional de Transito (ANT), en conjunto con Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador (Fedotaxis), deben establecer acuerdos para el beneficio mutuo tomando en consideración las opiniones de los colaboradores de la transportación y taxismo en cuanto a una compensación por la derogatoria del subsidio.

Referencias Bibliográficas

- AEBE. (Agosto de 2018). *Ecopais es la gasolina con más demanda*. Obtenido de www.aebe.com: <http://www.aebe.com.ec/2018/08/ecopais-es-la-gasolina-con-mas-demanda/>
- Armillos, N. (2018). *INFLUENCIA SOBRE LA ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO DEL COMBUSTIBLE DIÉSEL EN EL PRECIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA CIUDAD DE QUITO*. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/8818/1/T-UCE-0005-056-2016.pdf>
- Balance Energético Nacional. (13 de Julio de 2015). *Transporte, energía y salud en Ecuador*. Obtenido de Telegrafo: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/punto/1/transporte-energia-y-salud-en-ecuador>
- Banco Mundial. (Enero de 2016). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiGr7HVmc7iAhUhwVvKHVP2DjMQFjAJegQIABAB&url=http%3A%2F%2Fdocuments.worldbank.org%2Fcurated%2Fpt%2F895051468329469373%2Fpdf%2F746300PUB0v10S00Box385416B00PUBLIC0.pdf&>
- Cámara Nacional de Distribuidores de Derivados de Petróleo del Ecuador. (26 de Febrero de 2016). *Biocombustibles líquidos para transporte en América Latina y el Caribe*. Obtenido de El Pais: https://elpais.com/economia/2016/02/28/actualidad/1456692137_914451.html
- CEPAL. (Diciembre de 2016). *El impuesto sobre las gasolinas Una aplicación para el Ecuador, El Salvador y México*. Obtenido de CEPAL – Colección Documentos de Proyecto: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=16&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiahLa6m8niAhVFMt8KHc5vDQ4QFjAPegQICBAC&url=https%3A%2F%2Frepositorio.cepal.org%2Fbitstream%2Fhandle%2F11362%2F36778%2F1%2FS2013734_es.pdf&usg=AOvVaw3O5ekRV9yJar79Vs
- Clavijo, S. (27 de Junio de 2018). *Sector transporte: desempeño 2017 y perspectivas 2018*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/analisis/sergio-clavijo-500041/sector-transporte-desempeno-2017-y-perspectivas-2018-2743055>
- Duque. (2006). *Economía al transporte*. Obtenido de <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>
- Duque, G. (2006). *Economía al transporte*. Obtenido de <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>
- El Comercio. (11 de Marzo de 2019). *El consumo de la gasolina súper en Ecuador bajó al mínimo este 2019*. Obtenido de www.elcomercio.com: <https://www.elcomercio.com/actualidad/consumo-gasolina-super-minimo-transporte.html>

