

IMPACTO ECONÓMICO Y PSICOSOCIAL DE LA ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO A LOS COMBUSTIBLES EN LOS CONDUCTORES DE TAXI

ECONOMIC AND PSYCHOSOCIAL IMPACT OF THE ELIMINATION OF THE FUEL SUBSIDY ON CAB DRIVERS

Yesenia Vallejo¹, Rodrigo Baquero², Johana Alvarado³, María Arteaga⁴, María Mendoza⁵

{y.vallejo@sangabrielriobamba.edu.ec¹, r.baquero@sangabrielriobamba.edu.ec², jg.joha@hotmail.com³, mariaelenaarteaga@hotmail.com⁴, carmitamen72@gmail.com⁵}

Fecha de recepción: 30/10/2024 / Fecha de aceptación: 30/11/2024 / Fecha de publicación: 2/12/2024

RESUMEN: El pasado 26 de junio del 2024 el gobierno ecuatoriano tomó la decisión eliminar el subsidio a las gasolinas Extra y Ecopaís, mediante el Decreto Ejecutivo No. 308, buscando reducir el gasto público y fomentar el consumo eficiente de los recursos energéticos. Esta investigación analiza el impacto de dicha medida en los conductores de taxi de Riobamba, quienes dependen del combustible para su trabajo diario. Para ello se aplicó una investigación de tipo mixto combinando enfoques cuantitativos y cualitativos, asimismo se examinaron las repercusiones psicosociales generadas por las dificultades económicas asociadas a esta decisión, con este fin se ocupó una muestra de 100 miembros de una cooperativa de taxis de Riobamba, la recolección de datos se realizó mediante una encuesta de 27 preguntas, logrando recabar información como edad, género, situación socioeconómica, nivel educativo y percepciones personales de los efectos psicosociales. Los resultados muestran que el 89% de los encuestados ha experimentado una disminución en sus ingresos y, como consecuencia, el 71% ha optado por aumentar su jornada laboral entre una y cinco horas diarias. Esta carga adicional ha provocado que el 49% de los participantes exprese insatisfacción con su labor diaria y que el 51% considere moderadamente difícil mantener un equilibrio entre el trabajo y la vida familiar, viéndose obligados a sacrificar tiempo de calidad con sus seres queridos. En conclusión, los resultados revelan una clara vulnerabilidad económica en los conductores de taxi de Riobamba, quienes enfrentan mayores jornadas y menos tiempo familiar para compensar la pérdida de ingresos, además se demostró un incremento en el estrés y la aparición de problemas de salud mental.

¹Tecnología Superior en Contabilidad, Instituto Superior Tecnológico San Gabriel - Ecuador; <https://orcid.org/0009-0007-9797-0706>; +5930994622539

²Tecnología Superior en Contabilidad, Instituto Superior Tecnológico San Gabriel - Ecuador; <https://orcid.org/0009-0002-7371-7419>; +5930987326097.

³Tecnología Superior en Contabilidad, Instituto Superior Tecnológico San Gabriel - Ecuador; <https://orcid.org/0009-0007-4339-6606>; +5930982790944.

⁴Tecnología Superior en Contabilidad, Instituto Superior Tecnológico San Gabriel - Ecuador; <https://orcid.org/0009-0001-5944-2888>; +5930985579361.

⁵Tecnología Superior en Contabilidad, Instituto Superior Tecnológico San Gabriel - Ecuador; <https://orcid.org/0009-0002-8762-3915>; +5930984246862.

Palabras clave: Subsidio, impacto económico, impacto psicosocial, costos de operación, condiciones laborales, estrés

ABSTRACT: On June 26, 2024, the Ecuadorian government made the decision to eliminate the subsidy on Extra and Ecopaís gasoline, through Executive Decree No. 308, seeking to reduce public spending and promote the efficient consumption of energy resources. This research analyzes the impact of this measure on taxi drivers in Riobamba, who depend on fuel for their daily work. To this end, a mixed-type research was applied combining quantitative and qualitative approaches, and the psychosocial repercussions generated by the economic difficulties associated with this decision were examined. For this purpose, a sample of 100 members of a taxi cooperative in Riobamba was used. Data was collected through a 27-question survey, collecting information such as age, gender, socioeconomic status, educational level, and personal perceptions of psychosocial effects. The results show that 89% of respondents have experienced a decrease in their income and, as a result, 71% have chosen to increase their working hours by between one and five hours a day. This additional burden has caused 49% of participants to express dissatisfaction with their daily work and 51% to consider it moderately difficult to maintain a balance between work and family life, forcing them to sacrifice quality time with their loved ones. In conclusion, the results reveal a clear economic vulnerability in taxi drivers in Riobamba, who face longer hours and less family time to compensate for the loss of income. In addition, an increase in stress and the appearance of mental health problems was demonstrated.

Keywords: Subsidy, economic impact, psychosocial impact, operating costs, working conditions, stress

INTRODUCCIÓN

En Ecuador los subsidios corresponden a incentivos que entrega el gobierno, con el objetivo de promover políticas económicas (1), conforme lo establece el Art. 285 de la Constitución de la República del Ecuador uno de objetivos de la política fiscal es promover redistribución del ingreso por medio de transferencias, tributos y subsidios que permitan mejorar el bienestar social de la población, especialmente de los sectores más vulnerables (2).

De esta manera, en Ecuador, existe gran cantidad de subsidios, tanto en términos monetarios como en variedad de tipos; sin embargo, el que esta investigación enfocará es el subsidio a los combustibles. Esto se debe no solo a su gran impacto en la economía, sino también a que, con el tiempo, sus objetivos originales cambiaron, convirtiéndose en un subsidio regresivo (1). Es decir, se trata una subvención en la cual los principales beneficiarios son las personas o grupos que generan mayor ingreso, en lugar de aquellos con vulnerabilidad, lo que aumenta la desigualdad económica.

Tomando en cuenta que un subsidio debe caracterizarse por ser temporal, estar adecuadamente focalizado a los sectores vulnerables, y ser eficaces, de modo que tanto el Estado como los

beneficiarios obtengan ventajas (1). Se puede observar que, tras 50 años de consumir combustibles subsidiados, es común percibirlos como un derecho, dejando de lado su propósito original. En este contexto las justificaciones para la eliminación del subsidio a los combustibles fundamentan en la espera de reducir el gasto público, combatir el contrabando, corregir la focalización de dichos subsidios y fomentar un consumo eficiente de los recursos energéticos (3).

De esta forma en un esfuerzo por reducir el gasto público y promover la sostenibilidad ambiental, el gobierno ecuatoriano ha implementado una política de eliminación de los subsidios a la gasolina extra y ecopaís. Así, Con fecha 26 de junio de 2024 el Gobierno oficializó la eliminación del subsidio a las gasolinas Extra y Ecopaís, mediante Decreto Ejecutivo 308 (4).

Esta medida ha generado un amplio debate debido a sus posibles repercusiones en distintos sectores de la sociedad, especialmente en aquellos que dependen directamente del uso de combustibles, como es el caso de los conductores de taxi. Se cree que esta decisión del gobierno tiene un impacto directo en los costos operativos de este gremio, quienes dependen del combustible para realizar su trabajo diario. Este aumento puede reducir sus ingresos netos, afectando la capacidad para mantener operativos sus vehículos, pagar sus gastos personales y familiares, e incluso a causa de la incertidumbre financiera y la reducción de ingresos pueden aumentar sus niveles de estrés y ansiedad (5).

Por otro lado, el Reglamento Codificado de Regulación de Precios de Derivados de Hidrocarburos establece, en su Art 2. Los precios de venta de derivados de hidrocarburos para el segmento automotriz. Especifica que; para la gasolina extra y ecopaís, a partir de agosto de 2024, el gobierno establecerá un sistema de bandas de estabilización para prevenir grandes variaciones en los precios de los combustibles (6). Este sistema permitirá que los precios se ajusten mensualmente de acuerdo con los cambios en los precios internacionales del petróleo, con un límite de aumento del 5% y una reducción mínima del 10% (7).

En este contexto, la eliminación de los subsidios ha generado controversia, ya que busca corregir desequilibrios económicos, pero podría impactar a diferentes sectores de la población (8). Con el fin de anticipar posibles oposiciones, el Gobierno ha anunciado que ofrecerá compensaciones a 84.000 propietarios de taxis, tricimotos y camionetas de alquiler (9), esta medida esta reglamentada mediante el Decreto ejecutivo 306 (10), con el objetivo de evitar el alza de tarifas que el ciudadano paga por el uso de transporte público.

Finalmente, para ilustrar la afectación que enfrenta este gremio, se tomó como referencia la Canasta Familiar Básica (CFB), la cual representa un grupo de bienes y servicios esenciales para cubrir necesidades básicas de un hogar, compuesto por cuatro miembros con 1,6 personas generadoras de ingresos, que ganan un salario básico unificado, lo que equivale un valor de 858.67 (11).

