



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERO EN FINANZAS- CONTADOR
PÚBLICO- AUDITOR**

**TEMA: ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD
SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COOPERATIVAS Y
COMPAÑÍAS DE SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE
LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI Y PROPUESTA DE
UNA HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN PARA EL BALANCE
SOCIAL.**

AUTORES:

YOMAIRA STEFANIA ACUÑA RENGIFO

PAULINA MARIBEL GARZÓN CASTILLO

DIRECTOR: ING. ELISABETH JIMÉNEZ MBA.

LATACUNGA

2017



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y
DEL COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, “**ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI Y PROPUESTA DE UNA HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN PARA EL BALANCE SOCIAL.**” realizado por la señorita **YOMAIRA STEFANIA ACUÑA RENGIFO** y la señorita **PAULINA MARIBEL GARZÓN CASTILLO**, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar a la señorita **YOMAIRA STEFANIA ACUÑA RENGIFO** y la señorita **PAULINA MARIBEL GARZÓN CASTILLO** para que lo sustenten públicamente.

Latacunga, 04 de enero del 2018

ING. ERLINDA ELISABETH JIMÉNEZ SILVA MBA

DIRECTORA



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y
DEL COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Nosotras, **YOMAIRA STEFANIA ACUÑA RENGIFO**, con cédula de identidad N° 0504235003 y **PAULINA MARIBEL GARZÓN CASTILLO**, con cédula de identidad N° 0504184425, declaramos que este trabajo de titulación **“ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI Y PROPUESTA DE UNA HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN PARA EL BALANCE SOCIAL.”** ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros considerándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de nuestra autoría, en virtud de ello me declaro responsable del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

Latacunga, 04 de enero del 2018

YOMAIRA STEFANIA ACUÑA RENGIFO
C.C. 0504235003

PAULINA MARIBEL GARZÓN CASTILLO
C.C. 0504184425



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y
DEL COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

AUTORIZACIÓN

Nosotras, **YOMAIRA STEFANIA ACUÑA RENGIFO** y **PAULINA MARIBEL GARZÓN CASTILLO**, autorizamos a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar en la biblioteca Virtual de la institución el presente trabajo de titulación “**ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI Y PROPUESTA DE UNA HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN PARA EL BALANCE SOCIAL.**” cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra autoría y responsabilidad.

Latacunga, 04 de enero del 2018

YOMAIRA STEFANIA ACUÑA RENGIFO
C.C. 0504235003

PAULINA MARIBEL GARZÓN CASTILLO
C.C. 0504184425

DEDICATORIA

Este trabajo de titulación se lo quiero dedicar principalmente a mi familia por haber sido siempre mi pilar fundamental, a ti mamá que siempre supiste comprender y con tu dulzura y tenacidad supiste guiarme y forjarme como la gran mujer que soy, a ti papá por tu cariño y guía para encaminarme hacia donde siempre supiste que quería llegar, a ti hermano que supiste expresar palabras de aliento y buscar la guía en mi tu hermana mayor para sentirme impulsada siempre a ser mejor y un ejemplo para ti.

Gracias familia entera por impulsarme siempre a alcanzar mi meta de ser una profesional, por apoyarme para que nunca decaída y aprenda que en la vida siempre vamos a tener altos y bajos pero lo primordial es seguir adelante y visualizar cada meta.

A mis leales e incondicionales amigos que siempre estuvieron ahí para caminar junto a mí este largo camino, en especial a ti Marquito porque siempre supiste impulsarme y con las palabras justas apoyarme, gracias por jamás dejarme sola, por ello siempre estarán en mi corazón.

Para todos ustedes siempre mi cariño y amor.

Paulina Garzón

Dedico este proyecto de tesis a Dios y a mis padres. A Dios porque ha estado conmigo a cada paso que doy, cuidándome y dándome fortaleza para continuar, a mis padres, quienes a lo largo de mi vida han velado por mi bienestar y educación siendo mi apoyo y mi pilar fundamental en todo momento. Depositando su entera confianza en cada reto que se me presentaba sin dudar ni un solo momento en mi inteligencia y capacidad. Es por mis padres y por todos aquellos familiares amigos compañeros de camino y de vida quienes estuvieron presentes con sus buenos deseos y su buena fe para conmigo, que soy lo que soy ahora. Los amo con mi vida.

Sthefania Acuña

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a nuestros padres por habernos dado la vida y la oportunidad de vivir el día a día, para que nos fuéramos forjando de mejor manera, ya que este solo es un escalón más del largo camino por delante.

A Dios por ser una de las principales fortalezas para culminar con esta meta y cumplir cada uno de nuestros propósitos con confianza, fe y amor.

A la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE por abrirnos las puertas hacia el conocimiento y las grandes experiencias vividas que siempre llevaremos en nuestro corazón, a nuestros docentes que siempre supieron compartir su conocimiento e impulsarnos a ser una excelentes profesionales y no conformarnos con lo que lo fácil y mediocre.

A la Ing. Elisabeth Jiménez por haber sido nuestra principal guía a lo largo del desarrollo de este proyecto, por su paciencia y tenacidad para impulsarnos a dar lo mejor de nosotras, demostrando ser una persona íntegra y transparente con valores morales, por saber impartirnos su conocimiento y ser una gran amiga para nosotras.

Al Ing. Julio Tapia que además de ser director de nuestra querida carrera y docente de la misma siempre supo ser un amigo y con su acertada guía nos ayudó a alcanzar nuestra meta de ser unas profesionales.

ÍNDICE DE CONTENIDO

PORTADA	i
CERTIFICACIÓN	ii
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD	iii
AUTORIZACIÓN	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
ÍNDICE DE CONTENIDO	vii
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE FIGURAS	xiii
RESUMEN	xvi
ABSTRACT	xvii
CAPÍTULO I	1
ESCASA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI.	1
1.1 Planteamiento del Problema	1
1.1.1 Macro: La responsabilidad social en el escenario latinoamericano	1
1.1.3 Micro: Sector cooperativista de servicios de taxi en el cantón Latacunga	12
1.1.4 Diagnóstico	19
1.1.5 Prognóstico	25
1.2 Hipótesis	30
1.2.1 Hipótesis Nula	30
1.2.2 Hipótesis Alternativa	30
1.3 Contextualización	30
1.3.1 Variable Dependiente	30
1.3.2 Variable Independiente	32
1.3.3 Supraordenación	34
1.3.3.1 Constelación de ideas Variable dependiente	35
1.3.3.2 Constelación de ideas Variable Independiente	36

1.3.4 Operacionalización de variables	37
CAPÍTULO II.....	40
BASE TEÓRICA, CONCEPTUAL Y LEGAL DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LATACUNGA.	40
2.1 Antecedentes investigativos.....	40
2.2 Fundamentación teórica	46
2.2.1 Asociativismo	46
2.2.2 Responsabilidad social y solidaria	47
2.2.3 Balance Social	49
2.2.4 Balance Social modelo OIT.....	50
2.2.5 Modelo de balance social, Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS).....	53
2.3 Fundamentación conceptual.....	57
2.4 Fundamentación legal.....	64
CAPÍTULO III.....	75
METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN.....	75
3.1 Naturaleza de la investigación	75
3.2 Tipos de investigación	75
3.2.1 Según el objetivo	75
3.2.1.1 Investigación Aplicada	75
3.2.2 Según fuente de información	76
3.2.2.1 Investigación bibliográfica Documental	76
3.2.2.2 Investigación de campo	76
3.2.3 Según el tratamiento de la información.....	77
3.2.3.1 Cuantitativo	77
3.2.4 Según las variables.....	77
3.2.4.1 Investigación correlacional.....	77
3.2.5 Según el alcance o nivel de conocimiento a lograr	78
3.2.5.1 Investigación descriptiva	78
3.3 Enfoque y alcance de la investigación	78
3.4 Método de investigación	80
3.4.1 Métodos lógicos	80
3.4.2 Método deductivo.....	80

3.5 Población y Muestra	81
3.5.1 Población	81
3.5.2 Georeferenciación de la población.....	82
3.5.3 Muestra	83
3.6 Técnicas de recolección de datos.....	86
3.6.1 Instrumento	91
3.6.2 Validez y confiabilidad	97
3.7 Técnicas de análisis de datos.....	132
3.8 Técnicas de comprobación de hipótesis	135
3.9 Informe de investigación	136
CAPÍTULO IV	143
ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO SOBRE LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LATACUNGA.	143
4.1 Análisis macro del sector de servicio de taxis.....	143
4.1.1 Aspectos legales.....	147
4.1.2 Aspectos económicos	154
4.1.4 Aspecto social y cultural.....	159
4.1.5 Aspecto tecnológico	162
4.1.6 Aspecto mercado	166
4.2 Análisis micro del sector de servicio de taxis	168
4.2.1 Aspectos normativa responsabilidad solidaria asociativa para el sector de servicio de taxis.....	169
4.2.2 Análisis de cumplimiento del sector de servicio de taxis hacia la responsabilidad solidaria asociativa.....	171
4.3 Información primaria del sector de Servicio de Taxis de la ciudad de Latacunga	173
4.4 Comprobación de hipótesis del proyecto de investigación	202
4.4.1 Procedimiento manual	203
4.5 Informe de investigación	213
4.5.1 Resumen.....	213
4.5.2 Introducción	214
4.5.3 Fundamentación teórica.....	215
4.5.4 Metodología utilizada	216
4.5.6 Resultados	217

4.5. 7 Conclusiones	223
4.5.8 Recomendaciones	224
CAPÍTULO V	225
PROPUESTA DE UNA HERRAMIENTA A TRAVÉS DE UN SIMULADOR QUE PERMITE EVALUAR EL MODELO DE BALANCE SOCIAL	225
5.1 Presentación de la propuesta	225
5.2. Justificación de la propuesta.....	226
5.3 Metodología de la propuesta.....	226
5.3.1 Definición de criterios.....	227
5.3.2 Establecimiento de indicadores	227
5.3.3 Proceso de evaluación.....	229
5.3.4 Presentación.....	230
5.3.5 Informe de aplicación.....	238
5.3.6 Aspectos de sociabilización	239
5.4 Diseño operativo de la propuesta	239
5.5 Aspectos de control de la propuesta	239
CONCLUSIONES	241
RECOMENDACIONES.....	243
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	245
ANEXOS.....	253

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Ranking IPS (2015) América Latina	3
Tabla 2 Empresas latinoamericanas pioneras de RS	5
Tabla 3 Composición PIB en países de Latinoamérica.....	6
Tabla 4 Responsabilidad social de grupos económicos del Ecuador	9
Tabla 5 Listado de compañías de taxi ejecutivo	15
Tabla 6 Listado de compañías y cooperativas de taxis convencional.....	16
Tabla 7 Operacionalización de variables	37
Tabla 8 Aspectos de la ciudadanía corporativa, responsabilidad social	43
Tabla 9 Criterios económicos y sociales del índice Dow Jones.....	44
Tabla 10 Estructura del balance social OIT	51
Tabla 11 Variables utilizadas en el Balance Social: Área Interna	52
Tabla 12 Variables utilizadas en el Balance Social: Área externa	53
Tabla 13 Macro-dimensiones y dimensiones utilizadas en el Balance Social.....	55
Tabla 14 Cuadro Resumen artículos mencionados	73
Tabla 15 Población	81
Tabla 16 Cálculo de la muestra	84
Tabla 17 Cálculo de la proporción para la prueba piloto	98
Tabla 18 Pregunta 1 Aplicación responsabilidad solidaria, prueba piloto ...	99
Tabla 19 Pregunta 2 Normativa legal RSA prueba piloto.....	101
Tabla 20 Pregunta 3 Beneficios responsabilidad solidaria prueba piloto ..	103
Tabla 21 Pregunta 4 Contribución comunidad prueba piloto	105
Tabla 22 Pregunta 5 Tipo de contribución prueba piloto.....	107
Tabla 23 Pregunta 6 Apoyo comunidad prueba piloto	109
Tabla 24 Pregunta 7 apoyo socios prueba piloto	111
Tabla 25 Pregunta 8 apoyo usuarios prueba piloto.....	113
Tabla 26 Pregunta 9 Conocimiento formulario balance social prueba piloto	115
Tabla 27 Pregunta 10 Llenado formulario balance social prueba piloto....	117
Tabla 28 Pregunta 11 Extensión formulario prueba piloto	119
Tabla 29 Pregunta 12 Necesidad balance social prueba piloto	121

Tabla 30 Pregunta 13 Mayores beneficios balance social prueba piloto ..	123
Tabla 31 Pregunta 14 Herramienta evaluación balance social prueba piloto	125
Tabla 32 Validez prueba piloto.....	131
Tabla 33 PIB de servicios de transporte en países de Latinoamérica	144
Tabla 34 Participación del Sector del Transporte en el PIB nacional.....	145
Tabla 35 Impuestos generados de vehículos motorizados del cantón Latacunga.	155
Tabla 36 Sectores priorizados	156
Tabla 37 Porcentaje de participación por sectores pertenecientes a la SEPS	157
Tabla 38 Pregunta 1 Propuesta aplicación responsabilidad solidaria	174
Tabla 39 Pregunta 2 Normativa responsabilidad solidaria	176
Tabla 40 Pregunta 3 Beneficios responsabilidad solidaria.....	178
Tabla 41 Pregunta 4 Contribución comunidad	180
Tabla 42 Pregunta 5 Tipo de contribución realizada	182
Tabla 43 Pregunta 6 Apoyo a la comunidad	184
Tabla 44 Pregunta 7 Apoyo a socios	186
Tabla 45 Pregunta 8 Apoyo usuarios	188
Tabla 46 Pregunta 9 Formulario balance social.....	190
Tabla 47 Pregunta 10 Llenado del formulario de balance social	192
Tabla 48 Pregunta 11 Estructura formato formulario	194
Tabla 49 Pregunta 12 Verdadera necesidad de balance social.....	196
Tabla 50 Pregunta 13 Mayores beneficiarios de balance social	198
Tabla 51 Pregunta 14 Herramienta de evaluación de balance social	200
Tabla 52 Frecuencias observadas	203
Tabla 53 Frecuencias esperadas.....	205
Tabla 54 Distribución Chi-Cuadrado	207
Tabla 55 Tabulación cruzada SPSS	211
Tabla 56 Prueba Chi-Cuadrado SPSS.....	212
Tabla 57 Estándares de semaforización	230

ÍNDICE FIGURAS

Figura 1 Composición de PIB Ecuador	10
Figura 2 Taxis en la actualidad en Ecuador	11
Figura 3 Conformación del sector de la EPS en Ecuador	22
Figura 4 Cooperativas distribuidas según actividades en Ecuador.....	23
Figura 5 Árbol de problemas.....	29
Figura 6 Supraordenación de variables	34
Figura 7 Constelación de ideas Variable dependiente.....	35
Figura 8 Constelación de ideas Variable Independiente.....	36
Figura 9 Enfoque cuantitativo	80
Figura 10 Figura composición.....	82
Figura 11 Ubicación de las cooperativas de servicio de taxis	82
Figura 12 Muestra.....	85
Figura 13 Delimitación de cuatro estratos en el cantón Latacunga.....	86
Figura 14 Pregunta 1 Aplicación responsabilidad solidaria prueba piloto ..	99
Figura 15 Pregunta 2 Normativa legal RSA prueba piloto Interpretación.	101
Figura 16 Pregunta 3 Beneficios responsabilidad solidaria prueba piloto	103
Figura 17 Pregunta 4 Contribución comunidad prueba piloto	105
Figura 18 Pregunta 5 Tipo de contribución prueba piloto	107
Figura 19 Pregunta 6 Apoyo comunidad prueba piloto	109
Figura 20 Pregunta 7 apoyo socios prueba piloto.....	111
Figura 21 Pregunta 8 apoyo usuarios prueba piloto	113
Figura 22 Pregunta 9 Conocimiento formulario balance social prueba piloto	115
Figura 23 Pregunta 10 Llenado formulario balance social prueba piloto .	117
Figura 24 Pregunta 11 Extensión formulario prueba piloto	119
Figura 25 Pregunta 12 Necesidad balance social prueba piloto	121
Figura 26 Pregunta 13 Mayores beneficios balance social prueba piloto	123
Figura 27 Pregunta 14 Herramienta evaluación balance social prueba piloto	125
Figura 28 Formato de validación de instrumento	130
Figura 29 Programación de recolección de datos.....	134
Figura 30 Cooperativas a nivel nacional	158

Figura 31 Taxi convencional	159
Figura 32 Taxi ejecutivo.....	160
Figura 33 Actividades cantón Latacunga	168
Figura 34 Pregunta 1 Propuesta aplicación responsabilidad solidaria.....	174
Figura 35 Pregunta 2 Normativa responsabilidad solidaria.....	176
Figura 36 Pregunta 3 Beneficios responsabilidad solidaria	178
Figura 37 Pregunta 4 Contribución comunidad.....	180
Figura 38 Pregunta 5 Tipo de contribución realizada.....	182
Figura 39 Pregunta 6 Apoyo a la comunidad.....	184
Figura 40 Pregunta 7 Apoyo a socios	186
Figura 41 Pregunta 8 Apoyo usuarios.....	188
Figura 42 Pregunta 9 Formulario balance social.....	190
Figura 43 Pregunta 10 Llenado del formulario de balance social	192
Figura 44 Pregunta 11 Estructura formato formulario	194
Figura 45 Pregunta 12 Verdadera necesidad de balance social.....	196
Figura 46 Pregunta 13 Mayores beneficiarios de balance social.....	198
Figura 47 Pregunta 14 Herramienta de evaluación de balance social.....	200
Figura 48 Comprobación de hipótesis	208
Figura 49 Paso 1. Prueba Chi-Cuadrado SPSS	209
Figura 50 Paso 2. Prueba Chi-Cuadrado SPSS	209
Figura 51 Paso 3. Prueba Chi-Cuadrado SPSS	210
Figura 52 Paso 4. Prueba Chi-Cuadrado SPS.....	210
Figura 53 Paso 5. Prueba Chi-Cuadrado SPSS	211
Figura 54 Responsabilidad Social que practican las cooperativas	219
Figura 55 Conocimiento cooperativas sobre formulario Balance Social ..	220
Figura 56 Propuesta de herramienta de evaluación de BS.....	221
Figura 57 Criterios modelo.....	230
Figura 58 Página principal simulador.....	231
Figura 59 Evaluación general	232
Figura 60 Página de macrodimensión	233
Figura 61 Página de indicadores	234
Figura 62 Indicadores cuantitativos	235
Figura 63 Gráfico indicadores cuantitativos	236
Figura 64 Indicadores cualitativos.....	237

Figura 65 Parámetro de calificación Ind.Cuali	237
Figura 66 Gráfico indicadores cualitativos	238

RESUMEN

El presente proyecto de investigación, trata de una temática importante como es la responsabilidad solidaria asociativa dentro de las organizaciones que integran el sector no financiero de la Economía Popular y Solidaria, dado que el tema se remonta desde el siglo XX y es un tema hoy por hoy globalizado se ha tomado el tema de estudio, además que la responsabilidad solidaria se puede medir de manera cuantitativa y no solo cualitativa mediante una herramienta de evaluación llamada balance social que también ha tenido sus inicios desde los años 90 y la creación de una propuesta para la medición y evaluación del balance social como lo es la creación de un simulador matemático que permita medir el nivel de cumplimiento respecto a esta temática y permita la toma de decisiones a futuro en beneficio de cada organización. En este caso hemos elegido a las cooperativas de servicio de taxi del cantón Latacunga como población de estudio y aplicación de responsabilidad social asociativa, usando como metodología de investigación, la investigación científica con enfoque cuantitativo a través de métodos estadísticos que han permitido la comprobación de la hipótesis planteada para el desarrollo de la investigación, mediante la técnica de la encuesta a través de la aplicación del instrumento de recolección de datos como es el cuestionario. Consistiendo de cinco capítulos, el capítulo uno trata de la problemática del sector el capítulo dos el aspecto teórico de la investigación, el capítulo tres la metodología de la investigación, como se la realiza bajo que enfoques y con qué herramientas, el capítulo cuatro el análisis y diagnóstico del sector y finalmente el capítulo cinco la propuesta de un simulador que permita la evaluación del balance social.

PALABRAS CLAVE:

- **BALANCE SOCIAL**
- **RESPONSABILIDAD SOLIDARIA**
- **SIMULADOR DE EVALUACIÓN**
- **TRANSPORTE URBANO - LATACUNGA**

ABSTRACT

The present project of investigation, it treats of an important subject matter since it is the solidary associative responsibility inside the organizations that integrate the not financial sector of the Popular and Solidary Economy, provided that the topic goes back from the 20th century and is a topic today in included today the topic of study has taken, besides the fact that the solidary responsibility can measure up in a quantitative way and not only qualitative by means of a tool of evaluation called labour relation report that also has had his beginnings from the 90s and the creation of an offer for the measurement and evaluation of the labour relation report since it it is the creation of a mathematical malingerer who allows to measure the level of fulfillment with regard to this subject matter and to allow the capture of decisions future in benefit In this case we have chosen to the cooperatives of service of taxi of the canton Latacunga as population of study and application of social associative responsibility, using as methodology of investigation, the scientific investigation with quantitative approach across statistical methods that have allowed the checking of the hypothesis raised for the development of the investigation, by means of the technology of the survey across the application of the instrument of compilation of information since it is the questionnaire. Consisting of five chapters, the chapter one treats as the problematics of the sector the chapter two the theoretical aspect of the investigation, the chapter three the methodology of the investigation, since I realize it under that you focus and with what tools, the chapter four the analysis and diagnosis of the sector and finally the chapter five the offer of a malingerer who allows the evaluation of the labour relation report.

KEYWORDS:

- SOCIAL REPORT
- SOLIDARY RESPONSIBILITY
- MALINGERER OF EVALUATION
- URBAN TRANSPORT - LATACUNGA

CAPÍTULO I

ESCASA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI.

1.1 Planteamiento del Problema

1.1.1 Macro: La responsabilidad social en el escenario latinoamericano

En el escenario latinoamericano la responsabilidad social se hace presente en varios países de la región conociéndose que la responsabilidad social es el compromiso de los miembros de una organización, comunidad, o sociedad que tienen entre sí, velando siempre por el bienestar de cada uno de sus miembros.

Mencionado lo anterior podemos citar por ejemplo a Brasil, en donde se desarrolla un modelo creado por el instituto de análisis sociales y económicos, cuya misión es la construcción de la democracia y estimulando la participación ciudadana.

El papel y definición de responsabilidad social corporativa en la sociedad brasileña ha tenido varios contrastes en cuanto a su implementación en el sector corporativo, hasta hoy en día que según el instituto ETHOS¹ de empresas, la responsabilidad social debe estar en los lineamientos principales de las compañías y deben considerar necesidades y opiniones de los consumidores, de los trabajadores, las comunidades, otras organizaciones.

¹ ETHOS: Organización de responsabilidad civil de interés público creado en Brasil en 1998, desarrolla herramientas para ayudar a las empresas a gestionar de manera responsable y solidaria.

Se ha iniciado en México también como meta filantrópica, (Cemefi²) el centro mexicano para la filantropía, la cual considera que una empresa socialmente responsable es aquella que además de ofrecer productos y servicios de calidad, genera utilidades y empleos y además paga impuestos.

Colombia en el 2004 se crea un comité colombiano de responsabilidad social empresarial, El CCRE³ que brinda asesoría de empresas en temas concernidos con responsabilidad social empresarial y ética, mediante ello agregar valor y optimizar la gestión de las empresas, esta entidad se convierte en una herramienta para la gestión para el fortalecimiento de las acciones de responsabilidad social de las organizaciones.

Uruguay en donde se crea una guía denominada manual para la preparación e Implementación del balance social elaborada por el instituto DERES⁴ (Desarrollo de la Responsabilidad Social).

Esta institución Uruguay se centra en el tema de la RSE⁵, DERES constituye numerosas redes y organizaciones internacionales para dar a conocer a sus socios y empresarios las herramientas y preferencias en la materia, en los últimos años se produjo un proceso de cambio en cuanto a la solución de problemas sociales.

Un ranking realizado por Social Progress Imperative (IPS⁶) es una Red compuesta por organizaciones asociadas que utilizan el Índice de Progreso Social para velar por el bienestar humano y a su vez mide el progreso social y con la finalidad de medir en sus múltiples dimensiones, la capacidad de los países de satisfacer las necesidades sociales y ambientales.

El objetivo del ranking propuesto por el IPS es medir las cosas que realmente le interesa a las personas, sus necesidades básicas, su seguridad,

² CEMEFI: Centro Mexicano para la filantropía fundada en 1988 promueve la actuación responsable con los ciudadanos para alcanzar una sociedad equitativa y solidaria.

³ CCRE: Centro colombiano de responsabilidad empresarial.

⁴ DERES: Organización empresarial sin fines de lucro de Uruguay creada en 1999 que promueve la responsabilidad social empresarial en su país.

⁵ RSE: Responsabilidad Social Empresarial.

⁶ IPS: Índice de progreso social, conjunto de redes nacionales que miden el progreso de un país.

su acceso a la educación es decir todas aquellas cosas que permiten obtener un bienestar a los ciudadanos del mundo, dado que crea índices y rankings a nivel mundial.

Este ranking colocado está delimitado al sector Latinoamericano los países que conforman este sector y su ubicación dentro del ranking conforme exista un progreso social.

Tabla 1

Ranking IPS (2015) América Latina

PAÍS	RANKING GLOBAL	PIB per cápita
URUGUAY	24	\$ 18.966
CHILE	26	\$ 21.714
COSTA RICA	28	\$ 13.431
ARGENTINA	38	----
PANAMÁ	41	\$ 18.793
BRASIL	42	\$ 14.555
JAMAICA	55	\$ 8.607
COLOMBIA	49	\$ 12.025
ECUADOR	51	\$ 10.541
MÉXICO	54	\$ 16.291
PERÚ	55	\$ 11.396
PARAGUAY	56	\$ 7.833
EL SALVADOR	68	\$ 7.515
VENEZUELA	72	\$ 17.615
BOLIVIA	73	\$ 5.934
REP. DOMINICANA	77	\$ 11.795
NICARAGUA	78	\$ 4.494
GUATEMALA	79	\$ 7.063
HONDURAS	82	\$ 4.445
CUBA	84	----
GUAYANA	87	\$ 6.336

Fuente: (Consulting, 2015)

El ranking latinoamericano de progreso social permite identificar tres grupos de países de acuerdo a los colores de diferenciación se han dividido en grupos.

Grupo 1: Uruguay, Chile, Costa Rica, Argentina, Panamá, Brasil, Jamaica con un IPS superior a 70 presentan rasgos de bienestar bajos.

Grupo 2: Colombia, Ecuador, México, Perú y Paraguay, con un IPS superior a 65, tienen niveles medio-altos de progreso social y brechas de bienestar intermedias.

Grupo 3: El Salvador, Venezuela, Bolivia, Rep. Dominicana, Nicaragua, Guatemala, Honduras, Cuba y Guyana tienen niveles de progreso social medio (IPS entre 60 y 65) y rasgos de bienestar desarrollados.

Como bien es cierto, la responsabilidad social es considerada como un concepto normativo pero no obligatorio en algunos países, pero prima el sentido común de las acciones que comprometen a las empresas latinoamericanas a actuar de una forma responsable, para no causar perjuicio a otros.

En febrero de 1999 tan solo existían alrededor de unas 800 cooperativas, las cuales correspondían en generalidad a sectores de finanzas y de transporte (Melcher, 2008). Venezuela se asignó a las cooperativas con una gran importancia social y de inclusión económica y constituyó la responsabilidad legal del estado de resguardar a las cooperativas y que estas demuestren un alto nivel de compromiso social.

Entidades como la UNICEF ⁷se encarga de velar y asegurar que todos los niños, niñas y adolescentes latinoamericanos y caribeños puedan conocer y ejercer sus derechos, ubicado en 35 países es considerada una entidad pionera en responsabilidad social

La alianza cooperativa internacional, inició en 1895 su programa de balance social adjunto a la responsabilidad social que se iba presentado en Latinoamérica, adaptándose a la modalidades de los países mediante reuniones con los dirigentes de varios países como México, Panamá Honduras, Bolivia, Colombia, como parte de las reuniones y como

⁷ UNICEF: Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia.

colaboradores para adaptar el balance social a las entidades fueron; la Asociación de Cooperativas Canadienses y el Centro Cooperativo Sueco.

Según un artículo de la revista TIME⁸ de Estados Unidos en el año 2009 menciona las empresas pioneras en responsabilidad social del mundo, de las cuales podemos señalar las siguientes a nivel latinoamericano que son consideradas como precursoras en el tema.

Tabla 2

Empresas latinoamericanas pioneras de RS⁹

EMPRESA	PAÍS	DESCRIPCIÓN
Instituto ethos	Brasil	Fue creado en 1998 conserva un liderazgo indiscutido en toda Latinoamérica. Su Indicadores son una de las herramientas de medición y autodiagnóstico más utilizadas en toda América Latina.
Eugenio Mendoza	Venezuela	Fundador del Grupo de Empresas Mendoza, incorpora desde inicios de la década de 1940 programas sociales para sus trabajadores en momentos en que no existían mayores disposiciones legales al respecto
Junta de Beneficência de Guayaquil (JBG)	Ecuador	Desde 1888, esta organización sin fines de lucro ha prestado servicios de salud, educación y asistencia social a millones de ecuatorianos de escasos recursos, con la venta de la lotería (creada en 1889)
The green corner	México	En 2003 se creó la primera “esquina verde”, un pequeño supermercado que ofrece los mismos productos de una tienda de autoservicio, pero con un enfoque orgánico, sustentable y de comercio justo.
Chunchino	Argentina	La primera empresa que vende ropa para recién nacidos con algodón agro-ecológico, sin pesticidas, y que trabaja con una cadena de valor 100% sustentable.
Un Techo para Mi País (UTPMP):	Chile	Un Techo para Mi País nace en 1997, impulsada por un grupo de jóvenes universitarios, para brindar soluciones habitacionales a miles de familias en situación de pobreza extrema establecidas en asentamientos precarios.
Promujer	Bolivia	A través de microcréditos brinda soluciones a las mujeres de uno de los países más castigados de América Latina,

CONTINÚA



⁸ TIME: revista de información general que se publica semanalmente en los Estados Unidos desde 1923.

⁹ RS: Responsabilidad Social

Empresa ALLPA	Perú	Inicia operaciones en 1986, se dedica a la exportación de artesanías del interior de Perú, efectuó inversión directa en los talleres y los artesanos se consolidaron como empresas sólidas y auto sostenible, los operarios y sus respectivas familias.
----------------------	------	---

Fuente: (TIME, 2009)

Los países latinoamericanos están pendientes del tema de responsabilidad social y realizan evaluaciones constantes, de esta manera se puede conocer también el crecimiento y la sostenibilidad del país.

La responsabilidad social está presente en los sectores económicos que componen el PIB (Producto Interno Bruto), el sector industrial, agrícola, y de servicios, según CIA World Fact Book¹⁰, el sector servicios es uno de los componentes que aportan de manera significativa en los países latinoamericanos.

Tabla 3

Composición PIB en países de Latinoamérica

País	SECTOR		
	Agrícola	Industrial	Servicios
Argentina	10%	30.7%	59.2%
Brasil	5.5%	27.5%	67%
Colombia	8.9%	38%	53.1%
México	3.8%	34.2%	62%
Venezuela	4.7%	34.9%	60.4%
Bolivia	3.3%	37.4%	53.6%
Chile	4%	32.4%	63.6%
Costa Rica	5.5%	18.6%	75.9%
Cuba	3.9%	23%	72.2%
Ecuador	6.2%	34%	59.8%
El Salvador	10.6%	25.3%	64.1%
Guatemala	13.2%	23.5%	63.3%
Guayana	20.6%	33.1%	46.3%
Honduras	13.8%	26.6%	59.6%
Jamaica	6.7%	21.3%	72%
Nicaragua	16.9%	24.3%	58.8%
Panamá	2.7%	14.3%	83%
Paraguay	17.1%	27.3%	55.6%
Perú	7.3%	34.2%	58.5%
Puerto Rico	0.8%	50.1%	49.1%
Rep. Dominicana	5.1%	32.8%	62.2%

CONTINÚA 

¹⁰ CIA WORLD FACT BOOK: publicación científica de la Central de Inteligencia de Estados Unidos en el año 2016.

Uruguay	6.3%	26.1%	67.6%
----------------	------	-------	-------

Fuente: (CIA WORLD FACT BOOK, 2016)

En la actualidad el ofrecer productos y servicios de calidad es de suma importancia debido a que los consumidores tienen mayores nociones de lo que es calidad por tanto se consideran más exigentes, de este modo hoy por hoy representa un gran reto para las empresas generar y crear productos y servicios que lo distingan de la posible competencia.

La calidad de los servicios es de gran importancia para los empresarios porque es la clave de su participación en el mercado, la fidelización y la satisfacción de sus consumidores.

El mercado de servicios está en constante crecimiento y variación, debido a que los consumidores cada vez demandan de nuevos y mejores servicios para satisfacer con sus necesidades, debido a que atravesamos por una etapa de globalización donde cada vez existe menos tiempo para realizar las actividades diarias por ello es necesario que se supla esa demanda de una manera eficiente y responsable.

Como lo hemos mencionado anteriormente el tema del crecimiento de la demanda por más y mejores servicios a nivel latinoamericano, cada vez son más los tipos de servicios que se ofrecen en el mercado con el propósito de cubrir esa demanda, de esta forma las empresas y organizaciones realizan subdivisiones que buscan acaparar todos los servicios básicos como los son la salud, la educación, el transporte, la seguridad.

Uno de los temas de fundamental importancia dentro de la responsabilidad social en el sector servicios porque forma parte de la satisfacción de los consumidores y la calidad que perciben del mismo, además de ser indispensable para el giro de la economía, según una noticia publicada por (EPU¹¹, 2014) menciona que: “Actualmente la responsabilidad social, entendida como una estrategia de gestión empresarial, ya no es una moda o tendencia, sino es un factor decisivo para el desarrollo sostenible del país”

¹¹ EPU: Dirección de Extensión y Proyección Universitaria de la Facultad de Ciencias de la Comunicación, Turismo y Psicología de la Universidad de San Martín de Porres

(p.1) es decir no solo es de importancia empresarial para cambiar el entorno social, sino también para el crecimiento y desarrollo económico de un país.

1.1.2 Meso: Responsabilidad social en el Ecuador

El Índice de Progreso Social, que califica a 133 países en base a su desempeño social y ambiental (EKOS¹²,2017) menciona que: “Ecuador sube al puesto 51 de 133 países en el ranking global de progreso social, con un desempeño social medio-alto, ocupa el lugar 79 en nutrición y asistencia médica básica, mientras que en disponibilidad de vivienda accesible está en la posición 47 del mundo”. (p.14)

En el año 2009 según el boletín informativo sobre responsabilidad social menciona que gracias al apoyo de CARE¹³ Ecuador, se logró implementar un proyecto de plataforma de responsabilidad social el proyecto de fortalecimiento de la de responsabilidad social. De esta manera a nivel nacional se ha venido implementando poco a poco el tema.

Para Ecuador como país la responsabilidad social según lo menciona el boletín informativo de responsabilidad social de CARE Ecuador el deber de los actores de la economía nacional como el estado, las empresas y organizaciones, deben ayudar a transformar las condiciones de exclusión y desigualdad por el que pasa la sociedad ecuatoriana actual así del mundo, de esta manera mejorar su calidad de vida su gestión económica y la sostenibilidad. (CARE, 2017)

En Ecuador se cuenta con el CERES (Consortio Ecuatoriano para la responsabilidad social), es una la red de organizaciones financiera y no financieras como miembros de la misma comprometidas y que promueven la responsabilidad social en el Ecuador desde el 2005, se caracteriza por promover un enfoque corporativo para la generación de un valor agregado

¹² EKOS: revista de negocios y mundo empresarial de Ecuador.

¹³ CARE: Organización Internacional, sin fines de lucro, contribuye a la reducción de la pobreza.

empresarial, y de esta manera apoyar la dirección de los negocios de manera socialmente responsable, y de esta manera que se transforme y movilice hacia una sociedad más justa y sostenible.

Tabla 4

Responsabilidad social de grupos económicos del Ecuador

Nombre del Grupo	Institución de ayuda social	Objeto social
General motors (ómnibus bb. Gmac del Ecuador. Elasto)	No tienen empresas de responsabilidad social pero realizan campañas como la de "Conductor Elegido"	Programa de Concienciación a la Comunidad sobre los riesgos relacionados con el consumo de alcohol y la conducción. En cuanto a medio ambiente, el grupo ha instalado una planta de tratamiento de aguas residuales.
Corporación favorita (comercial kywi, sukasa. Tventas)	Su Cambio por el Cambio Dejemos Huellas Niños con Futuro	Educación y alimentación de jóvenes, talleres ocupacionales, fomento del deporte, taller de costura y confección, apadrinamiento de estudios de niños de escasos recursos.
Exportadora bananera noboa (Banco del litoral)	Cruzada Nueva Humanidad	Labor social en áreas como salud, educación, empleo, deporte.
Holcim (construmercado.	Fundación Holcim Ecuador	Desarrollo local
Industria pronaca (inaexpo. Mardex, inca)	Fundación San Luis. Programas de asistencia técnica a agricultores	Donación de alimentos a comedores de organizaciones y fundaciones de ayuda social.
Farmacias fybeca	Casa del Hombre Doliente	Enfermos
Grupo futuro (seguros equinocciales)	Fundación Futuro	Proyectos sociales sobre todo en zonas rurales, ligados especialmente a la salud
Industrias lácteas toni (Geyoca.)	Programa de Escuelas Sostenibles (en conjunto con la ESPOL)	Capacitación a alumnos, profesores y empleados para obtener su compromiso de hacer de su sitio de estudio.
Edimca (aglomerados Cotopaxi.)	Fundación Juan Manuel Durini	Programas de conservación forestal

Fuente: (CERES, 2012)

La incorporación de la responsabilidad social en el Ecuador nos puede ofrecer un sin número de resultados positivos pero a la hora de su aplicación es no es nada fácil pues depende de las decisiones que se tomen en torno al sistema.

La creación de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria en el Ecuador dio como resultado una vinculación entre el balance y la responsabilidad orientada al aspecto social, sin embargo su aplicación a las cooperativas ha sido olvidada, y hasta el momento se mantiene como un tema pendiente y un desafío para las cooperativas.

A medida que la responsabilidad social se ha visto implementada en las diferentes empresas tanto privadas como públicas se ha visto la necesidad de efectuar este compromiso en las compañías y cooperativas de servicio de taxis a nivel nacional las mismas que se encuentran regulado bajo la SEPS¹⁴.

El sector de servicios forma parte de uno de los indicadores con mayor importancia dentro de la economía ecuatoriana el PIB, según CIA World Fact Book una publicación de la Central de Inteligencia de Estados Unidos, la economía ecuatoriana ha venido creciendo a pasos agigantados, de tal manera que el sector de los servicios representa un 59.8% del producto interno bruto PIB, ocasionado por el constante crecimiento y dinamización del sector.

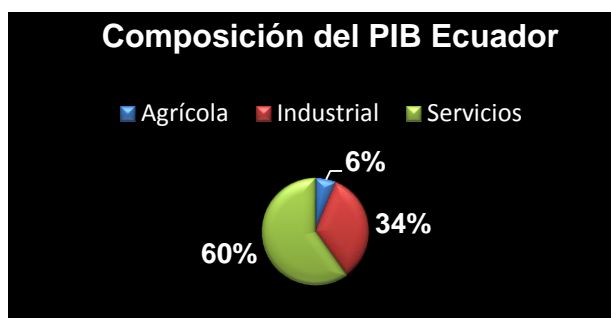


Figura 1 Composición de PIB Ecuador

¹⁴ SEPS: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, entidad técnica de supervisión y control de las organizaciones de la economía popular y solidaria, con personalidad jurídica de derecho público y autonomía administrativa y financiera.

Dentro del sector servicios encontramos algunas actividades económicas que pertenecen al mismo, los servicios de vivienda, recreación, cuidado personal, atención médica y salud, educación, servicios empresariales, servicios profesionales, servicios de transporte, de comunicación.

El taxismo en el Ecuador también forma parte del sector de servicios, es un servicio de transporte utilizado de manera cotidiana, el cual se ha mantenido activo en el transcurso de los últimos años y actualmente existe un número elevado de cooperativas y compañías de taxis en el país, sin embargo es uno de los servicios que se ha visto descuidado en el país.

Las unidades de taxi en el Ecuador se distinguen por el color amarillo a diferencia de otros países como México el “verde”, en Venezuela el “blanco”, en Argentina el “negro”. Debido a que cada país junto con las autoridades respectivas se elige un color específico, para la brindar homogeneidad en el servicio.



Figura 2 Taxis en la actualidad en Ecuador

La Federación Nacional de Operadoras de transporte en taxis del Ecuador “fedotaxis”, proporciona a todas las afiliadas el modelo de reglamento interno de trabajo que las cooperativas y compañías deben aprobar, de esta forma se regulan las actividades y relaciones de trabajo que mantengan las mismas, además que se encuentran identificados como actores de la

economía popular y solidaria según el artículo 2 literal d de la ley de economía popular y solidaria.

Según la fedotaxis para el año 2015 existían alrededor de 55 mil unidades que circulaban en el país, pero cada año sube el número de unidades, sin embargo, hay que considerar diferentes aspectos negativos que influyen el crecimiento y rendimiento de las cooperativas y compañías en el país, los más significativos identificados son: la imagen de la cooperativa o compañía, la falta de responsabilidad social, la mala administración de recursos, la poca experiencia por parte de los administrativos y los socios.

En los temas negativos encontramos la responsabilidad social, las cooperativas y compañías de taxis muchas veces centran su atención a su parte económica dejando de lado el tema de responsabilidad social y solidaria, por este motivo vemos como cientos de personas se quejan por los servicios de baja calidad que prestan los mismos.

1.1.3 Micro: Sector cooperativista de servicios de taxi en el cantón Latacunga

Partiendo de que el sector de la Economía Popular y Solidaria es:

(seps.gob.ec, 2014): La forma de organización económica, donde sus integrantes, individual o colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar ingresos, basadas en relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientada al buen vivir, en armonía con la naturaleza, por sobre la apropiación, el lucro y la acumulación de capital. (p.4)

Por lo tanto la economía popular y solidaria sienta las bases de la filosofía del cooperativismo y acogen a las entidades como: sociedades, cooperativas, cajas de ahorro, sociedades agrarias, de transporte. Además promueve las relaciones de solidaridad de responsabilidad social.

Las entidades del sector asociativo se han visto en la obligatoriedad de cumplir con parámetros establecidos en la ley y para cumplir con uno de los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir el cual está basado en el ‘Sumak Kawsay¹⁵’, que recoge una visión del mundo centrada en el ser humano, como parte de un entorno natural y social.

El Plan Nacional del Buen Vivir define que el buen vivir es:

“La satisfacción de las necesidades, la consecución de una calidad de vida y muerte digna, el amar y ser amado, el florecimiento saludable de todos y todas, en paz y armonía con la naturaleza y la prolongación indefinida de las culturas humanas. El Buen Vivir supone tener tiempo libre para la contemplación y la emancipación, y que las libertades, oportunidades, capacidades y potencialidades reales de los individuos se amplíen y florezcan...”. (PNBV¹⁶, 2013, p11)

Sin embargo las disputas sociales no son nuevas para el cooperativismo porque son parte de sus principios y de su propia identidad como organización social, pues las actividades que realizan están basadas sobre todo en brindar un buen servicio a sus asociados, satisfaciendo sus necesidades económicas sociales , culturales y proporcionando un bienestar a sus asociados.

Las cooperativas tienen por objeto realizar toda clase de prestaciones, servicios o funciones económicas, no atribuidas a otras sociedades reguladas por esta ley, con el fin de facilitar, promover, garantizar, extender o completar la actividad o los resultados de las explotaciones independientes de los socios y tengan como objeto la realización de servicios y ocupaciones que faciliten la actividad profesional de sus socios.

Las cooperativas y compañías de servicio de taxis son instituciones que se encuentran dentro del sistema no financiero del sector popular y solidario, bajo el amparo de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS), menciona en la disposición segunda de esta que: “Las organizaciones sujetas a esta Ley incorporarán en sus informes de gestión, el balance social que

¹⁵ SUMAK KAWSAY: termino quechua referido a la vida en plenitud, en Ecuador fue traducido como “El buen vivir”.

¹⁶ PNBV: Plan Nacional del Buen Vivir (2009-2013)

acreditará el nivel de cumplimiento de los principios y sus objetivos sociales, en cuanto a la preservación de su identidad, su incidencia en el desarrollo social y comunitario, impacto ambiental, educativo y cultural.” (LOEPS, 2014, p. 39)

En la ciudad de Latacunga las autoridades se han preocupado por desarrollar diferentes proyectos que buscan embellecer la imagen de la ciudad, con el fin de atraer el turismo tanto de nacionales como de extranjeros, pero un aspecto que desafortunadamente es descuidado es el mejoramiento de calidad de los diversos servicios que se prestan en la ciudad tal como el servicio de taxis.