- El País. (30 de Enero de 2018). *Desde el 26 de diciembre del 2018 rige alza de precio de las gasolinas extra y ecopaís en Ecuador*. Obtenido de elpais.com: https://elpais.com/internacional/2019/01/31/america/1548964564_865159.html
- El Telegrafo. (13 de julio de 2016). *Transporte, energía y salud en Ecuador*. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/punto/1/transporte-energia-y-salud-en-ecuador>
- El Telegrafo. (2018 de diciembre de 2018). *Ecuador anuncia incremento del precio de gasolinas eco y extra*. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/ecuador-incremento-gasolinas>
- El Universo. (02 de Mayo de 2019). *Incremento de precio de la gasolina súper está ligado al alza del barril de crudo WTI*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/05/02/nota/7312529/precio-gasolina-super-sube-030-este-mes>
- Escobar, G. (2006). *Introducción a la Economía del Transporte*. Obtenido de <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>
- Escobar, G. D. (2006). *Introducción a la Economía del Transporte*. Obtenido de <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>
- Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador. (Marzo de 2002). *fedotaxis Ecuador*. Obtenido de FNCCT: <http://www.fedotaxisecuador.com/quienes-somos.html>
- German Agency for Technical Cooperation. (Diciembre de 2008). *Biocombustibles líquidos para transporte en América Latina*. Obtenido de www.cepal.org: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/3638-biocombustibles-liquidos-transporte-america-latina-caribe>
- Global Petrol Prices. (4 de Enero de 2018). *¿Cuánto cuesta la gasolina en América Latina?* Obtenido de <https://cnnespanol.cnn.com/2018/01/04/cuanto-cuesta-la-gasolina-en-america-latina/>
- Global Petrol Prices. (Enero de 2019). *Ecuador sigue entre los países con la gasolina más barata*. Obtenido de El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-precio-gasolina-subsidio-gobierno.html>
- Hernán Rincón, I. L. (2008). *Rentas petroleras, subsidios e impuestos a los combustibles en Colombia*. Bogotá - Colombia, Bolombia: No. 541. Obtenido de <http://banrep.gov.co/docum/ftp/borra541.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (05 de Octubre de 2018). *El Universo - Inflación se avivó por incremento del precio de la gasolina*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/10/05/nota/6985526/inflacion-se-avivo-gasolina-super>
- La República. (30 de Octubre de 2013). *Taxis 2.0: la evolución del transporte público*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/analisis/javier-villamizar-500031/taxis-20-la-evolucion-del-transporte-publico-2076186>

- Petroecuador. (03 de Agosto de 2017). *Revista CAMDDEPE*. Obtenido de ISSUU: <https://issuu.com/globalcorp/docs/camddepeweb>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2018). *Índices e indicadores*. Obtenido de Actualización estadística de 2018: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwi1tp_voPbiAhWI1kKHZiZCZoQFjABegQIBhAC&url=http%3A%2F%2Fhdr.undp.org%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2F2018_human_dev_employment_statistical_update_es.pdf&usg=AOvVaw1zINaRHri
- Romero, P. (08 de Diciembre de 2017). *Subsidio de gasolina en el Ecuador*. Obtenido de UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ: <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/6916/1/134105.pdf>
- Romero, P. (2017). *Subsidio de gasolina en el Ecuador*. Obtenido de <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/6916/1/134105.pdf>
- Salazar, J. (08 de Diciembre de 2016). *Subsidios de Gasolina en Ecuador*. Obtenido de <http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/6916>
- UNEP. (26 de Enero de 2017). *Combustibles y vehículos más limpios y eficientes*. Obtenido de UNEP: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj6O2Lm87iAhXC1lkKHbN6AaUQFjAAegQIARAC&url=https%3A%2F%2Fwww.globalfueleconomy.org%2Fmedia%2F418810%2Fprogramas-de-transporte-de-onu-ambiente.pdf&usg=AOvVaw3faGYzMHm>
- Unión Internacional de Transporte Público (UITP). (10 de febrero de 2017). *¿Cuáles son las ciudades con mejor y peor transporte público en América Latina?* Obtenido de BBC Mundo: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38927134>
- Vélez, J. (Marzo de 2017). *Subsidios de Gasolina en Ecuador: Un análisis empírico sectorial*. Obtenido de Universidad San Francisco de Quito: <http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/6916>
- Vélez, J. A. (2017). *Subsidios de Gasolina en Ecuador: Un análisis empírico sectorial*. Obtenido de <http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/6916>
- Villeda, A. (Diciembre de 2016). *Sector transporte y combustible*. Obtenido de <https://www.google.com/search?source=hp&ei=Mon1XPW9GMeJ5wLYvYKACQ&q=http%3A%2F%2Fwww.ptolomeo.unam.mx%3A8080%2Fxmlui%2Fbitstream%2Fhandle%2F132.248.52.100%2F4743%2FTesis.pdf%3Fsequence%3D2&oq=http%3A%2F%2Fwww.ptolomeo.unam.mx%3A8080%2Fxmlui%2Fbitstream%2F>
- Villeda, A. L. (2016). *Sector transporte y combustible*. Obtenido de <http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/4743/Tesis.pdf?sequence=2>