En boletín técnico de Índice de Precios al Consumidor, emitido por el INEC (12), se establece que la Canasta Básica familiar en septiembre de 2024 costó USD 803.32, Por su parte la Canasta Vital

tuvo un costo de USD 561,58. Sin embargo, quienes hacen estos cálculos basan sus estimaciones en un tamaño familiar promedio y en ingresos aproximados, sin considerar que cada familia es única y tiene necesidades diferentes. Por ello, no es posible garantizar que todas las familias vean satisfechas sus necesidades de la misma manera (13).

Además, es importante considerar que dicha canasta se calcula en función del Salario Básico Unificado (SBU) para los trabajadores en general que a partir del 1° de enero de 2024, según Acuerdo del Ministerio del Trabajo Nro. MDT-2023-175 del 15 de diciembre de 2023; publicado en Registro Oficial Suplemento Nro. 466 de fecha 28 de diciembre de 2023, se fijó en 460.00 (14).

El objetivo de este estudio pretende analizar el impacto económico que enfrenta el sector de taxis en la ciudad de Riobamba, así como examinar las consecuencias psicosociales que dicho impacto genera en los propietarios de los vehículos, comprendiendo tanto el grado de afectación en la sostenibilidad económica de los taxistas como las repercusiones emocionales, sociales y familiares que esta situación provoca en ellos. De este modo, el estudio proporcionará una visión integral de los retos que enfrentan los conductores de taxis frente a las condiciones actuales del mercado.

MATERIALES Y MÉTODOS

Esta investigación se benefició de una combinación de métodos cualitativos y cuantitativos, lo que permitió un enfoque integral sobre el impacto económico y psicosocial. Con un alcance explicativo, se buscó identificar los factores que aumentaron o mitigaron los efectos psicosociales negativos, analizando cómo la presión financiera influyó en el bienestar emocional de los conductores. Asimismo, se adoptó un enfoque descriptivo que reflejó cómo la eliminación del subsidio afectó a los conductores de taxi en términos de sus finanzas personales, costos operativos, ingresos diarios y calidad de vida (15).

La metodología seleccionada para este proyecto de investigación fue diseñada para proporcionar una comprensión integral y precisa del impacto de la eliminación del subsidio a los combustibles en los conductores de taxi en Riobamba. La muestra se seleccionó de una cooperativa de taxis de la ciudad, la cual fue elegida por ser una de las más sólidas en cuanto a cantidad de socios, con alrededor de 100 miembros, así también, por la diversidad de características demográficas que posee; entre ellas se pueden diferenciar, tanto hombres como mujeres, de distintos rangos de edad, nivel académico y el número de cargas familiares que posee, se utilizaron cuestionarios estructurados, que resultaron ser herramientas efectivas para recopilar datos de una muestra representativa de conductores de taxi, mismas que incluían 27 preguntas diseñadas para recabar la mayor parte de información para el proceso investigativo.

El cuestionario fue dividido en tres secciones. En la primera, se abordó preguntas relacionadas con el perfil demográfico de los participantes lo cual permitió recopilar información sobre las características básicas de los conductores de taxi con el fin de contextualizar los resultados y realizar análisis más detallados. La segunda sección permitió analizar el impacto económico que tuvo la eliminación del subsidio en este grupo recolectando datos sobre los cambios en los ingresos, gastos y condiciones laborales de los conductores de taxi tras la eliminación del subsidio. La tercera sección se centró en aspectos psicosociales, como los niveles de estrés, ansiedad, satisfacción con la vida, percepción de bienestar y relaciones familiares, con el objetivo de evaluar el impacto psicosocial en la investigación (16).

Finalmente, los datos fueron analizados estadísticamente a través de la codificación y tabulación, además de la creación de gráficos y diagramas. Se llevó a cabo un análisis estadístico descriptivo que permitió establecer tablas de intervalos y frecuencias, así como calcular medidas como la media, la mediana, los porcentajes y las desviaciones estándar, lo que ayudó a describir la situación económica de los taxistas. Esto facilitó el análisis del promedio de ingresos y gastos mensuales antes y después de la eliminación del subsidio, permitiendo así comparar estos valores y observar las variaciones.

RESULTADOS

En el contexto de la investigación, los resultados obtenidos reflejan de manera clara cómo esta medida ha afectado tanto las finanzas personales como el bienestar emocional de este grupo. A través del análisis de variables como el nivel educativo, la antigüedad laboral, las horas trabajadas, el consumo de combustible y la percepción de los ingresos mensuales, se observa un panorama en el que la eliminación del subsidio ha generado una considerable presión económica sobre los conductores de taxi. Estos resultados nos permiten comprender con mayor profundidad los desafíos que enfrentan en su día a día, no solo en términos financieros, sino también en el ámbito psicosocial, proporcionando una visión integral de las consecuencias de este cambio en la política de subsidios.

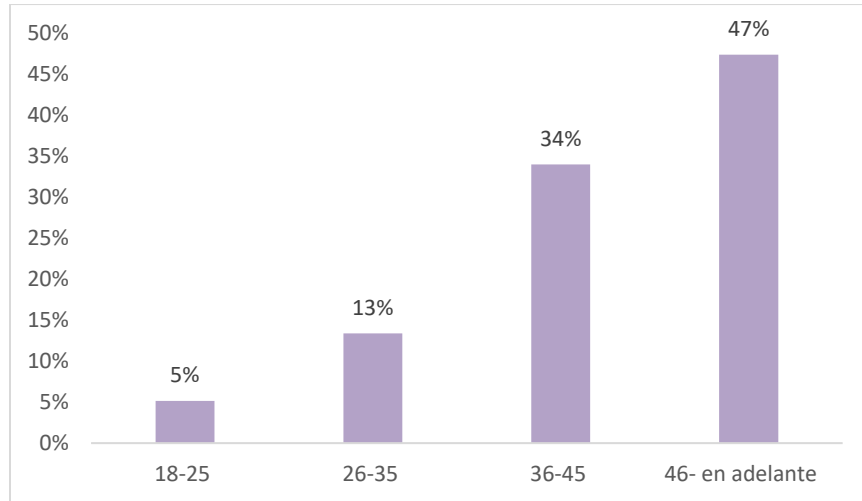


Figura 1. Rangos de edad de los participantes.

La Figura 1 muestra que el 5% de los conductores de taxi se encuentra en el rango de 18 a 25 años, mientras que el 13% pertenece al rango de 26 a 35 años, lo que indica un incremento moderado en la participación. A su vez, el grupo de 36 a 45 años representa el 34% de los conductores. Finalmente, el grupo de 46 años en adelante es el más representativo, con un 47%.

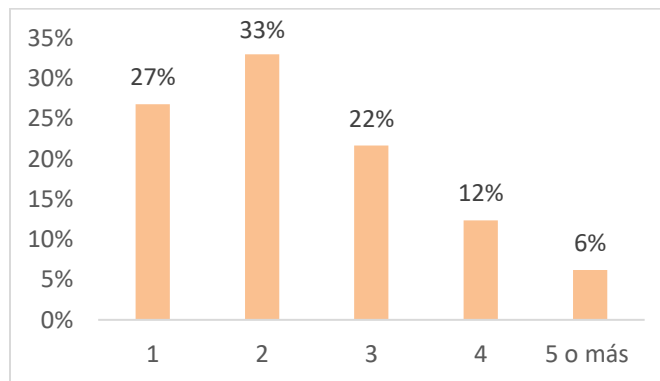


Figura 2. Distribución de cargas familiares.

La Figura 2 revela que el 27% tiene una única carga familiar, mientras que el 33% tiene dos. Además, el 22% de los conductores tiene tres cargas, y el 12% tiene cuatro, por otro lado, solo el 6% tiene cinco o más cargas familiares.

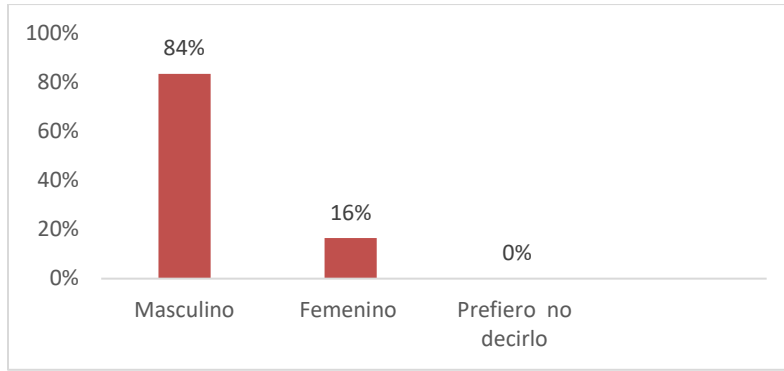


Figura 3. Género de los participantes.