El servicio de taxis de pasajeros permite la movilización y traslado de los usuarios de un lugar a otro ya sea dentro de la ciudad o por sus afueras, contribuyendo de esta manera con el desarrollo económico del cantón. Actualmente el cantón cuenta con registros de cooperativas y compañías dedicadas al servicio de transporte de puerta a puerta.

Las cooperativas y compañías de servicio de taxis pertenecientes al sector no financiero de la Economía Popular y Solidaria del cantón Latacunga bajo el CIIU H4922.02.01 determinado por la Clasificación Nacional de Actividades Económicas su sector, el mismo que se encuentra dividido en cooperativas y compañías en la modalidad de taxi de servicio ejecutivo y taxi de servicio convencional entendiéndose como ejecutivo al servicio de puerta a puerta y como convencional al servicio en el sitio.

Según la unidad de movilidad del cantón Latacunga existen 18 cooperativas de servicios de taxi convencional y 10 compañías de servicios de taxi ejecutivo.

Tabla 5**Listado de compañías de taxi ejecutivo**

N	NOMBRE DE LA COMPAÑÍA	N DE SOCIOS	REPRESENTANTE LEGAL	DIRECCIÓN
1	COMPAÑÍA DE SERVICIO EJECUTIVO EN TAXIS AV. VELASCO IBARRA S.A	22	LUIS CANGUI	BARRIO LA FAE CLEMENTE YEROVI Y AV. VELASCO IBARRA
2	COMPAÑÍA DE SERVICIO EJECUTIVOS COTAMIGRALAT S.A	21	EDGAR GUANOTUÑA	REMIGIO ROMERO Y CORDERO Y ENRIQUETA DE VELASCO
3	COMPAÑÍA DE SERVICIO EJECUTIVOS EXSSAEXPRESS S.A	24	WILLIAM CHILUIZA	HERMANOS DEL BUEN PASTOR S/N Y MADRES OBLATAS
4	COMPAÑÍA DE SERVICIO EJECUTIVOS JUDIEXPRESS S.A	32	PACO ZAPATA	CALLE GOLONDRINAS S/N Y CRISTÓBAL COLON FRENTE A P.J.
5	COMPAÑÍA DE SERVICIO EJECUTIVOS LOS MASHCAS S.A	24	PABLO TIPAN	AV. COTOPAXI Y PARAGUAY
6	SERVIFASTSAN TAXI EJECUTIVO RENTA CAR S.A	23	LENIN CHANGO	AV. GENERAL PROAÑO JUNTO A LA SEDE BARRIAL DE SAN MARTIN
7	COMPAÑÍA DE TAXI EJECUTIVO TAXSEGEJECUTIVO S.A	23	WILLIAMS GAMBOY	CALLE REPUBLICA DEL ECUADOR Y BOLIVIA
8	COMPAÑÍA DE TAXIS EJECUTIVOS ATEBALCA S.A	20	JULIO MUSO	BARRIO LOS SAUCES KM 4 1/2 vía QUITO
9	COMPAÑÍA DE TRANSPORTE EJECUTIVO TERRAZAS DEL NIAGARA	18	JORGE ARCOS	BARRIO NIAGARA CALLE LA CIVILIZACIÓN S/N EL IMPARCIAL
10	COMPAÑÍA DE TAXIS EJECUTIVOS TRANSCARACOL S.A	22	DIEGO SHULCA	BARRIO 4 ESQUINAS CALLE NICARAGA Y MÉXICO

Fuente: (Unidad de Movilidad de Latacunga, 2017)

Tabla 6

Listado de compañías y cooperativas de taxis convencional

N	NOMBRE DE LA COMPAÑÍA	N SOCIOS	REPRESENTANTE LEGAL	DIRECCIÓN
1	COOPERATIVA DE TAXIS VICENTE LEON	25	PEDRO ÁLVAREZ	BARRIO CENTRO CALLE QUITO Y PADRE SALCEDO
2	COOPERATIVA DE TAXIS 5 DE JUNIO	25	CARLOS MOLINA	URB. VASCONES CUI, CALLE CARLOS RODRÍGUEZ
3	COOPERATIVA DE TAXIS SAN AGUSTÍN	25	LEOPOLDO ESPINOSA	CALLE QUITO Y MÁRQUEZ DE MAENZA.
4	COOPERATIVA DE TAXIS CHILE N°4	25	FLORENCIO ZUMBA	BARRIO EL SALTO
5	COOPERATIVA DE TAXIS LA MERCED	25	LUIS TOAPANTA	BARRIO LA MERCED
6	COOPERATIVA DE TAXIS ECUATORIANA DE TAXIS	25	EDWIN MOYA	CALLE SIMÓN BOLÍVAR Y AV. 5 DE JUNIO
7	COOPERATIVA DE TAXIS AV. RUMIÑAHUI	25	MILTON TONATO	AV. RUMIÑAHUI Y QUIJANO Y ORDOÑEZ
8	COOPERATIVA DE TAXIS ELOY ALFARO	25	SEGUNDO CORRALES	BARRIO CASSOLA
9	COOPERATIVA DE TAXIS EL SALTO	25	RENE PAZMIÑO	CALLE ANTONIO CLAVIJO Y JUAN ABEL ECHEVERRÍA
10	COOPERATIVA DE TAXIS JUAN MONTALVO	25	JUAN LAGLA	BARRIO LA MERCED
11	COOPERATIVA DE TAXIS PADRE SALCEDO	25	MARCO CUEVA	CALLE AMAZONAS Y PADRE SALCEDO
12	COOPERATIVA DE TAXIS PANAMERICANA NORTE	25	FREDY RENGEL	CALLE ELOY ALFARO Y FELIZ VALENCIA
13	COOPERATIVA DE TAXIS FILANTROPÍA	25	LUIS TOMAICO	DOS DE MAYO Y HERMANAS PÁEZ
14	COOPERATIVA DE TAXIS ANTONIA VELA	25	EDWIN ARIAS	ANTONIA VELA Y JOSÉ MARÍA URBINA

CONTINÚA



15	COOPERATIVA DE TAXIS OCCIDENTAL LATACUNGA	25	EDGAR BONILLA	BARRIO SAN FELIPE
16	COOPERATIVA DE TAXIS AEROPUERTO DE LATACUNGA	25	CLELIO IRAZÁBAL	BENJAMÍN TERÁN Y AV. AMAZONAS
17	COOPERATIVA DE TAXIS HOSPITAL DEL SEGURO	25	ADÁN CAMAIGUA	BARRIO EL LORETO
18	COOPERATIVA DE TAXIS JUAN ABEL ECHEVERRÍA	25	FAUSTO PEÑAHERRERA	BARRIO SAN SEBASTIÁN
19	COOPERATIVA DE TAXIS DR. CAMILO GALLEGOS	25	MODESTO REYES	BARRIO SAN FRANCISCO
20	COOPERATIVA DE TAXIS NEVADOS DEL COTOPAXI	25	JOSÉ CHÁVEZ	CDLA. LA FUENTES
21	COOPERATIVA DE TAXIS LAGO FLORES	25	HUGO PANCHI	BARRIO LA LAGUNA
22	COOPERATIVA DE TAXIS CENTRAL BELISARIO QUEVEDO	25	EDWIN FUENTES	FÉLIX VALENCIA Y BELISARIO QUEVEDO
23	COOPERATIVA DE TAXIS MULTIFAMILIARES FAE	24	FABIÁN TOSCANO	BARRIO LA LIBERTAD
24	COOPERATIVA DE TAXIS AV. UNIDAD NACIONAL	25	VÍCTOR RIVAS	CALLE BOLIVIA Y REYMUNDO
25	COMPAÑÍA DE AUTOMÓVILES TAXIS LA REVISIÓN ATAXREV	25	HUGO HINOJOSA	CDLA. LA ALSACIA
26	COMPAÑÍA DE TAXIS COCHATRANSTAXIS	25	ÁNGEL DOMÍNGUEZ	JUAN MONTALVO (SAN SEBASTIÁN)
27	COMPAÑÍA CONTRANSTAXI COTOPAXI S.A	22	SEGUNDO SEMBLANTES	CDLA. DEL CHOFER
28	COMPAÑÍA DE TAXIS DINOTAXIS	23	CRISTHIAN TELLO	CDLA. MALDONADO TOLEDO
29	COMPAÑÍA UNIVERSIDAD TAXI UTC S.A	25	CARLOS SARZOSA	BARRIO SAN FELIPE
30	COOPERATIVA DE TAXIS RAMON BARBA NARANJO	25	SIXTO ARMAS	PARR. IGNACIO FLORES
31	COMPAÑÍA MERCADO MAYORISTA COTOPAXI MERMAÇO S.A	25	JOSÉ AULESTIA	BARRIO NUEVA VIDA
32	COMPAÑÍA UNIVERSIDAD COTOPAXI S.A	25	-----	CDLA. COOPERATIVA VASCONES CUI

CONTINÚA



33	EMPRESA DE TRANSPORTES EN TAXIS EMPETRANSTAY CÍA. LTDA.	15	JOSÉ ANALUISA	CDLA. LAS BETHLEMITAS
34	COMPAÑÍA TAXIS SILVERTAXI	25	FRANKLIN NÚÑEZ	CDLA. MALDONADO TOLEDO
35	COMPAÑÍA LAS TOTORAS S.A	16	SARA CASA	PARR. GUAYTACAMA

Fuente: Unidad de Movilidad de Latacunga, 2017

Actualmente en la ciudad de Latacunga existe una gran oferta de compañías y cooperativas de taxis, y han aparecido de forma masiva contribuyendo a incrementar los problemas de contaminación atmosférica, la contaminación auditiva, además que muchos de los usuarios se quejan del poco compromiso con la atención al cliente siendo este la principal fuente de ingresos del servicio, sus clientes. En varias ocasiones el servicio no es ofrecido de manera adecuada, es decir un servicio de calidad brindando a los usuarios y a los socios una seguridad tanto económica como social.

La presente investigación está orientada a analizar el nivel de responsabilidad social que presentan las cooperativas y compañías de servicios de taxis que dictamina la ley, y a su vez aplicar un modelo de evaluación al modelo de balance social presentado.

1.1.4 Diagnóstico

Al enfocarse en la responsabilidad solidaria en el sector cooperativista de América Latina se destaca desde mediados de los años 80 y particularmente durante la década de los 90, las economías latinoamericanas han puesto en práctica un proceso de liberalización que se expresa esencialmente en una apertura económica, una reducción del rol económico del estado y un mayor énfasis en los comportamientos mercantiles de las economías. El transporte urbano enfrenta en este contexto varias situaciones críticas, por un lado, debe asumir los cambios en las políticas de transporte público, que ponen un mayor acento en la liberalización; por otro, debe enfrentar una aguda competencia que se origina en un mayor uso del automóvil privado y en formas artesanales de transporte público; y por último, debe habituarse a nuevas estructuras de viajes y a la cobertura de áreas más extensas con menor densidad de demanda.

Al referirse a la responsabilidad social en América Latina se puede hacer mención a lo publicado en el manual de gestión 2011 por el Fondo Multilateral de Inversiones que habla sobre la situación de la responsabilidad social y ambiental de las empresas en Latinoamérica, uno de los principales

problemas al evaluar el tema es lo difícil de generalizar debido que la realidad económica y social a la que se enfrentan los países de la región es muy distinta. Lo mismo ocurre en los distintos enfoques en responsabilidad solidaria ya que las prácticas empresariales responsables han sufrido una evolución desde lo tradicional pasando por la ciudadanía corporativa hasta llegar a los comportamientos responsables como parte de la estrategia empresarial desde la óptica de América Latina.

El continente ha despertado con respecto a la responsabilidad social, es notable la diferencia que existe respecto a otras regiones del mundo las que se encuentran por delante independientemente del nivel de desarrollo económico. En la mayoría de los casos las empresas que destacan son las más grandes pues estas empresas son las que más buscan mejorar tanto su imagen hacia los consumidores como ante los organismos de control que las rigen y regulan constantemente para que mantengan su nivel de aportación hacia la responsabilidad social.

Al analizar el ranking realizado por Social Progress Imperative (SPI) en el año 2015 que mide el progreso social y la consultora Deloitte se observa claramente la capacidad de los países de satisfacer las necesidades sociales y ambientales de sus ciudadanos, mostrándonos tres grupos que están de acuerdo al nivel de involucramiento dentro del PIB, obteniendo los primeros lugares Uruguay, Chile, Costa Rica, Argentina, Panamá, Brasil, Jamaica siendo países que tienen un progreso social mayor a 70 y brechas menores, motivos por los cuales se separan de los dos siguientes grupos pues tienen progresos sociales entre medios y altos y brechas mayores, por lo cual este ranking busca medir las cosas en las que en realidad están interesadas las personas, sus necesidades básicas, su seguridad, entre otras.

El PIB es una medida de la producción económica global de un país de los bienes y servicios en un período determinado, por lo que podemos denotar que la composición del PIB está dada por tres principales actividades como lo son el sector agrícola, industrial y de servicios siendo este último el de interés para nuestro proyecto de investigación puesto que al referirnos al sector cooperativista de taxis estamos haciendo referencia a la prestación de un

servicio individual que tiene gran participación dentro de la responsabilidad solidaria no solo por buscar el bienestar de la sociedad y un fin económico para sí misma sino también por su responsabilidad frente a la preservación del medio ambiente.

Por ello es importante puntualizar el grado de participación e involucramiento de los países latinoamericanos dentro del desarrollo de la responsabilidad solidaria, el cual se da a través de organizaciones e instituciones encargadas de regular que se lleve a cabo el cumplimiento y contribuyan a la sociedad por parte de cada sector en cada país, a través de la expedición de normativas que deben ser cumplidas por todas las entidades que están reguladas por dichas organizaciones.

Dentro de los países que conforman la región de Latinoamérica se encuentra Ecuador que es uno de los países que se ha sumado a la práctica de una adecuado responsabilidad solidaria a través de organismos como (CERES), el cual es un consorcio importante de organizaciones comprometidas y que promueven la responsabilidad social en el Ecuador desde el año 2005, se caracteriza por promover un enfoque corporativo para la generación de un valor agregado empresarial, y de esta manera apoyar la dirección de los negocios de manera socialmente responsable para ayudar a que se transforme y movilice hacia una sociedad más justa y sostenible.

El presente proyecto investigativo se centra en las cooperativas y compañías de servicios de taxis las cuales tienen como principal fuente de ingresos el brindar servicios de transporte de pasajeros y por tanto es fundamental el compromiso social que presenten y su imagen como cooperativa hacia el cliente, dado que no presentan políticas para la atención al usuario de la tercera edad, tampoco se han presentado propuestas para el trato especial a personas con capacidades especiales a personas discapacitadas, o propuestas de mejora en relación a la contaminación medioambiental debido al uso diario de los pitos de los vehículos, ninguno de estos temas han sido tomados en cuenta, factores importantes que pueden tener impacto en la realización de un balance social que establece dimensiones que permiten identificar los compromisos económicos, sociales

y medio ambientales que deben cumplir las distintas organizaciones que son reguladas por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

Según una publicación de la (SEPS, Superintendencia de economía popular y solidaria, 2014) Superintendencia de Economía Popular y Solidaria en su rendición de cuentas anual del año 2013 menciona que el sector de la economía popular y solidaria está constituido por organizaciones de la siguiente manera:

En el Ecuador existen actualmente 3.330 cooperativas registradas que forman parte del sistema cooperativo, de las cuales 946 son cooperativas de ahorro y crédito más 1 caja central y 2.384 son cooperativas no financieras. Adicionalmente se han registrado 3.195 asociaciones que realizan actividades económicas (no gremiales); y se estima que existen 12.000 cajas y bancos comunales aproximadamente. (p.47)



Figura 3 Conformación del sector de la EPS en Ecuador

Como se puede apreciar en la figura 3 el sector cooperativista en el Ecuador está conformado por tres sectores importantes siendo el de cajas y bancos comunales el predominante con el 65% (12000), seguido por el sector cooperativista (conformado por 946 cooperativas de ahorro y crédito más 1 caja comunal y 2384 cooperativas no financieras) con el 18% (3330) y el sector asociativo con el 17% (3195), siendo el sector cooperativista el tema

de estudio del presente proyecto direccionado a las cooperativas no financieras que forman parte de este.

En la misma publicación según la (SEPS, Superintendencia de economía popular y solidaria, 2014) Superintendencia de Economía Popular y Solidaria en su rendición de cuentas anual del año 2013 menciona que el sector de la economía popular y solidaria está constituido por cooperativas dedicadas a los sectores de servicios, ahorro y crédito, producción, vivienda y consumo distribuidos de la siguiente manera:

Del número de cooperativas registradas en el catastro 2013, se desprende que las cooperativas de servicios (transporte y otros) conforman el 55% del sector, seguido por las cooperativas de ahorro y crédito, que representan el 28% de las organizaciones. Las cooperativas de producción registran un 9% del total, las de vivienda un 7% y por último se encuentran las cooperativas de consumo con apenas un 0,3% del total. (p.49)

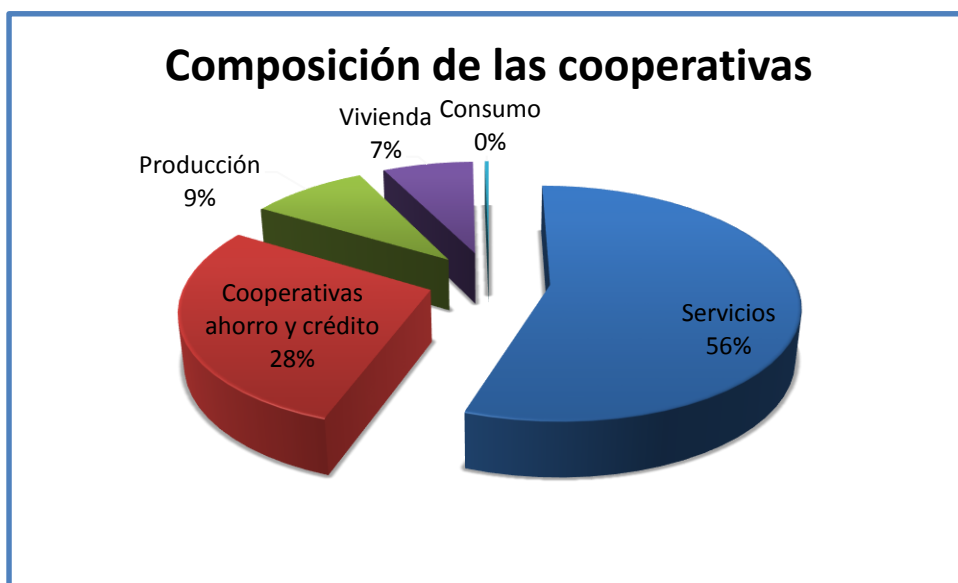


Figura 4 Cooperativas distribuidas según actividades en Ecuador

Como se puede observar en la figura 4 los sectores cooperativistas están distribuidos en 5 sectores principales siendo el de servicios el predominante con el 55% haciendo énfasis al mismo puesto que el presente proyecto esta direccionado a este sector ya que dentro de este se encuentra el servicio de transporte, del cual es parte el sector de servicio de taxis mismo que se pretende evaluar dentro del tema planteado para la evaluación de la

responsabilidad solidaria en el presente proyecto investigativo, el sector que le sigue es el de ahorro y crédito con el 28% luego el sector de producción con el 9%; el sector de vivienda con el 7% y finalmente el sector de consumo con el 0,3% del total.

Según CIA World Factbook en una publicación de la Central de Inteligencia de Estados Unidos en el año 2008 menciona que el PIB del Ecuador está integrado de igual manera por tres sectores como lo son el agrícola, industrial y de servicios siendo este el de mayor aporte con un 60% dentro del cual está inmerso el servicio de transporte de taxis haciendo importante evaluar aspectos tan significativos que afectan directamente a la economía del país y que están inmersos dentro del tema de estudio del presente proyecto así como también la implicación directa hacia la economía del país si se da la aplicación adecuada a las normativas necesarias para que se adopten las normas establecidas por los organismos de control establecidos en el país.

El desarrollo del proyecto se lo realizara en la ciudad de Latacunga donde existen entre cooperativas y compañías 11 denominadas taxi ejecutivo entendiéndose como el servicio puerta a puerta y 35 de taxi convencional entendiéndose como el servicio en el sitio.

Gracias a la implementación del balance social por medio de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria se ha tomado como incentivo el desarrollar esta investigación orientados a la evaluación del nivel de aplicabilidad que tienen dichas cooperativas respecto al tema en estudio, es notorio observar el desinterés de las personas en temas sociales por lo que es de mayor importancia buscar alternativas que ayuden a implementar este tipo de temas de interés social,

Las cooperativas y compañías que prestan servicios de taxis son una de las más criticadas por la sociedad pues es notorio su interés económico mas no social, puesto que las organizaciones tienen un fin económico, obtener ingresos que sean beneficiosos para los mismos con lo que dan por cumplidas sus metas y objetivos organizacionales sin tomar en cuenta que deben desempeñar un rol importante dentro de la responsabilidad social que deben

cumplir con la comunidad al implementar en sus planes actividades que puedan desarrollar en beneficio de la sociedad a través de la creación de nuevas plazas de trabajo en el sector en que se desarrollan, proporcionando becas o dando facilidades de movilidad para personas con capacidades diferentes, pero su rol no concluye ahí puesto que deben comprometerse con el cuidado del medio ambiente, factor que es de mucha influencia dentro del sector de transporte ya que el uso constante de la bocina de los autos genera molestos ruidos y es un factor que afecta directamente al medio ambiente, así como el uso de autos en mal estado para brindar servicios que aportan a la contaminación.

1.1.5 Prognóstico

El involucramiento de los países latinoamericanos dentro de la responsabilidad solidaria es notorio en países como Colombia donde se puede observar en el indicador más sobresaliente como lo es el PIB, mostrando el grado de intervención del sector de servicios con más del 50% siendo esta una muestra de la constancia de sus organismos reguladores para que el sector cooperativista se involucre de manera real dentro de la implementación de esta nueva faceta que viene sonando fuertemente y que su aplicación será de vital importancia para lograr un desarrollo sostenible no solo de la sociedad sino de la economía, así como la concientización acerca de la preservación del medio ambiente ya que es un tema que en la actualidad es de vital importancia para aportar al mejoramiento de la calidad de vida de la sociedad, no solo local sino mundial.

La responsabilidad social va más allá de la transparencia y de la reputación de una institución. A través de la misma, las organizaciones pueden marcar la diferencia en el entorno donde se encuentran. Un aspecto fundamental que amerita un mayor desarrollo en la actualidad, debido a los innumerables desafíos sociales y ambientales a los cuales se enfrenta la humanidad.

En Ecuador es notoria la falta de interés de los sectores cooperativistas respecto a la responsabilidad solidaria con la que deben cumplir pero en la

mayoría de los casos desconocen por falta de información o simplemente por falta de interés, sin necesidad de tener cifras se puede evidenciar esto a través de la evaluación del servicio prestado ya que se evidencia la clase de manejo, control y cumplimiento que se lleva, es por ello importante el buscar el involucramiento total de estos sectores y es ese el motivo del proyecto de investigación, el impulsar y concientizar a las cooperativas y compañías a cumplir con los requisitos y normas establecidas por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria respecto al aporte social y al balance social que establece deben cumplir dichas cooperativas, a través de las dimensiones establecidas dentro de este.

El modo de funcionamiento del sector cooperativo de transporte ha mostrado un rezago en cuanto a las prácticas gerenciales de sus organizaciones entendiéndose como una estructura sin procesos de operación y control definidos. Así, el sistema responsabilidad solidaria a través de la Economía Popular y Solidaria representa un cambio en la lógica organizacional del sector, mediante la definición de una estructura que centralice el recaudo y la prestación del servicio de transporte.

Este sistema plantea para las organizaciones el reto de combinar herramientas de gestión con prácticas cooperativistas que evidencien una ruptura en la generación informal e individual de ingresos, a la vez que un replanteamiento sobre su compromiso con la sociedad permitiendo así mejorar la calidad de los servicios y la calidad de vida de la sociedad.

Vivimos en un mundo interconectado, donde nuestras acciones tienen un impacto en nuestro entorno. Es por ello que todos los sectores aportan a esta premisa, contribuyen, positiva o negativamente, a la promoción del desarrollo sostenible por tal motivo el proyecto investigativo ha tomado como referencia un sector en particular como lo es el de servicios haciendo énfasis dentro de este al cooperativista de transporte, direccionado a las cooperativas que prestan los servicios de taxi en la ciudad de Latacunga, provincia de Cotopaxi.

La principal razón de la elección de este sector es debido a que la adopción de un comportamiento socialmente responsable que incluya

múltiples dimensiones (social, económica, ambiental, entre otras) es clave para garantizar el equilibrio entre los beneficios que perciben las cooperativas y los beneficios que debería recibir la comunidad donde realizan sus operaciones, al ser este sector directamente influyente en dichas dimensiones es importante aportar a la obtención de dicho equilibrio, el que se lograra con éxito si se consigue concientizar a las cooperativas sobre la práctica de la responsabilidad social y la aplicación adecuada de un balance social a través de la propuesta de diseño de simulador para el desarrollo adecuado del mismo.

Al poder analizar la responsabilidad social y diseñar un simulador para la evaluación del balance social en las cooperativas y compañías de servicio de taxis, contarían con una herramienta de apoyo directa para la sistematización del manejo de las dimensiones que conforman un balance social a través de la aplicación de indicadores cualitativos y cuantitativos, pues hacen hincapié en la detección de aspectos débiles que deben ser analizados desde su origen para poder ser corregidos, por otro lado también será posible la determinación de las fortalezas para ser fomentadas y aprovechadas. Esto compromete a las cooperativas y compañías para un mayor involucramiento social.

El buscar estimular la gestión de conocimiento en cada cooperativa, los intercambios de experiencias y el diseño de alternativas de sostenibilidad apropiadas a la realidad de cada país ayuda a incentivar a dichas entidades frente a estos aspectos sociales tan esenciales e impulsa a que se involucren aún más en brindar un mejor servicio así como el buscar el bienestar de la sociedad en sí y de los miembros de cada cooperativa y compañía pues la interacción mutua representa un equilibrio entre todos los factores (sociales, ambientales, económicos) que están siendo abarcados dentro de la responsabilidad social y balance social, es por ello tan necesario implementar esta nueva propuesta de la SEPS.

La herramienta de evaluación de balance social propuesta en el presente proyecto investigativo brinda la oportunidad de abrir nuevos horizontes frente a nuevas propuestas por lo que facilitara su cumplimiento, el

desarrollo de dicha propuesta se ha dado en base a indicadores que permiten medir el nivel de cumplimiento de cada cooperativa y están direccionados a mostrar de la maneras mayormente comprensible diseñando una semaforización que permitirá determinar en qué etapa se encuentra cada cooperativa por lo que podrán adoptar medidas necesarias para mejorar y cumplir, estas herramientas de evaluación social no solo mejoraran la calidad de los servicios sino también la calidad de vida de las personas.

La implementación de nuevas herramientas y propuestas que aporten al mejoramiento de la interacción de la sociedad es muy importante ya que permite determinar las falencias y corregirlas de tal manera que se apoye al mejoramiento de la calidad de vida y la prestación de los servicios impulsando al país a mejorar día a día y alcanzar a los demás países latinoamericanos que ya vienen llevando a cabo esta nueva practica de responsabilidad social, es por ello que el proyecto investigativo está orientado a fomentar esta nueva practica que mejorara la situación del país no solo económicamente sino en su enfoque social y ambiental que son temas de interés global.

ÁRBOL DE PROBLEMAS

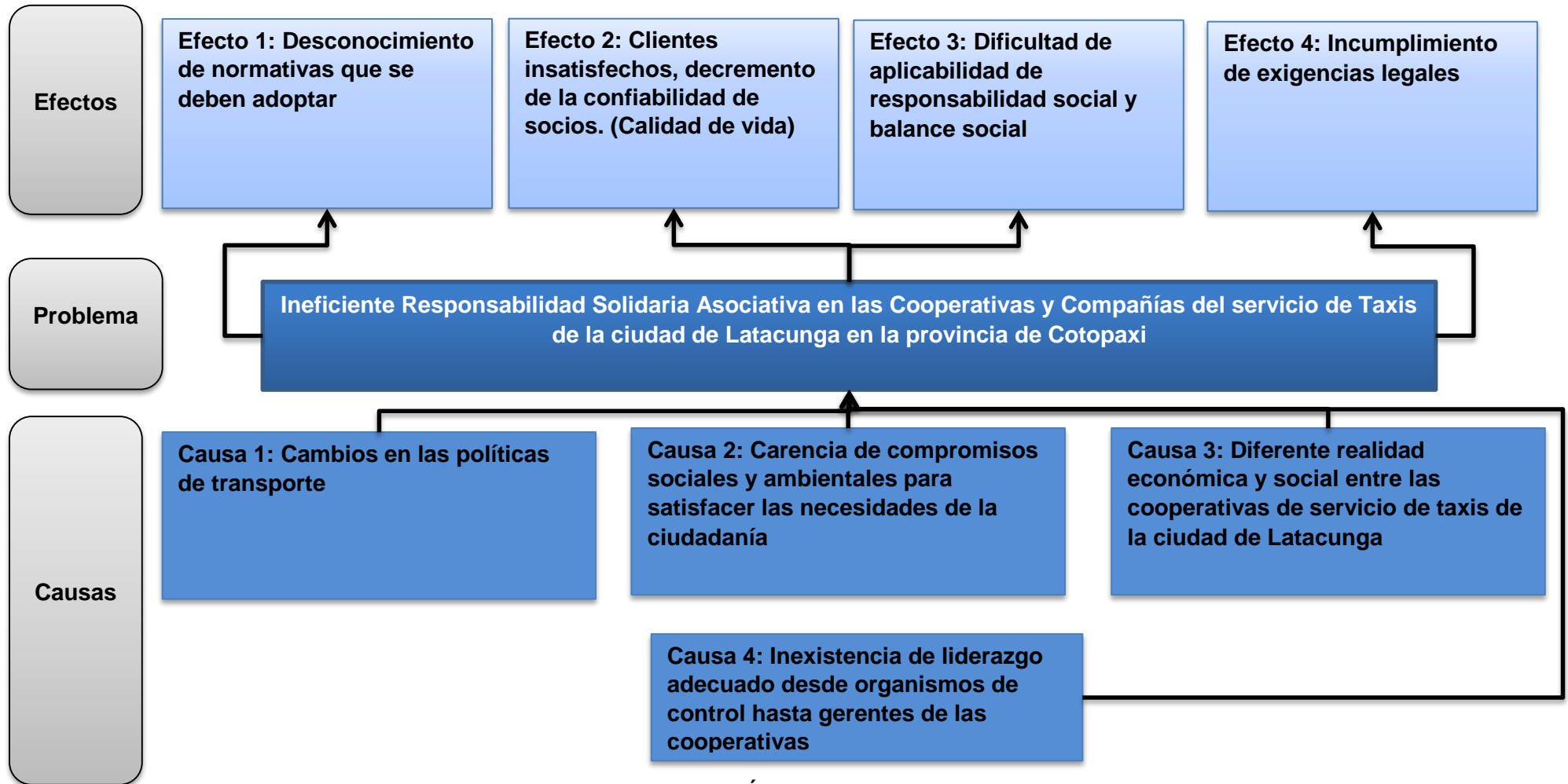


Figura 5 Árbol de problemas

1.2 Hipótesis

1.2.1 Hipótesis Nula

La responsabilidad solidaria asociativa en el sector de servicio de taxis no influye en el Balance Social.

1.2.2 Hipótesis Alternativa

La responsabilidad solidaria asociativa en el sector de servicio de taxis influye en el Balance Social.

1.3 Contextualización

1.3.1 Variable Dependiente

Balance Social

La contextualización de las variables abarca toda la información referente a cada variable del presente proyecto de investigación, donde se muestra en la supraordenación el nivel de involucramiento de distintos factores para el desarrollo de las variables de igual manera en la constelación de ideas o subordenación conceptual se presenta de manera más detallada cada uno de los factores influyentes presentados en la supraordenación.

El Balance Social está fundamentado en diferentes metodologías establecidas a nivel mundial pero el presente proyecto de investigación está direccionado a la metodología establecida por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, misma que abarca los factores económicos, sociales y ambientales dentro de las dimensiones establecidas, siendo 7 macro-dimensiones y 24 dimensiones las cuales están basadas en aspectos

como la prioridad del trabajo antes que capital, los intereses generales, las agrupaciones o asociaciones, la autogestión, la económica y solidaria, distribución justa de los excedentes, educación, capacitación, cooperación e integración del sector económico social, la economía responsables y el cuidado y la preservación del medio ambiente, el fomentar esta metodología permite usarla como una herramienta de gestión que permitirá a las organizaciones conocerse y reconocerse como parte de la economía popular y solidaria y del cooperativismo ya que permitirá medir su compromiso por el cumplimiento de principios, normativas y valores comunes con la sociedad y que están establecidos por la ley, para evaluar su total cumplimiento se realiza un balance social que reflejara el grado de responsabilidad que cumplen las organizaciones con la sociedad.

Adicional a la metodología establecida por la SEPS las organizaciones deben cumplir con los 7 principios cooperativos, que pretender fomentar una doctrina socio-económica, dentro de los cuales existen las membresías voluntarias, un control demócrata, la participación económica, la independencia para toma de decisiones, cooperación, compromiso y responsabilidad con la comunidad, el cumplimiento de estos principios compromete aún más a las organizaciones para aportar a la sociedad en ámbitos no solo económicos sino sociales y medioambientales, factores de vital importancia para la consecución de una convivencia y organización adecuada dentro de la sociedad.

La sustentabilidad de la economía popular y solidaria está basada en primer lugar, por la entrada en vigor, tras su circulación en abril del 2011, de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria y del Sistema Financiero Popular y Solidario. A través de la cual, (SEPS, 2014) por su Disposición General Segunda, se establece que:

Las organizaciones sujetas a esta Ley incorporarán en sus informes de gestión, el balance social que acreditará el nivel de cumplimiento de los principios y sus objetivos sociales, en cuanto a la preservación de su identidad, su incidencia en el desarrollo social y comunitario, impacto ambiental, educativo y cultural. (p.39)

Siendo este un motivo por el cual las organizaciones quedan obligadas a la presentación de dicho balance social, adicionalmente las cooperativas como forma empresarial más representativa del sector deberían presentar un balance social ya que no son organizaciones que buscan la acumulación de capital ni siquiera la satisfacción de necesidades de sus socios, ya que existen otros métodos que no rompen con los principios de solidaridad y cooperación.

Al elaborar el balance social la cooperativa podrá analizar los resultados obtenidos y compararlos con el presupuesto de gestión elaborado, con lo cual podrá evaluar cuáles han sido los avances o no, y formular las medidas correctivas necesarias. Este proceso de autoanálisis se vuelve primordial para el buen uso de la herramienta así como para mostrar el empoderamiento del modelo, lo cual le favorecerá a la cooperativa para el cumplimiento de sus objetivos organizacionales y normativas establecidas en la ley.

1.3.2 Variable Independiente

Responsabilidad solidaria asociativa

La contextualización de la variable independiente tiene relación con la responsabilidad social asociativa, las dimensiones sociales, económicas y ambientales que están inmersas en el tema, que a su vez forman parte del GRI (global reporting initiative) donde se da un modelo de informes y de balances sociales, para formar parte de algo mas grande como lo es la agenda de desarrollo sostenible generado por las Naciones Unidas siendo esta de reconocimiento internacional.

La dimensión social, ambiental y económica hacen referencia a gestionar una organización que vaya acorde la responsabilidad social no solo lucrativa sino que demuestre el compromiso con los usuarios en el caso de las cooperativas de servicio de taxi, el medio ambiente generando programas o ayuda para disminuir la contaminación, así como la transparencia de su información económica, para cada uno de los que conforman la sociedad y su entidad reguladora en este caso la SEPS, además de una distribución

equitativa de excedentes, responsabilidad en sus declaraciones tributarias, mostrando el compromiso con la sociedad.

Partiendo de las dimensiones descritas, podemos decir que hay organizaciones más grandes que se ocupan de crear índices, informes y balances que pueden ser adaptados a cada sector económico, uno de ellos es el Global Reporting Initiative, es una organización internacional que actúa de manera independiente y proporciona estándares utilizados en informes además que permiten la divulgación de la sostenibilidad, permitiendo que las empresas puedan tomar mejores decisiones en cuanto a su gestión.

El GRI proporciona modelos de informes de sostenibilidad, balances sociales, además de los objetivos que proponen para el desarrollo sostenible. El GRI es el medio entre las empresas y los gobiernos, lo que permite que se alinean a los objetivos a los requerimientos de las Naciones Unidas.

Pero no solo el GRI se preocupa por la responsabilidad social sino también las Naciones Unidas con su agenda de desarrollo sostenible, entendiendo al desarrollo sostenible como la capacidad de poder satisfacer las necesidades del presente con una visión a futuro para que esta no se afecte de ninguna forma.

Esta agenda de desarrollo sostenible también posee determinado número de objetivos que permiten cumplir con la sostenibilidad empresarial como su nombre lo determina, estos objetivos fueron aprobados por los dirigentes mundiales de estas naciones en el año 2015, y a pesar de que el cumplimiento de estos objetivos no son una obligatoriedad se espera que la mayoría de entidades que forman parte de la economía participen fomentando un desarrollo solidario para poner fin a algunas de las problemáticas de la sociedad.

1.3.3 Supraordenación

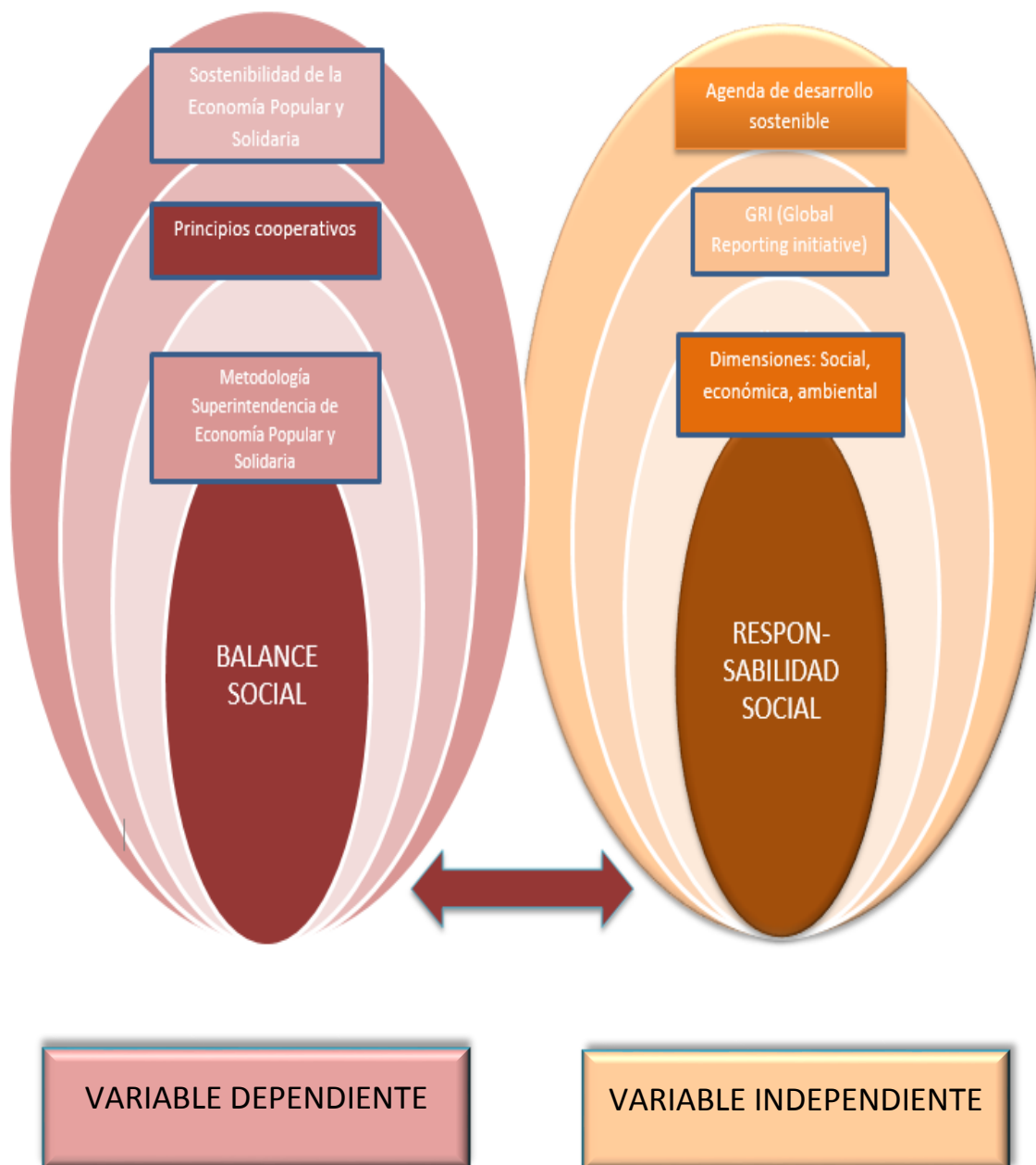


Figura 6 Supraordenación de variables

1.3.3.1 Constelación de ideas Variable dependiente Subordenación conceptual Balance Social

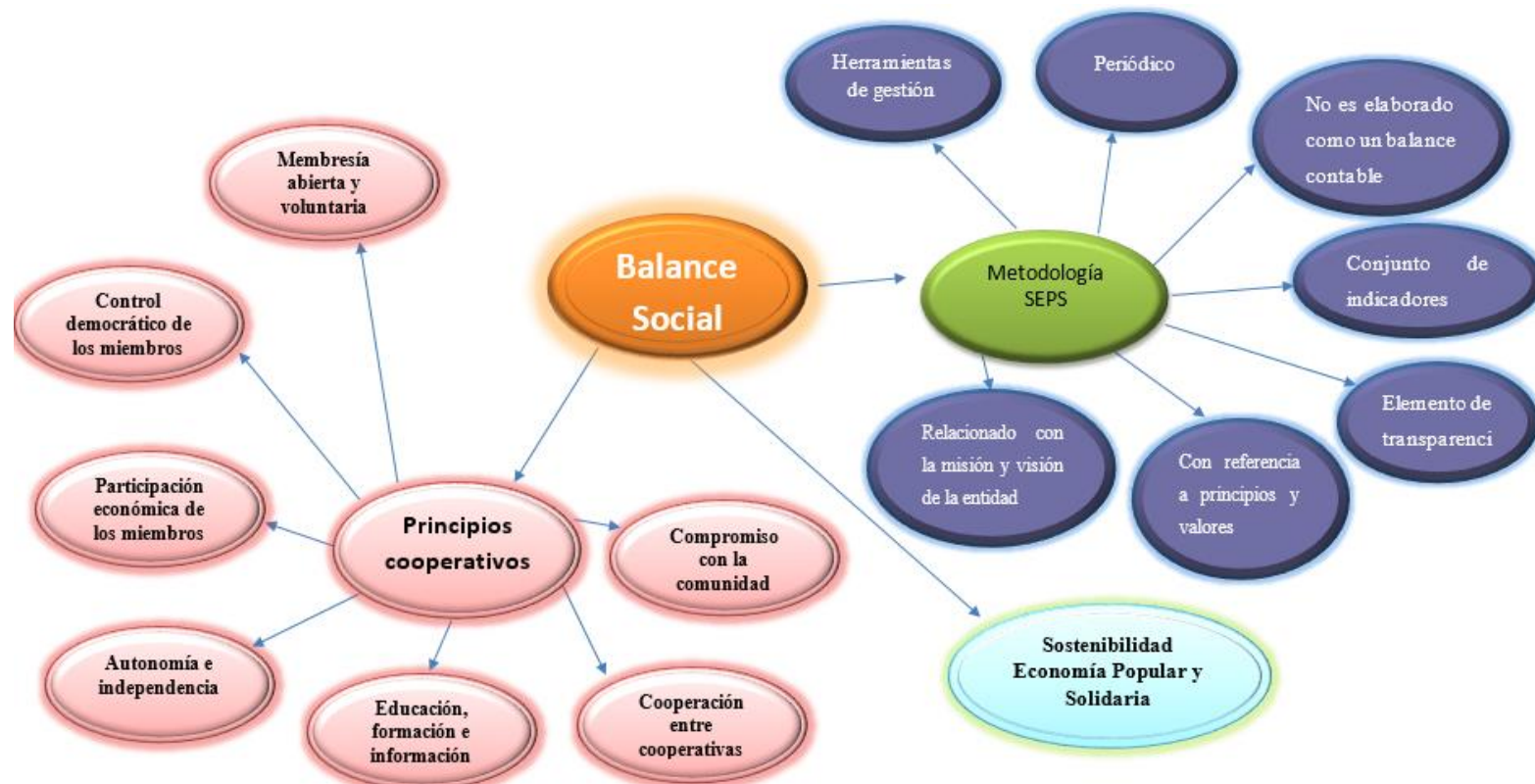


Figura 7 Constelación de ideas Variable dependiente

1.3.3.2 Constelación de ideas Variable Independiente Subordenación conceptual

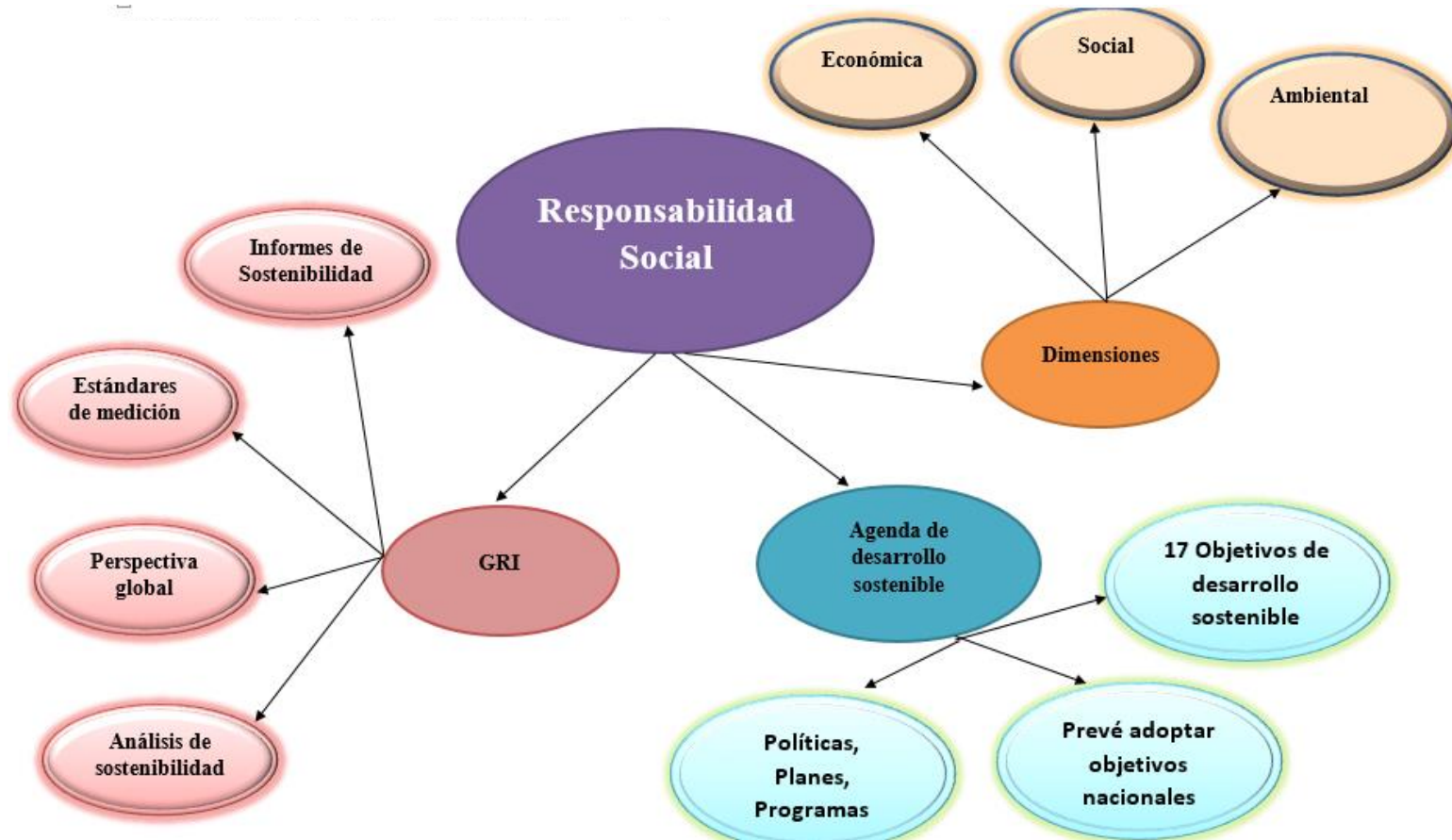


Figura 8 Constelación de ideas Variable Independiente

1.3.4 Operacionalización de variables

Tabla 7

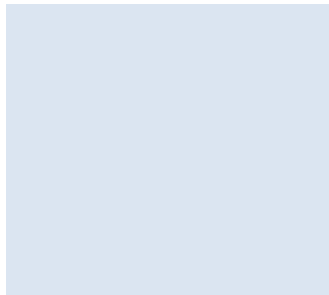
Operacionalización de variables

Objetivo General: Evaluar la responsabilidad solidaria asociativa en las cooperativas y compañías de servicio de taxi de la ciudad de Latacunga, provincia de Cotopaxi y propuesta de una herramienta de evaluación para el Balance Social.