La Figura 3 muestra que un 84% de los conductores de taxi se identifica como masculino, lo que sugiere una clara predominancia de hombres en este sector, en contraste, solo un 16% se identifica como femenino, lo que indica una baja representación de mujeres en esta ocupación.

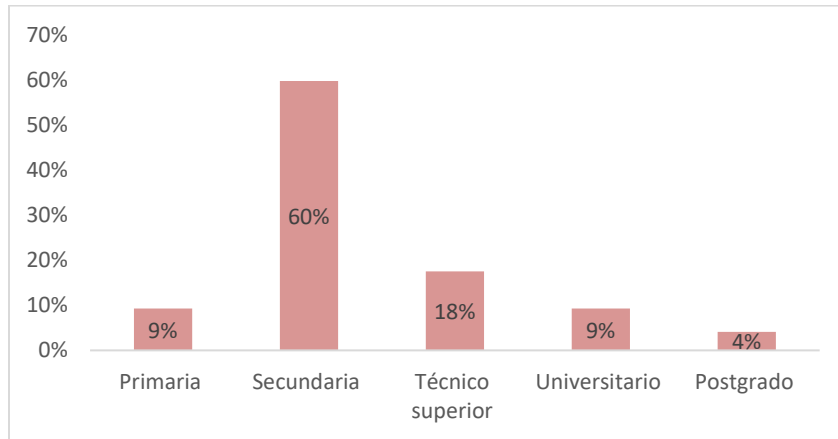


Figura 4. Nivel educativo alcanzado en los participantes.

Al observar la Figura 4 se revela que el 9% solo alcanzó educación primaria, un 60%, completó la educación secundaria, un 18% posee educación técnica superior. Sin embargo, solo el 9% alcanzó estudios universitarios y el 4% tienen estudios de posgrado.

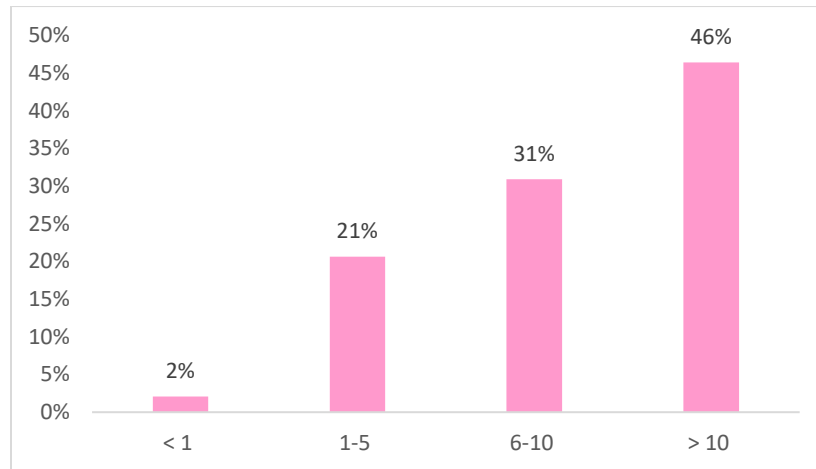


Figura 5. Antigüedad laboral.

En los datos de la Figura 5 se refleja que un 2% ha trabajado como conductores de taxi por menos de un año. Un 21% ha estado en el oficio entre 1 y 5 años, sin embargo, un 31% tiene entre 6 y 10 años de experiencia, y un notable 46% lleva más de 10 años en la profesión.

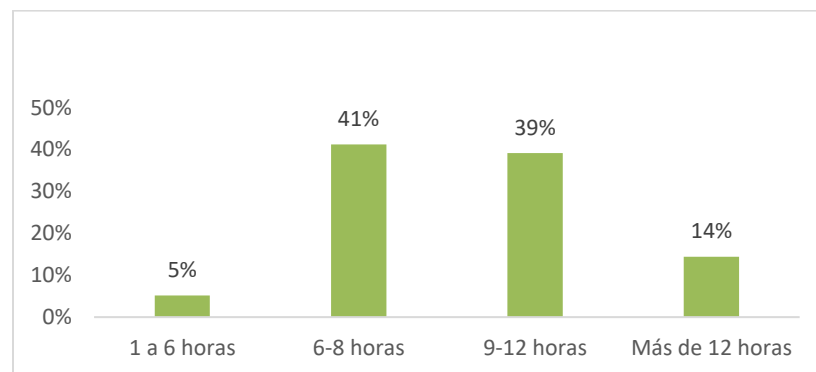


Figura 6. Horas de trabajo antes de la eliminación del subsidio a los combustibles.

Los datos de la Figura 6 indican que solo un 5% laboraba entre 1 y 6 horas diarias. Un 41% trabajaba entre 6 y 8 horas, mientras que un 39% lo hacía entre 9 y 12 horas. Además, el 14% de los conductores trabajaba más de 12 horas al día.

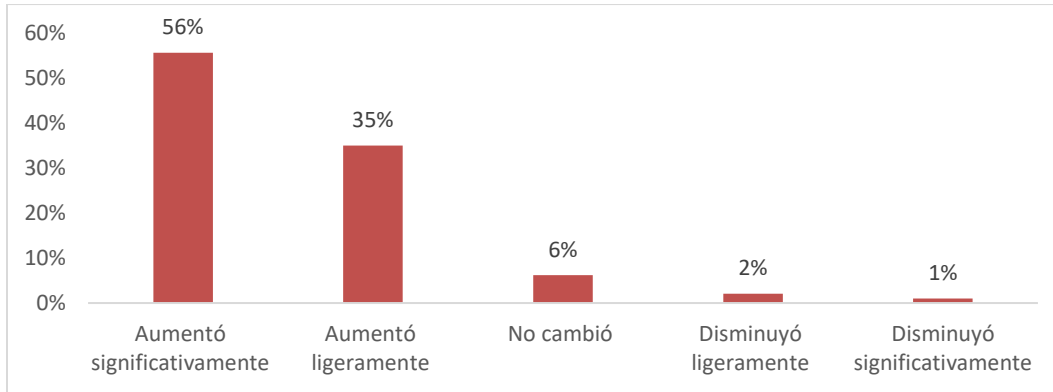


Figura 7. Cantidad de combustible consumido después del subsidio.

Los datos de la Figura 7 reflejan un cambio notable en los patrones de consumo. Un 56% reportó que su consumo aumentó significativamente. Un 35% indicó que su consumo aumentó ligeramente y solo un 6% mencionó que su consumo no cambió, mientras que un 2% reportó una disminución ligera y un mínimo 1% una disminución significativa.

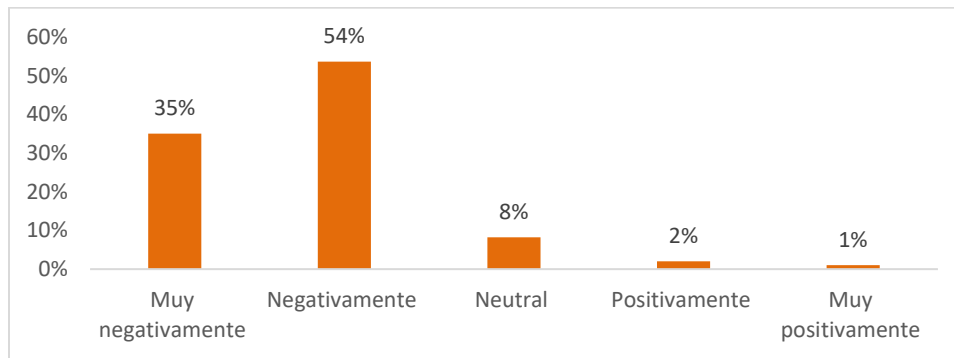


Figura 8. Impacto del aumento en el gasto de combustible en los ingresos de los participantes.

El análisis de la Figura 8 refleja un impacto abrumadoramente negativo. Un 35% de los conductores afirmó que este aumento les ha afectado "muy negativamente", mientras que un 54% indicó que ha tenido un efecto "negativo". Juntas, estas cifras reflejan que más del 89% de los taxistas perciben una disminución significativa en sus ingresos debido al incremento de los costos del combustible, finalmente, solo un 8% consideró que la situación es "neutral", y un mínimo 3% opinó que ha tenido un impacto positivo.

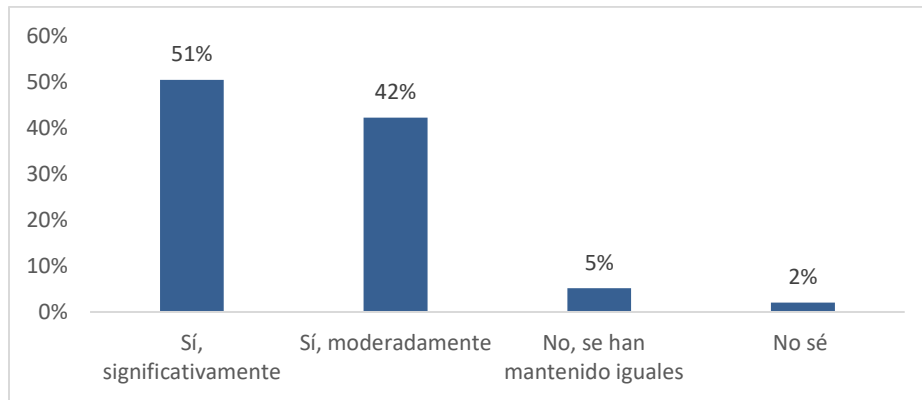


Figura 9. Percepción del incremento en costos operativos.

Los datos de la Figura 9 revelan que la mayoría de los conductores de taxi ha percibido un aumento en otros costos operativos además del gasto en combustible. Un 51% reportó que estos costos han aumentado significativamente, mientras que un 42% indicó un aumento moderado y solo un 5% afirmó que sus costos operativos se han mantenido iguales, y un 2% no tenía certeza al respecto.

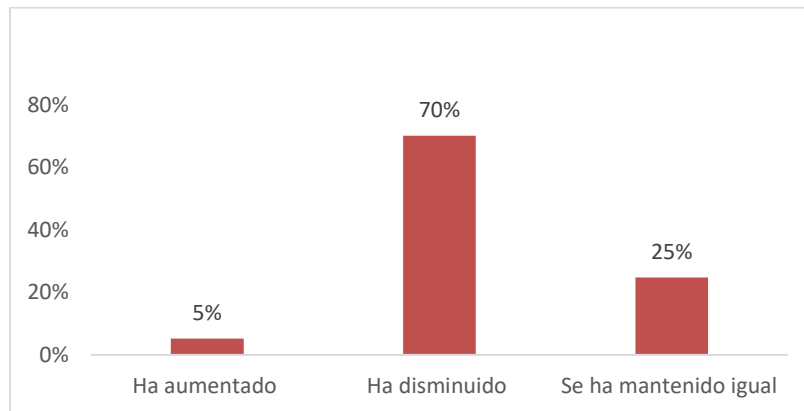


Figura 10. Percepción del cambio en el volumen de pasajeros después de la eliminación del subsidio.

Los datos de la Figura 10 muestran un escenario desfavorable para los conductores. Un 70% indicó que el volumen de pasajeros ha disminuido, solo un 5% reportó un aumento en los pasajeros, mientras que un 25% afirmó que el volumen se ha mantenido igual.

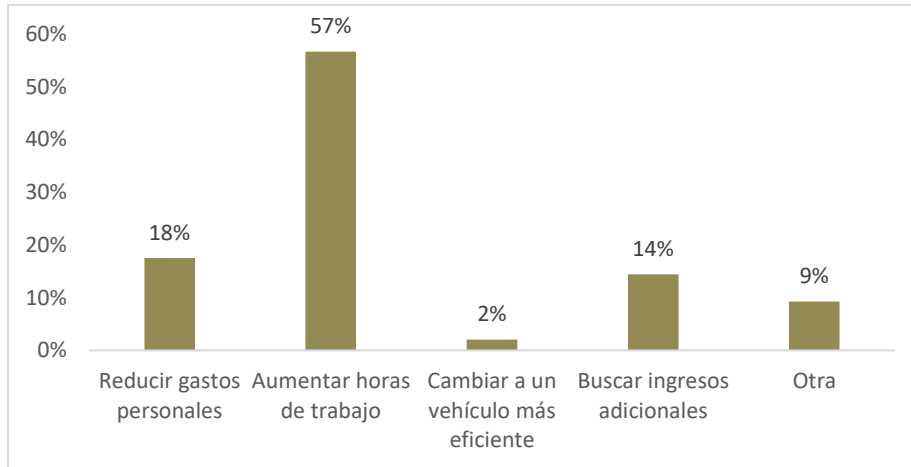


Figura 11. Estrategias para mitigar el impacto de la eliminación del subsidio.

Los datos de la Figura 11 muestran que la estrategia más común adoptada por los conductores para mitigar el impacto ha sido aumentar sus horas de trabajo, medida seleccionada por un 57%. Un 18% ha reducido sus gastos personales, mientras que solo un 2% ha cambiado a un vehículo más eficiente, finalmente un 14% ha buscado ingresos adicionales.

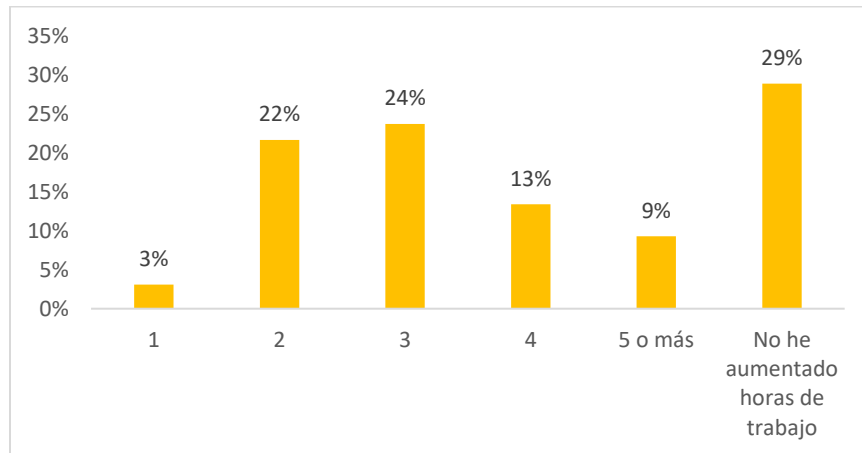


Figura 12. Incremento de horas de trabajo diarias.

Al analizar los datos de la Figura 12 se evidencia que un porcentaje significativo de conductores de taxi ha aumentado su jornada de trabajo para hacer frente a las dificultades económicas. Solo un 3% ha añadido una hora diaria, mientras que un 22% ha incrementado dos horas, y un 24% ha trabajado tres horas adicionales, además un 13% ha sumado cuatro horas diarias y un 9% ha incrementado cinco o más horas, Sin embargo, un 29% no ha aumentado sus horas de trabajo.

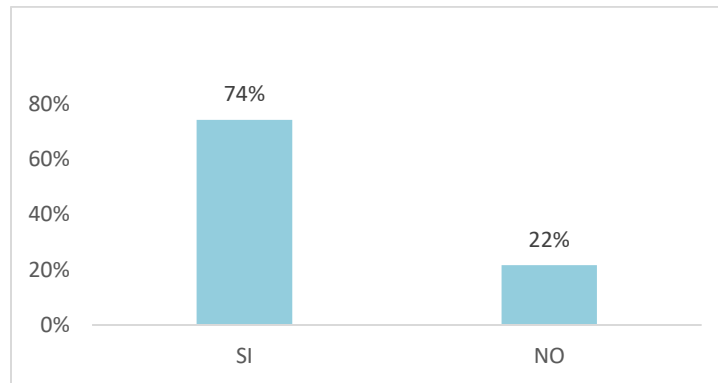


Figura 13. Apoyo gubernamental.

Los datos de la Figura 13 indican que una gran mayoría, con un 74%, ha recibido la compensación económica del gobierno para enfrentar las consecuencias de esta medida, sin embargo, un 22% de conductores de taxi informó que no ha recibido ningún apoyo.

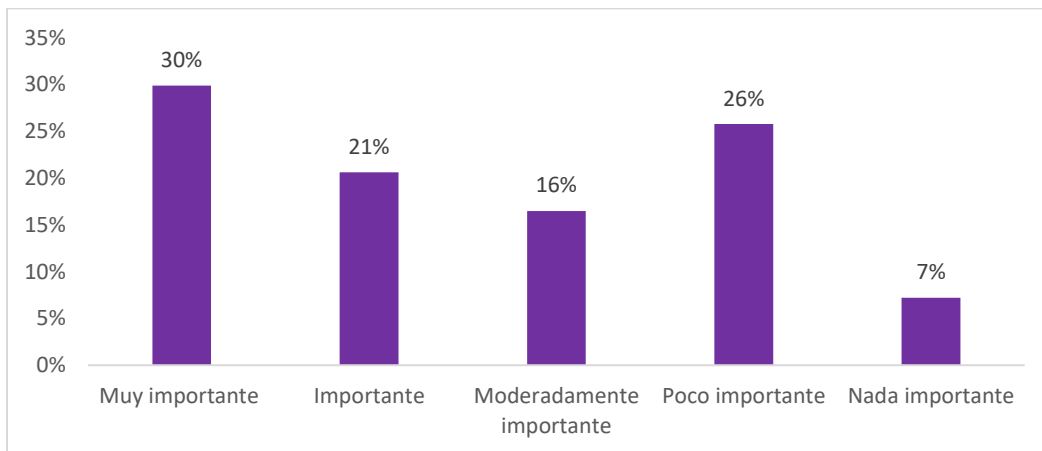


Figura 14. Percepción del apoyo gubernamental.