Objetivos Específicos	Variables	Dimensión	Indicadores	Instrumentos
Variable Dependiente Analizar la normativa, acerca del Balance Social del sector asociativo y cooperativo.	Balance Social	Normativas legales que están cumpliendo las cooperativas de taxis de la ciudad de Latacunga.	Económico Nivel de cumplimiento del sector cooperativista de parámetros establecidos para la implementación de balance social= $\frac{\text{Número de cooperativas que cumplen con parámetros}}{\text{Número total de cooperativas}}$	Cuestionarios a través de encuestas
	Normativa Legal		Social Valor Aporte Socio= $VAS = \frac{AS}{CST}$	
			Ambiental Programas ambientales=	

CONTINÚA





Variable Dependiente

Examinar la situación actual de las cooperativas y compañías de servicio de taxi de la ciudad de Latacunga

$$\frac{\text{Normativa mediambiental cumplida}}{\text{Normativa mediambiental establecida}}$$

Balance Social Cumplimiento de requisitos de aplicabilidad de balance social dentro de las cooperativas de taxis de la ciudad de Latacunga.

Económico Nivel de aplicabilidad del sector cooperativista de balance social=

Cuestionarios a través de encuestas

$$\frac{\text{Numero de coop. aplican Balance Social}}{\text{Numero total de cooperativas}}$$

Social

Valor agregado cooperativo distribuido a los socios=

$$VACDS = \frac{NS}{DUT}$$

Ambiental

Programas ambientales=

$$\frac{\text{Presupuesto para proyectos de medioambientales}}{\text{Presupuesto total}}$$

Variable Dependiente-Independiente

Simulador Propuesta de un simulador para el desarrollo del Balance

Económico

Cuestionarios a través de

CONTINÚA 

Diseñar un simulador para la evaluación del Modelo de Balance Social

Balance Social

Social en las cooperativas de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga.

Nivel de aplicabilidad del sector cooperativista del simulador para evaluar el Balance Social=

encuestas Simulador

$$\frac{\text{Número de cooperativas que usan simulador}}{\text{Número total de cooperativas}}$$

Social

Valor agregado distribuido a la comunidad=

$$VACDD = \frac{MAC}{DUT}$$

Ambiental

Actividades medioambientales=

$$\frac{\text{Número de actividades realizadas medioambientales}}{\text{Número de actividades realizadas}}$$

CAPÍTULO II

BASE TEÓRICA, CONCEPTUAL Y LEGAL DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LATACUNGA.

2.1 Antecedentes investigativos

La responsabilidad social es un tema que se trata de años pasados de tal forma que sus inicios estuvieron en Estados Unidos por el Siglo XX, pero para comprender el significado actual de la responsabilidad social debemos saber cómo se originó la responsabilidad social.

Una publicación de un artículo científico del año 2005 de Jean Pasquero de la Universidad de Quebec de Canadá nos menciona cuatro etapas de la evolución de la responsabilidad social, así la primera etapa de la misma se da en los años 1880 “un espíritu de frontera”.

Los “llamados barones del saqueo”, los cuales poseían fortunas enormes por medios de dudosa procedencia, mediante consorcios, monopolios y oligopolios; muy pronto empiezan las rivalidades y desconformidades con las empresas pequeñas, los consumidores y los ciudadanos, y mediante movimientos de las misma aparece la ley antimonopólica de ese tiempo la denominada ley de Sherman en 1890, para control de los monopolios y desmantelamiento de los mismos. Este ejemplo de la responsabilidad social en respuesta ante los abusos de los consorcios económicos dominantes. (Pasquero, 2005, págs. 100-110)

La segunda etapa propuesta por Pasquero de la responsabilidad social para los años 1930-1970 dada por una recesión económica al punto de extrema miseria y presencia marcada de desigualdad presenciada en el año 1929, bajo esta tela de demagogia el gobierno crea políticas económicas para

reactivar la economía. De manera que la responsabilidad social se genera por las políticas del gobierno.

La responsabilidad social voluntaria aparece en los años 1970-1980, se denota el aumento de los intercambios económicos y de la llamada globalización, y a su vez el crecimiento y el aumento de poder de las empresas locales, el debilitamiento de los gobiernos cada vez con más deudas, el debilitamiento de los empleados, una empobrecida participación ciudadana y el declive de la confianza en un sistema democrático inexistente, los mayores beneficiarios ante todo esto eran los accionistas.

De ahí la necesidad de una responsabilidad social empresarial que según Robert Reich en una publicación científica en el New York times¹⁷ nos relata que la responsabilidad social en la actualidad es considerada como un conjunto de medidas voluntarias (Reich, 2007) “un conjunto de medidas voluntarias que buscan responder y/o preceder a los requerimientos de las partes interesadas con respecto a las empresas en la sociedad, es una concepción reciente que debe ser comprendida en el contexto actual y relativamente reciente del supercapitalismo” (pág. 23)

Una investigación realizada por tres docentes de la universidad de Valladolid nos menciona la importancia del balance social y la aplicación de un modelo emitido por el gobierno de España como propuesta a los centros de empleo vigentes en España.

(Manzano, Redondo, & Robles, 2016) Mencionan que el artículo publicado tiene por objetivo “el inducir a todos el concepto del balance social conjunto con el análisis de los centros de empleo y mediante el artículo propuesto inducen también la aplicación de un balance social en las empresas”. (pág. 16)

¹⁷ New York Times: Revista científica de Estados Unidos.

En los 90 nace la inquietud del tema de la responsabilidad y el balance social, con el pasar del tiempo y hasta la presente la Comisión Europea solicita a las empresas fortalecer su responsabilidad social, es decir el gobierno tiene participación directa, norma y motiva a que las entidades se preocupen más en el tema de la responsabilidad social.

La responsabilidad social se denomina a sí misma como responsabilidad social porque está pendiente no solo del bienestar propio sino del bien común, de esta forma nacen nuevos conceptos relacionados a la responsabilidad social y la aplicación correcta de la misma, así menciona (Paull & Francisca, 2010) en su libro de responsabilidad social empresarial: “la responsabilidad del empresario ha ido ampliando progresivamente su significado con el paso del tiempo, a la vez que se iban acuñando nuevas expresiones para dar cabida a los nuevos contenidos de los conceptos” (pág. 19)

De esta forma nace el concepto de ciudadanía corporativa porque como consumidores finales son los mayores críticos y quienes perciben el nivel de compromiso y de responsabilidad de una empresa. Su importancia radica en el entorno en que se desarrolle, las empresas operan dentro de ciertos límites y normas establecidas por la sociedad.

Según (Paull & Francisca, 2010) sustenta su idea de ciudadanía corporativa bajo los siguientes parámetros “El comportamiento corporativo; la ética corporativa; las relaciones corporativas y la política de ciudadanía corporativa”. (pág. 25)

Tabla 8

Aspectos de la ciudadanía corporativa, responsabilidad social

Comportamiento Corporativo	Económica	El impacto económico de la compañía a nivel local, regional, nacional y/o supranacional.
	Social	Implicación de la compañía en temas sociales, incluyendo los derechos humanos en el trabajo
	Medioambiental	Implicación de la compañía en temas medioambientales.
Política de Ciudadanía Corporativa		Los compromisos, estrategias y prácticas operativas para el desarrollo, evaluación y control de la realización de los tres aspectos anteriores.

Fuente: (Paull & Francisca, 2010)

El modelo filantrópico de la responsabilidad social sostiene que las empresas y las personas pueden contribuir a causas sociales, pero siempre es ético hacerlo.

El adoptar las medidas de responsabilidad social en una entidad puede resultar fácil o complicado a medida que exista una colaboración por parte de los accionistas o propietarios así como de sus trabajadores el aplicar un modelo de responsabilidad social puede resultar no tan complicado así lo afirma (Hartman, Desjardins, & Espinoza, 2014) : “A primera vista, las compañías que adoptan el modelo integrador no plantean problemas... Incluso abogados del estrecho modelo económico de la RSC¹⁸ como Milton Friedman, estarían de acuerdo en que los propietarios persigan metas sociales como parte de su modelo de negocios” (p.110)

Así también se presenta nuevos conceptos que van de la mano con la responsabilidad social como lo es la sustentabilidad. La sustentabilidad sostiene que las metas financieras de una entidad deben ser equilibradas con las consideraciones ambientales (Hartman, Desjardins, & Espinoza, 2014).

¹⁸ RSC: responsabilidad social corporativa.

Dado que el medio se encuentra amenazado por el modelo económico dominante, es fundamental que se tome el tema de sostenibilidad para un desarrollo económico responsable.

Los temas relacionados con la sostenibilidad son los índices que miden el desarrollo sostenible de las empresas así como por ejemplo lo realiza la empresa Dow Jones, un proveedor de información financiera global, que desarrollo en el año 1999 un índice de acciones comunes el que calificaba a las empresas de acuerdo a su sostenibilidad, "Índice Dow Jones de sostenibilidad".

Este índice Dow Jones es utilizado generalmente por las entidades financieras por lo general Bancos dado que es un índice considerado a nivel mundial, para dar a conocer las sostenibilidad de las entidades.

Tabla 9

Criteriaos económicos y sociales del índice Dow Jones.

CRITERIOS ECONÓMICOS Y SOCIALES

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	Incluye la presentación de informes ambientales, diseño ecológico, eficiencia sistemas de gestión ambiental y el compromiso de los ejecutivos en los temas ambientales.
SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	Incluye códigos de conducta, cumplimiento de políticas contra la corrupción, gobierno corporativo, gestión de riesgo y de crisis, planificación estratégica de la calidad, gestión del conocimiento y gestión de la cadena de suministro.
SOSTENIBILIDAD SOCIAL	Incluye ciudadanía corporativa, filantropía, prácticas laborales, desarrollo del capital humano, balance social, atracción y retención de talento y diálogo con los grupos de interés.

Fuente: (Wheelen & Hunger, 2013)

En tanto la responsabilidad social ha venido tomando fuerza en los últimos años las empresas usan diferentes herramientas tanto gerenciales como administrativas para su supervivencia, más allá de objetivos económicos se plantean objetivos sociales para el bienestar de los sistemas sociales que existen.

La Organización Mundial del Trabajo nos menciona que las entidades económicas usan desde hace tiempo atrás una herramienta para medir el desempeño de las empresas, (OIT¹⁹, 2001) : “Desde hace más de 10 años las empresas latinoamericanas cuentan con un instrumento de gestión que les permite evaluar el cumplimiento de su responsabilidad social: El balance social y el informe social.” (pág.1)

El balance social como instrumento de medición de las responsabilidades registra de forma cuantitativa y cualitativa el desarrollo social y económico de una empresa en un determinado periodo.

En el año 1998 la Alianza Cooperativa Internacional dio inicio a su proyecto de balance social para las cooperativas, con el objetivo de establecer una metodología e instrumento de medición, mediante este instrumento las cooperativas medirían el nivel de acercamiento o alejamiento del cumplimiento con su misión como organización cooperativa, asociativa. (Mugarra, 2001, págs. 5-8).

Aparece también los informes de sostenibilidad, donde se detalla bajo ciertos estándares, políticas y programas el desarrollo sostenible de la entidad, una empresa pionera desde 1990 en informes de sostenibilidad es el GRI²⁰ “ayuda a las empresas, gobiernos y otras organizaciones a comprender y comunicar el impacto de las empresas en materia de sostenibilidad críticos, tales como el cambio climático, los derechos humanos, la corrupción y muchos otros”. (GRI, 2017, págs. 2-5)

Las investigaciones citadas nos proporcionarán una referencia de los beneficios de implementar una estrategia de responsabilidad social, al realizar

¹⁹ OIT: Organización Mundial del Trabajo.

²⁰ GRI: Global Reporting Information

nuestro proyecto permitirá a las cooperativas y compañías de servicios de taxis del cantón Latacunga aumentar el grado de involucramiento en temas de responsabilidad solidaria asociativa, estas retribuciones serán palpables y reales, en la medida que la misma y sus empleados participen íntegramente en la implementación de una buena práctica.

2.2 Fundamentación teórica

2.2.1 Asociativismo

El asociativismo en Ecuador es considerado como "...el movimiento socioeconómico más grande de la humanidad; por ende, la Economía Solidaria es el sistema económico, social, político y cultural, que ha permitido ascender el nivel de vida de millones de personas fundamentalmente de la clase media y baja, implementado en ellas los valores y principios de la solidaridad, equidad y justicia". (Ecuador D. , 2013, pág. 8)

El asociativismo en conjunto con el cooperativismo en el Ecuador va en auge debido a las políticas de economía social que se van dando por las reformas que se han hecho a lo largo del gobierno actual. Así pues existen diversas formas de organizaciones las cooperativas, asociaciones, empresariales, comunitarias; las organizaciones asociativas tienen diferentes formas jurídicas y se presentan de acuerdo a su entorno de desarrollo favorable.

El asociativismo se desarrolló a finales del Siglo XIX donde tuvo origen la Revolución Industrial adjunto al liberalismo económico según lo menciona la revista CIERIEC²¹ de Economía de España del año 2007 que "hasta el año de 1960, el asociativismo fue limitado y genuino, por lo que respondía a necesidades de los cooperados y sus cabecillas" (pág. 19)

Poco tiempo después se crea la Dirección Nacional de Cooperativas y Asociaciones en el año 1996, fue una especialidad del Ministerio de Previsión

²¹ CIERIEC: Revista de Economía y Publicaciones, España.

y Trabajo para luego cambiarse a Ministerio de Bienestar Social en el año 1979, institución que estuvo a cargo de ejecutar las políticas de gobierno.

Sin embargo tras un análisis realizado por (Ros, 2007): "...mucho queda por hacer; el movimiento cooperativo ecuatoriano enfrenta un reto impuesto por el sistema económico-social vigente y, por lo tanto, hay que encontrar soluciones factibles y concretas para corregir sus debilidades, reivindicando un nuevo papel para el movimiento". (pág. 35)

El termino cooperativa viene del verbo cooperar, la diferencias entre una cooperativa prescinde en la implicación de trabajador y la gestión, en las cooperativas se puede decir que existe un interés más allá del económico así lo menciona (Eguiguren & Barroso, 2011) "En las cooperativas se puede entender que, más allá del beneficio económico, existe un interés de desarrollo profesional compartido por parte de los que forman la empresa ... así como el mantenimiento de sus empleos en un ambiente racional." (pág. 88)

Las asociaciones y cooperativas de Ecuador están reguladas por entidades del gobierno y actualmente se rigen bajo el mandato de la Economía Popular y Solidaria donde prevalece el talento humano sobre el capital.

Una asociación según la SEPS²² es considerada como un grupo de personas que realizan actividades económicas, productivas, y que juntos producen bienes y servicios necesarios para el diario vivir y se abastecen de insumos y herramientas para el desarrollo de su objetivo principal de una forma solidaria y auto gestionado.

2.2.2 Responsabilidad social y solidaria

²² SEPS: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

En el Ecuador en el año 2008 bajo la Constitución de la República en su art. 283 define al sistema socioeconómico actual (CRE²³, 2008, pág. 140) como: “...social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir.”

Bajo ese sistema económico en el Ecuador se crea la LOEPS²⁴, la cual es aprobada en el año 2011 (seps documents, 2011, p.1) menciona a la economía popular y solidaria como: “una forma de organización económica en la que sus integrantes se unen para producir, intercambiar, comercializar, financiar, y consumir bienes y servicios que les permitan satisfacer sus necesidades y generar ingresos (...).”

Los objetivos principales de esta ley son:

- “Reconocer a las organizaciones de la economía popular y solidaria como motor del desarrollo del país;
- Promover los principios de la cooperación, democracia, reciprocidad y solidaridad en las actividades económicas que realizan las organizaciones de la EPS;
- Velar por la estabilidad, solidez y correcto funcionamiento de las organizaciones de la EPS; Establecer mecanismos de rendición de cuentas de los directivos hacia los socios y miembros de las organizaciones de la economía popular y solidaria;(...).” (SEPS, 2011)

Bajo estos objetivos se direcciona la aplicación de la ley a las distintas organizaciones y entidades que integran este sector de la economía popular.

La Superintendencia de Economía Popular y Solidaria se crea bajo este mismo objetivo mencionado anteriormente en el art. 1 de la LOEPS, esta institución fue creada en año 2012 con el objeto de realizar una (SEPS, 2011, p.1) “...supervisión y un control de las organizaciones de la economía popular y solidaria, con personalidad jurídica de derecho público y autonomía

²³ CRE: Constitución de la República del Ecuador, año 2008

²⁴ LOEPS: Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, año 2011

administrativa y financiera, que busca el desarrollo, estabilidad, solidez y correcto funcionamiento del sector económico popular y solidario”.

En un informativo de SEPS²⁵ del año 2011 menciona por que se destaca la Economía Popular y Solidaria entre ellos:

- La igualdad.- es decir todos tienen los mismos derechos y obligaciones
- El trabajo sobre el capital: entre los objetivos es dar trabajo a todos sus miembros, para lograr el buen vivir.
- El Balance Social: este modelo de balance busca que se cumplan todos los principios de la economía popular y solidaria
- La cooperación: las organizaciones se ayuden entre sí, para el bienestar y la integración del sector.

2.2.3 Balance Social

Los procesos que se realizan a nivel asociativo como la producción, el intercambio, prestación de servicio, consumo, financiamiento pueden evaluarse mediante las herramientas tradicionales como balances contables, estados de resultados. Pero la finalidad de la Economía Social y Solidaria no es solo el capital sino el trabajo solidario, la estimación de esto requiere otro tipo de metodología, por este motivo se presenta el Balance Social.

El balance social es (SEPS, Balance Social Cooperativo, 2014, pág. 1): “...un instrumento utilizado periódicamente para la gestión de la economía social “que reúne y sistematiza la información de áreas como la medioambiental, económica y social. Todo ello en un documento público donde se cuanti-cualifican los datos a través de instrumentos como los indicadores (numéricos o no, binarios, de profundidad) que tratan de medir la actividad de la entidad en relación y con referencia a sus principios y valores...”

²⁵ SEPS: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

El balance social es de suma importancia en el país, debido a que la LOEPS así lo norma en su art. 179 (LOEPS, 2011, pág. 43): “Las organizaciones sujetas a esta Ley incorporarán en sus informes de gestión, el balance social que acreditará el nivel de cumplimiento de los principios y sus objetivos sociales, en cuanto a la preservación de su identidad, su incidencia en el desarrollo social y comunitario, impacto ambiental, educativo y cultural”.

2.2.4 Balance Social modelo OIT

La organización Mundial de trabajo propone un manual para el tratamiento y la correcta aplicación del balance social en base a que las empresas buscan el beneficio común. (OIT, 2001, págs. 1-3)

Basado en las actividades de empresas latinoamericanas por más de 15 años, se ha venido trabajando y mejorando los aspectos distintos del balance social de esta forma un balance social cuantifica de forma cuantitativa y cualitativa las actividades económicas y sociales de las entidades.

Similar al balance financiero; el balance social debería ser presentado al final de cada periodo. Por ello, de acuerdo con los resultados del análisis, debería brindar la información necesaria para evaluar el cumplimiento de la responsabilidad social.

El balance social presentado por la OIT²⁶, debería ser presentado e con el balance general o de estado, al final de cada periodo y debería brindar la información necesaria para evaluar el cumplimiento de la responsabilidad social en tanto son cumplidas las metas internas como externas de cada organización. (OIT, 2001)

El modelo fue presentado inicialmente en 1987 por la Asociación Nacional de Industriales, la Organización Internacional del Trabajo y la Cámara Junior de Colombia, el mismo que se encuentra estructurado de la siguiente manera:

²⁶ OIT: Organización Mundial del Trabajo.

Tabla 10**Estructura del balance social OIT****Área interna**

Hace referencia a las respuestas y labores de la empresa hacia sus trabajadores en tres campos:

- Sociales y laborales
- Servicio Social
- La Integración y el desarrollo

Área externa

Definida como el cumplimiento de la Responsabilidad Social con los demás.

- Consumidores
- Comunidad
- Instituciones

Fuente: (OIT, 2001)

La estructura interna y externa cuenta a su vez con indicadores para cada sub-área indicador que miden cada uno de los ítems especificados anteriormente. Un indicador debe dar valor agregado a la información para que:

- La información que se recoge es útil, suficiente y real.
- Las fuentes son fiables.
- La información se recoja oportunamente para tomar las decisiones de control o evaluación.
- Se analice los resultados en el marco de una política social y unos objetivos sociales.

Tabla 11

Variables utilizadas en el Balance Social: Área Interna

ÁREA INTERNA	
CARACTERÍSTICAS SOCIO-LABORALES DEL PERSONAL	<ul style="list-style-type: none"> • DEMOGRAFÍA • ABSENTISMO • ROTACIÓN DEL PERSONAL • JORNADA LABORAL • SALARIOS Y PRESTACIONES • RELACIONES LABORALES
SERVICIOS SOCIALES DE LA EMPRESA AL PERSONAL	<ul style="list-style-type: none"> • SALUD • RIESGOS PROFESIONALES • FONDOS DE PENSIONES • FONDOS DE EMPLEADOS O COOPERATIVAS • SERVICIOS ESPECIALES
INTEGRACIÓN Y DESARROLLO DEL PERSONAL	INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN <ul style="list-style-type: none"> • DESARROLLO PERSONAL • CAPACITACIÓN • EDUCACIÓN

Fuente: (OIT, 2001)

Las empresas deben definir indicadores que le aporten información para controlar la gestión de la eficiencia, eficacia, e impacto para descartar aquellos que no aportan al crecimiento de la entidad. La OIT también define los indicadores internos.

Tabla 12

Variables utilizadas en el Balance Social: Área externa

ÁREA EXTERNA	
RELACIONES PRIMARIAS	<ul style="list-style-type: none"> – FAMILIA DEL TRABAJADOR – JUBILADOS – ACCIONISTAS – CANALES DE DISTRIBUCIÓN – CONSUMIDOR FINAL – COMPETENCIA – ACREEDORES – PROVEEDORES
RELACIONES CON LA COMUNIDAD	<ul style="list-style-type: none"> – COMUNIDAD LOCAL – SOCIEDAD – SECTOR PÚBLICO
RELACIONES CON OTRAS INSTITUCIONES	<ul style="list-style-type: none"> – GREMIOS – MEDIOS DE INFORMACIÓN – UNIVERSIDADES E INSTITUCIONES DE INVESTIGACIÓN

Fuente: (OIT, 2001)

Todo proceso de planificación conlleva una evaluación de los resultados alcanzados para planear el siguiente periodo. Igual sucede con el Balance Social. Una vez concluido el periodo, se deben evaluar los resultados para establecer correctivos y hacer las recomendaciones necesarias para que la empresa pueda tomar decisiones sobre su gestión social para el siguiente periodo.

2.2.5 Modelo de balance social, Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS)

Las empresas que realizan actividades económicas, están sujetas a una valoración de procesos de producción, financiamiento y consumo,

además puede ejecutarse mediante instrumentos convencionales, como los estados financieros o balances contables.

El balance social que está regido por la SEPS²⁷ tiene los siguientes principios como lo menciona la superintendencia que definen el balance social.

- Herramienta de gestión
- Periódico
- No es elaborado como un balance contable
- Conjunto de indicadores cuantitativos y cualitativos
- Elemento de transparencia (socios/comunidad)
- Con referencia a principios y valores establecidos
- Relacionados con la misión y visión de la entidad

La metodología de elaboración del balance social que propone la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria se da en base a los 12 objetivos del buen vivir, consta de 7 macro-dimensiones y 24 dimensiones, bajo una prueba piloto realizada en el año 2014 y consta también de:

- Variables cuantitativas,
- Indicadores cuantitativos
- Indicadores cualitativos.

²⁷ SEPS: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

Tabla 13

Macro-dimensiones y dimensiones utilizadas en el Balance Social.

MACRODIMENSIONES	DIMENSIONES
M1: Prelación del trabajo sobre el capital y los intereses colectivos sobre los individuales	D1: Prelación del trabajo sobre el capital D2: Prelación de los intereses colectivos sobre Los individuales D3: Ocio liberador
M2: Asociación voluntaria, equitativa y respeto a la identidad cultural	D1: Accesibilidad asociativa y cooperativa D2: Retiro de asociados D3: Conocimiento cooperativo y del sistema económico social y solidario
M3: Autogestión y Autonomía	D1: Acceso a cargos Institucionales D2: Control democrático por los socios D3: Transparencia informativa D4: Acuerdos con otras organizaciones (no EPS) D5: Relación con el Estado D6: Estructura del Patrimonio D7: Equilibrio real de poder entre asociados
M4: Participación económica, solidaria y distribución equitativa	D1: Concentración de aportes sociales

CONTINÚA



	D2: Utilización de utilidades y excedentes
	D3: Valor Agregado Cooperativo
M5: Educación, capacitación y comunicación	D1: Desarrollo de las capacidades de los actores relacionados a la organización
	D2: Promoción de la EPS
	D3: Investigación y desarrollo
M6: Cooperación e integración del Sector Económico Popular y Solidario	D1: Intercooperación (Solidaridad con entidades del sector de la EPS)
	D2: Integración sectorial
M7: Compromiso social, solidario, comunitario y Ambiental	D1: Comercio Justo
	D2: Comunidad
	D3: Medio Ambiente

Fuente: (SEPS, Balance Social para Organizaciones, 2015)

El proceso para la implementación de una metodología de Balance Social ha de ser generado e implantado en la entidad con posterioridad a una discusión interna, los miembros de la organización en este sentido la asociación o la cooperativa, tomaran la decisión de implementar la metodología del balance social.

Dado a los múltiples beneficios que tiene la aplicación de un balance social pilar de la sostenibilidad de la empresa la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria pone a consideración sobre el método necesario para fomentar y fortalecer la economía popular y solidaria del Ecuador.

2.3 Fundamentación conceptual

Responsabilidad Social

En una publicación de la Revista Lasallista de investigación denominada (Responsabilidad social (RS) y responsabilidad social corporativa (RISC): una nueva perspectiva para las empresas el autor (Avendaño, 2013) define como:

La Responsabilidad Social es la expresión de la ética entre los individuos y su entorno. Por ello, los criterios éticos que tienden a imponerse en las decisiones relacionadas con el desarrollo contribuyen a determinar el ejercicio de esa responsabilidad. Es precisamente por esta concepción ética que la sociedad contemporánea, y especialmente quienes la lideran, admiten situaciones de injusticia que afectan a vastos sectores de la población mundial. (p.152)

Según la Norma ISO²⁸ 2600 en (ISO, 2010) define a la responsabilidad social como:

La forma en que la empresa asume su responsabilidad por los impactos que sus actividades tienen en la sociedad y el ambiente a través de un comportamiento transparente y ético en lo cual deben ser consistentes con los intereses de la sociedad y el desarrollo sostenible, estar basadas en el cuidado ético y el cumplimiento de las leyes aplicables e instrumentos intergubernamentales, y estar integradas en las actividades cotidianas de la organización.

(Romero N. , 2010) Menciona que la responsabilidad social surge:

...como una respuesta de las grandes corporaciones y de organismos internacionales de tratar de contrarrestar la imagen negativa del sistema capitalista neoliberal, del cual forman parte, y de mantenerse a largo plazo en el mercado nacional e internacional, incorporando principios éticos y una visión global, compleja y flexible al cambio, que está ocurriendo en el entorno...(p.459)

La responsabilidad social es un conjunto de estrategias que orientan las acciones, sustentadas en alianzas con sus diversos grupos de interés tanto internos como externos, las empresas deben concientizar sobre su responsabilidad para con la sociedad abarcando factores sociales, ambientales, económicos es decir no solo buscar su bienestar económico sino de todos quienes conforman la sociedad

²⁸ ISO= Organización Internacional de Normalización

incorporando principios éticos, una adecuada estructura organizacional así como sistemas de rendición de cuentas, balance social que ayuden a tener una visión global de lo que está ocurriendo en su entorno.

Economía Popular y Solidaria

Desde el 2011, se reconoce, a través de la Ley de Economía Popular y Solidaria (Superintendencia de economía popular y solidaria, 2011) en su artículo 1, a la EPS²⁹ como:

Una forma de organización económica en la que sus integrantes, ya sea individual y colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios mediante relaciones basadas en la solidaridad, cooperación y reciprocidad, situando al ser humano como sujeto y fin de su actividad. (p.3)

La Economía Popular y Solidaria tiene por objeto, reconocer, fomentar y fortalecer el Sector Financiero Popular y Solidario en su ejercicio y relación con los demás sectores de la economía y con el Estado, busca potenciar las prácticas de la economía popular y solidaria que se desarrollan en todas las comunidades a través de las diferentes actividades como son producción, comercialización, financiamiento entre otras, todas conjuntamente para alcanzar el Buen Vivir que fomenta esta ley.

Sector no Financiero

El (Ecuador B. C., 2007) establece que:

El sector no financiero está integrado por las entidades cuyos presupuestos corresponden al Presupuesto General del Estado; a los Presupuestos de las Empresas Públicas; y, a los Presupuestos de los Organismos Seccionales Autónomos. Al SPNF³⁰ pertenecen instituciones que reciben directamente recursos del Estado ecuatoriano, para gestionar la prestación de bienes y servicios, por ejemplo los ministerios, universidades públicas, los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) y las empresas públicas.

El sector no financiero consta de instituciones que están dentro del sector público principalmente debido a que reciben dinero por parte del estado

²⁹ EPS= Economía Popular y Solidaria

³⁰ SPNF= Sector Público No Financiero

para su adecuado funcionamiento, abarcando este término debido a que forma parte del sector de la economía popular y solidaria en Ecuador.

Sector económico

La naturaleza de las actividades económicas ha sido descrita en la revista *Journal of Inter-American Studies* en el artículo denominado, la estructura ocupacional y el desarrollo económico de Chile por (Guadagni, 1964) de la siguiente manera:

Por razones de conveniencia de tipo internacional la producción puede ser definida como primaria, secundaria, terciaria. El primer grupo incluye las actividades agrícolas-ganaderas, la pesca, la explotación forestal. La minería es más propiamente agrupada como producción secundaria, junto con la industria manufacturera, la construcción y las obras públicas, la provisión de gas y electricidad. La producción terciaria es definida por residual como consistiendo de todas las demás actividades económicas, las principales de las cuales son: transporte, distribución, administración pública, servicio doméstico y todas las demás actividades cuyo producto es de una naturaleza no material. (p.187)

Según (Red cultural banco de la republica, 2017) define a los sectores económicos como:

La actividad económica está dividida en sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo a los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos. (p.1)

Los sectores económicos son la conglomeración de las diversas actividades que se realizan dentro de un país o sector guardando características comunes pero que al mismo tiempo permiten realizar la división de acuerdo al tipo de actividad realizada dentro de cada sector.

Balance Social

Según (Guédez, 2006) menciona que:

El balance social connota un desempeño realizado por la propia organización para registrar y evaluar los resultados alcanzados a partir de una estrategia prefijada. Es por ello que el balance social representa una herramienta que se orienta a observar sistemáticamente el desempeño de la empresa respecto de sus respuestas a las

necesidades, expectativas y capacidades de los grupos de interés; tanto de lo externo como de lo interno, refiriéndose a cifras cuantitativas y a significados cualitativos. (p.142)

Para (Echeverría, 1978), “el balance social es un instrumento contable, que sirve para el cierre de cuentas de la contabilidad social de la empresa en un enfoque patrimonialista”. (p.167)

(Chapman, 1988), menciona que:

Es incuestionable que se trata de un balance responsabilidad social. Y se expone en el mismo citado el costo-beneficio social de la actividad de la empresa o entidad y el resultado usualmente anual de ello. (p.20)

El Balance Social es una herramienta que permite cualificar y cuantificar la situación de una empresa en aspectos sociales, económicos y medioambientales, mismo que se realiza de forma periódica y basado en el cumplimiento de dimensiones previamente establecidas en un formato por la SEPS³¹ tomando como referencia principios y valores previamente establecidos fundamentados en la misión y visión de la empresa.

Simulador

Dentro de las Teoría de Modelos y Simulación (Kelton, 1991) menciona lo siguiente:

Para poder decidir correctamente es necesario saber cómo responderá el sistema ante una determinada acción. Esto podría hacerse por experimentación con el sistema mismo... Al proceso de experimentar con un modelo se denomina simulación... Si el plan de experimentación se lleva a cabo con el solo objeto de aprender a conducir el sistema, entonces se denomina entrenamiento o capacitación... (p.3)

Para (Shannon, 1988) “Simulación es el proceso de diseñar un modelo de un sistema real y llevar a cabo experiencias con él, con la finalidad de aprender el comportamiento del sistema o de evaluar diversas estrategias para el funcionamiento del sistema” (p.723)

³¹ SEPS= Super Intendencia de Economía Popular y Solidaria

Dentro de la utilización del simulador el modelado es el proceso que (Shannon, 1988) define: “Modelado es el proceso de construcción de un modelo. Un modelo es una representación de un objeto, sistema, o idea. Usualmente, su propósito es ayudar explicar, entender o mejorar un sistema” (p.723)

Un simulador es una herramienta que permite diseñar plantillas, modelos acorde a las necesidades de la empresa o persona con la finalidad de facilitar la evaluación y desarrollo de procesos, sistemas, es una estrategia muy utilizada hoy en día para minimizar tiempo y costos.

Indicador

Según ((ONU), 1999), establece que un los indicadores son: “Herramientas para clarificar y definir, de forma más precisa, objetivos e impactos, son medidas verificables de cambio o resultado diseñadas para contar con un estándar contra el cual evaluar, estimar o demostrar el progreso con respecto a metas establecidas” (p.18).

Principios cooperativos

La declaración de identidad cooperativista acogida por la II Asamblea de la ACI³² que se celebró en 1995 en la ciudad de Manchester, en la ocasión de la celebración del Centenario de la ACI, contiene una nueva ilustración de lo que es el cooperativismo y una revisión de la formulación de los principios cooperativos como son:

Según la Alianza Cooperativa Internacional menciona lo siguiente respecto al primer principio cooperativo:

Primero: Membresía abierta y voluntaria

Las cooperativas son abiertas es decir sus servicios están a disposición para todas aquellas personas que lo necesiten y dispuestas a aceptar las responsabilidades que conlleva la membresía sin discriminación de género,

³² ACI= Alianza Cooperativa Internacional reúne, representa y sirve a organizaciones cooperativas del mundo entero para guardar los principios y valores cooperativos.

raza, clase social, posición política o religiosa. (Cooperativas de las Américas, Región de Alianza Cooperativa Internacional, 1995, p.1)

Este principio destaca que las cooperativas son organizaciones voluntarias ya que las personas son libres de decidir y asumir un compromiso con las cooperativas.

Segundo: Control democrático de los miembros

Son democráticas y controladas por sus socios los mismos que participan activamente en la definición de las políticas y en la toma de decisiones. En las cooperativas de base los miembros tienen igual derecho de voto (un miembro, un voto), mientras en las cooperativas de otros niveles también se organizan con procedimientos democráticos. (Cooperativas de las Américas, Región de Alianza Cooperativa Internacional, 1995, p.1)

Este principio hace referencia al control que ejercen los socios de las cooperativas sobre esta ya que son quienes toman las decisiones y ejercen derechos dentro de las mismas.

Tercer: Participación económica de los miembros

Los miembros contribuyen de manera equitativa y controlan de manera democrática el capital de la cooperativa. Usualmente reciben una compensación limitada, si es que la hay, sobre el capital suscrito como condición de membresía. Los miembros asignan excedentes para cualquiera de los siguientes propósitos: El desarrollo de la cooperativa mediante la posible creación de reservas, los beneficios para los miembros en proporción con sus transacciones con la cooperativa. (Cooperativas de las Américas, Región de Alianza Cooperativa Internacional, 1995, p.1)

Este principio establece que los miembros de las cooperativas son los encargados de controlar el capital de la cooperativa, asignando rubros para beneficio de la cooperativa.

Cuarto: Autonomía e independencia

Las cooperativas son organizaciones autónomas, controladas por sus cooperados. Si entran en acuerdos con otras organizaciones (incluyendo gobiernos) o tienen capital de fuentes externas, lo realizan

en términos que aseguren el control democrático por parte de sus miembros y mantengan la autonomía de la cooperativa. (Cooperativas de las Américas, Región de Alianza Cooperativa Internacional, 1995, p.1)

Las cooperativas son autónomas no dependerán más que del control de los miembros de las mismas aun cuando realicen acuerdos con otras organizaciones especificaran que no perderán el control de las cooperativas.

Quinto: Educación, formación e información

Las cooperativas brindan educación y entrenamiento a sus miembros, a sus dirigentes electos, gerentes y empleados, de tal forma que contribuyan eficazmente al desarrollo de sus cooperativas. Las cooperativas informan al público en general, particularmente a jóvenes y creadores de opinión, acerca de la naturaleza y beneficios del cooperativismo. (Cooperativas de las Américas, Región de Alianza Cooperativa Internacional, 1995, p.1)

Las obligaciones de las cooperativas son varias entre ellas la de educar y entrenar a sus miembros en general y difundir la información necesaria al público respecto a las particularidades de la cooperativa.

Sexto: Cooperación entre cooperativas

Las cooperativas sirven a sus miembros más eficazmente y fortalecen el movimiento cooperativo trabajando de manera conjunta por medio de estructuras locales, nacionales, regionales e internacionales. (Cooperativas de las Américas, Región de Alianza Cooperativa Internacional, 1995, p.1)

Es importante que las cooperativas trabajen de manera conjunta para lograr mejorar su desarrollo de manera eficaz buscando estructuras nacionales o internacionales.

Séptimo: Compromiso con la comunidad

La cooperativa trabaja para el desarrollo sostenible de su comunidad por medio de políticas aceptadas por sus miembros. (Cooperativas de las Américas, Región de Alianza Cooperativa Internacional, 1995, p.1)

El cooperativismo es una doctrina socio-económica que promueve la organización de las personas para satisfacer de manera conjunta sus

necesidades promoviendo así los principios cooperativos que ayuden a la consecución de esta doctrina implantada.

2.4 Fundamentación legal

En la Constitución de la República del Ecuador en el art. 319 menciona que se “Se registran diferentes tipos de empresas entre ellas de producción, cooperativas, empresas públicas, privadas, sociedades, mixtas y domesticas todas estrás reconocidas bajo la constitución del ecuador (Constituyente A. N., 2008, p.151).

La mención de dicho artículo se debe a que dentro de las formas de organización en el país se reconoce el sector cooperativista, el cual es abarcado dentro del presente proyecto de investigación al referirse al sector cooperativista de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga.

La Constitución de la República del Ecuador (Asamblea Nacional, 2008) en el art. 66 establece que:

Se reconoce y garantizará a las personas:...

15. las personas ejerzan su derecho libre a desarrollar actividades económicos, esta puede ser de manera individual o colectiva, siempre acorde a los principios de responsabilidad social. (p.47)

La Constitución establece el derecho a desarrollar actividades de manera individual o conjunta y que estén orientados a los principios de solidaridad y responsabilidad social y ambiental, es de ahí de donde nace la iniciativa de desarrollar el presente proyecto investigativo.

25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características. (p.47)

La Constitución establece el derecho a acceder a bienes que sean de calidad así como recibir servicios que ofrezcan buen trato ya sean que provengan del sector público o privado.

26. tendrán derecho los ecuatorianos a la propiedad en todas sus formas es decir que tienen acceso a ello, pero siempre acorde las políticas de responsabilidad social. (p.47)

El abarcar dicho artículo dentro del desarrollo de este proyecto de investigación se debe a que hace hincapié respecto al cumplimiento de los derechos de las personas para acceder a los distintos servicios y bienes que cumplan con responsabilidad social y ambiental, aspectos que deben cumplir las empresas al desarrollar sus actividades.

La Constitución de la República del Ecuador (Asamblea Nacional, 2008) en el art. 278 establece que:

Para la obtención del buen vivir, a las personas y a las sociedades, y diversas formas de colectividad, deben: 1. Participar en todas las fases y espacios de la gestión pública y de la planificación del desarrollo nacional y local, y en la ejecución y control del cumplimiento de los planes de desarrollo en todos sus niveles. 2. Producir, intercambiar y consumir bienes y servicios con responsabilidad social y ambiental. (p.136)

El aporte de dicho artículo al presente proyecto investigativo radica en la mención respecto a la interacción que debe existir entre las diversas formas organizativas que existen para poder alcanzar el buen vivir que busca implantar el estado y el cual es un pilar importante dentro de la responsabilidad solidaria, mismo que forma parte del presente tema de investigación.