Al analizar los datos de la Figura 14 se identifica una variabilidad en la percepción del apoyo gubernamental con respecto a la compensación económica, aunque existe una tendencia general a considerar este apoyo como significativo. Un 30% lo considera "muy importante", así también un 21% lo clasifica como "importante" y un 16% como "moderadamente importante", sin embargo, un 26% lo considera "poco importante" y un 7% lo ve como "nada importante".

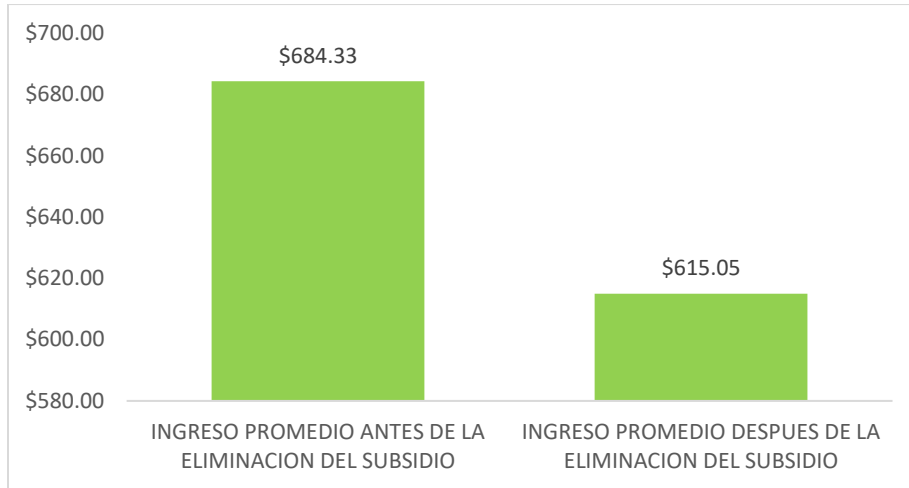


Figura 15. Comparación de Ingreso promedio antes y después de la eliminación del subsidio.

La Figura 15 muestra el cambio en el ingreso promedio de los conductores de taxi antes y después de la eliminación del subsidio. lo que representa una disminución de \$69,28 unidades monetarias. Esto equivale a una variación negativa del 10,13%.

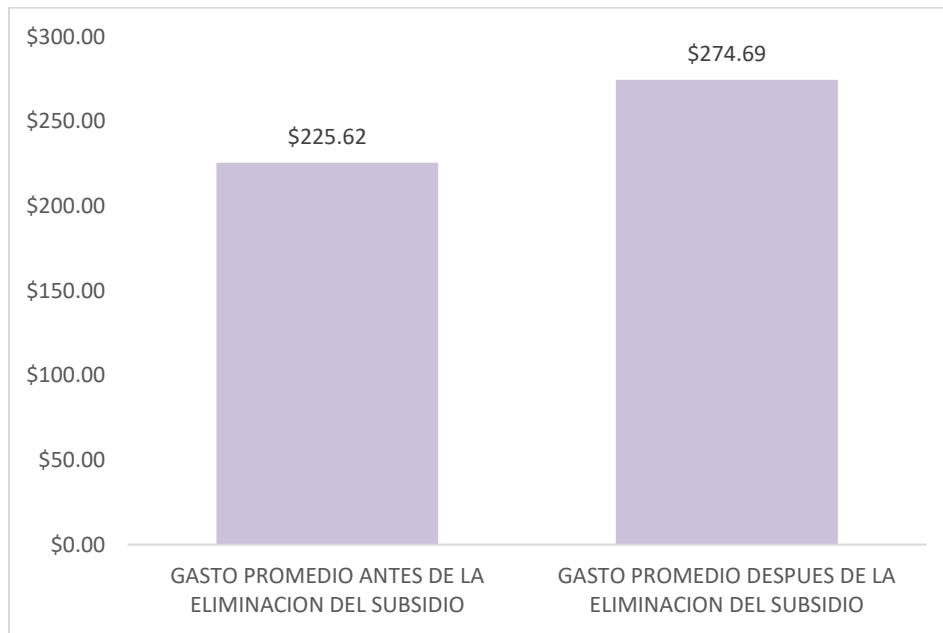


Figura 16. Comparación del gasto promedio antes y después de la eliminación del subsidio.

La Figura 16 muestra el aumento en el gasto promedio de los conductores de taxi después de la eliminación del subsidio. Antes de la eliminación, el gasto promedio era de \$225,62, mientras que después aumentó a \$274,69, lo que implica una diferencia de \$49,07 unidades monetarias. Esto representa una variación porcentual del 22,06%.

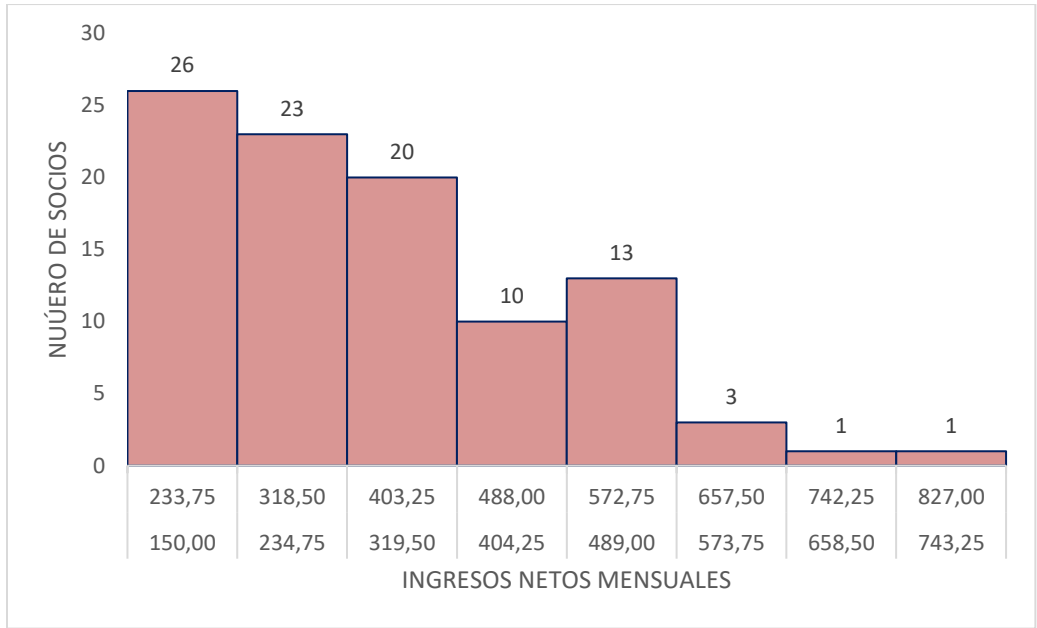


Figura 17. Rangos de ingresos netos mensuales de los participantes.

La Figura 17 representa la distribución de los ingresos mensuales netos de los conductores de taxi después de la eliminación del subsidio, agrupados en rangos específicos, la tendencia general muestra que la mayor cantidad de conductores se encuentra en los rangos de ingresos más bajos, observándose una disminución notable en el número de conductores a medida que los ingresos incrementan, de modo que aquellos con mayores ingresos constituyen una minoría.

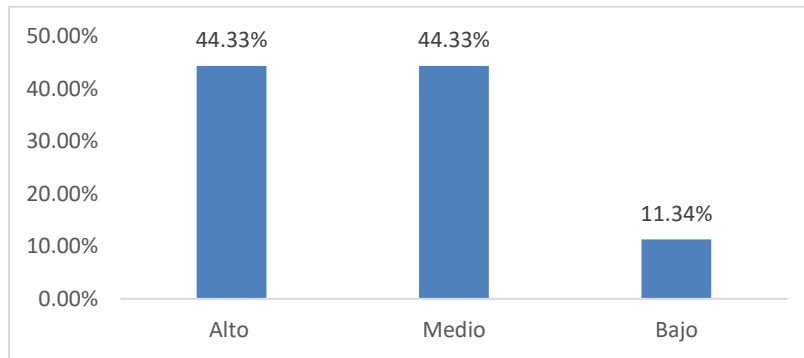


Figura 18. nivel de estrés provocado por la eliminación del subsidio.

La Figura 18 muestra el impacto de la eliminación del subsidio en el nivel de estrés de los participantes. Un 44% percibe un alto nivel de estrés, mientras que otro 44% considera que la influencia ha sido moderada. Solo una pequeña proporción, el 11%, siente que la eliminación del subsidio ha tenido un impacto mínimo en su nivel de estrés.

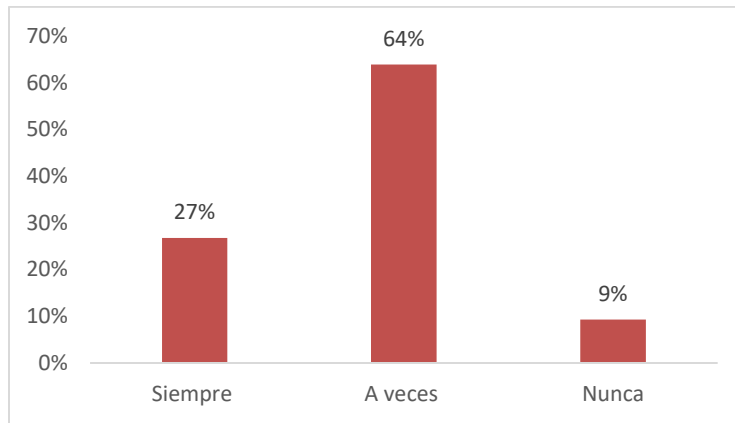


Figura 19. Sensaciones de impotencia o desesperanza relacionada con la eliminación del subsidio.

La Figura 19 refleja que un 27% de los conductores de taxi reporta sentir estas emociones de forma constante. La mayoría, un 64%, las experimenta de manera ocasional, mientras que una pequeña fracción, el 9%, no experimenta ninguna sensación de impotencia o desesperanza en relación con este tema.

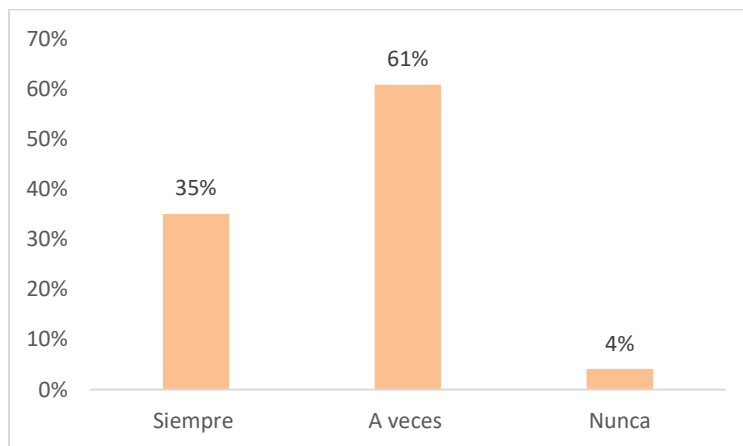


Figura 20. Cambios en el estado de ánimo o bienestar emocional ocasionados por la eliminación del subsidio.

Los datos de la Figura 20 ponen en evidencia que el 35% de los conductores reporta cambios constantes en su estado de ánimo o bienestar emocional. La mayoría 61% experimenta cambios en ocasiones. Solo un 4% no ha notado ningún cambio.

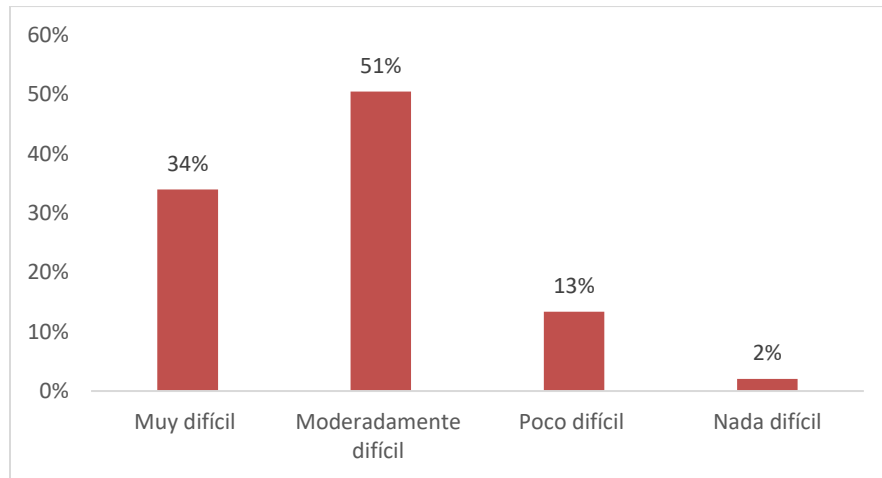


Figura 21. Equilibrio entre el trabajo y la familia a causa de la eliminación del subsidio.

La Figura 21 indica que el 34% de los taxistas considera muy difícil equilibrar trabajo y familia, mientras que el 51% lo percibe como moderadamente difícil. Un 13% afirma que esta tarea le resulta poco difícil, y solo un 2% señala no tener dificultades en este aspecto.

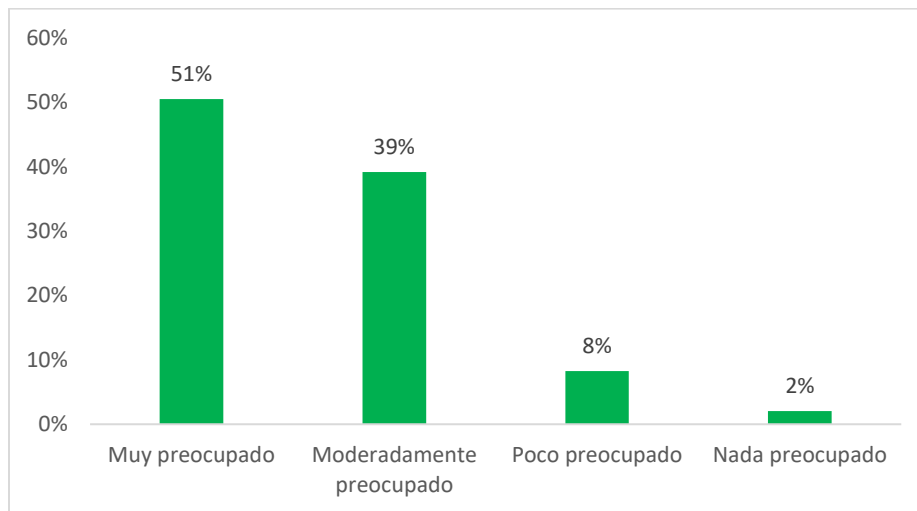


Figura 22. Preocupación por el futuro familiar y financiero de los participantes.

La Figura 22 muestra que más de la mitad de los participantes, representados por el 51%, expresa una fuerte preocupación por su futuro financiero. Un 39% manifiesta una preocupación moderada, mientras que solo el 8% se siente poco preocupado. Apenas un 2% indica no tener ninguna preocupación al respecto.

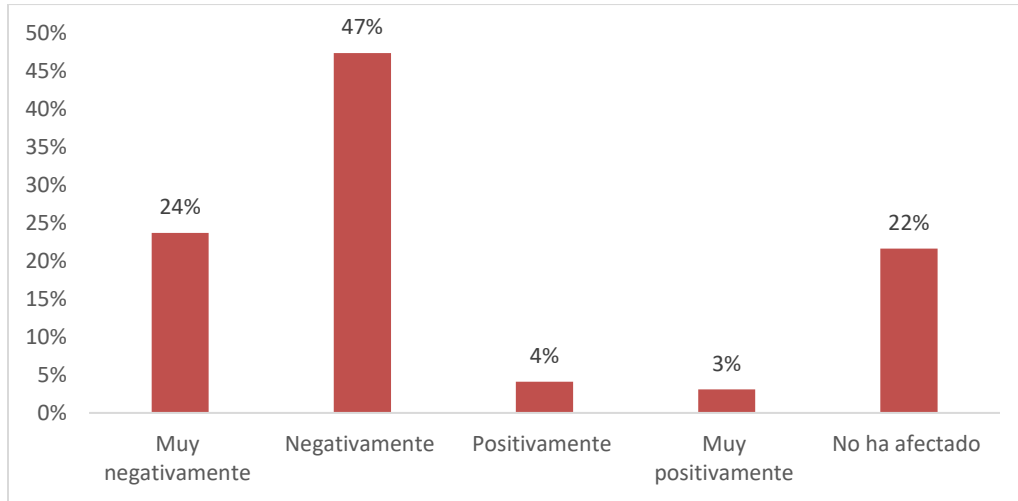


Figura 23. Interacción con amigos y seres queridos desde la eliminación del subsidio.

La Figura 23 muestra que un 24% de taxistas señala que su interacción con amigos y seres queridos se ha visto muy afectada de manera negativa. Casi la mitad 47% reporta un impacto negativo. Solo un 4% menciona un impacto positivo en sus interacciones. Un 3% indica un impacto muy positivo. Un 22% siente que la eliminación del subsidio no ha tenido ningún efecto en su vida social.