La Constitución de la República del Ecuador en el art. 283 establece que:

El sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir. El sistema económico se integrará por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria, y las demás que la Constitución determine. La economía popular y solidaria se regulará de acuerdo con la ley e incluirá a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios. (Asamblea Nacional, 2008, p.136)

Forma parte de la fundamentación legal del presente proyecto de investigación debido a que el ser humano es reconocido como sujeto y fin y busca promover una relación entre la naturaleza y el, lo que se persigue fomentar con la aplicación de dicha ley a través de la responsabilidad social.

Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria en su art. 1 Definición establece que:

Para efectos de la presente Ley, se entiende por economía popular y Solidaria a la forma de organización económica, donde sus integrantes, individual o colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar ingresos, basadas en relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientada al buen vivir, en armonía con la naturaleza, por sobre la apropiación, el lucro y la acumulación de capital. (Superintendencia de economía popular y solidaria, 2014, p.1)

La Ley de Economía Popular y Solidaria fomenta la prestación de servicios y la obtención de ingresos a través relaciones basadas en la solidaridad y cooperación orientadas al buen vivir es por ello que el aporte de dicho artículo es importante dentro del desarrollo del presente proyecto de investigación ya que establece las directrices que deben cumplir las empresas para mantener el equilibrio buscado por dicha ley.

Ley Orgánica de Economía Popular y en su art. 3 Objeto establece sus propósitos respecto a la economía popular y solidaria:

La presente Ley tiene por objeto: a) Reconocer, fomentar y fortalecer la Economía Popular y Solidaria y el Sector Financiero Popular y Solidario en su ejercicio y relación con los demás sectores de la economía y con el Estado; b) Potenciar las prácticas de la economía popular y solidaria que se desarrollan en las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades, y en sus unidades económicas productivas para alcanzar el Sumak Kawsay; c) Establecer un marco jurídico común para las personas naturales y jurídicas que integran la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario; d) Instituir el régimen de derechos, obligaciones y beneficios de las personas y organizaciones sujetas a esta ley; y, e) Establecer la institucionalidad pública que ejercerá la rectoría, regulación, control, fomento y acompañamiento. Solidaria (Superintendencia de economía popular y solidaria, 2011, p.4)

Los propósitos perseguidos por la Economía Popular y Solidaria se basan en fomentar y reconocer las relaciones entre los diferentes sectores existentes dentro de la economía del país, así como las obligaciones y beneficios a lo que están prestados los mismo, uno de los sectores

reconocidos es el sector cooperativista, siendo el enfoque del presente proyecto investigativo.

Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria en las disposiciones generales establece que:

DISPOSICIONES GENERALES

...SEGUNDA.- Las organizaciones sujetas a esta Ley incorporarán en sus informes de gestión, el balance social que acreditará el nivel de cumplimiento de los principios y sus objetivos sociales, en cuanto a la preservación de su identidad, su incidencia en el desarrollo social y comunitario, impacto ambiental, educativo y cultural. (Superintendencia de economía popular y solidaria, 2011, p.42)

Las disposiciones establecidas en la LOEPS³³ abarcan los lineamientos establecidos que deben cumplir las diferentes entidades que están bajo el control de dicha ley, así estableciendo como obligación la incorporación de un balance social que sea el que acredite que se están cumpliendo con los principios y objetivos sociales previamente señalados.

El Plan Nacional del Buen Vivir (Desarrollo S. N., 2013) establece en su objetivo 8 Consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible, diferentes lineamientos, políticas y metas entre las que destacan de manera importante para el presente proyecto investigativo las siguientes:

Las economías populares y solidarias, base social y económica, son el mayor empleador del país y cuentan con millones de socios. La economía popular y solidaria que empleó en 2009 el 64% de los ocupados a nivel nacional (MIES, 2011), constituye un ejemplo palpable de que un sistema económico que privilegie al ser humano sobre el capital es posible. Por ello es fundamental insistir en la urgencia de cambiar las conductas individuales (los patrones consumistas), que son las que provocan y aceleran la insostenibilidad del consumo capitalista en el mediano plazo, aunque sean el fundamento de las utilidades del capital en el corto plazo. (p.248)

La creación de la economía popular y solidaria se dio con el fin de impulsar la consideración del ser humano sobre el capital y mantener el mismo desarrollo económico de cualquier otra economía establecida, por ello es

³³ LOEPS: Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria

importante fomentar esta buena práctica dentro de los distintos sectores que están bajo el control de esta entidad de control.

La política 8.9. Profundizar las relaciones del Estado con el sector popular y solidario de en el objetivo 8 del Plan Nacional del Buen Vivir (Desarrollo S. N., 2013) menciona que:

...b. Generalizar de forma responsable los medios de producción y comercialización que no vinculados al sector financiero de economía popular y solidaria, bajo consideraciones de asociatividad, inserción y responsabilidad medioambiental. (p.267)

Se debe fomentar la interacción entre el Estado y los diferentes sectores con base en los pilares de asociatividad, inclusión y responsabilidad ambiental.

h. Regular procesos diferenciados para la simplificación de trámites en la generación de emprendimientos, así como para el cumplimiento de las obligaciones con el Estado. (p.268)

Simplificar los trámites y los procesos ayudaran a manejar de mejor manera la realización de procesos e impulsara los emprendimientos dentro de los sectores propuestos.

j. Fomentar la asociatividad para el sistema económico popular y solidario organizado y con poder de negociación, en los diferentes encadenamientos productivos donde ejercen su actividad... (p.268)

Es muy importante fomentar la asociatividad dentro de la economía popular y solidaria para poder llevar de mejor manera los procesos productivos que se desarrollan dentro de cada sector.

Según (Desarrollo S. N., 2013) establece no solo políticas sino también metas dentro del objetivo 8 de Plan Nacional del Buen Vivir como son las siguientes:

8.1. Aumentar la contribución tributaria al 16,0%

Una de las metas es aumentar la contribución tributaria ya que esto ayudara a mejorar la economía del país obteniendo mayores ingresos.

8.2. No superar el 12,0% en el déficit de la cuenta corriente no petrolera

Evitar el déficit para apoyar a la economía y llevar a cabo procesos de producción y comercio que sean favorables sin perder de vista los pilares establecidos.

8.3. No superar el 25,0% de componente importado de la oferta agregada

No se debe superar el componente importado de la oferta agregada debido a los efectos de oferta y demanda.

8.4. Incrementar al 15,2% la participación de la inversión pública con respecto al PIB

Aumentar la intervención de estos sectores respecto al incremento en el producto interno bruto.

8.5. Aumentar en 25,0% los ingresos de autogestión de los GAD

Lograr el incremento en los sistemas de autogestión que llevan a cabo los gobiernos autónomos descentralizados de cada ciudad.

El Plan Nacional del Buen Vivir (Desarrollo S. N., 2013) establece en su objetivo 10 Impulsar la transformación de la matriz productiva en donde establece diferentes lineamientos, políticas y metas entre las que destacan de manera importante para el presente proyecto investigativo las siguientes:

La Constitución establece la construcción de un medio económico que sea equitativo, democrático solidario y sostenible (art. 276), en el que los elementos de transformación productiva se orienten a incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento, la inserción estratégica en la economía mundial y la producción complementaria en la integración regional; a asegurar la soberanía alimentaria; a incorporar valor agregado con eficiencia y dentro de los límites biofísicos de la naturaleza; a lograr un desarrollo equilibrado e integrado de los territorios; a propiciar el intercambio justo en mercados y el acceso a recursos productivos; y a evitar la dependencia de importaciones de alimentos (art. 284). (p.3)

Uno de los principales objetivos es fomentar el establecimiento de un sistema económico que sea justo por lo que se desarrolla la implantación de pilares fundamentales de solidaridad y sostenibilidad, factores que ayudaran a la producción nacional, la productividad y competitividad.

Las políticas y lineamientos establecidos dentro de este objetivo en el Plan Nacional del Buen Vivir (Desarrollo S. N., 2013) mencionan que:

10.1. Diversificar y generar mayor valor agregado en la producción nacional

....f. Articular la educación y la investigación a la generación de capacidades técnicas y de gestión, para dinamizar la transformación productiva...

Proporcionar la facilidad de técnicas para manejar de manera adecuada para fomentar la producción y el desarrollo nacional a través de personal capacitado en el país y no en el extranjero.

(Desarrollo S. N., 2013), establece en las políticas y lineamientos establecidos dentro de este objetivo en el Plan Nacional del Buen Vivir lo siguiente:

10.2. Promover la intensidad tecnológica en la producción primaria, de bienes intermedios y finales

- a. Articular la investigación científica, tecnológica y la educación superior con el sector productivo, para una mejora constante de la productividad y competitividad sistémica, en el marco de las necesidades actuales y futuras del sector productivo y el desarrollo de nuevos conocimientos.....

Al fomentar el mejoramiento de la educación y la capacitación del personal al nivel adecuado es necesario acompañarlo de la tecnología necesaria para llevar a cabo los objetivos propuestos y cumplir con las metas planteadas para la producción de bienes dentro del país cada vez de mejor calidad.

Las políticas y lineamientos establecidos dentro de este objetivo en el Plan Nacional del Buen Vivir en el (Desarrollo S. N., 2013) establece que se debe:

10.3. Diversificar y generar mayor valor agregado en los sectores prioritarios que proveen servicios

- a. Fortalecer el sector servicios, para la creación y fomento de empleo inclusivo.

El sector de servicios es uno de los mayores generadores de plazas de empleo, el fomentar aún más este sector ayudara a mejorar la economía generando mayor valor agregado.

b. Fomentar la generación de capacidades técnicas y de gestión en los servicios, para mejorar su prestación y contribuir a la transformación productiva.

La transformación productiva se podrá llevar a cabo a través de la generación de técnicas que mejoren la calidad de los servicios.

c. Articular la gestión de infraestructura de soporte para el fomento a la competitividad sistémica, en los servicios de logística y transporte aéreo, terrestre y marítimo, como ejes para potenciar el sector servicios.

Fomentar la competitividad en los servicios a través de la articulación de gestión de infraestructura que ayudara como soporte para los servicios de transporte.

d. Promover espacios de desarrollo de las actividades de servicios ambientales, bajo esquemas de competitividad y productividad en su prestación, para la generación de mayor valor agregado....

Se podrá generar mayor valor agregado a través de la promoción y del desarrollo de actividades de servicios ambientales que estén fomentados en la productividad y competitividad.

El Plan Nacional del Buen Vivir fue diseñado para implantar la permanencia de la diversidad cultural y ambiental, es armonía, igualdad, equidad y solidaridad para llevar a cabo dichos lineamientos está basado en 12 objetivos, 93 metas y 111 políticas direccionadas a encaminar a la sociedad al cumplimiento y conocimiento de los mismos, el presente proyecto investigativo está orientado a la responsabilidad solidaria por lo que es importante abarcar el objetivo 8 conjuntamente con la política 8.9 y las metas establecidas dentro de dicho objetivo ya que proporcionan las directrices necesarias para conocer el desarrollo y el equilibrio necesario entre los factores inmersos en temas sociales, ambientales, económicos.

La Ley Orgánica de Educación Superior (Nacional, 2010) en su art. 87 Requisitos previos a la obtención del título detalla lo siguiente:

Como requisito previo a la obtención del título, los y las estudiantes deberán acreditar servicios a la comunidad mediante prácticas o pasantías pre profesionales. Debidamente monitoreadas. En los campos de su especialidad, de conformidad con los lineamientos generales definidos por el Consejo de Educación Superior. Dichas

actividades se realizarán en coordinación con organizaciones comunitarias, empresas e instituciones públicas y privadas relacionadas con la respectiva especialidad (p. 17)

La Ley Orgánica de Educación Superior establece los requisitos que los estudiantes deben cumplir previo a la culminación de la carrera estudiantil para que sean aptos para la obtención del título, lineamientos que los estudiantes que desarrollan el presente proyecto de investigación deben tener conocimiento y cumplir.

Los proyectos Sociales según el art 384 del Reglamento Interno de Régimen Académico y Estudiantes de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE (Consejo Universitario, 2014) describe los requisitos a cumplir como son:

Los proyectos sociales son los que respaldarán las horas de cumplimiento del servicio a la comunidad y deberán cumplir con los siguientes requisitos a) Pertenecer a un programa de vinculación con la sociedad; b) Deben estar alineados al Plan Nacional del Buen Vivir; c) Deben tener impacto social; d) Contribuir a la solución de problemas específicos y mejorar de la calidad de vida de los ecuatorianos, radicados en los sectores urbano marginales o rurales; e) Los proyectos deben aportar al proceso de formación de los estudiantes; f) La comunidad contribuye con recursos que no son financieros, tales como: mano de obra, alimentación, hospedaje, transporte, entre otras, las mismas que deberán ser valoradas y constar en el proyecto; g) Contar con la participación de docentes y estudiantes; y, h) Demás requisitos que en su momento se consideren necesarios implementar (p. 114)

El desarrollo del presente proyecto de investigación al ser un tema social debe cumplir con los lineamientos establecidos dentro del reglamento de la universidad, cumplir con los enfoques requeridos así como su estructura y demás requisitos establecidos dentro del mismo y que deben ser de conocimiento de los estudiantes que llevan a cabo el desarrollo del mismo.

Tabla 14

Cuadro Resumen artículos mencionados

ARTÍCULOS	DESCRIPCIÓN	APOORTE
Art 319	En este artículo la Constitución de la República del Ecuador derecho establece diversas formas de organización de la producción en la economía, entre otras las comunitarias, cooperativas.	La mención de dicho artículo se debe a que dentro de sus formas de organización se encuentra incluido el sector cooperativista, el cual es abarcado dentro del presente proyecto de investigación.
Art 66	En el artículo de la Constitución de la República del Ecuador establece los derechos a desarrollar actividades económicas, en forma individual o colectiva, conforme a los principios de solidaridad, así como el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato y el derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental.	El abarcar dicho artículo dentro del desarrollo de este proyecto de investigación se debe a que hace hincapié respecto a la responsabilidad social y ambiental que deben tener las empresas al desarrollar sus actividades.
Art 278	En el artículo de la Constitución de la República del Ecuador se establece que la creación de dicha ley tiene por objetivo la consecución del buen vivir, a las personas y a las colectividades, y sus diversas formas organizativas así como producir, intercambiar y consumir bienes y servicios con responsabilidad social y ambiental.	El aporte de dicho artículo al presente proyecto investigativo radica en la mención respecto al fin de la creación de esta ley que es el buen vivir siendo un pilar importante dentro de la responsabilidad solidaria.
Art 283	En el artículo de la Constitución de la República del Ecuador se establece que el sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo	El artículo mencionado es debido a que el ser humano es reconocido como sujeto y fin y busca promover una relación entre la naturaleza y el, lo que se persigue fomentar con la aplicación de dicha ley a través de la responsabilidad social siendo el tema de investigación.

CONTINÚA



garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir.

- | | | |
|----------------|--|---|
| Art 1 | En el artículo de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria establece que la economía popular y Solidaria es la forma de organización económica, donde sus integrantes, individual o colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar ingresos, basadas en relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientada al buen vivir. | La Ley de Economía Popular y Solidaria fomenta la prestación de servicios y la obtención de ingresos a través relaciones basadas en la solidaridad y cooperación orientadas al buen vivir es por ello que el aporte de dicho artículo es importante dentro del desarrollo del presente proyecto de investigación. |
| Art 3 | En el artículo de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria establece los propósitos de dicha ley que consisten en reconocer, fomentar y fortalecer la Economía Popular y Solidaria y el Sector Financiero Popular y Solidario en su ejercicio y relación con los demás sectores de la economía y con el Estado. | Los propósitos perseguidos por la Economía Popular y Solidaria se basan en fomentar y reconocer las relaciones entre los diferentes sectores siendo uno de estos el sector cooperativista. |
| Art 87 | La Ley Orgánica para la Educación Superior establece en el artículo los requisitos para la obtención del título estableciendo que los y las estudiantes deberán acreditar servicios a la comunidad mediante prácticas o pasantías pre profesionales. Debidamente monitoreadas | El cumplimiento de los requisitos previos a la obtención del título son de vital importancia para poder desarrollar sin complicación alguna el presente proyecto investigativo, por lo que deben ser de conocimiento de los estudiantes que forman parte de este grupo de investigación. |
| Art 284 | En el Reglamento Interno de Régimen Académico y Estudiantes de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE establece que los proyectos sociales son los que respaldarán las horas de contribución a la sociedad. | El cumplimiento de los requisitos establecidos para poder desarrollar un proyecto investigativo social son muy importantes puesto que sin ellos no se podría llevar a cabo con normalidad ni se contará con la autorización de las autoridades de la universidad. |

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN

3.1 Naturaleza de la investigación

La presente investigación se realizará en base de la combinación de una investigación aplicada, bibliográfica o documental, investigación de campo con un alcance descriptivo y un enfoque cuantitativo como parte esencial del proceso de investigación.

3.2 Tipos de investigación

El tipo de investigación que se utilizara en la presente investigación es:

3.2.1 Según el objetivo

3.2.1.1 Investigación Aplicada

(Lozada, 2014) Menciona que la investigación aplicada “tiene por objetivo la generación de conocimiento con aplicación directa y a mediano plazo en la sociedad o en el sector productivo” (p.35)

Este tipo de investigaciones tienen una cercana relación con la investigación básica debido a que se basan en leyes universales, de acuerdo con (Carvajal, 2013) “el objetivo esencial es el descubrimiento de leyes universales o generales, aclarando, así mismo, la existencia de las leyes particulares” (p.3)

Así la investigación aplicada es poner en práctica el conjunto de conocimientos, las leyes generales, la teoría. La investigación aplicada depende de los descubrimientos de la investigación básica realizada previamente, y se diferencia por su interés de aplicación para modificar, cambiar, algo que este previamente establecido y que necesite algún tipo de mejora.

3.2.2 Según fuente de información

3.2.2.1 Investigación bibliográfica Documental

(Geiuma, 2007) Menciona que:

La investigación documental, se define como una estrategia que observa y reflexiona sistemáticamente sobre realidades teóricas y empíricas usando para ello diferentes tipos de documentos donde se indaga, interpreta, presenta datos e información sobre un tema determinado de cualquier ciencia. (p.3)

Para el desarrollo del proyecto utilizaremos información obtenida de libros, documentos, informes, leyes, bases de datos, artículos científicos, que contengan información acerca de la responsabilidad social asociativa y el balance social, para que mediante el enfoque cuantitativo se pueda sustentar nuestro trabajo investigativo y la aplicación de la metodología.

3.2.2.2 Investigación de campo

(Diaz, 2013) La investigación de campo es la que “se aplica en el lugar donde ocurre el fenómeno y recogen la información directamente del objeto de estudio a través de la observación, la entrevista o cuestionario...” (p.12)

Este tipo de investigación le permite al investigador adentrarse en la investigación y ahondar en el tema conocer y palpar la realidad del objeto en estudio, en este caso conocer realmente el compromiso hacia la responsabilidad social.

Nuestro proyecto será realizado in situ es decir en el lugar de los acontecimientos, se acudirá al lugar donde se encuentran los establecimientos o sedes de las cooperativas y compañías de taxis de la ciudad de Latacunga.

Para el desarrollo de esta investigación será necesario la aplicación de técnicas y herramientas de investigación, en este caso se aplicara como técnica la encuesta a las cooperativas y compañías de taxi mediante un cuestionario como instrumento para la recolección de datos de una muestra de 40 cooperativas y compañías de la ciudad de Latacunga, la misma que comprende 14 preguntas que fueron realizadas por los investigadores en un tiempo aproximado de 2 meses y validada por los expertos en el área.

3.2.3 Según el tratamiento de la información

3.2.3.1 Cuantitativo

(Sampieri R. , 2014) , menciona que el enfoque cuantitativo” representa un conjunto de procesos es secuencial y probatorio” (p.10)

Es decir se considera una aproximación a lo exacto, así lo afirma (Diaz, 2013) la información califica como cuantitativa “constituye una aproximación más precisa, exacta de la realidad con un estrecho margen de error que incrementa su confiabilidad y validez,... sus resultados pueden ser medidos a través de medios matemáticos” (p.82)

Debido al tamaño reducidos de la población de la investigación un total de 45 cooperativas de servicio de taxi, se aplicara un margen de error del 5% pudiendo de esta manera precisar y cuantificar los resultados de la misma.

3.2.4 Según las variables

3.2.4.1 Investigación correlacional

(Hernandez, 2006): “La investigación correlacional, asocia variables mediante un patrón predecible para un grupo o población” (p.83)

Es decir que estudian cada una de las variables y la relación entre sí, en nuestra investigación tenemos dos variables la variable dependiente y la variable

independiente, balance social y responsabilidad social respectivamente, variables que son planteadas de acuerdo el tema de investigación realizado.

3.2.5 Según el alcance o nivel de conocimiento a lograr

3.2.5.1 Investigación descriptiva

(Hernandez, 2006) , menciona que un estudio descriptivo “busca especificar las propiedades, las particularidades y perfiles de grupos, comunidades, procesos, es decir miden, evalúan o recolectan datos sobre diversos conceptos (variables), se selecciona una serie de cuestiones y se mide o recolecta información sobre cada una de ellas” (p.13)

El investigador pretende recolectar información, y la miden de forma independiente o conjunta de todos los acontecimientos relacionados a las variables en estudio para conocer su relación y describir las variables en investigación de una forma clara y concisa.

En este caso las variables de nuestra investigación serán descritas de acuerdo a la documentación y bibliografía encontrada, así como todo lo relacionado a la economía popular y solidaria, el asociativismo y de lo que trata el balance social como propuesta, de manera que se pueda dar a conocer lo que realmente se pretende realizar con el presente proyecto de investigación.

3.3 Enfoque y alcance de la investigación

(Hernandez, 2006) , menciona que el enfoque cuantitativo “usa la recolección de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de conducta y probar teorías” (p.10)

Este enfoque nos permite conducirnos a la resolución de distintas problemáticas, se delimitan las ideas, se deriva una serie de objetivos, se revisa

la literatura y el material relacionado a la problemática, se construyen hipótesis y se da resolución al mismo.

Así lo determina (Sampieri R. H., 2008) , define como metodología del enfoque cuantitativo:

1. Llevan a cabo la observación y evaluación de fenómenos.

Determinar mediante de la observación que fenómenos o sucesos se van dando y de esta manera poder evaluarlos y llevar a cabo la investigación.

2. Establecen suposiciones o ideas como consecuencia de la observación y evaluación realizadas.

El establecimiento de ideas es de vital importancia para manejar de manera adecuada la información recolectada.

3. Demuestran el grado en que las suposiciones o ideas tienen fundamento.

Enfocarse en el fundamento de las suposiciones permitirá el cumplimiento de las mismas.

4. Proponen nuevas observaciones y evaluaciones para esclarecer, modificar y fundamentar las suposiciones e ideas o incluso para generar otras. (p.4)

Se ha observado la necesidad de dar prioridad a la responsabilidad social en el sector cooperativista de taxis debido al constante contacto directo con las personas al brindar un servicio que sea de agrado para el consumidor y cumplir con la reglamentación a través de un balance social que mida el nivel de compromiso.

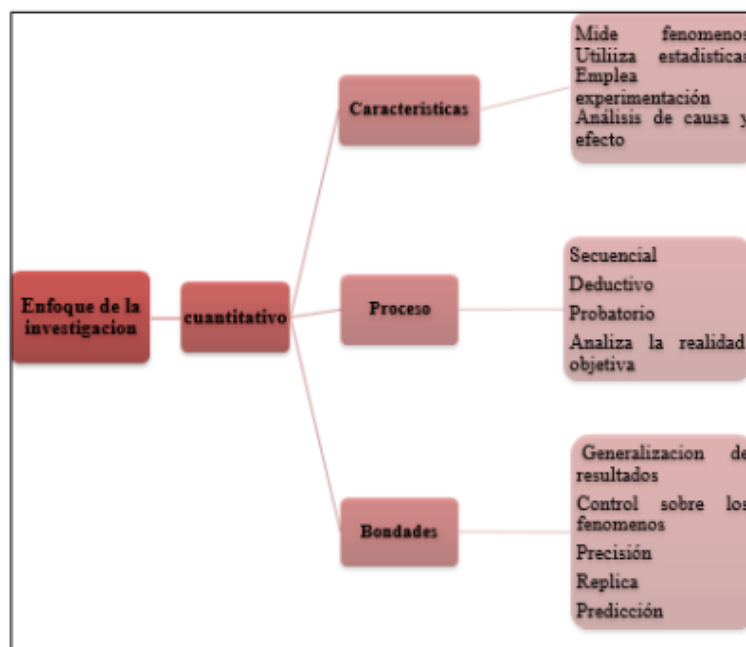


Figura 9 Enfoque cuantitativo

3.4 Método de investigación

3.4.1 Métodos lógicos

(Borja, 2009) “al método Lógico se le define como el conjunto de reglas o medios que se han de seguir o emplear para redescubrir la verdad.... son comunes en todas las disciplinas en las que se tenga que ver con el saber” (p.1)

Tienen una gran utilidad los métodos lógicos por su amplia aplicación en los campos educativos, investigativos, son considerados métodos didácticos porque parte de lo general a lo específico y viceversa, ya que buena parte del proceso es la adquisición de conocimientos.

3.4.2 Método deductivo

(Teorico, 2017) “El método deductivo consiste en tomar conclusiones generales para explicaciones particulares. El método se inicia con el análisis de

los teoremas, leyes, postulados y principios de aplicación universal y de comprobada validez” (p.3).

Es decir que nace de algo ya creado como un principio una ley general, mediante este método es posible llegar a conclusiones directas, nos permite a su vez derivar nuevos conocimientos o nuevas leyes aun no establecidas o conocidas

3.5 Población y Muestra

3.5 1 Población

Según De Barrera (2008), define la población como un: “Conjunto de seres que poseen la característica o evento a estudiar y que se enmarcan dentro de los criterios de inclusión” (p. 141)

Al ser definida como un conjunto de seres con las mismas características, hemos definido en la presente investigación como población el total de las cooperativas y compañías autorizadas que operan en el cantón Latacunga provincia de Cotopaxi.

Tabla 15

Población

Cooperativas y Compañías de Servicio de Taxis de la ciudad de Latacunga		% de participación
Compañías de taxi ejecutivo.	10	22,22%
Cooperativas y compañías de taxi convencional	35	77,78%
TOTAL	45	100%

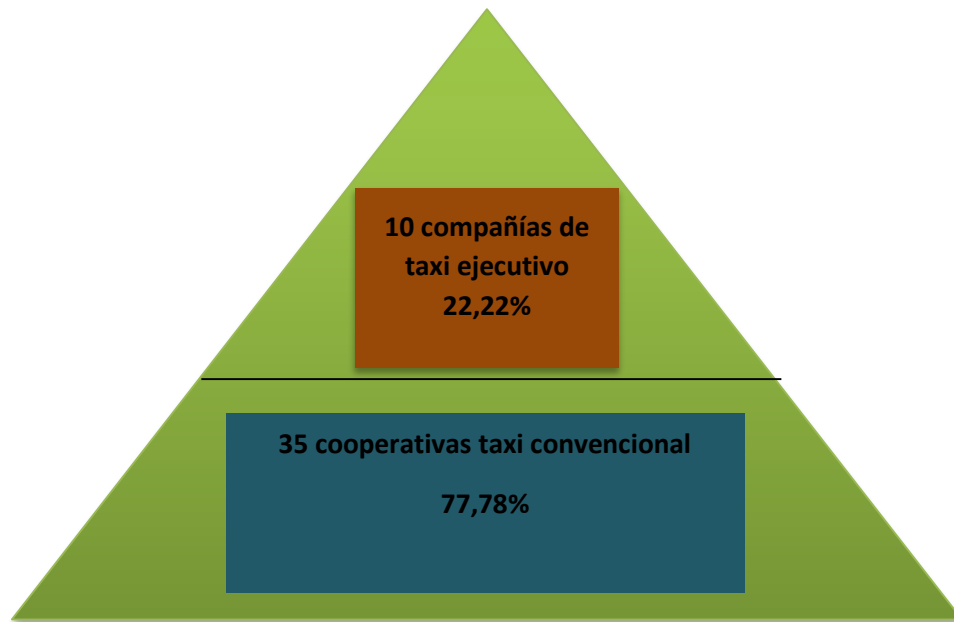


Figura 10 Figura composición

Población total (N)

N= 45

3.5.2 Georeferenciación de la población

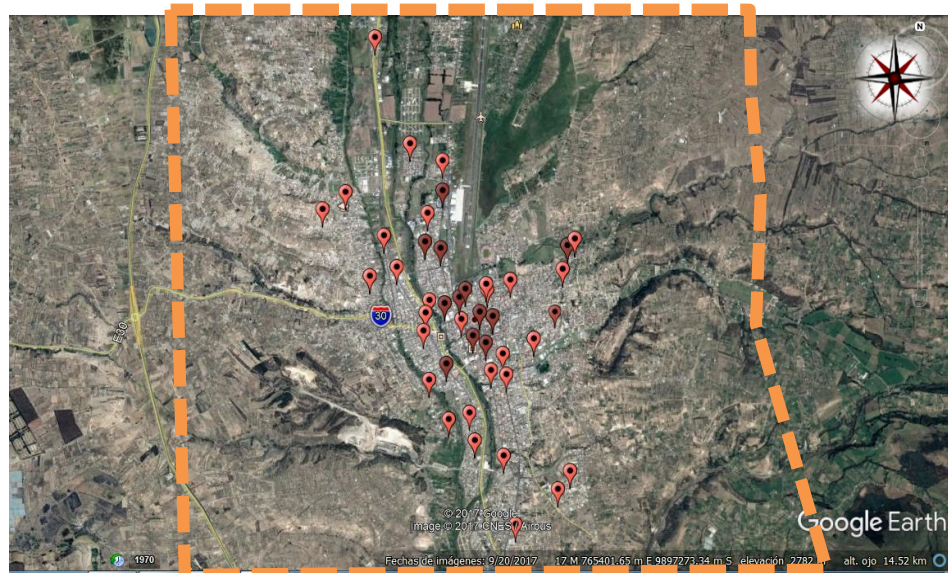


Figura 11 Ubicación de las cooperativas de servicio de taxis



Ubicación de las cooperativas en el cantón Latacunga



Delimitación del cantón Latacunga

La población para este proyecto de investigación se ha determinado en un número total de 45 entre compañías y cooperativas que brindan el servicio de taxis en la ciudad de Latacunga, provincia de Cotopaxi, justificado mediante información por la unidad de movilización del cantón.

3.5.3 Muestra

Según (Franco Yopez, 2011) define que “la muestra es un subconjunto fielmente representativo de la población” (p. 13).

Para el presente proyecto investigativo se utilizó la fórmula de la muestra finita.

Fórmula muestra finita:

$$n = \frac{Z^2 \cdot N \cdot P \cdot Q}{(N - 1) \cdot e^2 + Z^2 \cdot P \cdot Q}$$

Dónde:

N=tamaño de la población

n=tamaño de la muestra

Z= nivel de confianza

e=error de estimación

p=probabilidad de éxito

En el proyecto de investigación a la fecha tenemos una población de 45 comprendidas entre cooperativas y compañías de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga considera como una población finita a la que se denomina de esa manera a un determinado grupo de elementos que comparten atributos iguales, y mediante ello permiten una fácil identificación y por ende contabilización, de esta manera se ha utilizado la aplicación de la fórmula de la muestra para poblaciones finitas.

Tabla 16

Cálculo de la muestra

N. Cooperativas	35
N. Compañías	10
TOTAL (N)	45

Aplicando la fórmula:

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

$$Z= 1,96$$

$$p= 0,5$$

$$q= 0,5$$

$$e= 0,05$$

$$N= 45$$

$$n= 40,38$$

$$n= 40$$

El cálculo de la muestra de una población(N) de 45 en este caso cooperativas de servicio de taxis, se realizó con un nivel de confianza (z) del 95% que equivale a 1,96 en la tabla z de la distribución normal estadística, debido a que la población no es muy grande considerándose un nivel de error mínimo, con una probabilidad de éxito de 5% y una probabilidad de fracaso de 5% definidos por las reglas de la probabilidad, dando como resultado una muestra(n) de 40 elementos, es decir nuestra encuesta se realizara a 40 cooperativas de servicio de taxis del cantón Latacunga.







Figura 12 Muestra

Muestra(n)

n=40

3.5.4 Georeferenciación de la muestra

Delimitación de Estratos

Sector		N° de cooperativas
Norte		7
Centro		13
Sur		6
Periferias		14

n=40

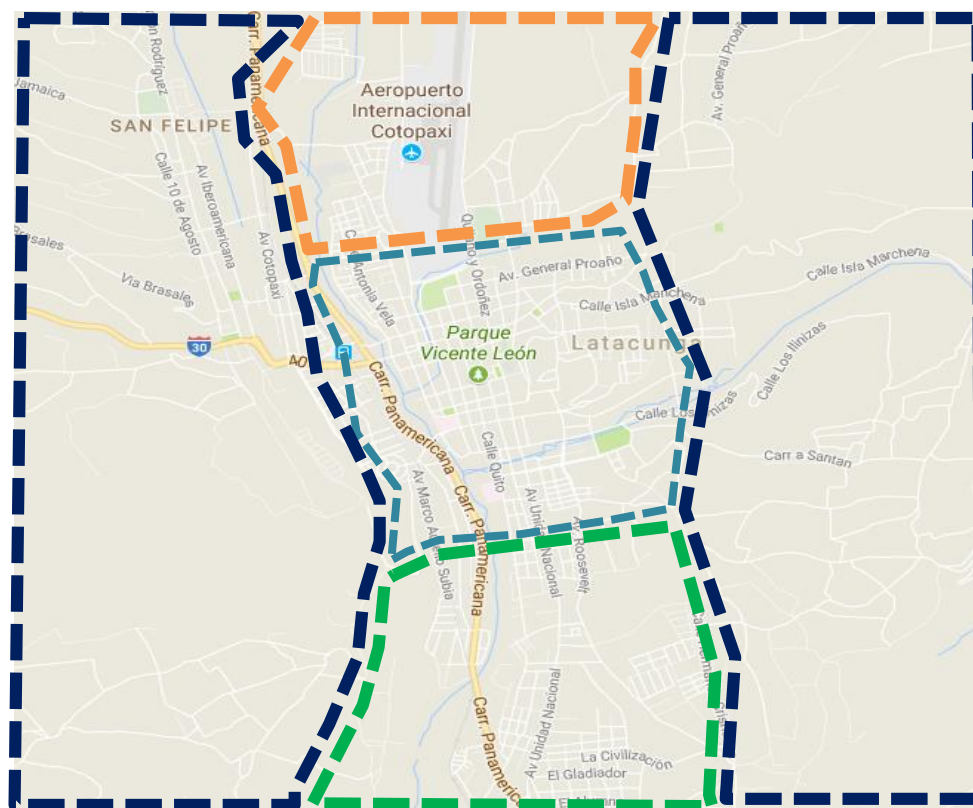


Figura 13 Delimitación de cuatro estratos en el cantón Latacunga

3.6 Técnicas de recolección de datos

Según (Bernal, 2010) define a las técnicas de recolección de datos:

En la actualidad, en investigación científica hay gran variedad de técnicas o instrumentos para la recolección de información en el trabajo de campo de una determinada investigación. De acuerdo con el método y el tipo de investigación que se va a realizar, se utilizan unas u otras técnicas. (p.192)

Es muy importante determinar las técnicas a utilizar ya que deben estar a la par de la investigación que se desarrolla lo cual le facilitara al investigador obtener información de mayor confiabilidad y veracidad para poder complementar dicho trabajo investigativo.

(Bernal, 2010), menciona que:

La recopilación de información es un proceso que implica una serie de pasos. Aquí se presenta un esquema general que puede usarse para la recolección de los datos necesarios, para responder a los objetivos y para probar la hipótesis de la investigación, o ambos. (p.320)

Al recopilar la información el investigador debe ser muy preciso pues el proceso investigativo será realizado correctamente si se sigue el esquema adecuado a través de las técnicas correctas que proporcionaran los resultados deseados y concluir con la investigación de manera exitosa.

El esquema establecido por (Bernal, 2010) menciona los siguientes pasos:

1. Tener claros los objetivos propuestos en la investigación y las variables de la hipótesis (si las hay).
2. Haber seleccionado la población o muestra objeto del estudio.
3. Definir las técnicas de recolección de información (elaborarlas y validarlas).
4. Recoger la información para luego procesarla para su respectiva descripción, análisis y discusión. (p.320)

Es muy importante tener claro el objetivo que se persigue dentro de la investigación para poder trazar el camino correcto a seguir y definir las técnicas que ayudaran al cumplimiento de los mismos, es por ello necesario validar las técnicas a utilizar para que se tenga la certeza de que la investigación se realizó adecuadamente a través de técnicas adecuadas que aportaron a la culminación de la misma por medio de validadores expertos.

La recolección de datos para la investigación a desarrollarse se llevara a cabo a través de la encuesta administrada, técnica que facilitara la obtención de información para poder evaluar el nivel de conocimiento que tienen los socios de las cooperativas de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga, esta técnica es manejada con mayor facilidad dentro de las investigaciones de campo, con enfoque cuantitativo, metodologías utilizadas dentro del presente proyecto por lo que esta técnica se utilizara para el desarrollo del mismo lo cual facilitara el establecimiento del esquema a seguir por el grupo de investigación y el procesamiento de la información.

De acuerdo con (Muñoz Giraldo, 2001) la investigación cuantitativa utiliza generalmente los siguientes instrumentos y técnicas para la recolección de información "Encuestas, entrevistas, observación sistemática, escalas de

actitudes, análisis de contenido, test estandarizado y no estandarizado, grupos focales y grupos de discusión, pruebas de rendimiento, inventarios, fichas de cotejo, experimentos, técnicas proyectivas, pruebas estadísticas” (p.47).

El establecimiento de distintas técnicas e instrumentos a poder utilizar dentro de una investigación permite evaluar el adecuado de acuerdo a la metodología que se aplique y a las necesidades del investigador para obtener la información adecuada para el desarrollo de la investigación, tomando en cuenta el grupo hacia quien va dirigida técnica a aplicar y el nivel de instrucción de tal manera que pueda ser entendible y proporcione información veraz.

Según (Bernal, 2010) define a las distintas técnicas de la siguiente manera:

Encuesta: Es una de las técnicas de recolección de información más usadas, a pesar de que cada vez pierde mayor credibilidad por el sesgo de las personas encuestadas. La encuesta se fundamenta en un cuestionario o conjunto de preguntas que se preparan con el propósito de obtener información de las personas. (p. 194)

La encuesta es una de las técnicas más utilizados dentro de investigaciones puesto que es una herramienta de suma utilidad que se contiene preguntas claras y precisas con el fin de obtener la información necesaria y poder procesar la misma de manera correcta y permitiendo cumplir con los objetivos establecidos dentro de dicha investigación.

Entrevista: Técnica orientada a establecer contacto directo con las personas que se consideren fuente de información. A diferencia de la encuesta, que se ciñe a un cuestionario, la entrevista, si bien puede soportarse en un cuestionario muy flexible, tiene como propósito obtener información más espontánea y abierta. Durante la misma, puede profundizarse la información de interés para el estudio. (p. 194)

La entrevista es una técnica muy utilizada dentro de las investigaciones por la flexibilidad que facilita al interactuar entrevistador-entrevistado pero por este motivo el grado de complejidad al procesar la información es un poco más alto que la encuesta por lo que los investigadores optan por aplicar encuestas antes que entrevistas.

Observación directa: Cada día cobra mayor credibilidad y su uso tiende a generalizarse, debido a que permite obtener información directa y

confiable, siempre y cuando se haga mediante un procedimiento sistematizado y muy controlado, para lo cual hoy están utilizándose medios audiovisuales muy completos, especialmente en estudios del comportamiento de las personas en sus sitios de trabajo. (p. 194)

Es otra de las técnicas de recolección de datos utilizado por los investigadores pero por su grado de complejidad a la hora de obtener la información y el tiempo que se necesita para ello y aún más para procesar la información no es una herramienta muy usada para los trabajos investigativos.

Análisis de documentos: Técnica basada en fichas bibliográficas que tienen como propósito analizar material impreso. Se usa en la elaboración del marco teórico del estudio. Para una investigación de calidad, se sugiere utilizar simultáneamente dos o más técnicas de recolección de información, con el propósito de contrastar y complementar los datos. (p. 194)

El uso de fichas bibliográficas apuesta por el manejo de documentos que proporcionarían mayor confiabilidad a la hora de realizar una investigación pero necesitaría de una técnica adicional para contrastar la información obtenida por lo que conllevaría mayor tiempo en la obtención de la información y el procesamiento de la misma por lo que no es una técnica muy utilizada.

Internet: No existe duda sobre las posibilidades que hoy ofrece Internet como una técnica de obtener información; es más, se ha convertido en uno de los principales medios para recabar información. (p. 194)

El internet hoy en día se ha vuelto una herramienta básica de recopilación de información por lo que es muy utilizado dentro de investigaciones, pero es muy importante tomar en cuenta que la veracidad de la información obtenida de esta fuente no tiene un grado de confiabilidad muy alto, este dependerá de la dirección de donde se obtiene la información y del manejo de la misma por lo que es muy necesario que el investigador se tome el tiempo necesario para comprobar la fiabilidad de la información obtenida a través de esta herramienta de recolección de datos.

Una vez entendidas las distintas técnicas de recolección de datos que existen y que facilitaran la decisión para escoger la adecuada para el presente proyecto investigativo se debe hacer hincapié en la seleccionada para el presente

proyecto de investigación, siendo esta la encuesta ya que es una de las técnicas más utilizadas y que permitirán la interacción entre entrevistado y entrevistador tomando en cuenta que la investigación se llevara a cabo in situ es de utilidad aplicar esta técnica ya que se evaluara directamente el que tanto están relacionadas las cooperativas y compañías de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga con la responsabilidad solidaria asociativa que deben practicar así como la aplicación de un balance social.

Encuesta Administrada

Esta técnica como se menciona anteriormente nos ayudará a obtener una información acorde a la realidad de cada cooperativa de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga puesto que se realizaran encuestas muy bien estructuradas a través de un cuestionario, que facilitaran la obtención de la información y el procesamiento de la misma, esto con la finalidad de tener una perspectiva más amplia acerca del conocimiento y el compromiso que mantienen los socios de las cooperativas sobre la responsabilidad solidaria asociativa misma que les ha comprometido con la sociedad y que necesita la atención necesaria para su modificación o implementación dentro de dichas cooperativas.

Esta técnica puede aplicarse de distintas formas como puede ser una encuesta administrada o auto administrada, en el caso de esta última se facilita la encuesta a las personas a encuestar permitiéndoles que sean ellos quienes las completen acorde a las instrucciones proporcionadas dentro del contenido de la misma, con la posibilidad de realizar preguntas respecto a alguna duda que pueda surgir dentro del desarrollo de la misma y para esto el encuestador debe estar presto a dar las explicaciones e indicaciones necesarias con el fin de que la encuesta sea llenada de forma correcta y permita obtener información real que permita cumplir con los objetivos de la investigación.

En el caso de la encuesta administrada el encuestador explica el objetivo de la encuesta y le habla sobre el tema a indagar para que tenga conocimiento de la información que será proporcionada de igual manera procede a la lectura de las instrucciones, también es quien debe llenar la encuesta con la finalidad de

facilitar la interacción entre el encuestador y el encuestado, llevando a cabo la lectura de cada parte de la encuesta y sus respectivas preguntas para que el encuestado vaya contestando acorde a su criterio y conocimiento y el encuestador apuntando cada respuesta.

El presente proyecto investigativo se llevara a cabo a través de la aplicación de una encuesta administrada para facilitar la interacción entre el encuestador y el encuestado, la encuesta contiene las instrucciones necesarias para que sean del entendimiento de las personas a quienes está dirigida, consta de cuatro partes a desarrollar mismas que parten de la información necesaria de las cooperativas y las preguntas orientadas a cumplir con las variables investigativas de dicho proyecto como son la responsabilidad solidaria asociativa y el balance social así como la propuesta de una herramienta de evaluación de balance social, lo que permitirá determinar si las cooperativas y compañías están cumpliendo con su rol dentro de la responsabilidad solidaria asociativa y lleven a cabo la implementación de un balance social que ha sido propuesto por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

3.6.1 Instrumento

Los instrumentos de recolección de la información dentro de una investigación son de vital importancia ya que permiten establecer los parámetros a seguir para proporcionar una técnica adecuada que permita obtener la información necesaria para cumplir con los objetivos de la investigación, por lo que se debe tener en cuenta cada detalle al momento de diseñar un instrumento de recolección de información para una investigación.

Para la presente investigación se va a aplicar la técnica de la encuesta a través de un cuestionario como instrumento de recolección de información por lo que es necesario puntualizar la definición de dicho instrumento.

Cuestionario

Según (Bernal, 2010) menciona que:

El cuestionario es un conjunto de preguntas diseñadas para generar los datos necesarios, con el propósito de alcanzar los objetivos del proyecto de investigación. Se trata de un plan formal para recabar información de la unidad de análisis objeto de estudio y centro del problema de investigación. (p.250)

Una vez establecido el instrumento a utilizar se debe determinar el tipo de preguntas que van a emplearse en la encuesta.

Según (Bernal, 2010) existen los siguientes tipos de preguntas: cerradas y de respuesta a escala.

Preguntas cerradas: Le solicitan a la persona encuestada que elija la respuesta en una lista de opciones. La ventaja de este tipo de preguntas es que se elimina el sesgo del entrevistador, que es muy común en las preguntas abiertas; además, son fáciles de codificar y se obtienen respuestas muy concretas. (p.252)

Este tipo de preguntas son las más utilizadas puesto que le permiten al investigador obtener información más concreta lo que le facilitara el procesamiento de la información obtenida y beneficiara de mejor manera al proyecto de investigación.

(Bernal, 2010), establece que las preguntas cerradas se subdividen en dos clases: dicotómicas y de opción múltiple.

Dicotómicas: es el tipo más sencillo de preguntas cerradas. Por ejemplo: En ocasiones se agrega una opción neutra o la opción "sin opinión/no sabe" a las preguntas dicotómicas; en otras, los entrevistadores anotan NS por "no sabe" o NR por "no responde", cuando la opción neutra no se incluye en el cuestionario. (p.252)

Este tipo de preguntas es utilizado comúnmente dentro de los cuestionarios pero de igual manera dificulta el trabajo de tabulación puesto que las opciones son variadas por lo que el investigador debe tener mayor cuidado.

De opción múltiple: como todas las preguntas cerradas, las de opción múltiple proporcionan información limitada, y se le pide al entrevistado que

indique la alternativa que exprese su opinión o, en algunos casos, es necesario indicar varias opciones. (p.253)

Las preguntas de opción múltiple son muy útiles dentro de un cuestionario ya que permiten conocer el grado de importancia que le da el encuestado a las distintas opciones que se le proporcionen, orientando de mejor manera el trabajo investigativo.

Preguntas de respuesta a escala: Son aquellas preguntas básicamente dirigidas a medir la intensidad o el grado de sentimientos respecto a un rasgo o a una variable por medir; usualmente se les conoce como escalas de medición de actitudes, entre las cuales la más común es la escala de Likert. (p.254)

Las preguntas elaboradas bajo este tipo de escalas son de mayor complejidad para el trabajo de procesamiento de la información obtenida puesto que se obtiene mayores opciones causando posibles errores a la hora de la tabulación y provocando sesgos en la información que afectaran directamente a la veracidad de la información necesaria para el proyecto de investigación.

Una vez establecido el diseño a seguir para la elaboración de un cuestionario es importante destacar que para el presente proyecto investigativo se llevara a cabo la aplicación de un cuestionario que estará compuesto de preguntas cerradas con opción de aclaración y a escala tipo rango, permitiéndole al encuestado proporcionar la información más precisa y acorde a la realidad que atraviesa, en este caso aportara de mejor manera para conocer la realidad que viven las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga, y de igual manera facilitara el trabajo del investigador (encuestador) a la hora de la tabulación de la información puesto que son preguntas que permiten llevar de mejor manera el procesamiento de las mismas y evitan a mayor escala el obtener resultados erróneos.

Las preguntas establecidas para el instrumento a llevar a cabo deben ser establecidas en cada grupo de investigación dirigido por el tutor del proyecto de investigación, mismos que buscaran que cada pregunta sea entendible y concreta, orientada al cumplimiento de los objetivos del proyecto de investigación

ya que están direccionados a la evaluación de las variables de investigación como son la responsabilidad solidaria asociativa y el balance social, dicho instrumento tendrá que pasar por un proceso de validación y confiabilidad para tener la certeza de que se está orientando la investigación de manera correcta, este proceso se llevara a cabo a través del juicio de expertos y la aplicación de una prueba piloto.

El modelo del instrumento a aplicar en las cooperativas de servicios de taxis de la ciudad de Latacunga ha sido estructurado de una manera clara y precisa de tal manera que permita determinar la situación actual de cada cooperativa respecto a su rol frente a la responsabilidad solidaria asociativa, la estructura del instrumento diseñado por el grupo de investigación es el siguiente:



Investigación: Estudio sobre la responsabilidad solidaria asociativa en las cooperativas y compañías de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga, provincia de Cotopaxi y propuesta de una herramienta de evaluación para el balance social

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS DIRECTIVOS DE LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LATACUNGA

Objetivo: Identificar el nivel de compromiso y prácticas de responsabilidad social asociativa, de la cooperativa y sus socios, con la comunidad.

INSTRUCCIONES.- Favor conteste cada una de las preguntas con la mayor sinceridad posible y elija la respuesta que usted considere pertinente.

Parte I: Información General

1.1 Tipo de organización

a) Cooperativa () b) Compañía ()

1.2 Sector de ubicación de la cooperativa:

a) Urbano () b) Rural ()

1.2 Años de actividad de la cooperativa:

a) 0-5 años ()

b) 6-10 años ()

c) 11-15 años ()

d) 16-20 años ()

e) 20 o más ()

Parte II: Preguntas relacionadas con responsabilidad solidaria asociativa.

Responsabilidad solidaria asociativa: Propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo garantizar las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir.

1. ¿Usted como directivo sabía que una de las propuestas a presentar a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria es la información sobre la aplicación de responsabilidad solidaria asociativa por parte de la cooperativa?

1.1 Si _____

1.2 No _____

(Si su respuesta es NO continúe con la pregunta número 3)

2. ¿Ha tenido la oportunidad de recibir información detallada sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa?

2.1 Si _____

2.2 No _____

3. ¿De los siguientes beneficios que ofrece la responsabilidad solidaria asociativa escoja el que usted considera el más importante?

3.1 Desarrollo económico, social y ambiental en la sociedad

3.2 Buena imagen institucional

3.3 Confianza y credibilidad

3.4 Cumplimiento de normativas _____

3.5 Otro _____
Cuál? _____

4. ¿Ha realizado la cooperativa algún tipo de contribución con la comunidad?

4.1 Si _____

4.2 No _____

(Si su respuesta es negativa continúe con la pregunta 6)

5. ¿Qué tipo de contribución ha realizado?

5.1 Económica _____

5.2 Social _____

5.3 Ambiental _____

6. ¿Ha considerado la cooperativa iniciativas de apoyo hacia la comunidad?

6.1 Si _____

6.2 No _____

7. ¿Ha considerado la cooperativa iniciativas de apoyo hacia los socios?

7.1 Si _____

7.2 No _____

8. ¿Ha considerado la cooperativa iniciativas de apoyo hacia los usuarios?

8.1 Si _____

8.2 No _____

Parte III: Preguntas relacionadas con Balance Social.

Balance social: representa una herramienta de gestión económica, social y ambiental que parte de la responsabilidad social y su compromiso con la sociedad que además de ser una propuesta, su elaboración permite actuar de manera responsable generando beneficios no solo económicos sino sociales creando una buena imagen corporativa, permanencia en el mercado y una atractiva opción de inversión.

9. ¿Conoce del formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria ha propuesto?

9.1 Si _____

9.2 No _____

(Si su respuesta es negativa continúe con la pregunta 13)

10. ¿Ha tenido la oportunidad de llenar el formulario propuesto por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria?

10.1 Si _____

10.2 No _____

11. ¿Considera que la estructura de este formato es demasiado extensa?

11.1 Si _____

11.2 No _____

12. ¿Según su criterio la información que solicita este formato permite conocer la verdadera necesidad de Balance Social?

12.1 Si _____

12.2 No _____

13. Usted cree que la elaboración de un Balance Social trae mayores beneficios a:

13.1 Socios _____

13.2 Cooperativa _____

13.3 Comunidad _____

13.4 Usuarios _____

13.5 Otro _____

Cuál? _____

Parte IV: Preguntas relacionadas con la propuesta.

14. ¿Considera importante que la cooperativa cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?

14.1 Si _____

14.2 No _____

¡GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!

El instrumento a aplicar en el presente proyecto investigativo debe pasar por un proceso de confiabilidad y validez mismo que será llevado a cabo a través de una validación de juicio de expertos y la utilización de fórmulas que demostrarán la confiabilidad del mismo, consecuentemente se llevara a cabo una prueba piloto para evaluar la idoneidad del cuestionario, verificar que el cuestionario es lo suficientemente entendible y apto para abarcar las variables de investigación y obtener la información necesaria sobre la responsabilidad solidaria asociativa y el balance social así como la propuesta de una herramienta de evaluación de balance social, estimar el tiempo necesario para completar la encuesta, determinar la calidad del trabajo del encuestador.

3.6.2 Validez y confiabilidad

Toda medición o instrumento de recolección de datos debe reunir dos requisitos esenciales: confiabilidad y validez.

Confiabilidad: como afirman (McDaniel C, 2005), “es la capacidad del mismo instrumento para producir resultados congruentes cuando se aplica por segunda vez, en condiciones tan parecidas como sea posible” (p. 302). Es decir, el instrumento arroja medidas congruentes de una medición a las siguientes.

Según (McDaniel C, 2005) establece que los instrumentos deben cumplir con lo siguiente:

Para determinar la confiabilidad de un instrumento de medición debe responder a las siguientes interrogantes: ¿si se miden fenómenos o eventos una y otra vez con el mismo instrumento de medición, se obtienen los mismos resultados u otros muy similares? Si la respuesta es afirmativa, se indica que el instrumento es confiable. (p.302)

La confiabilidad de un instrumento se mide a través de los resultados que arroja al aplicarlo más de una vez, si el resultado es repetitivo de manera afirmativa se dice que es confiable caso contrario no se cuenta con un

instrumento confiable y no tendría validez dentro del desarrollo de la investigación que se realice.

En el presente proyecto investigativo se llevara a cabo el proceso de confiabilidad del instrumento a utilizar, que es la encuesta a través del cuestionario para lo cual se procederá a aplicar una prueba piloto dentro del sector de las cooperativas de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga, con la finalidad de comprobar la confiabilidad que brindaría la aplicación de dicho instrumento de recolección de datos.

La prueba piloto ha sido planificada a través del establecimiento de estratos a partir de la población obtenida, es decir de la totalidad de las cooperativas se estableció la localización de cada una de estas en los sectores norte, sur, centro y periferias de la ciudad de Latacunga, lo que facilito el cálculo de la proporción para la aplicación de la prueba piloto en cada sector, se debe aclarar que el porcentaje considerado en el presente proyecto investigativo es del 25% debido a que si se toma como referencia el 10% los valores numéricos son demasiado bajos, impidiendo su cuantificación.

Tabla 17

Cálculo de la proporción para la prueba piloto

Totalidad	100%	
Estratos	4	
	0,25	
POBLACIÓN PROPORCIÓN PRUEBA PILOTO		
Norte	8	2
Centro	14	3,5
Sur	7	1,75
Periferia	16	4
TOTAL		11,25
	45	

1. ¿Usted como directivo sabía que una de las propuestas a presentar a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria es la información sobre la aplicación de responsabilidad solidaria asociativa por parte de la cooperativa?

Tabla 18

Pregunta 1 Aplicación responsabilidad solidaria, prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	6	54,5	54,5	54,5
	No	5	45,5	45,5	100,0
Total		11	100,0	100,0	

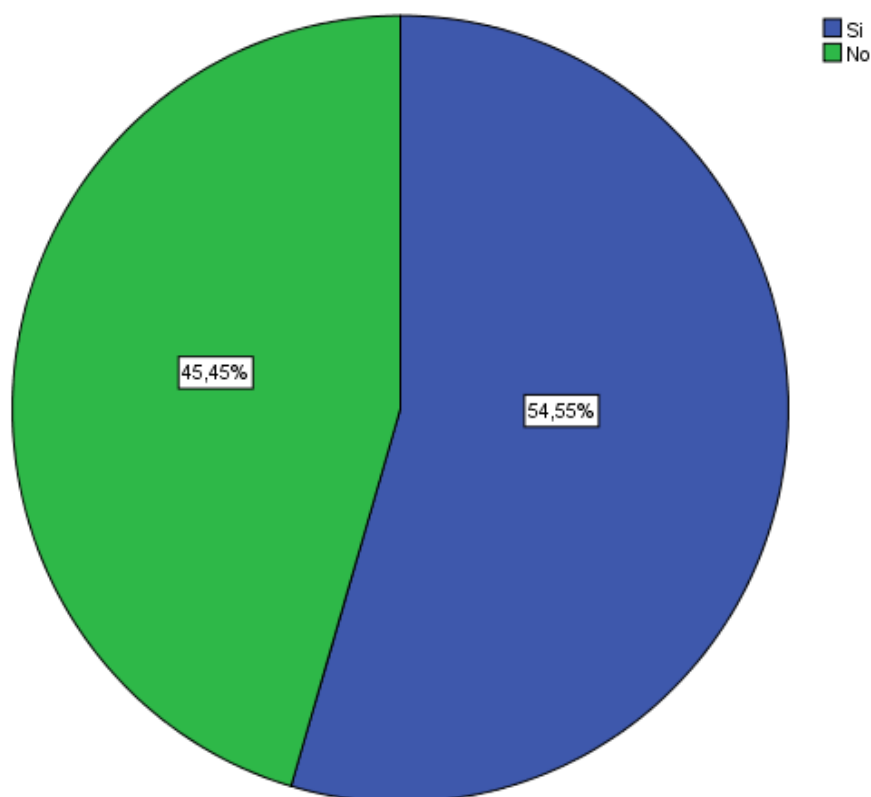


Figura 14 Pregunta 1 Aplicación responsabilidad solidaria prueba piloto

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 54,55% de los directivos si tienen conocimiento sobre la propuesta establecida por la SEPS para presentar información sobre la aplicación de la responsabilidad solidaria asociativa y un 45,45% de directivos no tienen conocimiento aun respecto al tema planteado.

Análisis

El total de encuestas realizadas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fue de 11 como prueba piloto dentro del proyecto investigativo, pudiendo observar que los directivos en su mayoría si tenían conocimiento sobre la propuesta de presentar a la SEPS su información de la responsabilidad solidaria asociativa que llevan a cabo reflejado en la respuesta positiva de los 6 directivos, viéndolo como una oportunidad para mejorar la situación y el desempeño de cada cooperativa, mientras que 5 directivos no tenían conocimiento sobre el tema planteado, dejando el tema como algo sin importancia por lo que no debían aportar ni tomar en cuenta en el desarrollo de sus actividades cotidianas, debido a la falta de información respecto al tema planteado.

Diagnóstico

Pese a que la mitad de la población encuestada si conoce sobre la responsabilidad solidaria asociativa es importante mantener un control y ser más constantes respecto al tema, para inculcar en las cooperativas y compañías su responsabilidad hacia la sociedad, los socios y la comunidad ya que son temas que hoy en día se están abarcando a nivel mundial, la práctica de esta propuesta trae consigo beneficios a la cooperativa en si para mejorar su calidad de servicio y su buena imagen institucional, lo cual les ayudara a mejorar su gestión.

2. ¿Ha tenido la oportunidad de recibir información detallada sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa?

Tabla 19

Pregunta 2 Normativa legal RSA prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	2	18,2	33,3	33,3
	No	4	36,4	66,7	100,0
	Total	6	54,5	100,0	
Perdidos	Sistema	5	45,5		
Total		11	100,0		

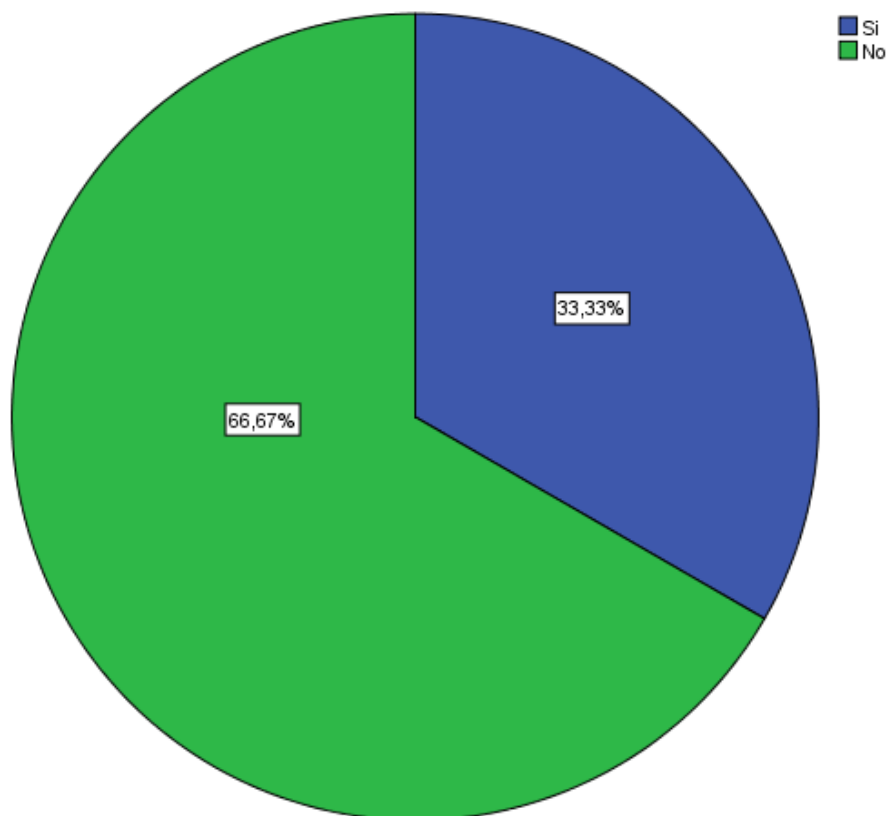


Figura 15 Pregunta 2 Normativa legal RSA prueba piloto

Interpretación

Del total de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 66,67% de los directivos no han recibido información sobre la normativa legal que rige a la propuesta establecida por la SEPS sobre la aplicación de la responsabilidad solidaria asociativa y un 33,33% de directivos si tienen conocimiento sobre la normativa establecida, mientras que un porcentaje de 45,5% no contempla la ejecución de esta pregunta representado por los datos perdidos que arroja la herramienta estadística utilizada una vez recopilada la información.

Análisis

El total de encuestas realizadas fue a 11 directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga dentro de la prueba piloto del presente proyecto, pudiendo observar que 2 directivos si tenían conocimiento sobre una normativa legal establecida para la responsabilidad solidaria asociativa, propuesta establecida por la SEPS, mientras que 4 directivos no tenían conocimiento sobre ningún tipo de normativa para llevar a cabo la responsabilidad solidaria asociativa, estos resultados se ven reflejados desde el planteamiento de la pregunta anterior ya que la respuesta negativa a dicha pregunta es un indicador clave del desconocimiento del tema y es por ello que dentro de la tabulación de datos el sistema arroja 5 datos perdidos, ya que no tuvieron respuesta positiva dejando en blanco la pregunta planteada.

Diagnóstico

En este caso el conocimiento sobre una normativa legal que rige la responsabilidad solidaria asociativa es sumamente bajo dentro de las cooperativas ya que no se ha difundido lo suficiente el tema como practica de implementación dentro de las mismas, es importante que los directivos como puntos clave difundan información sobre el tema y eviten problemas futuros.

3. ¿De los siguientes beneficios que ofrece la responsabilidad solidaria asociativa escoja el que usted considera el más importante?

Tabla 20

Pregunta 3 Beneficios responsabilidad solidaria prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Desarrollo económico, social y ambiental en la sociedad	4	36,4	36,4	36,4
	Buena imagen institucional	6	54,5	54,5	90,9
	Confianza y credibilidad	1	9,1	9,1	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

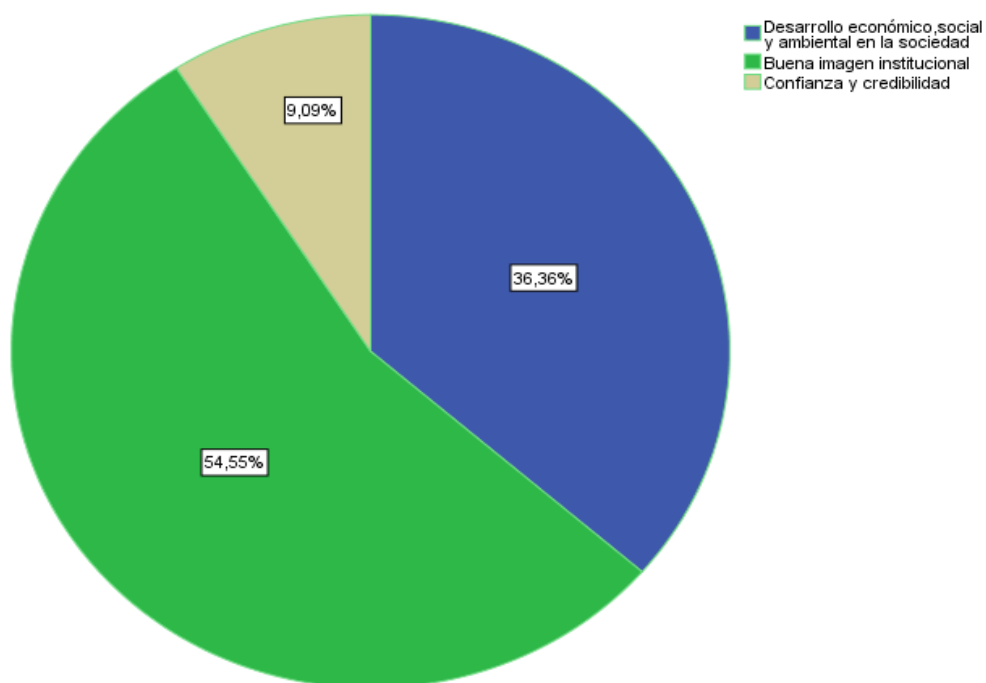


Figura 16 Pregunta 3 Beneficios responsabilidad solidaria prueba piloto

Interpretación

Dentro de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga según porcentajes manifiestan que el beneficio más importante es la buena imagen institucional con un 54,55% seguido por el desarrollo económico, social y ambiental en la sociedad con un 36,4% y la confianza y credibilidad con un 9,1%, dejando sin importancia el cumplimiento de normativas establecido como una opción dentro de la pregunta planteada.

Análisis

Las 11 encuestas realizadas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga en la prueba piloto dentro del proyecto investigativo, se pudo observar que 6 directivos consideran que la buena imagen institucional es el mayor beneficio proporcionado por el desarrollo de la responsabilidad solidaria asociativa ya que les ayuda a mejorar frente a sus usuarios y superar a la competencia, mientras que 4 directivos piensan que el desarrollo económico, social y ambiental en la sociedad es también muy importante para ayudar a mejorar la calidad de vida de la sociedad en sí, y 1 directivo considera que es importante la confianza y la credibilidad que tenga la cooperativa frente a la comunidad y sus usuarios, ningún directivo piensa que es importante el hecho del cumplimiento de normativas, dejando claro que el desarrollo de la responsabilidad solidaria asociativa es una oportunidad para mejorar como cooperativa, a través de la aplicación de la propuesta y el manejo adecuado de la normativa.

Diagnóstico

La mayoría de los directivos encuestados consideran que el beneficio más importante a obtener con la aplicación de una responsabilidad solidaria asociativa es una buena imagen institucional pese a que no están al tanto en su totalidad del tema, buscan la manera de mejorar como cooperativa y ese es el primer paso para una buena aplicación de responsabilidad con la sociedad y mejorar su

gestión administrativa en base a los pilares fundamentales establecidos por la propuesta de la SEPS que se basan en velar por el beneficio de los socios, la estabilidad económica y el cuidado del medio ambiente.

4. ¿Ha realizado la cooperativa algún tipo de contribución con la comunidad?

Tabla 21

Pregunta 4 Contribución comunidad prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	7	63,6	63,6	63,6
	No	4	36,4	36,4	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

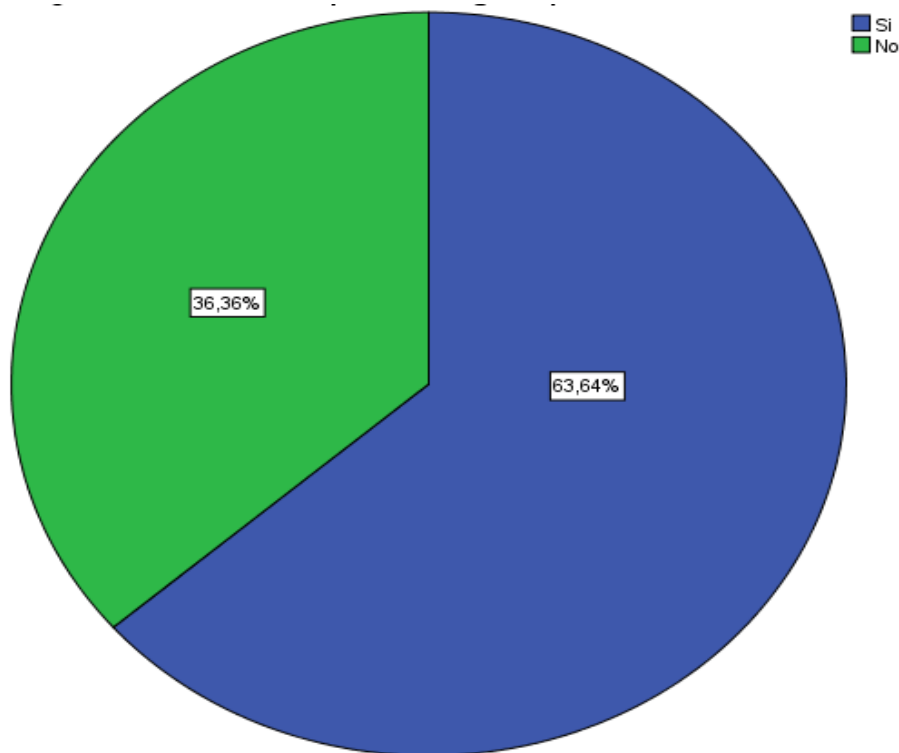


Figura 17 Pregunta 4 Contribución comunidad prueba piloto

Interpretación

Dentro de la totalidad de cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga encuestadas se pudo determinar que el 63,64% de las cooperativas si han realizado contribuciones a la comunidad y un 36,36% no han realizado ningún tipo de contribución a la comunidad a lo largo de su vida institucional.

Análisis

La totalidad de encuestas realizadas fue de 11 a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga como prueba piloto del proyecto investigativo, pudiendo observar que 7 directivos si han tomado la iniciativa de realizar contribuciones a la sociedad, mientras que 4 directivos no han tomado ninguna iniciativa a impulsar dentro de las cooperativas que dirigen algún tipo de contribución con la comunidad, la mayoría de cooperativas por motivos diferentes han tomado la iniciativa de aportar a su comunidad pero aún existe un mínimo número de cooperativas que no han prestado atención a temas de mucha importancia como lo es su responsabilidad con la sociedad ya que no cuentan con la información suficiente para aplicar dicha propuesta.

Diagnóstico

Pese a que más de la mitad de las cooperativas encuestadas si realizan contribuciones con la comunidad es importante mantener un control y ser más constantes respecto al tema para inculcar en las cooperativas y compañías su responsabilidad con la comunidad ya que son temas que hoy en día se están abarcando a nivel mundial, la práctica de esta propuesta trae consigo beneficios a la cooperativa en si para mejorar su calidad de servicio y su buena imagen institucional así como demostrar una buena gestión administrativa e impulsar el mejoramiento del desarrollo de cada cooperativa.

5. ¿Qué tipo de contribución ha realizado?

Tabla 22

Pregunta 5 Tipo de contribución prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Económica	6	54,5	75,0	75,0
	Social	2	18,2	25,0	100,0
	Total	8	72,7	100,0	
Perdidos	Sistema	3	27,3		
Total		11	100,0		

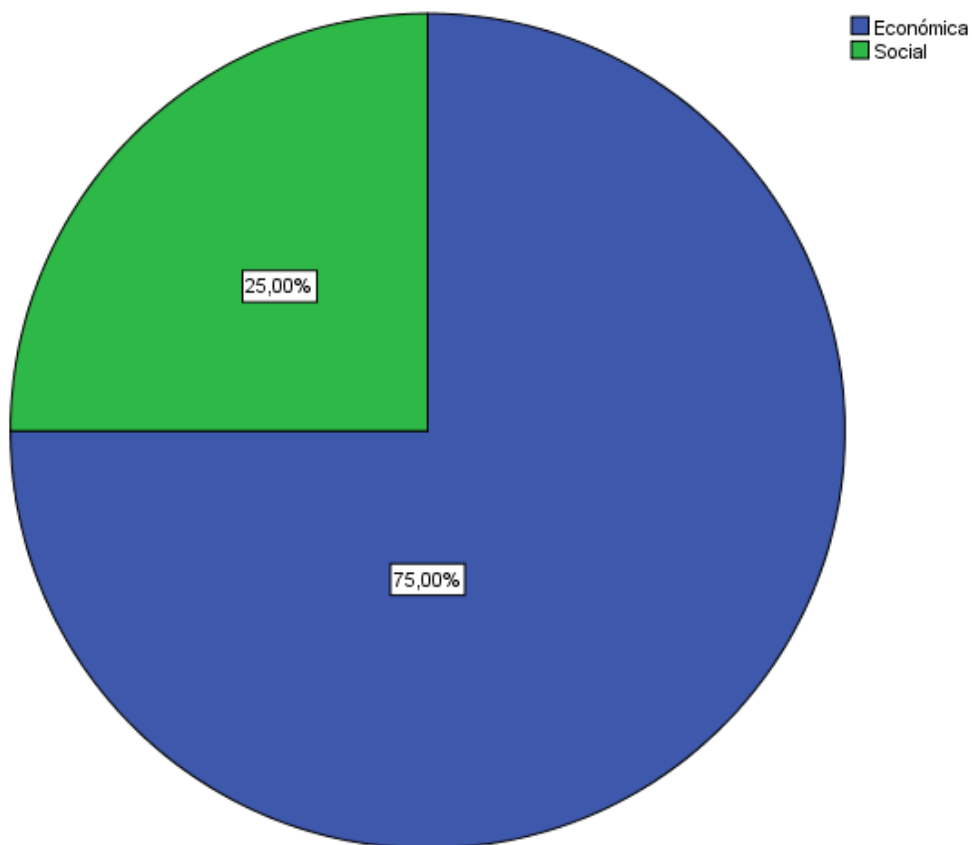


Figura 18 Pregunta 5 Tipo de contribución prueba piloto

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo observar que el 75% de las cooperativas han realizado contribuciones económicas y un 25% de las cooperativas han realizado contribuciones sociales, ninguna cooperativa ha realizado contribuciones ambientales y por el hecho de que algunas cooperativas no han realizado contribuciones no contempla la ejecución de esta pregunta representado por los datos perdidos que arroja la herramienta estadística utilizada una vez recopilada la información representada por 3 directivos.

Análisis

Las encuestas realizadas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fue de 11 en el proyecto de investigación, pudiendo observar que 6 cooperativas han realizado contribuciones económicas en el transcurso de su vida institucional, mientras que 2 cooperativas han realizado contribuciones sociales y ninguna cooperativa ha realizado contribuciones ambientales, 3 de las cooperativas encuestadas no contestaron la pregunta debido a que no han realizado contribuciones de ningún tipo en el transcurso de sus actividades ya que no cuentan con la información necesaria para poder aplicar la propuesta establecida por la SEPS.

Diagnóstico

Pese a que más de la mitad de las cooperativas si han realizado algún tipo de contribución a lo largo de su vida institucional es importante fomentar de mejor manera la interacción de las cooperativas y compañías con la sociedad ya que la práctica de esta propuesta trae consigo beneficios a la cooperativa en si para mejorar su calidad de servicio y su buena imagen institucional y ayuda a mejorar la calidad de vida de la sociedad.

6. ¿Ha considerado la cooperativa iniciativa de apoyo hacia la comunidad?

Tabla 23

Pregunta 6 Apoyo comunidad prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	6	54,5	54,5	54,5
	No	5	45,5	45,5	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

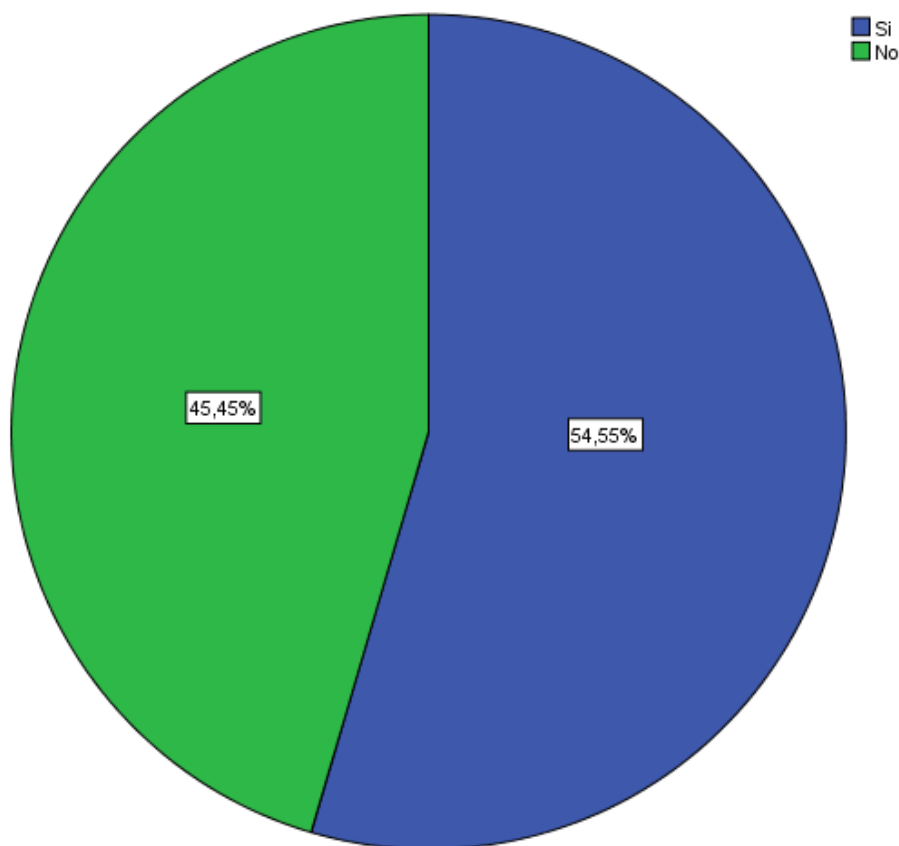


Figura 19 Pregunta 6 Apoyo comunidad prueba piloto

Interpretación

Los directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga manifiestan que el 54,55% de las cooperativas si han realizado contribuciones con la sociedad en alguna o varias ocasiones a lo largo de su vida institucional y un 45,45% de las cooperativas no han realizado ningún tipo de contribución a la comunidad.

Análisis

La totalidad de directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga han sido 11 para el desarrollo de la investigación, pudiendo observar que 6 cooperativas si han realizado algún tipo de contribución con la comunidad a lo largo de su vida institucional, ya que tienen conocimiento de la importancia del rol que desempeñan dentro de esta y viéndola como una oportunidad para mejorar la imagen de la cooperativa y el desempeño de cada cooperativa, mientras que 5 cooperativas no han realizado ningún tipo de contribución con la comunidad dejando de lado el rol que deben desempeñar dentro de la sociedad y su compromiso con la comunidad para una buena práctica de responsabilidad solidaria asociativa, debido a la falta de información respecto al tema planteado.

Diagnóstico

Aunque más de la mitad de las cooperativas y compañías encuestadas si han realizado algún tipo de contribución con la comunidad es importante que se siga fomentando la responsabilidad solidaria asociativa con la comunidad ya que forma parte de la propuesta de responsabilidad solidaria asociativa y balance social propuesto por la SEPS, lo cual también traerá beneficios para la cooperativa en sí y para sus socios, ayudando a promover la interacción entre la sociedad, de igual manera apoya el beneficio al cuidado del medio ambiente.

7. ¿Ha considerado la cooperativa iniciativas de apoyo hacia los socios?

Tabla 24

Pregunta 7 apoyo socios prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	9	81,8	81,8	81,8
	No	2	18,2	18,2	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

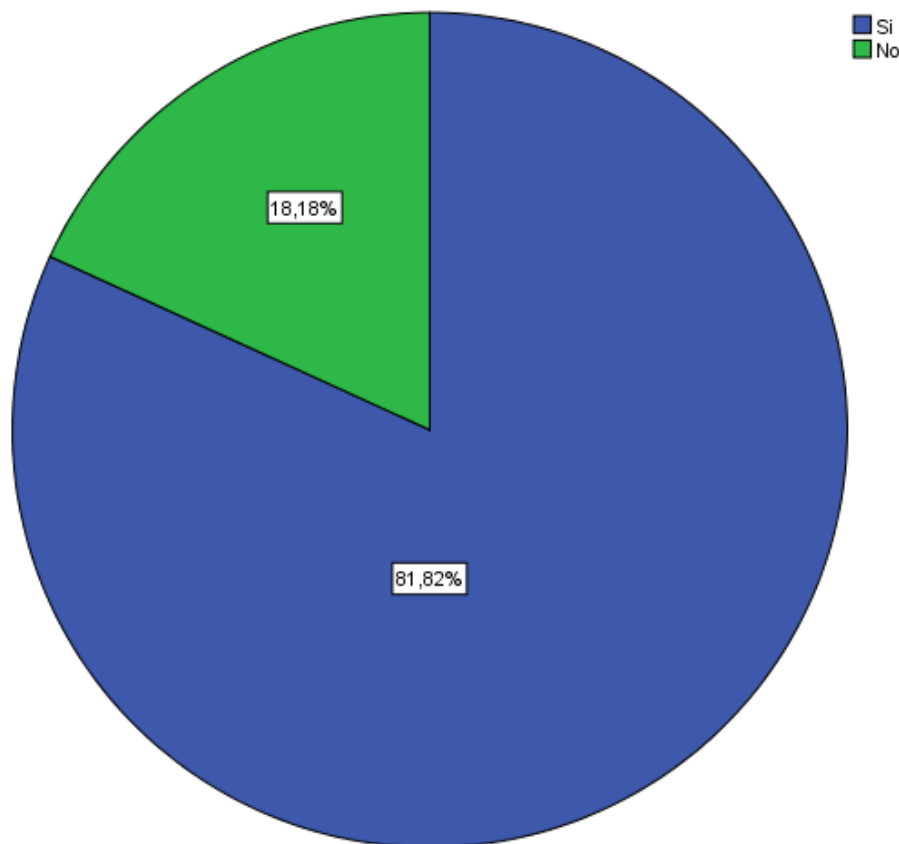


Figura 20 Pregunta 7 apoyo socios prueba piloto

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 81,82% de las cooperativas si han realizado algún tipo de contribución a los socios de las mismas y un 18,18% de cooperativas no han realizado ningún tipo de contribución a los socios a lo largo de su vida institucional.

Análisis

El total de encuestas realizadas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fue de 11 como prueba piloto dentro del desarrollo de la presente investigación, pudiendo observar que 9 cooperativas si han realizado algún tipo de contribución a sus socios a lo largo de su vida institucional siguiendo el esquema propuesto por la SEPS respecto a la responsabilidad solidaria asociativa que aplican, mientras que 2 cooperativas no han realizado ningún tipo de contribución con sus socios dejando de lado su responsabilidad solidaria con la sociedad, ya que no se ha difundido de manera adecuada la información y la normativa respecto a esta propuesta implementada por la SEPS.

Diagnóstico

La mayoría de cooperativas afirman haber realizado algún tipo de contribución a sus socios a lo largo de su vida institucional, mostrando que tienen un nivel de conocimiento sobre lo que es la responsabilidad solidaria asociativa y los beneficios que trae consigo su aplicación tanto para la cooperativa como para sus socios ya que hoy en día es un tema que se está aplicando a nivel mundial, esto les facilitara su interacción con las nuevas normativas a aplicar dentro de la propuesta establecida por la SEPS mejorando la gestión administrativa que lleva cada cooperativa y compañía.

8. ¿Ha considerado la cooperativa iniciativas de apoyo hacia los usuarios?

Tabla 25

Pregunta 8 apoyo usuarios prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	1	9,1	9,1	9,1
	No	10	90,9	90,9	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

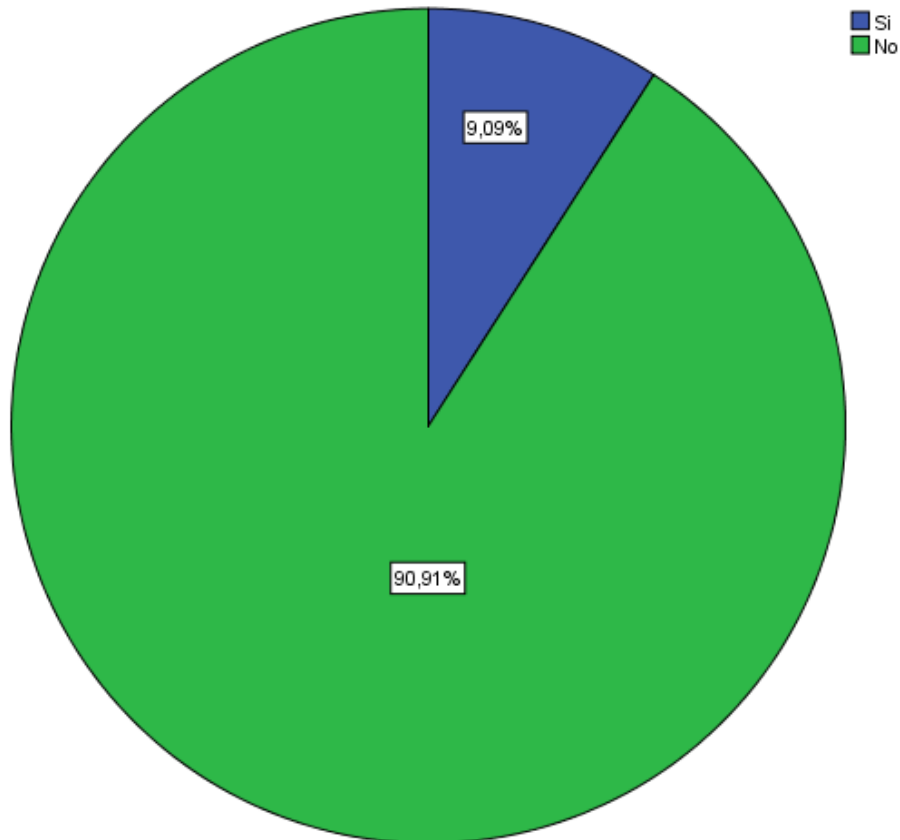


Figura 21 Pregunta 8 apoyo usuarios prueba piloto

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 90,91% de las cooperativas no han realizado contribuciones hacia los usuarios mientras que un 9,09% si han realizado algún tipo de contribución a los usuarios en alguna o varias ocasiones a lo largo de su vida institucional.

Análisis

El total de encuestas realizadas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fue de 11 como prueba piloto dentro del desarrollo de la presente investigación, pudiendo observar que 10 cooperativas no han realizado ningún tipo de contribución hacia los usuarios a lo largo de su vida institucional, ya que no tienen el conocimiento necesario de los beneficios que trae consigo la práctica de este tipo de contribuciones dentro de la responsabilidad solidaria asociativa, mientras que 1 cooperativa si ha realizado algún tipo de contribución con la comunidad lo que demuestra cierta práctica de responsabilidad solidaria asociativa ya que tienen acceso a la información proporcionada por la SEPS para poner en práctica esta nueva propuesta y ser partícipes del beneficio que trae consigo su práctica.

Diagnóstico

Las contribuciones hacia la comunidad por parte de las cooperativas y compañías encuestadas son demasiado escasas frente al nivel que deberían mantener para una buena práctica de responsabilidad solidaria asociativa y balance social propuesta por la SEPS ya que desconocen de los beneficios que traería para la cooperativa y para sus socios la buena práctica de esta propuesta que está siendo impulsada dentro del país y a nivel mundial ya que los beneficios que trae consigo son importantes ya que valoran la buena práctica y cuidado de la sociedad, el nivel económico y el cuidado del medio ambiente.

9. ¿Conoce del formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria ha propuesto?