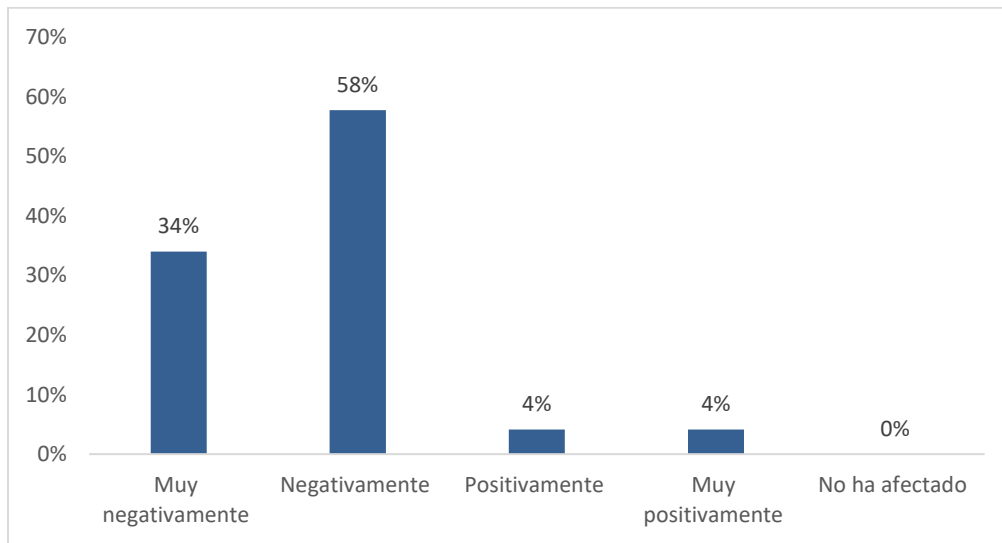


Figura 24. Bienestar personal y familiar de los participantes.

Los datos de la Figura 24 muestran que un 34% de los participantes reporta un impacto muy negativo en su bienestar y el de su familia. El 58% menciona un impacto negativo. Solo un 4% siente que ha habido un impacto positivo. Un 4% también indica un impacto muy positivo.

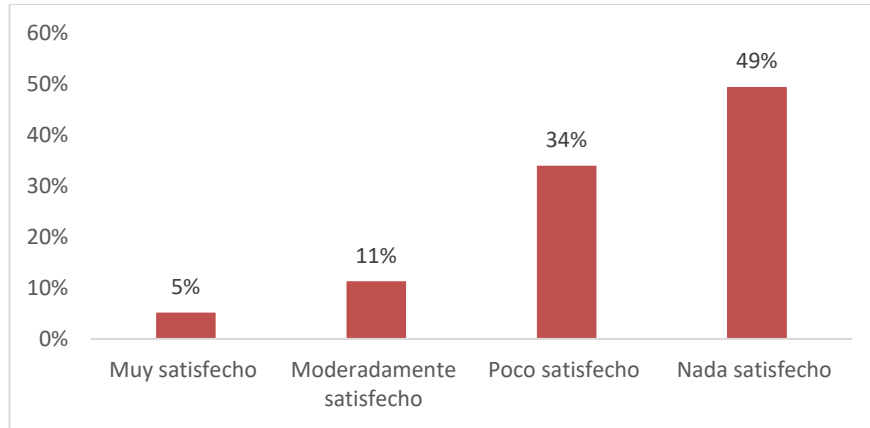


Figura 25. Satisfacción de los participantes respecto a su ocupación.

La Figura 25 refleja que solo un 5% de conductores de taxi indica que se siente muy satisfecho con su trabajo. Un 11% reporta una satisfacción moderada. Otro grupo considerable del 34% se siente poco satisfecho. Casi la mitad 49% afirma que no están satisfechos en absoluto con su trabajo.

DISCUSIÓN

Los resultados evidencian que esta medida adoptada por el gobierno ha tenido un impacto económico considerablemente negativo en los conductores de taxi, generando una disminución del 10,13% en sus ingresos promedio, al tiempo que ha aumentado sus gastos operativos en un 22,06%, principalmente por el incremento en el costo del combustible. Esta situación impone una fuerte presión financiera sobre los conductores, afectando directamente su estabilidad económica y reduciendo su capacidad adquisitiva. Como consecuencia, se ven limitados en su posibilidad de cubrir necesidades básicas, lo que los coloca en peligro de enfrentar una situación de pobreza relativa o absoluta.

En relación con este criterio la CEPAL señala que la pobreza se caracteriza por la insuficiencia de ingresos para adquirir un conjunto mínimo de bienes y servicios esenciales (17). En este contexto, los conductores de taxi enfrentan dificultades para cubrir los costos necesarios para mantener un estándar de vida apropiado, lo que podría considerarse una vulneración de derechos humanos como el derecho a una vida digna.

Así también haciendo una comparación entre el SBU, establecido para el 2024 (14), muestra que la mayoría de los conductores de taxi perciben ingresos inferiores al SBU, lo que refuerza la idea de que están experimentando una notable precariedad económica. Esta situación, agravada por el aumento de los costos operativos debido a la eliminación del subsidio al combustible, los coloca en una situación vulnerable en términos de estabilidad financiera y bienestar económico.

La situación económica de los conductores de taxi se ve significativamente afectada por el aumento en los costos operativos, que promedia 49,07 dólares al mes. Este incremento representa un desafío financiero considerable, especialmente en el contexto de la compensación económica recibida del gobierno. A pesar de que un 74% de los conductores ha recibido algún tipo de apoyo gubernamental, el 26% restante no ha sido beneficiado. Además, de los que sí han recibido ayuda, un 26% la considera poco importante o irrelevante.

Con respecto a este punto (18), menciona que el apoyo económico otorgado a los taxistas se basa en el consumo de combustible, con un total estimado de 156 galones por mes para cada conductor. Esto se traduce en un bono máximo de USD 40,56 al mes, que es significativamente menor que el aumento promedio en los costos operativos. Esta discrepancia pone de manifiesto que, incluso con la compensación, los conductores pueden estar enfrentando una carga financiera que agrava su situación económica.

En consecuencia, un 71% de los conductores de taxi ha decidido aumentar sus horas de trabajo como una estrategia para compensar los mayores costos operativos que enfrentan. Esta decisión refleja una búsqueda de soluciones ante la pérdida de ingresos, lo que demuestra la resiliencia de estos trabajadores en un contexto económico adverso. Sin embargo, esta estrategia también conlleva riesgos significativos, ya que el incremento en las horas laboradas puede resultar en una sobrecarga laboral que afecte su bienestar general.

En concordancia con el estudio realizado por (19) mismo que destaca que el estrés y el Síndrome de Burnout (SBO) son problemas de salud mental comunes entre los conductores de taxi. En el caso de aquellos que trabajan más horas para enfrentar la crisis financiera, la carga emocional y física puede intensificarse, exacerbando las condiciones laborales ya difíciles. Esta situación es preocupante, dado que el estrés crónico puede resultar en problemas de salud más graves, así como a una disminución en la calidad del servicio que ofrecen los conductores.

Un 70% de los conductores reporta una reducción en el volumen de pasajeros, de acuerdo con (19) la diversificación del servicio de taxis, donde los taxis convencionales, identificados por su color amarillo, han perdido la exclusividad frente a la creciente popularidad de aplicaciones móviles, tiene un impacto directo en el porcentaje de disminución de pasajeros que utilizan este tipo de transporte. La competencia introducida por las aplicaciones ha cambiado las preferencias de los usuarios, quienes ahora optan por opciones más accesibles y convenientes que ofrecen estas plataformas.

Esta variación en el comportamiento de los consumidores ha ocasionado una notable disminución en la cantidad de pasajeros que utilizan taxis convencionales, afectando directamente los ingresos de los conductores. Con menos pasajeros disponibles, los taxistas enfrentan un entorno económico cada vez más complicado, lo que exacerba su vulnerabilidad financiera y reduce su capacidad para mantener la estabilidad económica en un contexto donde también enfrentan el aumento de los costos operativos.

Como resultado de esta presión económica, la mayoría de los conductores de taxi con una representación del 44%, reporta niveles altos de estrés, lo que sugiere que esta medida ha

contribuido a un aumento en la percepción del estrés diario. Este hallazgo está en línea con estudios que indican que la presión económica puede exacerbar el estrés y la ansiedad en las personas (20). Además, la paridad entre quienes reportan altos niveles de estrés y aquellos con niveles medios indica que, aunque no todos se sienten abrumados, la situación ha generado tensiones significativas que afectan negativamente la calidad de vida de muchos conductores de taxi (21).