Tabla 26

Pregunta 9 Conocimiento formulario balance social prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	4	36,4	36,4	36,4
	No	7	63,6	63,6	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

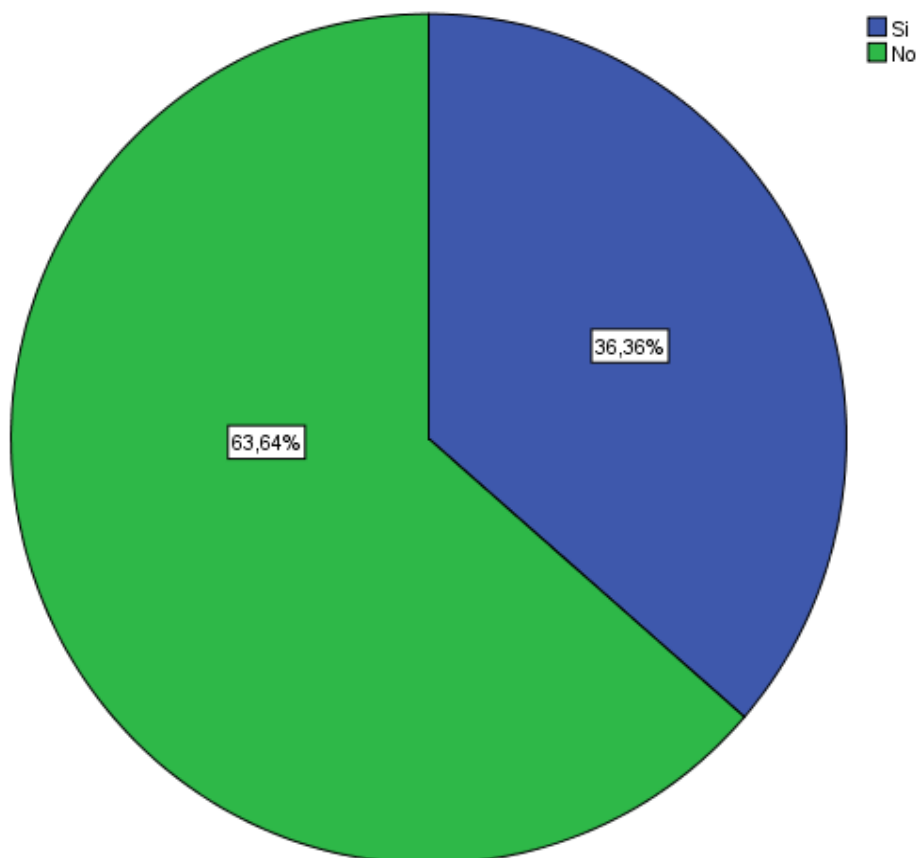


Figura 22 Pregunta 9 Conocimiento formulario balance social prueba piloto

Interpretación

Del total de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 63,64% de las cooperativas no tienen conocimiento sobre la propuesta establecida por la SEPS que contiene un formulario de balance social para la buena práctica de este y un 36,36% de cooperativas si tienen conocimiento respecto al tema planteado.

Análisis

El total de encuestas realizadas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga ha sido de 11 cooperativas como prueba piloto en el desarrollo del proyecto investigativo, pudiendo observar que 7 cooperativas no tienen conocimiento sobre la propuesta de presentar a la SEPS un formulario de balance social para determinar su nivel de responsabilidad solidaria asociativa en base a las dimensiones sociales, económicas y ambientales propuestas, mientras que 4 cooperativas si tenían conocimiento sobre el formulario propuesto pero no han tomado las medidas necesarias para su implementación dentro de las cooperativas, las malas prácticas que aún mantienen la mayoría de cooperativas y compañías se deben a la falta de acceso a la información necesario para aplicar dicha propuesta,

Diagnóstico

Es importante destacar que las cooperativas y compañías de servicio de taxis no le han tomado importancia aún al tema de responsabilidad solidaria asociativa y balance social como aplicación dentro de las mismas, de allí viene del desconocimiento de la existencia de un formulario de balance social así como de los beneficios que traería consigo la aplicación del mismo dentro de las cooperativas lo cual podría evidenciar una mala gestión administrativa de los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxis.

10. ¿Ha tenido la oportunidad de llenar el formulario propuesto por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria?

Tabla 27

Pregunta 10 Llenado formulario balance social prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	3	27,3	75,0	75,0
	No	1	9,1	25,0	100,0
	Total	4	36,4	100,0	
Perdidos	Sistema	7	63,6		
Total		11	100,0		

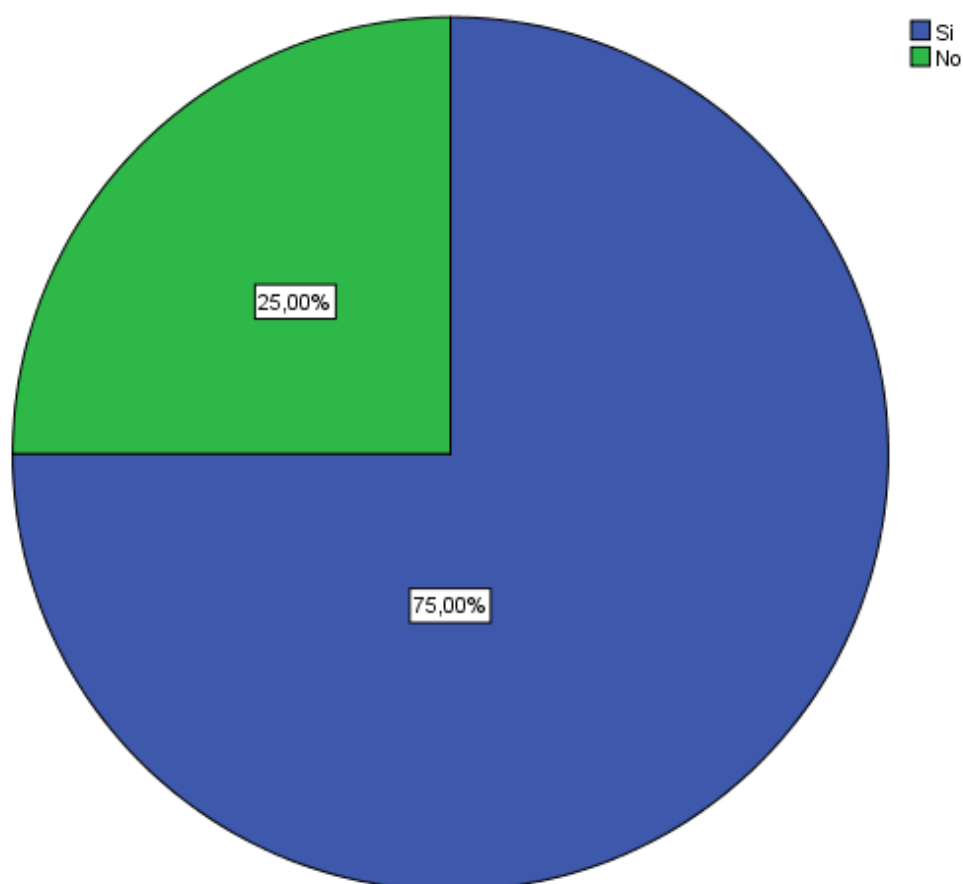


Figura 23 Pregunta 10 Llenado formulario balance social prueba piloto

Interpretación

De los directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 75% de los directivos si han llenado el formulario de balance social demostrando que si tienen conocimiento de la responsabilidad solidaria asociativa que deben mantener como cooperativa a raíz de la propuesta lanzada por la SEPS y un 25% de directivos no han tenido la oportunidad de llenar el formulario de balance social propuesto, debido al desconocimiento de dicha propuesta no contempla la ejecución de esta pregunta un 63,6% representado por los datos perdidos que arroja la herramienta estadística utilizada una vez recopilada la información.

Análisis

En la aplicación de la prueba piloto se realizó a 11 cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga en el proyecto investigativo, pudiendo observar que 3 directivos si han tenido la oportunidad de llenar el formulario de balance social propuesto por la SEPS, mientras que 1 directivo no ha tenido la oportunidad de llenar el formulario de balance social propuesto, no contempla la ejecución de esta pregunta un 63,6% representado por los datos perdidos que arroja la herramienta estadística utilizada una vez recopilada la información, siendo 7 cooperativas las no respondan la pregunta planteada, dejando el tema como algo sin importancia por la falta de información y acceso a la normativa legal establecida.

Diagnóstico

El desconocimiento de la metodología sobre responsabilidad solidaria asociativa y balance social propuesto por la SEPS provoca que las cooperativas descuiden la implementación de la misma, esto se ve reflejado en los resultados obtenidos ya que un porcentaje de cooperativas no tuvo una respuesta para la pregunta planteada a pesar de que un porcentaje si conocía y ha llenado dicho formulario es necesario fomentar esta responsabilidad en el sector cooperativista.

11. ¿Considera que la estructura de este formato es demasiado extensa?

Tabla 28

Pregunta 11 Extensión formulario prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	1	9,1	25,0	25,0
	No	3	27,3	75,0	100,0
	Total	4	36,4	100,0	
Perdidos	Sistema	7	63,6		
Total		11	100,0		

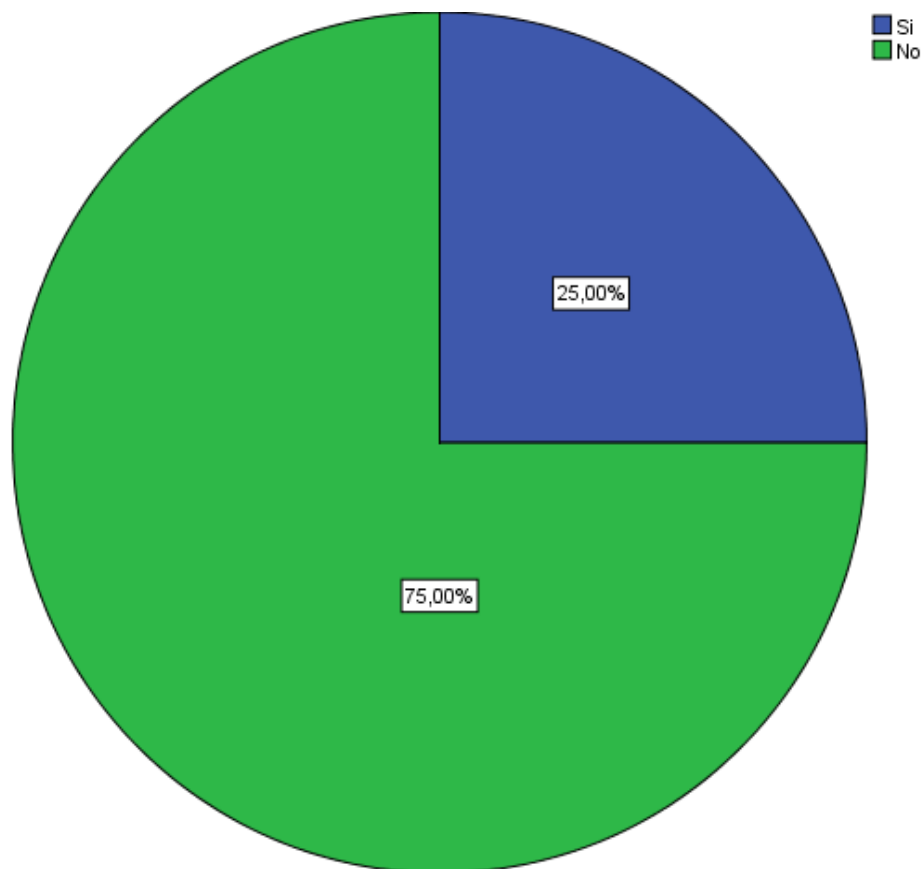


Figura 24 Pregunta 11 Extensión formulario prueba piloto

Interpretación

En las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se aplicó la prueba piloto misma que determinó que el 75% de los directivos no consideran extenso el formulario de balance social demostrando que si tienen conocimiento de la responsabilidad solidaria asociativa que deben mantener como cooperativa a raíz de la propuesta lanzada por la SEPS y un 25% de directivos si consideran demasiado extenso el formulario de balance social propuesto, el desconocimiento de la mayoría de las cooperativas respecto a estos temas hace que no contemple la ejecución de esta pregunta representado por los datos perdidos que arroja la herramienta estadística utilizada una vez recopilada la información representado por el 63,6%.

Análisis

Las encuestas aplicadas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fueron de 11 como prueba piloto del proyecto de investigación, pudiendo observar que 1 directivo si considera que el llenar el formulario de balance social propuesto por la SEPS es demasiado extenso, mientras que 3 directivos no consideran extenso el formulario de balance social propuesto, por el desconocimiento del tema planteado 7 cooperativas no contemplan la ejecución de la pregunta planteada, dejando el tema como algo sin importancia.

Diagnóstico

El desconocimiento de la metodología sobre responsabilidad solidaria asociativa y balance social propuesto por la SEPS provoca que las cooperativas descuiden la implementación de la misma, esto se ve reflejado en los resultados obtenidos ya que el porcentaje más alto de cooperativas no tuvo una respuesta para la pregunta planteada a pesar de que un porcentaje si conocía y ha llenado dicho formulario por lo que no lo consideran extenso es necesario fomentar el mismo.

12. ¿Según su criterio la información que solicita este formato permite conocer la verdadera necesidad de Balance Social?

Tabla 29

Pregunta 12 Necesidad balance social prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	2	18,2	50,0	50,0
	No	2	18,2	50,0	100,0
	Total	4	36,4	100,0	
Perdidos	Sistema	7	63,6		
Total		11	100,0		

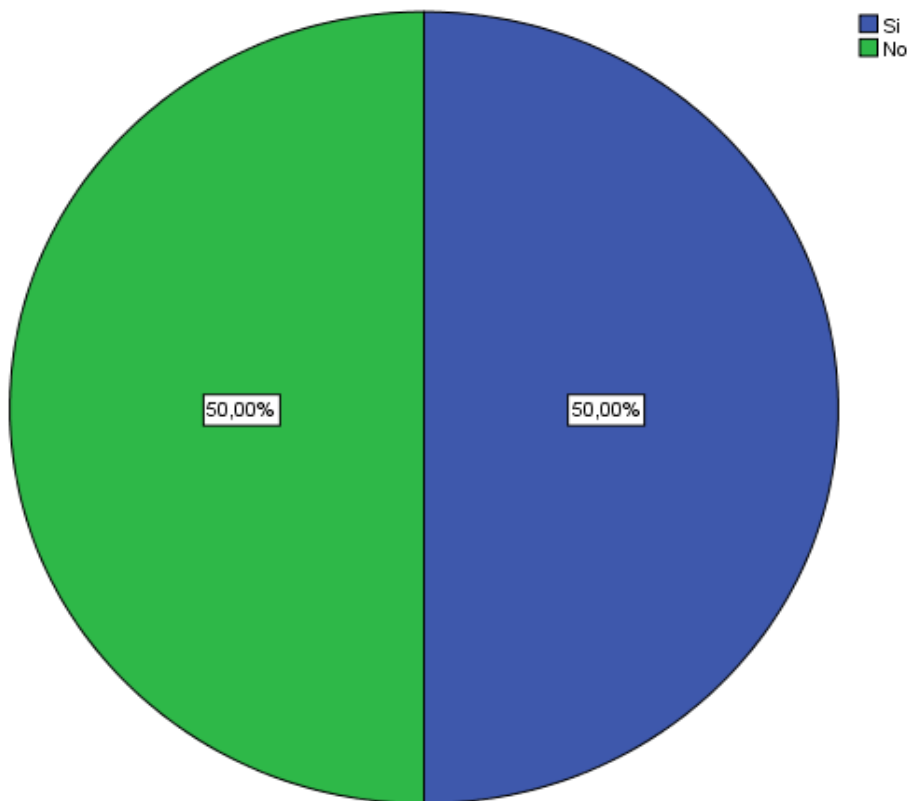


Figura 25 Pregunta 12 Necesidad balance social prueba piloto

Interpretación

De la totalidad de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se llegó a determinar que el 50% de los directivos si consideran que el formulario de balance social permite conocer la verdadera necesidad de este, lo que demuestra que si tienen conocimiento de cómo llevar estos factores como cooperativa a raíz de la propuesta lanzada por la SEPS y un 50% de directivos no consideran que este formulario de balance social permita conocer la verdadera necesidad de la implementación de esta herramienta, el desconocimiento de la mayoría de las cooperativas respecto a estos temas hace que no contemple la ejecución de esta pregunta representado por los datos perdidos que arroja un 63,6% a través de la herramienta estadística utilizada una vez recopilada la información.

Análisis

La prueba piloto fue aplicada a 11 cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga dentro de la presente investigación, pudiendo observar que 2 directivos si consideran que este formulario si permite conocer la realidad del desarrollo de la propuesta lanzada por la SEPS, mientras que 2 directivos no consideran que este formulario de balance social propuesto permita conocer la realidad de las cooperativas, por el desconocimiento del tema planteado 7 cooperativas no contemplan la ejecución de la pregunta planteada, dejando el tema como algo sin importancia ya que no consideran una normativa establecida por la falta de información.

Diagnóstico

El desconocimiento de la metodología sobre balance social propuesto por la SEPS provoca que las cooperativas descuiden la implementación de la misma, esto se ve reflejado en los resultados obtenidos ya que el porcentaje más alto de cooperativas no tuvo una respuesta para la pregunta planteada a pesar de que un porcentaje si considera que ayuda a conocer la realidad, la mitad restante

considera que no, es por ello que no se puede llegar a un acuerdo por la falta de conocimiento de las cooperativas.

13. Usted cree que la elaboración de un Balance Social trae mayores beneficios a:

Tabla 30

Pregunta 13 Mayores beneficios balance social prueba piloto

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Socios	4	36,4	36,4	36,4
	Cooperativa	7	63,6	63,6	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

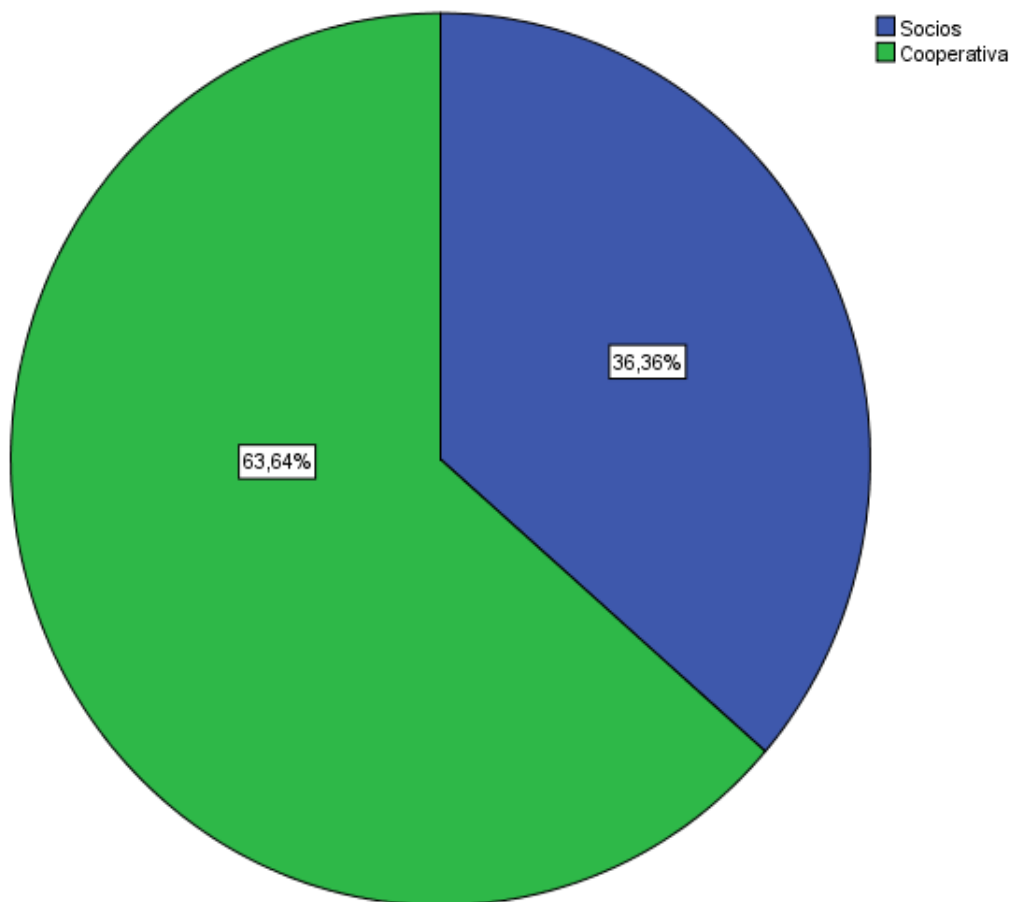


Figura 26 Pregunta 13 Mayores beneficios balance social prueba piloto

Interpretación

Los directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga dijeron que el 63,64% de las cooperativas consideran que la elaboración de un balance social trae consigo mayores beneficios a la cooperativa en sí, y un 36,36% de cooperativas consideran que trae mayores beneficios a los socios, ninguna cooperativa considero que trae beneficios para la comunidad o para los usuarios ya que son factores que no intervienen directamente con la cooperativa.

Análisis

Las 11 cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga formaron parte de la prueba piloto dentro del desarrollo de la investigación, pudiendo observar que 7 directivos consideran que la elaboración de un balance social trae mayores beneficios a la cooperativa en sí, mejorando su imagen institucional, viéndolo como una oportunidad para mejorar la situación y el desempeño de cada cooperativa, mientras que 4 directivos consideran que trae mayores beneficios para los socios la elaboración de este balance, los directivos consideran irrelevante el beneficio de la elaboración de este formulario para usuarios y la comunidad.

Diagnóstico

Los beneficios que trae consigo la elaboración de un balance social están orientados a mejorar la situación del sector que se acople a la propuesta lanzada por la SEPS para mejorar la responsabilidad solidaria que deben desarrollar las cooperativas, es por ello que es importante que las cooperativas reciban información suficiente para implementar el manejo de esta propuesta y estén al tanto de los beneficios que trae consigo para que encuentren la motivación necesaria para acoplarse por decisión propia antes que por una obligación y de tal manera demuestren que llevan a cabo una adecuada gestión administrativa.

14. ¿Considera importante que la cooperativa cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?

Tabla 31

Pregunta 14 Herramienta evaluación balance social prueba piloto

Válidos	Si	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Si	11	100,0	100,0	100,0

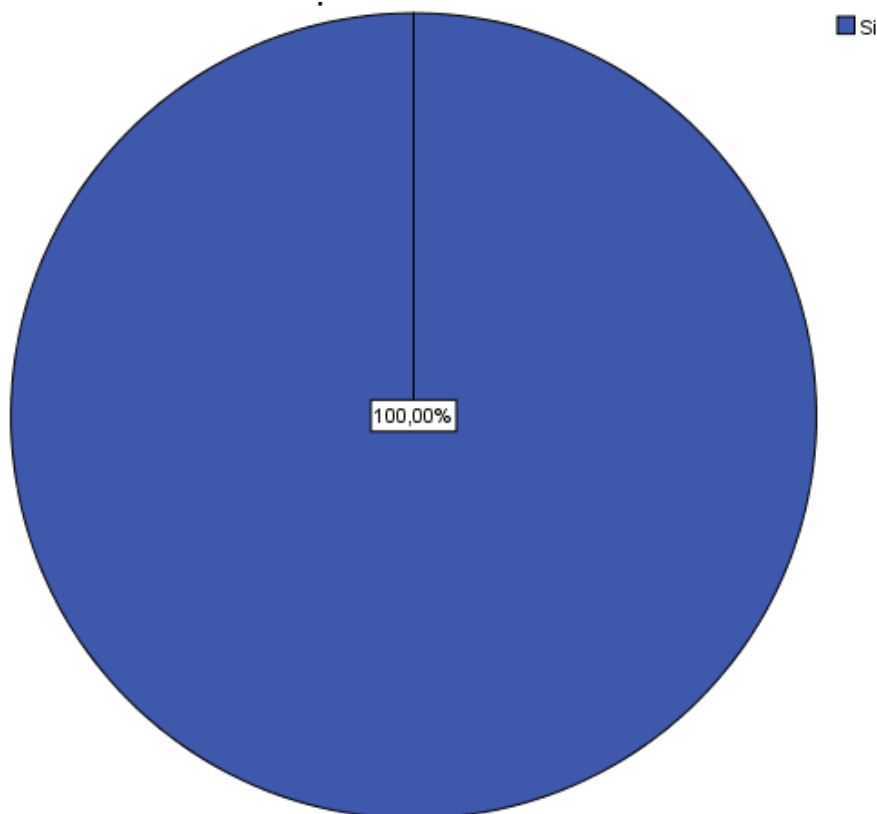


Figura 27 Pregunta 14 Herramienta evaluación balance social prueba piloto

Interpretación

La totalidad de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga manifestó es importante el desarrollo de una herramienta que les permita evaluar el balance social.

Análisis

La totalidad de directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga mantenidos como prueba piloto dentro del desarrollo de la presente investigación mostro que los 11 directivos están de acuerdo en la implementación de una herramienta que les permita evaluar el balance social ya que lo ven como una oportunidad para mejorar la situación y el desempeño de cada cooperativa, así como el control de sus actividades en favor de las dimensiones establecidas, sociales, económicas y ambientales, permitiéndoles formar parte de esta nueva practica que no solo es a nivel nacional sino mundial.

Diagnóstico

El total de los directivos encuestados están de acuerdo que sería importante la implementación de una herramienta que les permita evaluar su balance social, siendo este el paso más importante para acoplarse a la propuesta establecida por la SEPS lo que permitirá un mayor control y manejo de las actividades de las cooperativas a favor de la sociedad así como evaluar su nivel de responsabilidad con la misma, permitiéndoles mejorar y buscar siempre interactuar de tal manera que mejore su imagen institucional al mismo tiempo que aporten al bienestar de la sociedad aplicando cada uno de los pilares establecidos dentro de esta que están establecidos en base a lo social, económico y ambiental.

Una vez aplicada la prueba piloto se procede a la tabulación de la información obtenida, a través del programa estadístico SPSS, en este caso el instrumento utilizado ha sido el adecuado para lograr conocer que tan inmersas están las cooperativas y compañías de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga respecto a la responsabilidad solidaria asociativa y balance social, como propuestas lanzadas por la SEPS, como resultados de la prueba piloto se pudo determinar que la encuesta es confiable y está lista para su aplicación dentro del trabajo de campo.

Validez: Un instrumento de medición se puede decir que es válido cuando mide aquello para lo cual fue destinado.

Como afirman (Anastasi A, 1998) , la validez “tiene que ver con lo que mide el instrumento y cuán bien lo hace” (p. 113). La validez permite medir el grado con que pueden segregarse conclusiones a partir de los resultados obtenidos.

Según (Anastasi A, 1998) la validez puede examinarse desde diferentes perspectivas:

Validez real: se relaciona con el juicio que se hace respecto al grado en que el instrumento de medición mide lo que debe medir. Este juicio consiste en tener una idea clara de la variable que desea medirse y evaluar si las preguntas o los artículos del instrumento en realidad la miden. (p.113)

La validez real está orientada a determinar la coherencia de las preguntas respecto al cumplimiento de las variables en estudio.

Según (Anastasi A, 1998) la validez puede examinarse desde diferentes perspectivas:

Validez de contenido: se refiere al juicio sobre el grado en que el instrumento representa la variable objeto de medición, es decir, el grado en que representa el universo de la variable objeto de estudio. (p.113)

La validez de contenido mide que el instrumento este orientado a medir de forma global el objeto de estudio, no solo se enfoque en una parte de la investigación.

Según (Anastasi A, 1998) establece que validez de criterio: “se refiere al juicio que se hace al instrumento respecto a la capacidad del mismo para predecir la variable objeto de la medición” (p.113).

La validez de criterio permite medir que el instrumento sea lo más claro posible para enfocarse directamente al objeto de estudio, estableciendo preguntas concisas y basadas en las variables de estudio.

Según (Anastasi A, 1998) la validez de constructo: “el instrumento se juzga respecto al grado en que una medición se relaciona consistentemente con otras mediciones sobre conceptos que están midiéndose” (p.113).

La validez de constructo busca que la medición de las variables se relaciones es decir que las preguntas estén orientadas a ambas variables, que mantenga relación para proporcionar un mejor entendimiento del tema en estudio.

El presente proyecto investigativo se desarrollara mediante la utilización de la encuesta como técnica de recolección de datos misma que será evaluada respecto al nivel de confiabilidad a través de una prueba piloto aplicada al sector de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga, así como también pasara por el proceso de validación a través de la evaluación de dicho instrumento mediante el juicio de expertos que hace referencia a una validez de criterio antes mencionada y para la confirmación de su nivel profesional se adjuntara el documento obtenido desde la página de la Senescyt mostrando la información necesaria de que cuentan con el nivel profesional para avalar que el instrumento es válido y es apto para la aplicación y la recolección de datos sobre el nivel de

conocimiento de los socios de las cooperativas sobre la responsabilidad solidaria asociativa así como para el procesamiento de la información.

La validación para el presente proyecto investigativo la realizaron dos expertos pertenecientes a la Universidad de la Fuerzas Armadas ESPE extensión Latacunga, Departamento de Ciencias Económicas Administrativas y del Comercio como son la Dra. Magda Cejas y la Ing. Elisabeth Jiménez quienes evaluaron el instrumento presentado (cuestionario) a través de un formato de validación propuesto donde evaluaron las preguntas establecidas para verificar parámetros como coherencia, claridad, lenguaje adecuado de las mismas, como sustento de que ambos expertos tienen el nivel académico y profesional necesario para validar dicho instrumento se adjuntó el informe proporcionado por el sitio web de la Senescyt donde especifica la trayectoria que cada experto tiene en el área de conocimiento e investigación, el llevar a cabo este proceso que permitirá llevar el desarrollo de la investigación con mayor seguridad de que se está orientando a cumplir con los objetivos del mismo y los requisitos establecidos para el desarrollo de este tipo de proyectos de investigación.

El formato de validación a aplicar en el presente proyecto investigativo es el siguiente:



Investigación: Estudio sobre la responsabilidad solidaria asociativa en las cooperativas y compañías de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga, provincia de Cotopaxi y propuesta de una herramienta de evaluación para el balance social

Tipo de instrumento a evaluar: Encuesta administrada

FORMATO DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

Pregunta	CRITERIOS A EVALUAR										Observaciones (si debe eliminarse o modificarse un ítem por favor indique)		
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (Sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende				
	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No			
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
Aspectos Generales										Si	No		
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario													
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación													
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial													
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta, sugiera los ítems a añadir													
VALIDEZ													
APLICABLE						<input type="checkbox"/>	NO APLICABLE						<input type="checkbox"/>
APLICABLE ATENDIENDO A LAS OBSERVACIONES												<input type="checkbox"/>	
Validado por:			C.I.:				Fecha:						
Firma:			Teléfono:				e-mail:						

Figura 28 Formato de validación de instrumento

Una vez obtenidos los formatos de validación listos de los expertos se procedió a medir el nivel de validez a través del desarrollo de una matriz que permite tabular los criterios de los mismos y la aplicación de una fórmula que nos permite conocer el grado de concordancia significativa.

Se aplicó la siguiente fórmula:

$$b = \frac{Ta}{Ta + Td} * 100$$

Dónde:

Ta: Número total de acuerdo de jueces

Td: Número total de desacuerdo de jueces

b: Grado de concordancia significativa

Tabla 32

Validez prueba piloto

PREGUNTAS	JUECES		VALOR DE P
	J1	J2	
1	1	1	2
2	1	1	2
3	1	1	2
4	1	1	2
5	1	1	2
6	1	1	2
7	1	1	2
8	1	1	2
9	1	1	2
10	1	1	2
11	1	1	2
12	1	1	2
13	1	1	2
14	1	1	2
TOTAL	14	14	28
1: De acuerdo	Desacuerdos		0
0: Desacuerdo			

Aplicando la fórmula:

$$b = \frac{Ta}{Ta + Td} * 100$$

$$b = \frac{28}{28 + 0} * 100$$

$$b = 100\%$$

Aceptable: 0,70

Bueno: 0,70-0,80

Excelente: $\geq 0,90$

Para el presente proyecto investigativo se obtuvo un grado de concordancia significativa excelente ya que se obtuvo un resultado de 100% demostrando concordancia total entre el juicio de los expertos que validaron este instrumento de recolección de datos, lo que con avales que el instrumento es confiable y preciso para su aplicación dentro del trabajo de campo.

3.7 Técnicas de análisis de datos

Según (Bernal, 2010) establece que:

Esta parte del proceso de investigación consiste en procesar los datos (dispersos, desordenados, individuales) obtenidos de la población objeto de estudio durante el trabajo de campo, y tiene como finalidad generar resultados (datos agrupados y ordenados), a partir de los cuales se realizara el análisis según los objetivos y las hipótesis o preguntas de la investigación realizada, o de ambos, el procesamiento debe realizarse mediante el uso de herramientas estadísticas con el apoyo del computador, utilizando alguno de los programas estadísticos que hoy fácilmente se encuentran en el mercado. (p.198)

Una vez obtenida la información a través de las distintas técnicas de recolección de datos el siguiente paso es analizar los datos obtenidos y esto es posibles a través del uso de herramientas estadísticas que facilitan el manejo y la comprobación de la información obtenida.

De acuerdo con (Bernal, 2010) para efectuar un procesamiento de datos se deben seguir estos pasos:

1. Obtener la información de la población o muestra objeto de la investigación.
2. Definir las variables o los criterios para ordenar los datos obtenidos del trabajo de campo.
3. Definir las herramientas estadísticas y el programa de cómputo que va a utilizarse en el procesamiento de datos.
4. Introducir los datos en el computador y activar el programa para que procese la información.
5. Imprimir los resultados. (p.198)

Para un adecuado análisis de datos es importante seguir los pasos necesarios de este modo se evita el cometer errores dentro del procesamiento de la información.

El análisis de datos dentro del presente proyecto investigativo se lo llevara a cabo al culminar con la aplicación de las encuestas en el sector de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga, se procederá a tabular los datos obtenidos y para facilitar el procesamiento de los mismos se utilizara la herramienta SPSS.

Según (Antonio, 2006) define a esta herramienta estadística como:

El SPSS es un paquete estadístico de análisis de datos, se utiliza como apoyo en la investigación de ciencias sociales, económicas y de la salud. Contiene programas capaces de realizar desde un simple análisis descriptivo hasta diferente tipos de análisis multivariante como análisis: discriminante, análisis de regresión, análisis de cluster, análisis de varianza, series temporales, etc. (p.17)

Este paquete estadístico brinda facilidades de módulos que le permiten al investigador procesar la información de acuerdo a las necesidades del mismo puesto que no todos los datos se procesan de la misma manera, es por ello que se ha decidido utilizar esta herramienta estadística para el procesamiento de datos para el presente proyecto investigativo.

Previo a la realización del trabajo de campo se establece la siguiente programación de recolección de información:

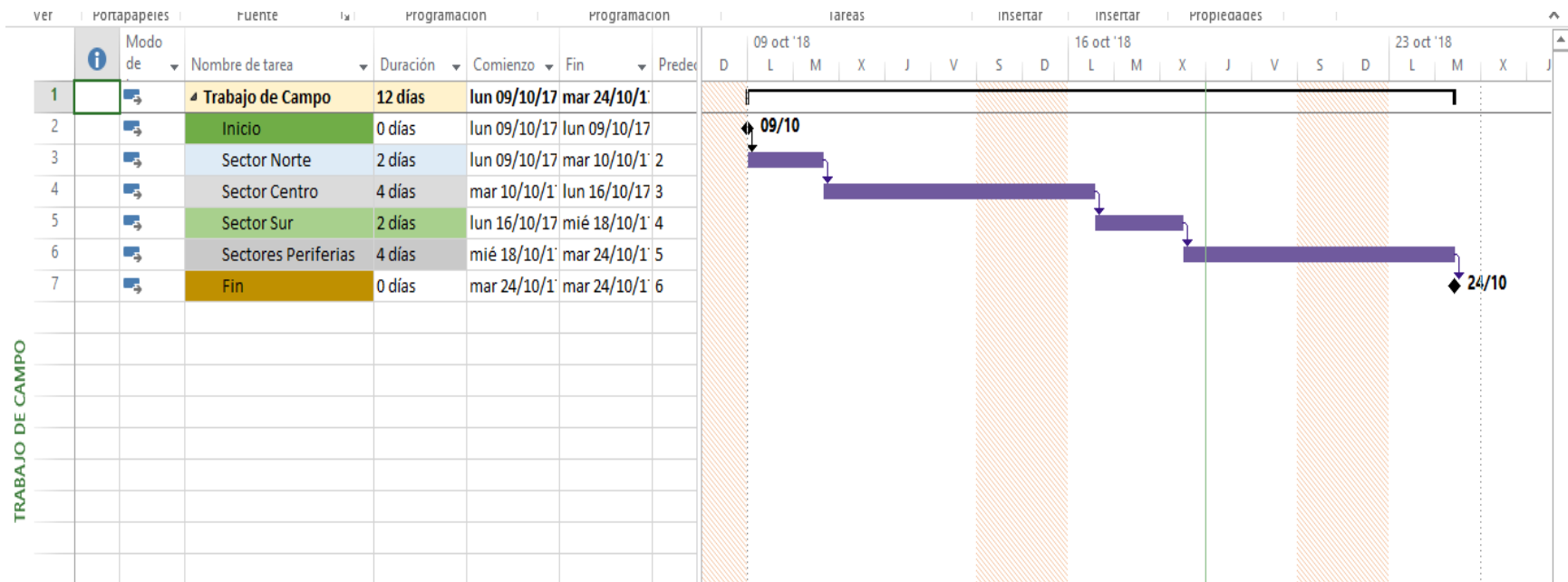


Figura 29 Programación de recolección de datos

Una vez establecida la programación de recolección de datos se deberá proceder a la realización del trabajo de campo a través de la recolección de información por medio de la encuesta en base a un cuestionario en los plazos establecido, así como la tabulación de la información y la obtención de los resultados.

3.8 Técnicas de comprobación de hipótesis

Según (Bernal, 2010) establece que existen las siguientes técnicas de comprobación de hipótesis:

Pruebas estadísticas

- Prueba t de Student: es un estadístico de prueba que se utiliza cuando las poblaciones son pequeñas ($n \leq 30$). (p.199)
- Prueba Z: es una prueba de distribución normal, que tiene que ver con la probabilidad de que un puntaje dado de una medición aparezca en una distribución. (p.199)

Las pruebas estadísticas permiten comprobar la hipótesis planteada dentro del proyecto investigativo después de haber recolectado la información y haberla analizado se ingresa todo en el programa a utilizar que permita obtener resultados veraces y minimizar tiempo ya que la información obtenida será amplia.

De acuerdo con (Bernal, 2010) menciona también las siguientes técnicas de comprobación de hipótesis:

- Análisis de varianza: es una prueba estadística para analizar si más de dos grupos difieren significativamente entre sí, en cuanto a sus medidas y varianzas.(p.200)
- Análisis de covarianza: es una prueba que se usa para analizar la existencia o no de relación entre una variable dependiente y dos o más independientes. (p.200)

- Chi cuadrado: es una prueba estadística que permite probar si más de dos proporciones de población pueden considerarse iguales; o, en otras palabras, permite probar si esas proporciones no presentan diferencias significativas.(p.200)

El análisis de varianzas, covarianzas y chi cuadrado a través del uso de herramientas estadísticas permite observar diferencias significativas entre la información obtenida lo que permitirá evaluar de mejor manera el nivel de conocimiento que tienen los socios de las cooperativas de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga.

Según (Bernal, 2010) establece que: “en la actualidad, como se ha mencionado, en un proceso de investigación científica, los análisis estadísticos se realizan mediante el uso de programas estadísticos por computador, como el SPSS” (p.200).

El uso de herramientas estadísticas facilita el procesamiento de la información obtenida a través de las herramientas de recolección de datos, para el presente proyecto investigativo se usará el programa estadístico SPSS debido a que es una herramienta muy útil para poder procesar la información de manera correcta y poder observar variaciones significativas, así como el cálculo de la técnica utilizada en el presente proyecto investigativo que es Chi-Cuadrado, misma que tiene un enfoque cuantitativo y permite validar encuestas, el uso de ambas permitirán identificar posibles errores que pueden ser corregidos para entregar la información correcta al finalizar el proyecto investigativo.

3.9 Informe de investigación

La investigación no quedara completa hasta que se realice un informe de trabajo. El valor de la investigación está en razón directa con las personas que lo leen.

Según (Tamaulipas, 2007) menciona que:

El informe se divide en capítulos, que a su vez se dividen en secciones. Se recomienda que cada capítulo comience con un párrafo previo a la aparición de la primera de sus secciones. Es conveniente que los títulos de capítulos y secciones resulten informativos en relación con el contenido de éstos. Ningún aspecto clave de los que se tratan en el texto debe carecer de título y de una referencia en el índice para llamar la atención sobre él. (p.5)

La función del informe es comunicar al resto de la sociedad el problema investigado y los resultados obtenidos así como la presentación de nuevas técnicas y enfoques metodológicos, esta información debe ser realizada de la forma más clara, objetiva y concisa posible.

(Tamaulipas, 2007) Menciona la siguiente estructura a seguir para la presentación del informe de investigación.

- **Portada** ¿Qué tema se abordó?
- **Índice** ¿Cómo se estructuró la información?
- **Resumen** ¿Qué contiene el informe?
- **Introducción** ¿Qué problema se estudió?
- **Fundamentos** ¿Qué teorías lo sustentan?
- **Método o Procedimiento** ¿Cómo se estudió dicho problema?
- **Resultados** ¿Cuáles fueron los resultados?
- **Conclusiones** ¿Qué significan dichos resultados?
- **Recomendaciones** ¿Qué otros trabajos podrían realizarse a partir de los resultados presentados?
- **Bibliografía** ¿Qué autores se consultaron para fundamentar la investigación?
- **Anexos** ¿Qué otros documentos apoyan el contenido del informe? (p.5)

La estructura de un informe de investigación es establecida por diferentes autores, la decisión de presentación del mismo depende del investigador ya que decidirá la mejor manera de comunicar los resultados obtenidos de la investigación que realizo.

Según (Clasificaciones, 2017) establece que existen los siguientes tipos de informes:

Según su extensión:

-Informes cortos o ejecutivos: son informes cuya extensión no debe superar entre las ocho y las diez páginas, a espacio y medio o dos espacios aproximadamente, escritas a ordenador.

-Informes largos: son informes que exceden las 10 páginas de extensión.

Al tratar de la extensión de un informe se debe entender que la extensión de este dependerá mucho del tema a tratar ya que de esto dependerá que se establezca lo más corto o largo posible.

Tipos de informes según su contenido

-Informes científicos: son aquellos centrados en un tema de investigación científica y caracterizada por el uso de un lenguaje propio riguroso, así como tecnicismos. Estos informes se engloban en la categoría de "memorias científicas" y están dirigidos a un público exclusivo (investigadores, médicos, físicos, etc.)

-Informes técnicos: son aquellos dirigidos a las organizaciones públicas o privadas que han encargado un estudio o una investigación sobre un tema específico. El lenguaje utilizado en estos informes es similar al que se emplea en los informes científicos, aunque se procura que sea accesible a los destinatarios (sociólogos, psicólogos, etc.).

El tipo de contenido de los informes dependerá de la complejidad con la que este redactada la investigación ya que pueden ser científicos referidos a categorías y técnicos dependiendo del sector al que pertenezca es decir público o privado.

Según (Gonzales, 2016) menciona respecto a la estructura de los informes de investigación que:

...El formato que presentamos contiene un esbozo de las partes comunes a todo informe y la secuencia lógica en que se ubican, las que podrían ajustarse atendiendo a la intención, al tipo de lector y a la situación particular investigada. La estructura que en este sentido sugerimos para el informe es la siguiente: Identificación, índice, resumen, introducción, metodología, resultados, conclusiones y Recomendaciones, apéndices, bibliografía... (p.3)

Los informes son estructurados bajo los mismos criterios con el fin de puntualizar la información más importante y entendible para los lectores, de acuerdo a sus necesidades.

(Schmelkes, 1996), menciona que los informes de investigación deben tener la siguiente estructura:

Por ello es necesario que para la investigación que se desarrolla al finalizar la misma se elabore un informe final, de manera comprensible para que sea de entendimiento para las personas que decidan leerlo y que contenga cada detalle de la investigación realizada para que los usuarios entiendan como se llevó a cabo la investigación.

Una vez entendido la forma de redacción y los tipos de informes se determinará el que se va a utilizar para la investigación es por ello que para la presente investigación se utilizara un informe corto o ejecutivo ya que el tema de dicha investigación facilita la posibilidad de concretar de manera corta y precisa los resultados obtenidos después del procesamiento de datos con las técnicas e instrumentos previamente establecidos, especificando metodologías e información necesaria para esclarecer el proceso que se llevó a cabo para el desarrollo de la investigación.

La estructura para el informe de investigación será un aporte del grupo de investigación en base a las estructuras analizadas según los autores fuentes de consulta, la estructura planteada por el grupo de investigación es la siguiente:

1.1 Portada

Es la primera página con la que inicia el informe de investigación y contiene los siguientes puntos:

- **Identificación de la institución:** Nombre y sello de la institución a la que pertenece el/los autor(es).

- **El título.** Premisa clara del tema utilizando en menor número de palabras.
- **Naturaleza del informe:** Se debe especificar si se trata de un borrador, informe provisional, informe final, tesis.
- **Nombre del/los autor(es):** Personas encargadas de realizar el informe.
- **Lugar y fecha de elaboración.**

1.2 Resumen

Este resumen debe ser claro y preciso para que permita entender todas las partes del informe de investigación, es recomendable que sea redactado al final una vez se tenga clara la estructura a seguir y el contenido de este documento, debe contener aspectos como objetivos de la investigación, metodologías utilizadas, se debe resumir los resultados lo mejor posible y enunciar las conclusiones a las que se llegó, debe ser redactado pensando en su autonomía es decir sin necesidad de recurrir a información adicional para que sea entendible, no se debe utilizar abreviaturas que sean poco conocidas.

1.3 Introducción

El principal objetivo de este punto es demostrar la relevancia e interés del tema de investigación de tal manera que el lector se interese en el tema a tratar ya que de este dependerá que el informe sea o no leído, la introducción contendrá los siguientes puntos:

- Antecedentes investigativos
- Problema de investigación
- Objetivo general de la investigación
- Hipótesis de la investigación

- Justificación de la investigación

1.4 Fundamentación teórica

Se debe hacer hincapié en las teorías en que se fundamentó el trabajo de investigación, el contexto, análisis realizados a investigaciones sobre el mismo tema, elementos a estudiar en sí.

Las teorías que se establezcan que fueron utilizadas deben estar correctamente referenciadas.

1.5 Metodología utilizada

En este punto se debe especificar de forma ordenada el plan que se utilizó para la realización de la investigación y cumplir con el objetivo de este, para lo cual se debe redactar el informe en tiempo pasado y especificar los siguientes puntos:

- El enfoque metodológico que se utilizó.
- La población que se tuvo en la investigación.
- La muestra y el modo estadístico de elección dentro de la investigación.
- Los instrumentos de recolección de datos utilizados.
- Descripción de la forma en cómo se validó el instrumento de recolección de datos. (prueba piloto)
- Análisis estadístico de la información obtenida dentro de la investigación.

1.6 Resultados

Se muestran los resultados obtenidos en la investigación de manera lógica, clara y precisa, se puede utilizar tablas o gráficas para su mejor comprensión de ser necesario.

1.7 Conclusiones

En este punto se debe incluir una respuesta global a la investigación realizada, el cumplimiento a los objetivos planteados en la investigación, la aceptación o rechazo de la hipótesis, un análisis de los fundamentos planteados y los resultados obtenidos y posibles limitantes que se hubieren dado durante el desarrollo de la investigación.

1.8 Recomendaciones

En las recomendaciones se destacan puntos importantes respecto al problema de la investigación pero que no fueron topados por que no formaban parte de los objetivos pero que servirán para abrir nuevos caminos para seguir investigando o la manera de utilizar los resultados obtenidos.

1.9 Referencias bibliográficas

Las referencias bibliográficas utilizadas deben ser detalladas de acuerdo a las normas APA establecidas como requisito dentro de la elaboración de trabajos investigativos y todo tipo de documentos.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO SOBRE LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LATACUNGA.

4.1 Análisis macro del sector de servicio de taxis

El sector del transporte forma parte del sector servicios, formando un papel fundamental en la consolidación de los procesos de globalización y la competitividad de un país frente a otro, y el desarrollo de las actividades económicas y productivas.

Tal así que en países de América Latina para el desarrollo de la economía es de suma importancia el análisis de su infraestructura, definiendo a la infraestructura según (Sánchez, 2005) como: “un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones, que por lo general son de larga vida útil, y que son utilizados con fines productivos, políticos, sociales y personales”(p.10) el transporte forma parte de esta definición debido a que aparecen o se prestan a partir de cierta infraestructura económica.

En América Latina según (Duque-Escobar, 2007)“...el sector transporte está entre 3 y 5% del PIB, la inversión pública en transporte es de 2 a 2,5% del PIB, y en algunos países de hasta un 3,5 %. En materia de empleo, el sector transporte genera entre un 5 y un 8% de los sueldos y salarios totales.”(p.8)

El sector forma parte del PIB de cada país, sin embargo la importancia del transporte va más allá del aporte económico al PIB, la sociedad requiere y demanda de movilidad y esto es de suma importancia.

Dado a la demanda existente para el uso del transporte público, muchas personas han optado por adquirir un vehículo propio, tanto así que en México según la secretaria de movilidad del gobierno de México, para el año de 1986 se sustituyeron los autobuses grandes por unos de menor capacidad. Así para el año 2014 casi cerca de 22 millones de personas se transportaban en microbús y en taxis, esto debido a la eficiencia del sistema.

El transporte ha sido prestado tradicionalmente y como es de conocimiento por el sector público, sin embargo y por la expansión y crecimiento no solo de la economía sino de la población se presenta el servicio de transporte privado, caracterizándose por ser más rápidos, más personalizados.

Otros países de Latinoamérica como Argentina presenta un 59,2% del PIB en el sector servicios y de este un 7,2% el sector servicios de transporte, es un país con una población aproximada de 43.85 millones y con un parque automotor de servicio de transporte privado que representa el 56,21% del parque automotor en general.

Dentro del sector servicios se encuentra los servicios de transporte almacenamiento, movilización y logística, que también forman parte de la composición del PIB de servicios.

Tabla 33

PIB de servicios de transporte en países de Latinoamérica

País	SECTOR
	Servicios de transporte y logística o almacenamiento
Argentina	30,07%
Brasil	22,5%
Colombia	53.1%
México	43%
Venezuela	52%%

CONTINÚA



Bolivia	53.6%
Chile	32,4%
Ecuador	32,8%%
Panamá	28%%
Paraguay	21%
Perú	32%%
Uruguay	52%

Fuente: (Unidos, 2016)

Sin lugar a duda Ecuador tiene un PIB de servicios de transporte significativo después de Bolivia, Venezuela y Uruguay, los servicios de transporte en Ecuador son de fundamental importancia y debe ser un foco de atención que de hecho lo ha sido a lo largo del tiempo y a su vez ha ido creciendo.

Ecuador tiene un parque automotor de gran importancia porque se relaciona con el desarrollo de todas las actividades productivas que se realizan en el país, según la publicación de estadísticos del banco central en el año 2012 el sector de servicios de transporte representa un 5,7% del PIB, en dólares 4.538,750, y para los próximos años se vieron incrementados.

Tabla 34

Participación del Sector del Transporte en el PIB nacional

Producto Interno Bruto		
Actividad económica	Año	Valor
Transporte y Almacenamiento	2013	2861705,00
	2014	300479,025
	2015	31550,2976
	2016	3312,78125

Fuente: Banco Central del Ecuador, estadísticas

Debido a la oferta y la demanda de los servicios de transporte se han visto incrementados año tras año el aporte al PIB. Es un sector importante porque como lo habíamos mencionado anteriormente ayuda al movimiento de la economía del país y esto se ve reflejado en sus cifras de crecimiento, deberíamos ponerle más atención al sector de servicios de transporte porque sin ello no pudiéramos movilizarnos, y no pudieran realizarse los movimientos de compra, venta o cambio de muebles o servicios.

A demás que este sector de servicios permite diversificar los recursos y es un servicio necesario, el usar transporte se ha formado en parte del día a día, lo utilizan desde niños hasta adultos mayores dentro de sus actividades cotidianas, por este motivo es un sector de suma importancia para la economía del país.

Dentro del sector transporte en Ecuador existe buses, embarcaciones, vuelos, renta de autos, taxis, siendo este último privado, y el que planteamos como tema de estudio.

En el Ecuador el transporte de taxi se considera como un servicio privado y se forman a partir de un grupo de personas para convertirse en un ente jurídico, de esta manera pueda legalizarse y realizar sus operaciones. Una de sus sedes es Fedotaxis un organismo creado con el fin de regular y apoyar a la creación y funcionamiento de las cooperativas de taxi, primero se fundó la FEDETAXIS³⁴, la misma que fue creada por el Ministerio de Previsión Social y Trabajo, en 1971 reformado en marzo del 2002 para luego denominarse FEDOTAXIS³⁵ en el año 2010.

FEDOTAXIS es un organismo de integración de personas jurídicas, es decir cooperativas y compañías de taxis que tengan un permiso de

³⁴ FEDETAXIS: Federación Nacional de Cooperativas de Transporte en taxis del Ecuador, creada en 1971.

³⁵ FEDOTAXIS: Federación Nacional de Operadoras en Transporte de taxis del Ecuador, reformado mediante acuerdo ministerial en agosto del 2010.

funcionamiento establecido en el país. Es la única organización que integra al taxismo organizado.

4.1.1 Aspectos legales

En la Constitución de la República del Ecuador (Constituyente, 2008) en el art. 319 establece que: “Se registran diversas formas de organización dentro de la producción en la economía, entre otras las comunitarias, cooperativas, empresariales públicas o privadas, asociativas” (p.151).

Dentro de la Constitución de la República del Ecuador contempla las formas de organización enfocadas en la producción buscando acoplar a diversos sectores, entre ellos el sector cooperativista siendo este el enfoque del presente proyecto de investigación direccionado a las cooperativas de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga.

Al analizar el contexto del artículo establecido por la ley se puede denotar que el reconocer no es suficiente sino también acoplar y llevar a cabo actividades con todos los sectores que menciona la Constitución, en el caso del sector cooperativista no se lo ha impulsado demasiado como apoyo a la economía puesto que dentro de su principal actividad es el prestar servicios de transporte a usuarios y no se lo ha motivado para que aporte de mejor manera al cumplimiento de distintas expectativas de la economía popular y solidaria como es el caso de la Responsabilidad Solidaria Asociativa.

La Constitución de la República del Ecuador (Constituyente, 2008) en el art. 66 establece que:

Se reconoce y garantizará a las personas:...

15. “La oportunidad de desarrollar actividades económicas, en forma individual o colectiva, conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental” (p.47).

Se encuentra propuesto en la Constitución el desarrollar actividades de manera individual o colectiva pero siempre enfocada en los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental, mismos que están contemplados dentro de la Economía Popular y Solidaria

Al hablar de los principios establecidos en este artículo se puede hacer mención a la propuesta lanzada por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria que está basada en los pilares fundamentales respecto a responsabilidad solidaria y su enfoque en las dimensiones de sociedad, economía y ambiental, mismos que aún no han sido cumplidos ya que la propuesta ha quedado estancada sin ejecución alguna es por ello el desconocimiento del sector cooperativista respecto a estos temas de interés que vienen establecidos desde la Constitución de la República.

La Constitución de la República del Ecuador (Constituyente, 2008) en el art. 278 establece que:

Para lograr cumplir con la consecución del buen vivir, a las personas y a las colectividades, y sus diversas formas organizativas, les concierne: 1. Participar en todas las fases y espacios de la gestión pública y de la planificación del desarrollo nacional y local, y en la ejecución y control del cumplimiento de los planes de desarrollo en todos sus niveles, así como producir, intercambiar y consumir bienes y servicios con responsabilidad social y ambiental. (p.136)

La Constitución de la Republica establece la interacción que debe existir entre las diversas formas organizativas que existen para alcanzar el buen vivir establecido por la ley, para ello es necesario que todas las personas participen

en el desarrollo de las fases y espacios establecidos en la planificación del desarrollo nacional.

La sociedad en si se ha dedicado a intercambiar bienes y servicios limitándose a la transacción económica y buscando su conveniencia económica nada más, dejando de lado la importancia de velar por una interacción donde prevalezca la responsabilidad social y el respeto por el medio ambiente, aspectos muy importantes que ayudan a mejorar la calidad de vida de las personas así como la calidad de los servicios que prestan, es por ello que el presente proyecto investigativo se centra en el tema de responsabilidad solidaria asociativa para buscar concientizar e implementar esta propuesta de mejoramiento para la interacción entre los miembros de la sociedad.

Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS, 2011) en su art. 1 Definición establece que:

Dentro de la presente Ley y para su cumplimiento, se entiende por economía popular y Solidaria a la forma de organización económica, donde sus integrantes, individual o colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar ingresos, apoyadas en relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, direccionada al buen vivir, en armonía con la naturaleza, por sobre el lucro, la acumulación de capitales y el lucro. (p.3)

La mención de dicho artículo es importante debido a que una de las principales metas es reconocer al ser humano como sujeto y fin de toda actividad y eso es de vital importancia dentro de la Economía Popular y Solidaria que va de la mano con la responsabilidad solidaria, siendo este el tema del presente proyecto investigativo.

El sector cooperativista es uno de los tantos que regula la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, el mismo que busca implementar dentro de los sectores la responsabilidad solidaria que hace falta

para enfocarse no solo en obtener rendimientos económicos sino contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la sociedad así como la calidad de los servicios que prestan, es por ello importante motivar a los sectores a unirse a esta nueva propuesta lanzada por la SEPS ya que busca poner como prioridad el bienestar de la sociedad en sí y aportar al cuidado y mejoramiento del medio ambiente, temas que han sido descuidados hoy en día por todos los seres humanos.

Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS, 2011) en las disposiciones generales establece que:

EN EL APARTADO DE DISPOSICIONES GENERALES

Se establece en la disposición SEGUNDA, que las organizaciones sujetas a esta Ley incorporarán en sus informes de gestión, el balance social que acreditará el nivel de cumplimiento de los principios y los objetivos sociales establecidos, en cuanto a la preservación de su identidad, su incidencia en el desarrollo social y comunitario, impacto ambiental, educativo y cultural. (p.41)

Las disposiciones establecidas en la LOEPS³⁶ implican los lineamientos establecidos que deben cumplir todos los sectores que están bajo el control de esta ley y uno de los requisitos más sobresalientes es la incorporación de un balance social a sus estados financieros como requisito de cumplimiento para medir su compromiso de responsabilidad social.

El Balance Social implica información cualitativa y cuantitativa acerca del nivel de responsabilidad social que cumplen las entidades, en este caso el sector cooperativista, mismo que muestra un desconocimiento parcial respecto a las implicaciones de desarrollar esta propuesta aunque han cumplido con varios requisitos como contribuciones y algunas cooperativas si conocen sobre la existencia de un Balance Social es importante fomentar de mejor manera esta propuesta que viene lanzando la SEPS ya que es muy interesante y de interés común ya que abarca el bienestar de la calidad de vida de la sociedad y el

³⁶ LOEPS: Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria

mejoramiento de la calidad de los servicios y lo bienes así como preocuparse por el cuidado y mejoramiento del medio ambiente, es por ello que para el presente proyecto investigativo fue importante el planteamiento de este tema que se viene dejando de lado.

El Plan Nacional del Buen Vivir (Desarrollo S. N., 2013) establece en su objetivo 8 el conllevar a consolidar el sistema económico social y solidario, de forma verosímil, mediante diferentes lineamientos, políticas y metas entre las que destacan de manera importante para el presente proyecto investigativo las siguientes:

La política 8.9. Trata acerca de ahondar las relaciones del Estado con el sector popular y solidario de en el objetivo 8 del Plan Nacional del Buen Vivir (Desarrollo S. N., 2013) menciona que:

...j. “Fomentar la asociatividad para el sistema económico popular y solidario organizado y con poder de negociación, en los diferentes encadenamientos productivos donde ejercen su actividad” (p.268).

Dentro del sistema económico popular y solidario es de vital importancia que se fomente la asociatividad para poder desarrollar actividades de negociación en base a pilares que favorezcan la interacción entre los diferentes sectores.

Uno de los principales objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir es fomentar y consolidar el sistema económico social y solidario de tal forma que no solo se busque un beneficio económico sino que beneficie a todos, esto se va desarrollando de a poco dentro de nuestro país ya que la SEPS ha buscado implementar esta responsabilidad dentro de los diferentes sectores que maneja, la propuesta ha sido puesta en marcha pero se debe dar mayor seguimiento y fomentar verdaderamente el interés por esta tema de suma importancia dentro de los diferentes sectores económicos.

El Plan Nacional del Buen Vivir (Desarrollo S. N., 2013) establece en su objetivo 10 Impulsar la transformación de la matriz productiva en donde establece diferentes lineamientos, políticas y metas entre las que destacan de manera importante para el presente proyecto investigativo las siguientes:

En la Constitución establece la fundamentación de un “sistema económico justo, democrático, productivo, solidario y sostenible, mismo que deberá estar basado en la colocación equitativa de los beneficios del desarrollo” (art. 276), en el que los elementos de transformación productiva se orienten a incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento, la inserción estratégica en la economía mundial y la producción complementaria en la integración regional; a asegurar la soberanía alimentaria; a incorporar valor agregado con eficiencia y dentro de los límites biofísicos de la naturaleza; a lograr un desarrollo equilibrado e integrado de los territorios; a propiciar el intercambio justo en mercados y el acceso a recursos productivos; y a evitar la dependencia de importaciones de alimentos (art. 284). (p.3)

Es importante que el Plan Nacional del Buen Vivir establezca los lineamientos a seguir para lograr cumplir los objetivos propuestos, mismos que están enfocados a propiciar un sistema económico justo que este fomentado en los pilares fundamentales de equidad, los cuales permitirán incentivar la producción no solo nacional, es por ello importante fomentar estos principios dentro de los diferentes sectores productivos del país.

En el país se han dado varios cambios respecto a lineamientos y normativos que han perjudicado a sistema económico dejando de lado la producción internacional por buscar ser equitativos, dejando de lado la responsabilidad solidaria que se debe asumir y no solo económica, un sistema económico justo esta abarcado no solo por beneficios económicos sino buscando el beneficio a la calidad de vida de los seres humanos y la calidad de los bienes y servicios prestados, por ello es importante construir un sistema equilibrado y solo se lograra con la implementación de los pilares fundamentales establecidos por la SEPS, mismos que están orientados a la sociedad, economía y medio

ambiente, solo así los diferentes sectores contribuirán al mejoramiento de la sociedad y la calidad de vida.

Las políticas y lineamientos establecidos dentro de este objetivo en el Plan Nacional del Buen Vivir en el (Desarrollo S. N., 2013) establece que se debe:

10.3. Diversificar y generar mayor valor agregado en los sectores prioritarios que proveen servicios

...d. Promover espacios de desarrollo de las actividades de servicios ambientales, bajo esquemas de competitividad y productividad en su prestación, para la generación de mayor valor agregado....

El cuidado del medio ambiente es un factor importante dentro de la generación de valor y la transformación de la producción puesto que mucho depende este factor el poder seguir produciendo bienes y servicios de calidad sin afectar el ambiente y sin dejar de lado la importancia que tiene el darle un cuidado adecuado a este.

Impulsar actividades de cuidado del medio ambiente es un tema de importancia para todos puesto que ayudara a generar valor agregado a través de una producción orientada no solo a buscar beneficios económicos sino sociales y dentro de estos los ambientales, como busca hacerlo la SEPS a través de su propuesta de responsabilidad social que está basada en estos pilares fundamentales.

El Plan Nacional del Buen Vivir ha sido diseñado para fomentar la diversidad cultural y ambiental, busca ser armonía, igualdad, equidad y solidaridad para lo cual está basado en lineamientos que abarcan 12 objetivos, 93 metas y 111 políticas que ayudaran a encaminar a la sociedad al cumplimiento de los mismos, buscar un equilibrio y permanencia es importante ya que de esta manera se busca mejorar la interacción entre los sectores que forman parte de la producción y economía del país, que no estén solo encaminados a buscar beneficios económicos sino que cumplan con las dimensiones establecidas

basadas en las sociedad, economía y ambiente, factores importantes que no deben ser dejados de lado para lograr cumplir con la responsabilidad solidaria asociativa que cada sector debe cumplir.

La fundamentación legal a la que está sometido el presente proyecto investigativo no ha tenido reformas ya que es un tema lanzado como propuesta por parte de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria desde el año 2013 pero que no ha tenido mayor avance ya que ha quedado planteado como una propuesta a través de un oficio emitido por la SEPS donde ponía en consideración su intención de establecer un formato de balance social que permita medir el nivel de responsabilidad solidaria asociativa que van desempeñando los diferentes sectores cooperativistas que están sujetos a la Ley de Economía Popular y Solidaria.

4.1.2 Aspectos económicos

Además que estos beneficios también aplican para los vehículos motorizados de servicio de taxi a partir de año 2017 y será del 100% de exoneración en el impuesto a la propiedad, todo esto como incentivo para la participación del sector.

Los transportistas realizan facturación de acuerdo al pedido de obligatoriedad del SRI, en el caso de los vehículos motorizados de servicios de taxi que emiten un ticket de taxímetro es obligación de los choferes entregar el tique aun si la carrera es mínima, y si es el caso, a pedido del cliente se emitirá una nota de venta por el valor del tique, sin embargo los taxis se encuentran bajo el Régimen Simplificado Ecuatoriano y solo se emitirá a partir de 12 dólares de forma obligatoria.

Bajo esta percepción se ha recaudado un total de 1.841,777 dólares para el año 2017 por el impuesto a vehículos motorizados y en los últimos años se ha visto una gran movilidad dentro del mismo, así se lo representa en la siguiente tabla.

Tabla 35

Impuestos generados de vehículos motorizados del cantón Latacunga.

Año	Valor
2013	159.505,42
2014	260.420,50
2015	462.520,18
2016	582.623,19
2017	1.841.777

Fuente: (SRI, 2017)

En los últimos años se han visto incrementados los ingresos por impuestos recaudados al sector transporte en el cantón Latacunga, incrementa casi a la mitad del año anterior y esto se da a medida que incrementa el parque automotor y se incorporan al servicio de transporte.

Debido a esto es un sector que merece de incentivos, de control y dado que el último año se han generado exoneraciones al 100% en los impuestos a los taxistas y a los dueños de los automotores se han generado un mayor incremento en el año 2017, los servicios de transporte en el cantón si tiene un alto grado de participación fiscal

4.1.3 Aspectos políticos

Desde el año 2009 con el gobierno del ex presidente del Ecuador Rafael Correa Delgado se generó una serie de modificaciones en la política y en la economía del país, en el año 2013 se implementa el Plan Nacional del buen vivir donde se contempla 12 objetivos que abarca a cada uno de los sectores económicos del país, siendo su principal objetivo el buen vivir y la igualdad.

En uno de sus objetivos el número 11, menciona que este objetivo está presente para buscar y establecer un sistema económico social, solidario y sostenible, justificando de esta manera la implementación de la responsabilidad social y solidaria en todas las entidades económicas del país, incluyendo el sector de transporte y el cooperativista.

Este plan nacional busca también modificar y mejorar la matriz productiva del país, donde también se encuentra el sector transporte y dentro de los sectores priorizados a los que hay que prestar mayor atención porque son importantes dentro de la economía.

Tabla 36

Sectores priorizados

Sector	Industria
BIENES	1) Alimentos frescos y procesados
	2) Biotecnología (bioquímica y biomedicina)
	3) Confecciones y calzado
	4) Energías renovables
	5) Industria farmacéutica
	6) Metalmecánica
	7) Petroquímica
	8) Productos forestales de madera
SERVICIOS	9) Servicios ambientales
	10) Tecnología (software, hardware y servicios informáticos)
	11) Vehículos, automotores, carrocerías y partes
	12) Construcción
	13) Transporte y logística
	14) Turismo

Fuente: (Desarrollo S. d., 2017)

El ente regulador de las cooperativas de transporte era el MIES³⁷ hasta el año 2011, en el que se implanto una serie de cambios en la economía del Ecuador así como su legislación, y los organismos de control.

El 5 de junio del 2012 empieza sus funciones la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, que estaría encargada de regular a todas las cooperativas que no están bajo la dirección y el control de la Superintendencia de Compañías, dentro de este grupo está las cooperativas de servicio de taxis.

Las cooperativas de taxi que forman parte de la clasificación de cooperativas de transporte comercial representan el 74,1% del total de las organizaciones y reúne un 49,1% de las personas cerca de ochenta mil.

Tabla 37

Porcentaje de participación por sectores pertenecientes a la SEPS

Clasificación de cooperativa	N° de org.	%	Socios	%
Consumo	11	0,46	1302	0,80
Producción	309	12,93	15716	9,68
Transporte	1769	74,05	79623	49,07
Otros servicios	56	2,34	3553	2,19
Vivienda	244	10,21	62081	38,26

Fuente: (Solidaria, 2014)

La SEPS regula a 1769 cooperativas de transporte en todo el Ecuador, con mayor número frente a las cooperativas de consumo de vivienda y otros, sin duda alguna es una parte importante en la economía del país.

³⁷ MIES: Ministerio de Inclusión económica y Social.

En la siguiente grafica se muestra la distribución de cooperativas a nivel nacional que regula la SEPS.

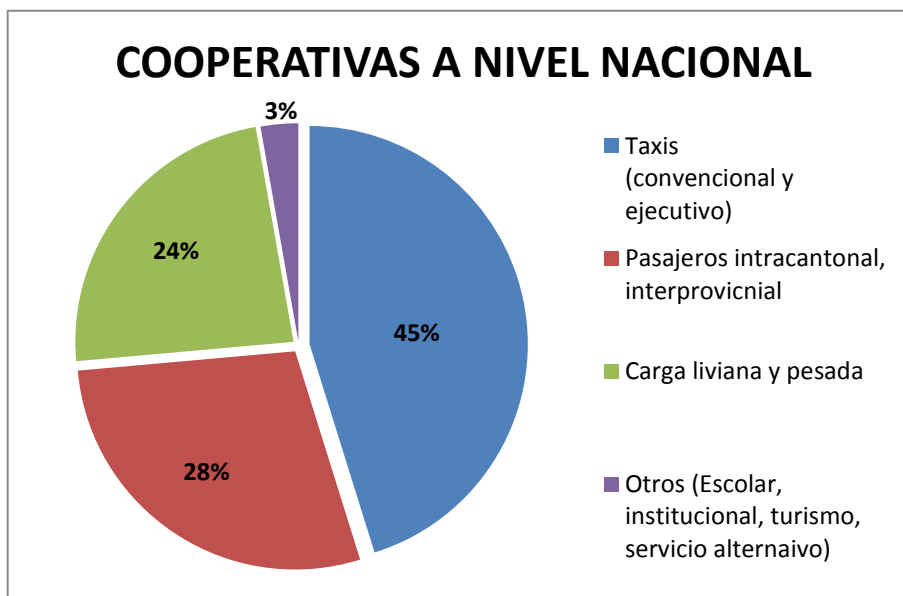


Figura 30 Cooperativas a nivel nacional

Fuente: Registro de Organizaciones de la economía Popular y solidaria.

La principal función de la SEPS no solo es regular la presentación financiera y económica de las cooperativas sino también balancear lo económico con lo social, sin embargo en el aspecto de responsabilidad social hay muy pocas cooperativas que son participes en la práctica, dentro de este grupo están las cooperativas de taxi pertenecen como su nombre lo dice a una cooperativa o compañía, un grupo de socios que legalizan su participación dentro de la misma, para formar luego en una organización más grande como lo es FEDOTAXIS.

4.1.4 Aspecto social y cultural

Las cooperativas forman parte de la sociedad y es fundamental que realicen un aporte a la sociedad, algunas de las cooperativas de servicios de taxi realizan aportes como programas culturales o medioambientales.

En la cultura cooperativista los socios aportan con ideas y su directivas es elegida por voto general de todos sus socios, es decir todos participan por igual, no importa el dinero que aporte todos participan por igual, lo que se resalta y se toma en cuenta es la participación el compromiso con el cumplimiento de las reglas.

El color de los taxis en ecuador es amarillo presentándose así las cooperativas denominándose como taxi convencional y con rayas negras las compañías denominándose taxi ejecutivo.



Figura 31 Taxi convencional



Figura 32 Taxi ejecutivo

La diferencia de servicio de estos dos, es que el taxi convencional presta servicios en su base de trabajo donde se encuentra ubicada su cooperativa y recorren las calles de la ciudad donde está permitido su funcionamiento para realizar carreras, el taxi ejecutivo no puede recorrer las calles de la ciudad en busca de clientes, estos taxis pasan en sus bases y se manejan a base de llamadas para encomiendas o transporte de puerta a puerta.

Los dos servicios son demandado en la ciudad por las personas que se localizan en los sectores urbanos de la ciudad, las personas de los sectores rurales optan por el uso de camionetas debido a su costo más bajo y por su fácil accesibilidad a los sectores donde el camino es irregular.

A pesar de que el servicio de taxis es muy demandado en la ciudad, hay muchas personas que se quejan de la atención que los señores taxistas les muestran a los usuarios, pues la falta de cortesía y colaboración se hace notoria al usar una de las unidades, siendo un gran número de taxistas que presentan

un servicio descortés, sin embargo optan por este servicio porque se llega con más rapidez a su destino.

Uno de los requisitos las importantes para ser cooperado es el tener una licencia profesional que le permita al conductor operar un vehículo motorizado de servicio así lo establece la Agencia Nacional de Transito.

Ingresar como socio a una cooperativa tiene como requisito también el contar con vehículo propio y aportación económica según lo establezca cada cooperativa.

Y a su vez los socios que ya pertenecen a una cooperativas deben velar por que sus unidades se encuentren en buen estado año tras año, así lo verifica la Agencia Nacional de Transito en su proceso de matriculación.

Las cooperativas también rinden tributos para el medio ambiente, este impuesto ambiental aparece a partir del gobierno de Rafael Correa y la política del buen vivir, además que en la constitución en el artículo 14 declara que el cuidado del medio ambiente y espacios naturales es obligatorio de interés de todos los ciudadanos.

De esta manera se genera el impuesto al medio ambiente a los vehículos motorizados acordando un valor impositivo de acuerdo al cilindraje del vehículo para de esta manera preservar y contribuir al cuidado del medio ambiente, es decir aportan con el cuidado del medio ambiente.

Además que existen programas que ellos realizan y proyectos de solarización, en la temporadas en las que más mención tienen las cooperativas de taxis es en época de elecciones donde aparece el taxi solidario, donde los taxistas llevan a cabo la tarea de transportar a las personas con discapacidad a su reciento electoral de manera gratuita.

Otra de las épocas donde realizan aportes económicos a sociales, es cuando están en aniversario realizan programas para el barrio comunidad donde se encuentran ubicados.

4.1.5 Aspecto tecnológico

Hoy en día el mundo entero camina buscando innovaciones tecnológicas que mejoren la calidad de la prestación de los servicios y de igual manera la calidad de vida de las personas dentro de una sociedad, es por ello que los ecuatorianos no se quedan atrás y tienen la necesidad de desarrollar productos y servicios que ayuden a incrementar la productividad, mismos que deben estar basados en la transferencia de tecnología.

Las estrategias tecnológicas buscan mejorar parte de la necesidad creada y mejorar la calidad de los servicios es por ello que un buen ejemplo de una de estas estrategias es la implementación del taxímetro en las unidades de servicios de taxis así como la implementación de cámaras de seguridad, el botón de auxilio que no solo mejoran la calidad del servicio sino permiten comprometer la seguridad de los usuarios frente a posibles eventos que atenten contra su seguridad como robos, secuestros, asaltos, entre otros, aspectos que son necesarios tomar en cuenta en un mercado complicado y competitivo como el latinoamericano y aún más el ecuatoriano.

El Estado ecuatoriano ha buscado mejorar la seguridad para los usuarios de los diferentes servicios de transporte, en este caso el tema a abordar es el del servicio de taxis, para lo cual el estado implemento el sistema de transporte seguro.

Según (Agencia Nacional de Tránsito, 2014) establece que el sistema de transporte seguro es: “El proyecto Seguridad Integral en el Transporte Público y

Comercial Transporte Seguro, es una iniciativa del Gobierno Nacional implementado en el transporte público y comercial, por la Agencia Nacional de Tránsito y coordinado con el Sistema Integrado de Seguridad Ecu911”. (p.1)

Con la implementación de esta nueva tecnología se busca erradicar el nivel delincencial, manteniendo una conexión directa de los kits instalados en cada unidad con las unidades del ECU 911 para lanzar una señal de auxilio en el momento en que se suscite un evento que atente contra la seguridad de los usuarios, la implementación de los mismo se lleva a cabo desde el año 2012 por lo que desde entonces se ha buscado mejorar la tecnología de estos instrumentos tecnológicos, para poder brindar mayor seguridad a los usuarios.

Es por ello que el Estado ecuatoriano ha buscado mejorar estos temas de interés implementado normativas que permitan cumplir con dichos requisitos como han sido establecidos de la siguiente manera como lo menciona:

Según (Agencia Nacional de Tránsito, 2014), menciona que:

“En una publicación proporciona la información que establece el Ministerio de Transporte y Obras Públicas –MTOPE-, la Agencia Nacional de Tránsito –ANT- y la Federación Nacional de Taxistas de Ecuador–FEDOTAXI-, desde mediados de 2013, mantuvieron reuniones de socialización con las Uniones Provinciales de Taxis de las 24 provincias del país, en referencia a la implementación de taxímetros en las unidades de servicio de taxi, a nivel nacional”. (p.1)

La implementación de taxímetros dentro de las unidades de servicios de taxis fue un proyecto lanzado desde el año 2013 y que debieron acatar todas las cooperativas y compañías legalmente constituidas en todas las provincias del país, de igual manera la Agencia Nacional de Tránsito autorizó la operación de 9 empresas que provean e instalen dichos dispositivos a nivel nacional para que

puedan suministrar los taxímetros, mismas que tuvieron que ser autorizadas a través de certificaciones del INEN³⁸ y del SRI³⁹ previamente.

La implementación de estos dispositivos de control de tarifas dentro de las unidades de servicios de taxis no ha sido una actividad que se ha acatado en su totalidad pues existen unidades que no cuentan aún con dichos dispositivos, así como la falta de regularización para el cobro de las tarifas establecidas en la ley. La (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2014) establece en su 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” (p.2).

La implementación de normativas que regulen el establecimiento de tarifas y la calidad del servicio es muy importante ya que ayuda a mejorar las falencias que puedan encontrarse en el sector enfocado.

Es por ello que la (Agencia Nacional de Tránsito, 2014) menciona que:

“Esta publicación estable el valor del arranque que será de US\$ 0.35 centavos en horario diurno, US\$ 0.40 en horario nocturno, el kilómetro de recorrido US\$ 0.26 diurno, US\$ 0.30 nocturno. La carrera mínima es de US\$ 1.00 diurno y US\$ 1.10 en horario nocturno, considerando horario nocturno desde las 22h00 hasta la 05h00”. (p.1)

El establecimiento de tarifas por parte de la Agencia Nacional de Tránsito busca mantener controlado y equilibrado el cobro de tarifas, es una meta que pretende ser cumplida pero que no se ha logrado estabilizar del todo ya que no todas las unidades cumplen con lo establecido.

³⁸ INEN: Instituto ecuatoriano de Normalización, organismo técnico nacional, eje principal del Sistema ecuatoriano de la Calidad en el país.

³⁹ SRI: Servicio de Rentas Internas, organismo autónomo del Estado de Ecuador, cuya función principal es el cobro de los impuestos

Es notorio el incumplimiento de estos lineamientos ya que el servicio de taxis prestado en la ciudad de Latacunga sufre muchas falencias desde la implementación de los taxímetros hasta el uso adecuado de los mismos, las tarifas establecidas no son respetadas sino adaptadas a las conveniencias de las cooperativas que prestan servicios de taxi en su gran mayoría a pesar de que la implementación de este dispositivo fue de manera obligatoria para cumplir con los requisitos de revisión vehicular.

Una de las propuestas de FEDOTAXI es mejorar no solo el uso de tecnología sino también de unidades que permitan brindar un mejor servicio ya que el uso de estas unidades se ha visto complicado por la antigüedad de las mismas y la falta de espacio con que cuentan en sus baúles para guardar el equipaje y demás cosas con las que viajen los usuarios, según una publicación de (El Comercio, 2017) menciona que buscan cambiar nuevamente de tipo de taxímetros para mejorar la calidad del servicio y mantener un mejor control por parte de cada conductor ya que se busca implementar por pasos: “Dentro de los cuales el primer paso será avalar el cambio de unidades, mientras que el segundo será determinar el precio y el financiamiento. La Fedotaxi también quiere implementar un taxímetro de alta gama con facturero y usar su aplicativo Fedotaxi mismo que será de gran utilidad” (p.1).

Después de analizar estas posibilidades los taxistas han considerado todos los pros y contras que puede traer consigo el impulsar esta idea, ya que el costo de cada taxímetro será de aproximadamente \$680, valor que podrían cubrir a través de un crédito en las instituciones bancarias pero que ya conlleva el endeudarse y buscar la manera de cubrir la misma de la mejor manera.

En Ecuador se busca avanzar en el uso de nuevas tecnologías pero no a la velocidad a la que caminan otros países respecto a avances tecnológicos, es importante fomentar una cultura de responsabilidad social en las cooperativas que prestan estos servicios de taxis ya que forman parte de un grupo importante

y representativo en la sociedad a la hora de brindar un servicio ya que todas las personas en algún momento de su vida han utilizado dicho servicio.

4.1.6 Aspecto mercado

En Ecuador cada día existe mayor afluencia de taxis, donde están incluidos los de servicio ilegal como han sido catalogados, por lo que se considera que es una actividad económica rentable ya que muchas personas se han dedicado a esta actividad pero se debe considerar que los ingresos de los taxistas dependen de factores como el tamaño de la ciudad donde se encuentren así como el número de habitantes con que cuenta cada una de estas, ahora también es muy importante considerar el tema del taxímetro ya que es un factor que influye de manera importante ya que el uso de este sistema ha ocasionado que las personas prefieran no usar el servicio de taxis por las tarifas que pueden llegar a grabar al tomar un taxi hasta su destino ya que existe el abuso de la imposición de las tarifas por lo que debería estar legalizada y establecida de manera justa e igualitaria.

Hoy en día el mercado de servicio de taxis se ve saturado debido a que existen factores que han empujado a las personas a optar por trabajar de manera informal ya que el buscar legalizar una cooperativa o compañía resulta sumamente costoso, además del costo que implica el uso del automóvil ya que necesita de mantenimiento constante por el recorrido que le da cada conductor no solo por decisión sino por los horarios establecidos, ya que dentro de cada cooperativa o compañía se establecen horarios de circulación para cada socio por lo que deben cumplir con los mismos, en el caso de los taxistas informales se basan en horarios establecidos por ellos mismos sin necesidad de forzarse a sí mismos o a su unidad.

Según una publicación de (El Comercio, 2017) menciona que:

Ahora, 55 000 unidades circulan en el país, de acuerdo con la Federación Nacional de Operadores de Transportes en Taxis. Pero cada año sube el número de unidades que trabajan fuera de la ley, dice el presidente del gremio, Jorge Calderón. (p.1)

Es notable el crecimiento que muestra el sector de servicio de taxis en el país ya que es una actividad considerada como rentable de acuerdo a la ciudad en que se desarrolle y las tarifas aplicadas, cada vez existe mayor demanda en este mercado debido a que las personas una vez que culmina su vida profesional su primera opción es la compra de una unidad de taxi para dedicarse a brindar este servicio y obtener ingresos, o simplemente salir de manera ilegal a desarrollar dicha actividad.

Según la misma publicación de (El Comercio, 2017), establece que:

En promedio, Quito, Guayaquil y Cuenca tienen un taxi por cada 160 habitantes. No hay una norma internacional única, pero un estudio de la consultora japonesa Padeco estableció que el Ecuador debería tener un taxi por cada 500 habitantes para evitar la contaminación y embotellamientos. (p.1)

Como lo menciona la publicación de El Comercio la saturación en el mercado de servicio de taxis es considerable ya que no existe una regla que establezca un número determinado de taxis óptimos dentro de un país pero un estimado está dado y Ecuador se encuentra muy por encima de este estimado ya que no se mide consecuencias sociales, ni medioambientales simplemente buscan el beneficio económico para cada persona dejando de lado la responsabilidad social con la que deberían estar comprometidos por el simple hecho de brindar un servicio.

4.2 Análisis micro del sector de servicio de taxis

El sector del transporte en la provincia de Cotopaxi se ha visto incrementado en los últimos años debido al crecimiento de la población y las necesidades de sus habitantes en movilizarse de un lugar a otro, de esta forma se ha visto incrementado el parque automotor de la ciudad y de la provincia según cifras de INEC el sector transporte en la provincia se ha incrementado en un 45% en los últimos 5 años.

El empleo generado por este sector es significativo ya que muchas de las personas residentes en el cantón Latacunga se dedican como actividad económica al transporte y almacenamiento.

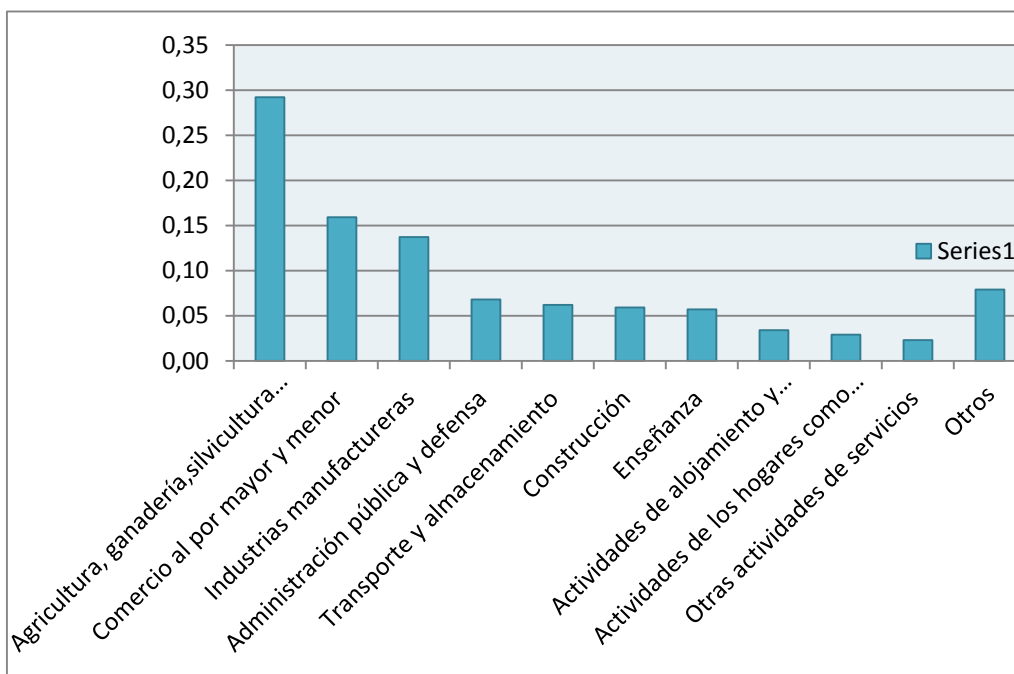


Figura 33 Actividades cantón Latacunga

Fuente: Inec censo 2010

En la gráfica anterior se denota las actividades a las que se dedican los ciudadanos del cantón Latacunga y estos van desde el de mayor porcentaje de representación con un 29% en el sector de agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, seguido por comercio al por mayor y menos con un 16%, las industrias manufactureras con un 14%, la administración pública con un 7% seguid por el sector transporte con un 6%.

Por esta razón este sector aporta al desarrollo de la economía del cantón, sin embargo muy pocas cooperativa de transporte realizan aportes a la sociedad y a su entorno.

Como lo habíamos mencionado en capítulos anteriores en el cantón Latacunga operan 45 cooperativas de taxi hasta el año 2016, según la unidad de movilidad del mismo cantón, las mismas que cuentan con alrededor de 20 a 25 socios, y cuentan con una directiva encargada de realizar gestiones de carácter legal y operativo, esta asamblea es elegida por todos los socios que la conforman.

Las cooperativas de servicio de taxis son reguladas por la SEPS quienes regularmente piden información financiera y han realizado la propuesta de presentar balances no solo económicos sino también sociales como parte del desarrollo económico responsable, generando ganancias para un futuro.

4.2.1 Aspectos normativa responsabilidad solidaria asociativa para el sector de servicio de taxis

La SEPS como ente regulador, promueve principalmente y como su nombre lo dice la economía popular y solidaria, y regula la responsabilidad social de las entidades que están bajo su supervisión.

En el año 2014 se realizó un proyecto con la finalidad de crear un balance social que se adapte a las necesidades del sector cooperativista financiero, dando resultados exitosos, sin embargo hasta el año 2017 no se han presentado normas regulatorias, para el sector financiero, hacia donde fue direccionado el balance social.

En el caso de las cooperativas del sector no financiero no se ha encontrado proyectos que involucren al sector, sin embargo algunas cooperativas de transporte por cuenta propia realizan aportes a la comunidad y a sus socios buscando no solo el bien individual sino por el bien común.

Como en anteriores ocasiones habíamos mencionado dentro del cooperativismo sobre la responsabilidad social asociativa, velar por el desarrollo económico y social responsable involucrando a sus socios.

La normativa legal la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria imparte información, además de circulares que se encuentran en la página oficial de la SEPS donde mencionan la función de las cooperativas y su responsabilidad social, y sus propuestas de formalizar y convertir en una normativa más el presentar la aplicación real de la responsabilidad social como parte de las mismas.

Sin embargo y con las encuestas realizadas al sector cooperativista de servicios de taxi del cantón Latacunga, muy pocos directivos se han empapado del tema los demás solo han escuchado o desconocen de la propuesta social.