En cuanto a las sensaciones de impotencia y desesperanza, un 27% de conductores indica que siempre experimenta estas emociones. Este hecho puede estar vinculado a la sensación de falta de control sobre la situación económica, lo que ha sido documentado en la literatura psicológica como un factor que contribuye a la desmotivación y a la disminución del bienestar (22). Por otro lado, la mayoría un 64% reporta experimentar estas emociones a veces, lo que sugiere que el impacto de esta medida gubernamental, aunque intermitente, afecta a un gran número de personas.

El análisis sobre el bienestar emocional revela que un 35% de personas nota cambios constantes en su estado de ánimo, lo que refuerza la idea de que la incertidumbre económica tiene efectos profundos y duraderos en la salud mental. Este hallazgo se alinea con investigaciones que muestran que las crisis económicas pueden provocar fluctuaciones emocionales en la población (23). La baja proporción (4%) de quienes no han notado cambios sugiere que la mayoría de la población está sintiendo el impacto de la eliminación del subsidio de manera evidente.

La dificultad para equilibrar las responsabilidades laborales y familiares se refleja en las respuestas de un 34% que indica que esto es muy difícil y un 51% que lo encuentra moderadamente difícil. Este hallazgo resalta un tema recurrente en la investigación sobre el impacto de factores económicos en la vida familiar, donde el estrés financiero puede interrumpir la dinámica familiar y laboral (24).

La preocupación por el futuro financiero también es notable, ya que un 51% de personas se sienten muy preocupados. Esto puede correlacionarse con la inestabilidad económica y el aumento de costos de vida, generando un clima de incertidumbre que afecta no solo a la economía individual, sino también a la cohesión social (25). Respecto a las interacciones sociales, un 71% reporta impactos negativos en sus relaciones interpersonales, lo que puede sugerir que la presión financiera limita las actividades sociales y, por ende, el apoyo social, un factor crucial para el bienestar psicológico (26). Sin embargo, un pequeño porcentaje (7%) reporta impactos positivos, lo que podría indicar que algunas personas encuentran apoyo en sus redes sociales durante estos tiempos difíciles.

Finalmente, el bienestar general y la satisfacción laboral de los propietarios de taxis presentan resultados alarmantes. Un 83% se siente insatisfecho con su trabajo, lo que refleja no solo la presión económica, sino también el efecto adverso de esta situación en su calidad de vida. Este fenómeno resuena con estudios que han demostrado que la insatisfacción laboral puede aumentar en contextos de crisis económica, alterando tanto la salud mental como el desempeño laboral (22).

CONCLUSIONES

La eliminación del subsidio a los combustibles ha llevado a una disminución notable del 10,13% en los ingresos mensuales de los conductores de taxi. Este cambio resalta la vulnerabilidad económica a la que están expuestos, evidenciando que las políticas de subsidios son fundamentales para la sostenibilidad de su trabajo. La reducción de ingresos, en un contexto donde los gastos operativos han aumentado, plantea un panorama preocupante para la estabilidad financiera de los taxistas.

El incremento en los gastos operativos, particularmente en combustible, ha sido significativo, con un aumento del 22,06% que ha dejado a los conductores en una situación financiera precaria. A pesar de que se les ofrece una compensación económica, esta no cubre adecuadamente el costo adicional del combustible. Como resultado, los conductores se enfrentan a una presión financiera creciente, perturbando su facultad para satisfacer sus necesidades esenciales.

Ante la crisis económica provocada por la eliminación del subsidio, el 71% de los conductores de taxi ha decidido aumentar entre una a cinco horas de trabajo diarios. Esta estrategia evidencia la resiliencia de los taxistas, quienes se esfuerzan por mantener sus ingresos en un contexto desafiante. Sin embargo, esta respuesta también conlleva riesgos significativos, como el aumento del estrés y el agotamiento, que podrían agravar aún más su situación. Este escenario resalta la tensión entre la necesidad económica y la capacidad de los conductores para alcanzar un equilibrio saludable entre el trabajo y la vida personal.

La compensación económica proporcionada por el gobierno, basada en el consumo de combustible, ha resultado insuficiente para contrarrestar la carga financiera que enfrentan los taxistas. A pesar de que el 74% ha recibido alguna forma de apoyo, muchos lo consideran irrelevante frente a la realidad de sus costos operativos. Esto indica que las medidas temporales adoptadas por el gobierno no son adecuadas para mitigar las consecuencias adversas de la eliminación del subsidio, dejando a los conductores en una situación de incertidumbre económica.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Ministerio de Economía y Finanzas. Subsidios Proforma Presupuestaria; 2023. Disponible en: <https://n9.cl/e4yft>; 2023. p. 1-20
2. Constitución de la Republica del Ecuador. Art 285; 2021.
3. Salazar Y. Diario Primicias. 2024 Jun 12. Disponible en: <https://www.primicias.ec/noticias/firmas/eliminacion-subsidio-gasolina-ecuador-extra-ecopais/>
4. Secretaría General de Comunicación de la Presidencia. 2024 Jun 26. Disponible en: <https://n9.cl/pcz34>
5. Limones AJ, Gino Cornejo M, García Regalado JO, Medina Zambrano D. Subsidio de combustible en la estructura de costos del sector de transportación pública masiva en Ecuador. Revista de Ciencias Sociales (RCS). 2023; 29(7): p. 405-4019. Disponible en:

- <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023>
6. Reglamento Codificado de Regulación de Precios de Derivados de Hidrocarburos.2024.
 7. Fiduvalor. La eliminación de subsidios y la evolución del precio de la gasolina en Ecuador. 2024 Jun 24. Disponible en: <https://n9.cl/cp4ynt>
 8. Lexis. Lexis Noticias. [Online]; 2024 May 31. Disponible en: <https://acortar.link/5aHqZa>
 9. Salazar Y. Diario Primicias. 19 Jun 2024. Disponible en: <https://www.primicias.ec/noticias/firmas/eliminacion-subsidios-gasolina-extra-ecopais-compensacion-taxis-bono/>
 10. Decreto ejecutivo 306.2024.
 11. INEC. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. [Online]; 2024. Disponible en: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/canasta/>
 12. INEC. Índice de Precios al Consumidor;2024.
 13. Peñaherrera M, Jurado L, Acosta M, Oviedo J. Coeficiente de Correlación de Pearson entre la Canasta y el Salario Básico en el Polo del conocimiento. 2021; 6(10): p. 946-957. Disponible en: <https://doi.org/10.23857/pc.v6i10.3548>
 14. Ministerio de Trabajo. [Online]; 2023. Disponible en: <https://acortar.link/WJ0n9T>
 15. Ramos C. Los alcances de una investigación. CienciAmérica. Rev Divul Científic Univ Tecnol Indoamérica. 2020;9(3):1-6. Disponible en: <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023>
 16. Penalva C, Alaminos A, Francés F, Santacreu Ó. La Investigación cualitativa: Técnicas de investigación y análisis con Atlas.ti: Pydlos Ediciones; 2015. Disponible en: <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023>
 17. Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. Panorama Social de América Latina y el Caribe. Santiago; 2023. Disponible en: [https://doi.org/\(LC/PUB.2023/18-P/Rev.1\)](https://doi.org/(LC/PUB.2023/18-P/Rev.1))
 18. Beltrán J. Diario Primicias. 19 Jun 2024. Disponible en: <https://acortar.link/MrZ2qW>
 19. Chunga Trigozo L, Duarte González ES, Magallanes Cabrera JM, Torres Chavez KJ, Verde Gutierrez k, Rodriguez DD, et al. Relación entre estrés laboral y Síndrome de Burnout en conductores de taxi de la ciudad de Trujillo. Perú 2019. Revista Médica Vallejana. 2020; 9(1). Disponible en: <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023>
 20. Diario La Hora. Taxis convencionales versus aplicaciones móviles. Diario La Hora. 2018 Dec 23. Disponible en: <https://acortar.link/jYLuq7>
 21. Kessler RC. Prevalencia a lo largo de la vida y distribución por edad de aparición de los trastornos del DSM-IV en la réplica de la Encuesta Nacional de Comorbilidad. Arch Psiquiatría Gen. 2005;62(6):593-602.
 22. Salud OM. Organización Mundial de la Salud. 2022 Jun 17. Disponible en: <https://acortar.link/6alpn3>
 23. Rosenberg MM. La influencia del control percibido sobre el malestar emocional durante las crisis económicas. Rev Salud Comp Soc. 2021;62(2):196-210.
 24. Choi YK. Recesiones económicas y salud mental: una revisión sistemática. Rev Int Salud Pública. 2019;64(3):391-401.
 25. González MA. Estrés financiero y dinámica familiar: los costos ocultos de las crisis económicas. Relac Fam. 2021;70(1):118-33.
 26. Baker CW. El estrés económico y su impacto en la salud mental y el bienestar. Rev Psicol Económica. 2020;75.