A pesar de que los beneficios de la aplicación de la responsabilidad social son una buena imagen, el desarrollo económico de la cooperativa, la confianza y credibilidad en la cooperativa no se han implementado en las cooperativas en las que se han realizado las encuestas

Como parte de la propuesta de poner responsabilidad social en las cooperativas también se ha visto necesario el implementar un balance social,

mismo que direcciona hacia las buenas prácticas de responsabilidad social y ofrezca un desarrollo económico y regule la participación de los socios.

En el trabajo de campo realizado podemos afirmar que el sector de servicios de taxi sabe acerca de la propuesta de generar este balance pero no lo han aplicado y saben muy poco de los indicadores que se presentan y a que se refiere o que contiene el balance.

4.2.2 Análisis de cumplimiento del sector de servicio de taxis hacia la responsabilidad solidaria asociativa

La Superintendencia de Economía Popular y Solidaria ha buscado implementar una propuesta sobre responsabilidad solidaria asociativa que implica el compromiso de los diferentes sectores frente a buscar el beneficio y la interacción con la sociedad, comunidad y medio ambiente basado en dimensiones que abarcan indicadores que permiten medir el nivel de cumplimiento de cada sector frente al tema propuesto.

El sector al que está enfocado el presente proyecto investigativo es el de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga, lo que se busca es medir el nivel de cumplimiento de dicho sector frente a la responsabilidad solidaria asociativa con la que debería estar comprometido a través del establecimiento de preguntas referentes al tema que permiten identificar el nivel de compromiso y prácticas de responsabilidad solidaria asociativa de las cooperativas.

Una de las preguntas planteadas hace referencia al directivo de la cooperativa sobre el conocimiento que tenía sobre la propuesta de presentar a la SEPS información sobre la aplicación que mantiene la cooperativa de responsabilidad solidaria asociativa, obteniendo como resultado que un 82,5% de los directivos si estaban al tanto de la responsabilidad a la que estaban

comprometidos como cooperativa evidenciando que recibían información suficiente para proceder a la aplicación de dicha propuesta.

Una vez determinado que los directivos mantenían conocimiento sobre la responsabilidad solidaria asociativa se planteó preguntas más directas respecto a lo que implica cumplir con esta propuesta frente a las contribuciones que deberían realizar las cooperativas a la comunidad, obteniendo como resultado que un 80% de los directivos si han realizado contribuciones a la comunidad por parte de la cooperativa, ya que este es uno de los pilares fundamentales de la responsabilidad solidaria asociativa.

Referente a las contribuciones que deberían realizar las cooperativas se encuentran frente a los tipos de contribuciones que deberían realizar siendo de tipo económica, social o ambiental, obteniendo como resultado que un 75% de directivos a través de las cooperativas han realizado contribuciones de tipo económicas hacia la comunidad aportando de alguna manera con la responsabilidad solidaria asociativa con la cual deberían estar comprometidos.

Respecto al tema de contribuciones uno de los pilares establece el enfoque en los socios es por ello que una de las preguntas hace referencia a contribuciones realizadas a estos, obteniendo como respuesta un 82,5% de directivos que si han realizado contribuciones hacia los socios de las mismas cooperativas cumpliendo con uno de los requisitos lanzados con la propuesta de la SEPS, como último punto enfocado al cumplimiento de la responsabilidad solidaria asociativa se establece las contribuciones hacia los usuario, obteniendo como resultado que un 75% de los directivos no han realizado ningún tipo de contribución a los usuarios lo que permite evidenciar que no se han enfocado de manera adecuado en este grupo que es parte importante también de la responsabilidad solidaria asociativa.

Una vez obtenidas las respuestas por parte de los directivos de las cooperativas respecto al compromiso que desempeñan con la responsabilidad

solidaria asociativa se puede determinar que no tienen el conocimiento suficiente para poder implementar esta propuesta lanzada por la SEPS es por ello que se ve evidenciado en ciertos puntos que no han adoptado aun dentro de las cooperativas, es importante fomentar el compromiso de las cooperativas para ayudar a mejorar la convivencia diaria de la sociedad en sí y ayudar al mejoramiento de la calidad de los servicios y el cuidado del medio ambiente.

4.3 Información primaria del sector de Servicio de Taxis de la ciudad de Latacunga

Una vez realizado el trabajo de campo del presente proyecto investigativo se pudo obtener los siguientes resultados.

1. ¿Usted como directivo sabía que una de las propuestas a presentar a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria es la información sobre la aplicación de responsabilidad solidaria asociativa por parte de la cooperativa?

Tabla 38

Pregunta 1 Propuesta aplicación responsabilidad solidaria

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	33	82,5	82,5	82,5
	No	7	17,5	17,5	100,0
	Total	40	100,0	100,0	

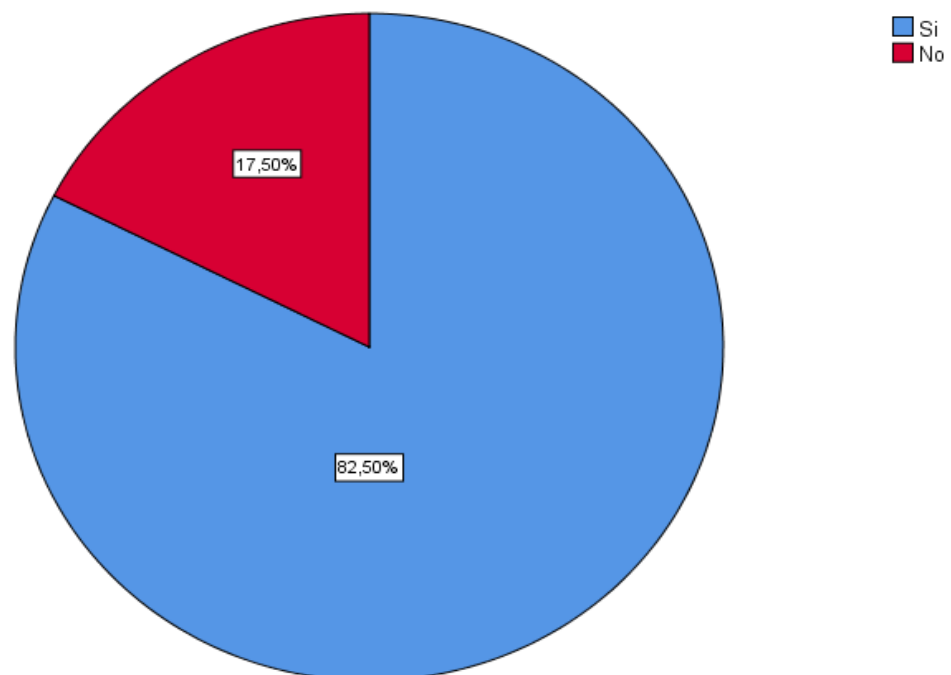


Figura 34 Pregunta 1 Propuesta aplicación responsabilidad solidaria

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 17,5% de las cooperativas no conocen acerca de la propuesta de la superintendencia de economía popular y solidaria mientras que un 82,5% conocen acerca de la aplicación de la economía social solidaria asociativa.

Análisis

Las encuestas realizadas en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fue dirigida los directivos, con una muestra de 40 cooperativas para realizar el trabajo de campo, pudiendo observar que 33 cooperativas conocen o tienen una noción de la propuesta por parte de superintendencia de economía popular y solidaria, respecto a la responsabilidad social asociativa, mientras que 7 cooperativas desconocen el tema.

Diagnóstico

La información recolectada nos permite emitir un juicio de valor y decir que en su mayoría las cooperativas conocen acerca de la propuesta sobre la economía social y solidaria asociativa, si bien el tema es reciente, incorporado por el año 2014 sin una normativa establecida aún se podría dar incentivos, un seguimiento continuo como requisito y parte de la presentación de la información económica, se podría impulsar la propuesta de la SEPS, y generar beneficios a la cooperativa, a los usuarios, y a la comunidad creando un desarrollo social más evidente.

2. ¿Ha tenido la oportunidad de recibir información detallada sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa?

Tabla 39

Pregunta 2 Normativa responsabilidad solidaria

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	13	32,5	38,2	38,2
	No	21	52,5	61,8	100,0
	Total	34	85,0	100,0	
Perdidos	Sistema		6	15,0	
Total			40	100,0	

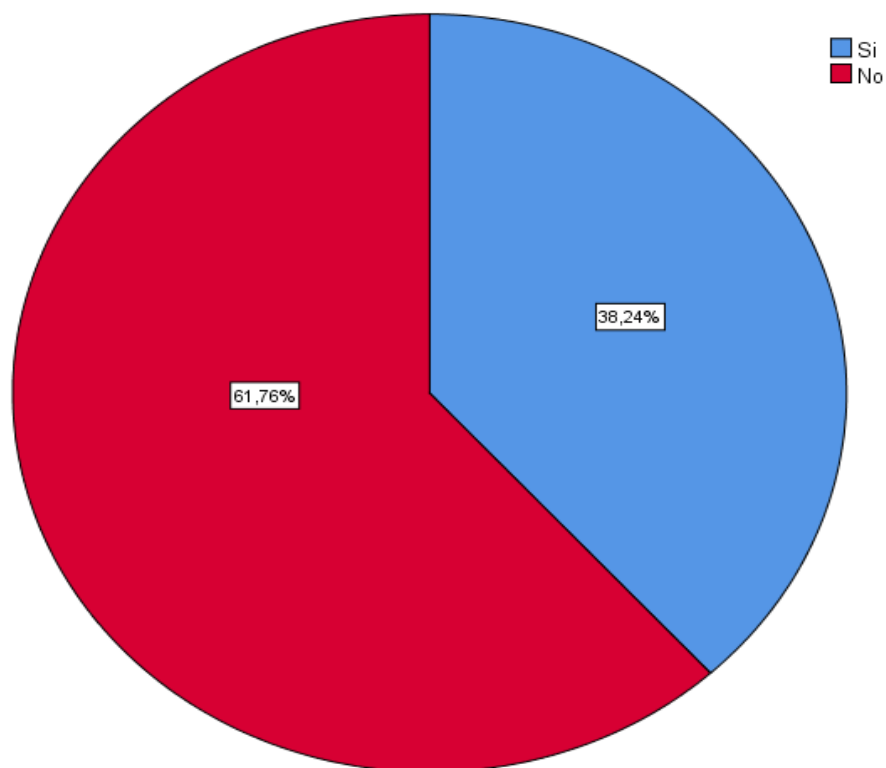


Figura 35 Pregunta 2 Normativa responsabilidad solidaria

Interpretación

Del total de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se determinó que el 52,5% de las cooperativas no han tenido la oportunidad de conocer con profundidad el tema de normativa legal acerca de la responsabilidad social y solidaria asociativa por otro lado un 32,5% si tienen un conocimiento mayor sobre su normatividad, y un 15% de respuestas arrojadas por el sistema de recopilación de datos como datos perdidos dada la inexistencia de respuesta.

Análisis

Se puede observar que 13 cooperativas conocen no solo la propuesta de la superintendencia sino también su normativa legal, mientras que 21 cooperativas conocen de la propuesta pero desconocen la normatividad, y 6 cooperativas no habían escuchado acerca del tema, no respondieron, por lo que se brindó la explicación correspondiente para poder seguir con el resto de la encuesta.

Diagnóstico

La normativa legal acerca de la responsabilidad social y solidaria asociativa no está establecida aun por parte de la SEPS existiendo una normativa de las cooperativas financieras del sector de economía popular y solidaria, y sirviendo como base para direccionarse a las cooperativas del sector no financiero en este caso del servicio de taxis que forma parte de mismo, sin embargo la información escasa para este sector, se conoce la propuesta como tal pero se necesitaría capacitaciones por parte de la SEPS a este sector y establecer una normativa que incluya al mismo.

3. ¿De los siguientes beneficios que ofrece la responsabilidad solidaria asociativa escoja el que usted considera el más importante?

Tabla 40

Pregunta 3 Beneficios responsabilidad solidaria

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Desarrollo económico, social y ambiental en la sociedad	18	45,0	45,0
	Buena imagen institucional	16	40,0	85,0
	Confianza y credibilidad	5	12,5	97,5
	Cumplimiento de normativas	1	2,5	100,0
	Total	40	100,0	100,0

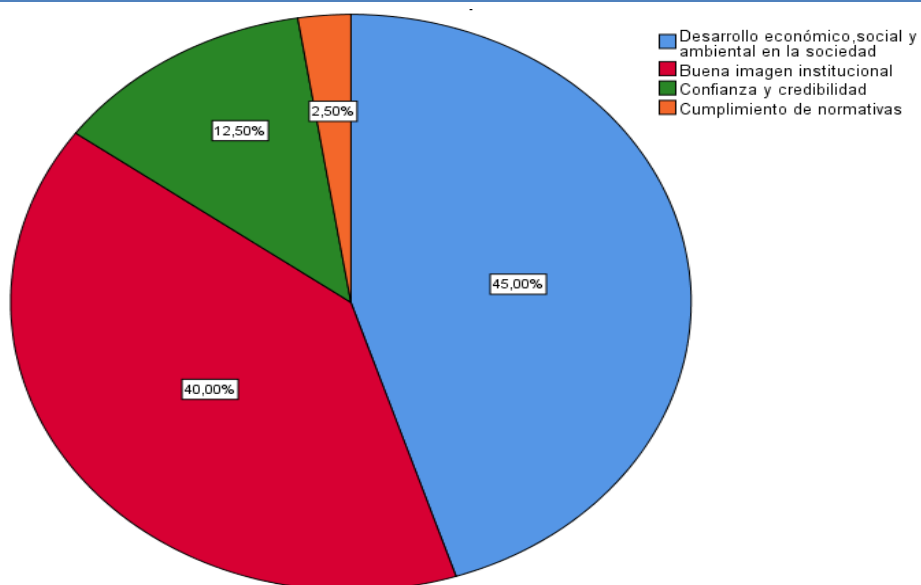


Figura 36 Pregunta 3 Beneficios responsabilidad solidaria

Interpretación

El 45% de las cooperativas consideran que uno de los beneficios de la responsabilidad social y solidaria asociativa viene siendo el desarrollo económico, social y ambiental, el 40% brinda una buena imagen corporativa, el 12,5% considera que brinda confianza y credibilidad y un 2,5% considera que genera el cumplimiento de normativas.

Análisis

Al realizar el trabajo de campo del presente proyecto investigativo se observa que 18 cooperativas consideran que uno de los beneficios que trae consigo la aplicación de la responsabilidad solidaria y asociativa sería el desarrollo económico, social y ambiental, 16 cooperativas consideran que brinda confianza y credibilidad, 5 cooperativas consideran una buena imagen institucional y una cooperativa el Cumplimiento de normativas.

Diagnóstico

Los beneficios de adoptar la responsabilidad social y solidaria son muchos pero hemos considerado como los de mayor importancia los mencionados, dado que la responsabilidad social solidaria asociativa, no solo vela por sus socios en sí, sino también por los usuarios en este caso y la comunidad es decir el entorno donde se desarrolla, la mayoría de cooperativas consideran que los beneficios son el desarrollo económico, social y ambiental en la sociedad, y la confianza y credibilidad que esta genera tras la su aplicación, de este modo se sienten motivados aplicar y adentrarse en el tema dado que les trae beneficios, y un desarrollo social y económico.

4. ¿Ha realizado la cooperativa algún tipo de contribución con la comunidad?

Tabla 41

Pregunta 4 Contribución comunidad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	32	80,0	80,0	80,0
	No	8	20,0	20,0	100,0
	Total	40	100,0	100,0	

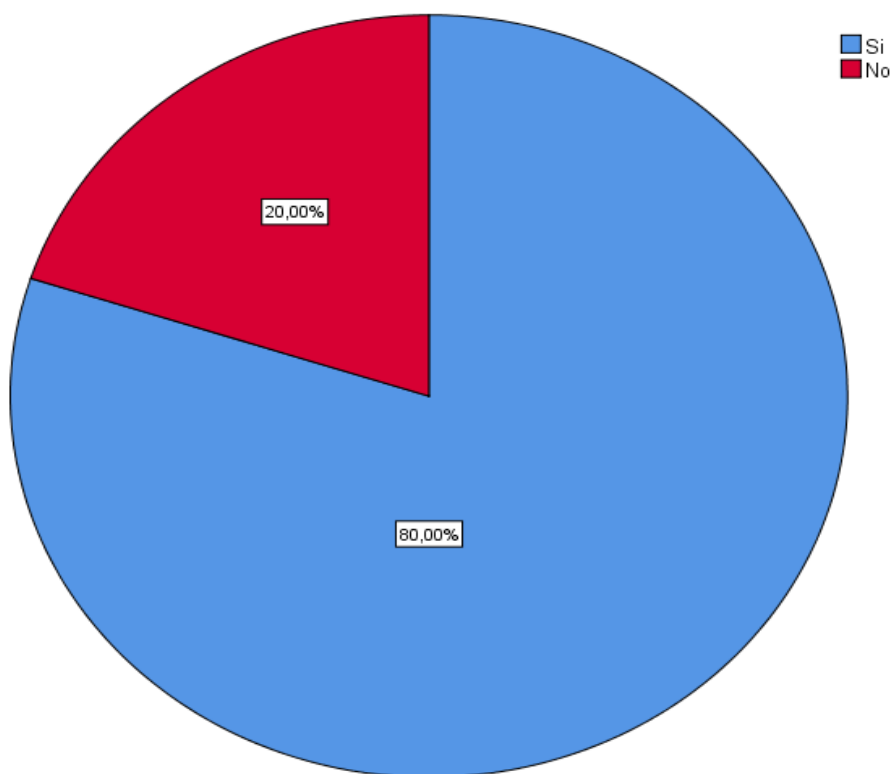


Figura 37 Pregunta 4 Contribución comunidad

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 80% de las cooperativas si han realizado contribuciones hacia la comunidad mientras que un 20% no han realizado algún tipo de contribución a la comunidad a lo largo de su vida institucional.

Análisis

Las encuestas realizadas en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fue dirigida los directivos, con una muestra de 40 cooperativas para realizar el trabajo de campo, pudiendo observar que 32 cooperativas han realizado algún tipo de contribución a la comunidad mientras que 8 cooperativas no han realizado contribución de ningún tipo.

Diagnóstico

Las contribuciones que realizan las cooperativas sin bien es cierto se desconocen porque por lo general son en un corto espacio de tiempo y en una cantidad mínima, sin embargo han realizado algún tipo de contribución a lo largo de su vida institucional, por lo general lo hacen en aniversarios de la cooperativas o en fechas especiales, no como un programa establecida o una obligación hacia la comunidad, por lo que se recomendaría que lo realicen con mayor frecuencia y con mayor publicidad para dar a conocer su labor.

5. ¿Qué tipo de contribución ha realizado?

Tabla 42

Pregunta 5 Tipo de contribución realizada

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Económica	30	75,0	93,8	93,8
	Social	2	5,0	6,3	100,0
	Total	32	80,0	100,0	
Perdidos	Sistema	8	20,0		
Total		40	100,0		

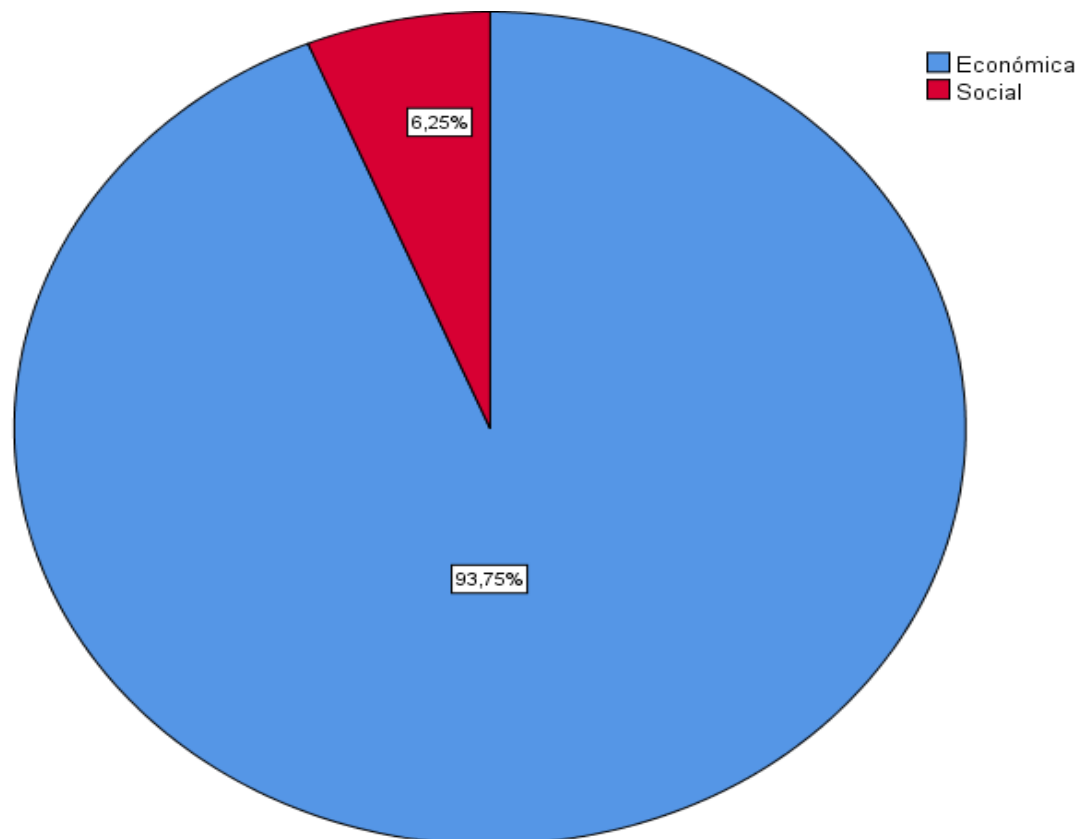


Figura 38 Pregunta 5 Tipo de contribución realizada

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 75% de las cooperativas han realizado contribuciones económicas hacia la comunidad mientras que un 5% han realizado contribuciones sociales a la comunidad a lo largo de su vida institucional y un 20% que arroja el sistema de recopilación de datos como perdidos dado a la inexistencia de respuesta.

Análisis

Del trabajo realizado se conoce que 30 cooperativas han realizado una contribución económica a la comunidad mientras que 2 cooperativas han realizado contribuciones de tipo social y 8 cooperativas no respondieron la pregunta debido a que no realizan ningún tipo de contribución.

Diagnóstico

Las contribuciones que realizan la comunidad en su mayoría son económicas, pues no se ha tomado el tema social o ambiental, por el bajo nivel de compromiso, siendo estos temas de vital importancia como lo es el ambiental dado que vivimos en un constante llamado de atención por la contaminación ambiental, es un tema que compete a las cooperativas, la SEPS busca llegar de alguna manera a comprometer a las cooperativas y más aún cuando el sector es de servicios, tanto con sus socios, con la comunidad y con sus usuarios, sin embargo es de resaltar que las cooperativas que realizan algún tipo de contribución que en su mayoría es económica dan un paso para acercarse al objetivo de la responsabilidad social y solidaria asociativa.

6. ¿Ha considerado la cooperativa iniciativas de apoyo hacia la comunidad?

Tabla 43

Pregunta 6 Apoyo a la comunidad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	21	52,5	52,5	52,5
	No	19	47,5	47,5	100,0
Total		40	100,0	100,0	

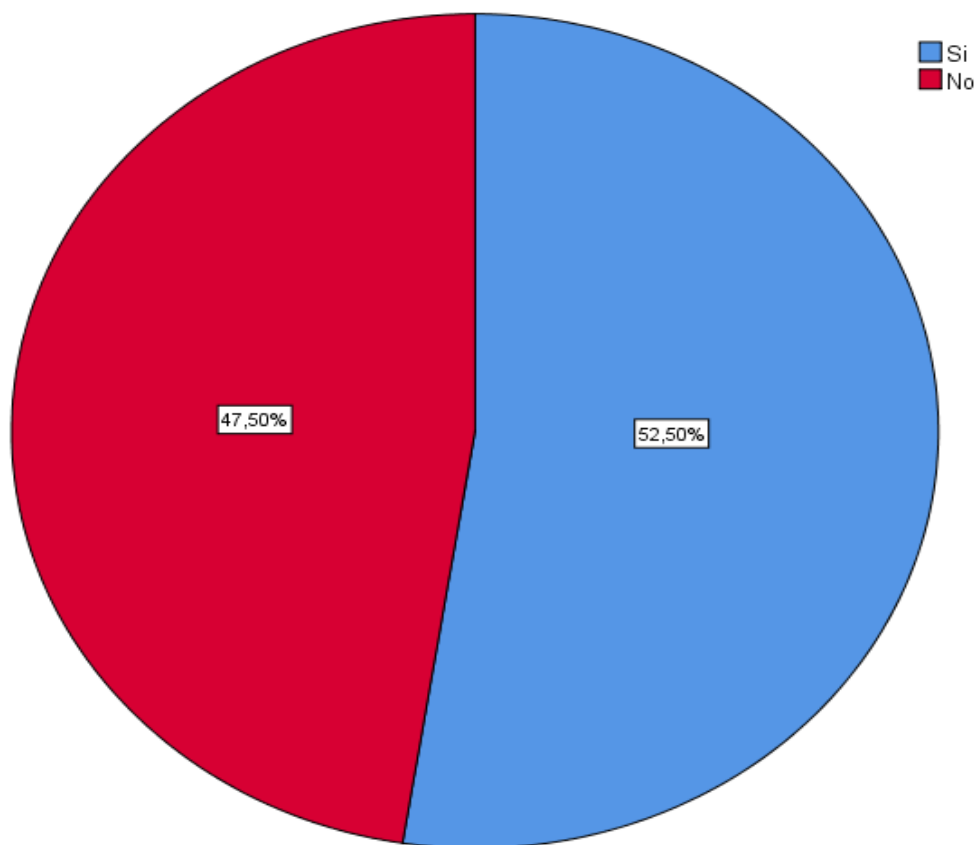


Figura 39 Pregunta 6 Apoyo a la comunidad

Interpretación

Mediante las encuestas a los directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 52,5% han considerado iniciativas de apoyo hacia la comunidad, mientras que un 47,5% no considera ningún tipo de iniciativa para apoyar a la comunidad.

Análisis

Las encuestas que se realizaron a la muestra de 40 cooperativas nos dan como resultado que 21 cooperativas si han considerado iniciativas de apoyo a la comunidad, 19 cooperativas no lo han considerado de ninguna forma.

Diagnóstico

Entre las cooperativas que realizan algún tipo de contribución económico, social, se puede afirmar que se encuentran algunas cooperativas que han considerado algún tipo de apoyo a la comunidad , generando nuevas ideas para saber de qué manera se podría contribuir, sin embargo es casi la mitad de las 40 cooperativas que no lo realizan muchas de ellas por una falencia de organización, o por falta de compromiso solidario, sin embargo la aplicación de iniciativas de apoyo de cualquier tipo, puede generar una reacción positiva en la comunidad y usuarios, creando una buena imagen y un desarrollo no solo social sino económico.

7. ¿Ha considerado la cooperativa iniciativas de apoyo hacia los socios?

Tabla 44

Pregunta 7 Apoyo a socios

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	33	82,5	82,5	82,5
	No	7	17,5	17,5	100,0
	Total	40	100,0	100,0	

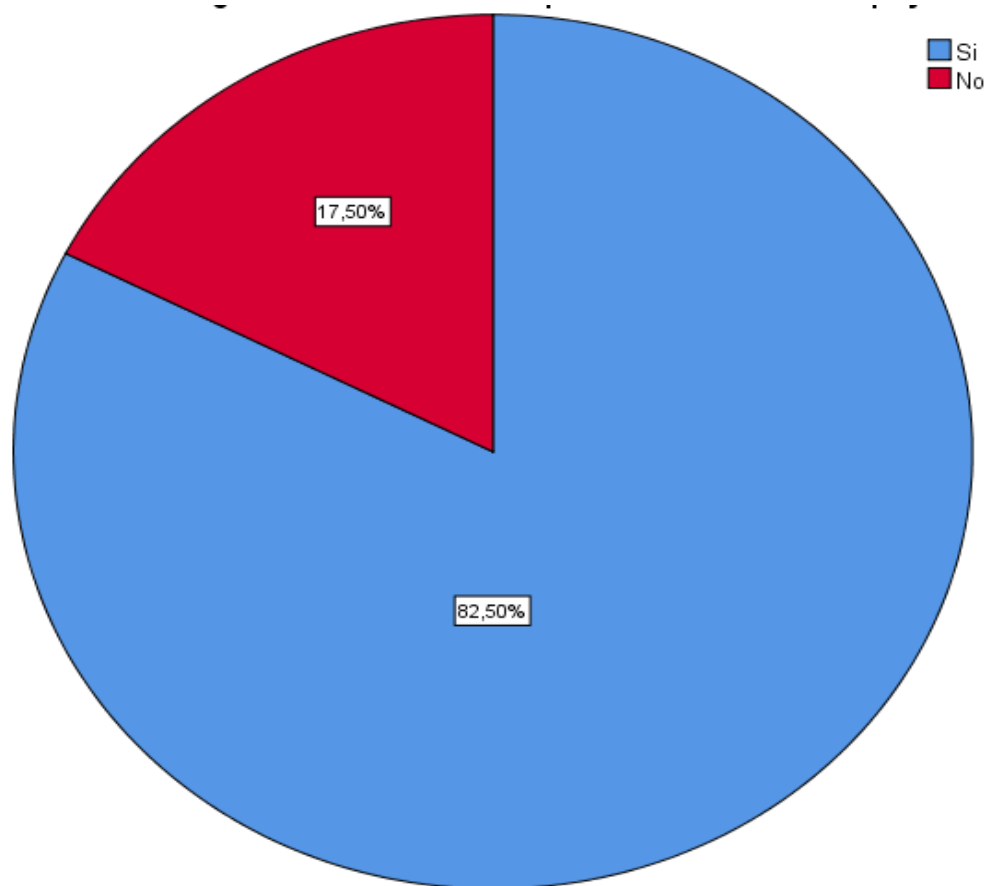


Figura 40 Pregunta 7 Apoyo a socios

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 82,5% han considerado iniciativas de apoyo hacia los socios, mientras que un 17,5% no considera ningún tipo de iniciativa para apoyar a los socios.

Análisis

Las encuestas realizadas en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fueron dirigidas a los directivos, con una muestra de 40 cooperativas para realizar el trabajo de campo, pudiendo observar que 33 cooperativas si han considerado iniciativas de apoyo a los socios, mientras que 7 cooperativas no lo han considerado de ninguna forma.

Diagnóstico

Es un nivel de compromiso alto que tiene la cooperativa con los socios que la conforman, con un alto grado de iniciativas de apoyo, dentro de las cooperativas se manejan con beneficios económicos, dando incentivos o creando programas como agasajos, fechas especiales, aniversarios, apoyos económicos, para el buen funcionamiento de la misma, sin embargo descuidan temas que van más allá del beneficio propio, o el beneficio de la cooperativa, por eso es necesario concientizar a los directivos y ellos a sus socios a participar colectivamente con la comunidad y usuarios que son los que requieren del servicio.

8. ¿Ha considerado la cooperativa iniciativa de apoyo hacia los usuarios?

Tabla 45
Pregunta 8 Apoyo usuarios

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	10	25,0	25,0	25,0
	No	30	75,0	75,0	100,0
	Total	40	100,0	100,0	

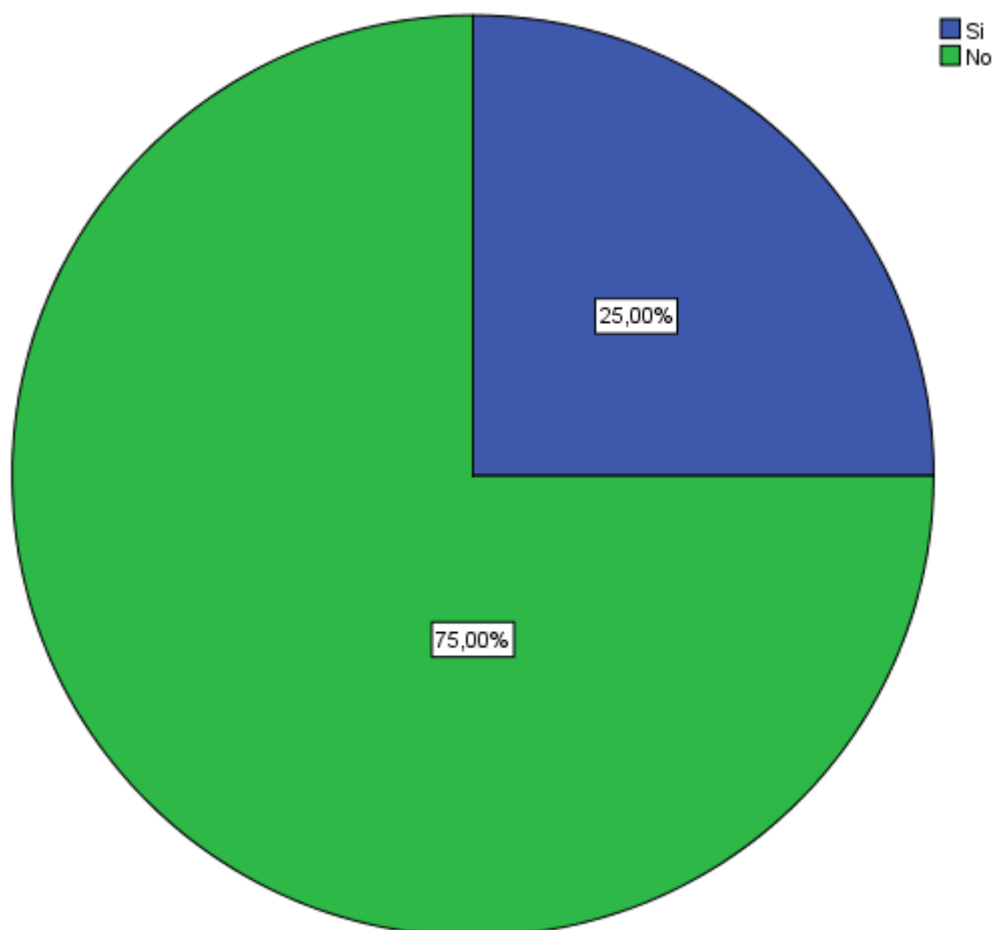


Figura 41 Pregunta 8 Apoyo usuarios

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 75% de las cooperativas no han realizado contribuciones hacia los usuarios mientras que un 25% si han realizado algún tipo de contribución a los usuarios en alguna o varias ocasiones a lo largo de su vida institucional.

Análisis

El total de encuestas realizadas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fue de 40 al realizar el trabajo de campo del presente proyecto investigativo, pudiendo observar que 30 cooperativas no han realizado ningún tipo de contribución hacia los usuarios a lo largo de su vida institucional, ya que no tienen el conocimiento necesario de los beneficios que trae consigo la práctica de este tipo de contribuciones dentro de la responsabilidad solidaria asociativa para tomarlas como motivación para brindar este tipo de apoyo, mientras que 10 cooperativa si ha realizado algún tipo de contribución con la comunidad lo que demuestra cierta práctica de responsabilidad solidaria asociativa dentro del sector cooperativista.

Diagnóstico

Las contribuciones hacia la comunidad por parte de las cooperativas y compañías encuestadas son demasiado escasas frente al nivel que deberían mantener para una buena práctica de responsabilidad solidaria asociativa y balance social propuesta por la SEPS ya que desconocen de los beneficios que traería para la cooperativa y para sus socios la buena práctica de esta propuesta, así como el desconocimiento de la práctica de esta propuesta que se viene tratando de implementar dentro de la SEPS pero que en otros países ya se viene practicando de manera cotidiana siendo una de las principales actividades que fomentan en cada sector, ya que están al tanto de los beneficios que consiguen

con la buena práctica de esta y del mejoramiento de la gestión administrativa que representa.

9. ¿Conoce del formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria ha propuesto?

Tabla 46

Pregunta 9 Formulario balance social

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	26	65,0	65,0	65,0
	No	14	35,0	35,0	100,0
	Total	40	100,0	100,0	

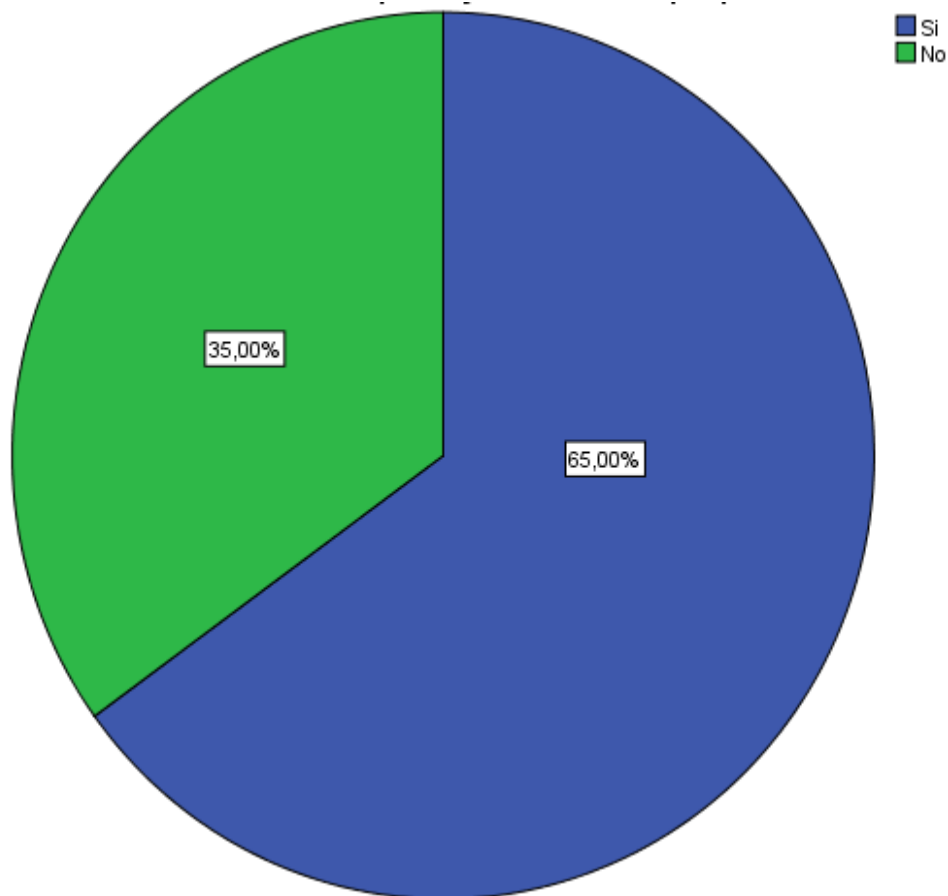


Figura 42 Pregunta 9 Formulario balance social

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 65% de las cooperativas si tienen conocimiento sobre la propuesta establecida por la SEPS que contiene un formulario de balance social para la buena práctica de este y un 35% de cooperativas no tienen conocimiento respecto al tema planteado.

Análisis

Las encuestas realizadas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fueron en su totalidad de 40 al realizar el trabajo de campo del proyecto investigativo realizado, pudiendo observar que 26 cooperativas si tienen conocimiento sobre la propuesta de presentar a la SEPS un formulario de balance social para determinar su nivel de responsabilidad solidaria asociativa en base a las dimensiones sociales, económicas y ambientales propuestas, mientras que 14 cooperativas no tenían conocimiento sobre el formulario propuesto por lo que no han tomado la iniciativa de implementarlo dentro de las instituciones para manejar de mejor manera su responsabilidad con la sociedad en general.

Diagnóstico

Es importante destacar que las cooperativas y compañías de servicio de taxis no le han tomado importancia aún al tema de responsabilidad solidaria asociativa y balance social como aplicación dentro de las mismas, de allí viene del desconocimiento de la existencia de un formulario de balance social así como de los beneficios que traería consigo la aplicación del mismo dentro de las cooperativas, a pesar que la mayoría de cooperativas y compañías si tienen conocimiento de dicho formulario la información respecto al desarrollo de esta nueva propuesta por la SEPS es limitada impidiendo su desarrollo como se esperaría a través de una buena gestión dentro de cada cooperativa y compañía.

10. ¿Ha tenido la oportunidad de llenar el formulario propuesto por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria?

Tabla 47

Pregunta 10 Llenado del formulario de balance social

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	8	20,0	30,8	30,8
	No	18	45,0	69,2	100,0
	Total	26	65,0	100,0	
Perdidos	Sistema	14	35,0		
Total		40	100,0		

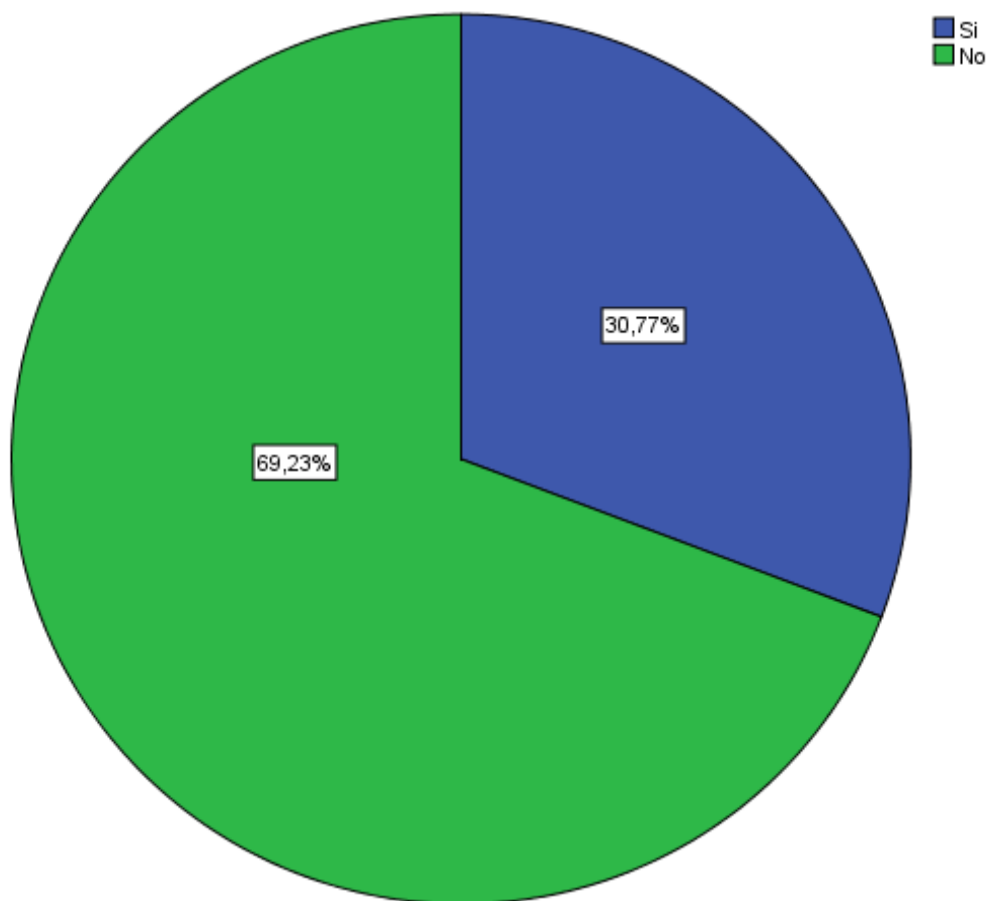


Figura 43 Pregunta 10 Llenado del formulario de balance social

Interpretación

Del 100% de los directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo observar que el 45% de los directivos no han llenado el formulario de balance social demostrando que si tienen conocimiento de la responsabilidad solidaria asociativa que deben mantener como cooperativa a raíz de la propuesta lanzada por la SEPS pero no aplican correctamente dicha propuesta y un 20% de directivos si han tenido la oportunidad de llenar el formulario de balance social propuesto, el desconocimiento de las cooperativas respecto a estos temas hace que no contemple la ejecución de esta pregunta representado por los datos perdidos que arroja la herramienta estadística utilizada, siendo representados por el 35% de la población encuestada.

Análisis

Se realizó 40 encuestas dirigidas a directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga como trabajo de campo del presente proyecto investigativo, pudiendo observar que 18 directivos no han tenido la oportunidad de llenar el formulario de balance social, mientras que 8 directivos si han tenido la oportunidad de llenar el formulario de balance social, por el desconocimiento del tema planteado 14 cooperativas no respondieron la pregunta planteada.

Diagnóstico

El desconocimiento de la metodología de la propuesta de la SEPS provoca que las cooperativas descuiden la implementación de la misma, esto se ve reflejado en los resultados obtenidos ya que un porcentaje de cooperativas no tuvo una respuesta para la pregunta planteada a pesar de que un porcentaje si conocía y ha llenado dicho formulario es necesario fomentar esta responsabilidad en el sector cooperativista buscando difundir de mejor manera la estructura

basada en los pilares fundamentos respecto a temas sociales, económicos y ambientales.

11. ¿Considera que la estructura de este formato es demasiado extensa?

Tabla 48

Pregunta 11 Estructura formato formulario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	20	50,0	76,9	76,9
	No	6	15,0	23,1	100,0
	Total	26	65,0	100,0	
Perdidos	Sistema	14	35,0		
Total		40	100,0		

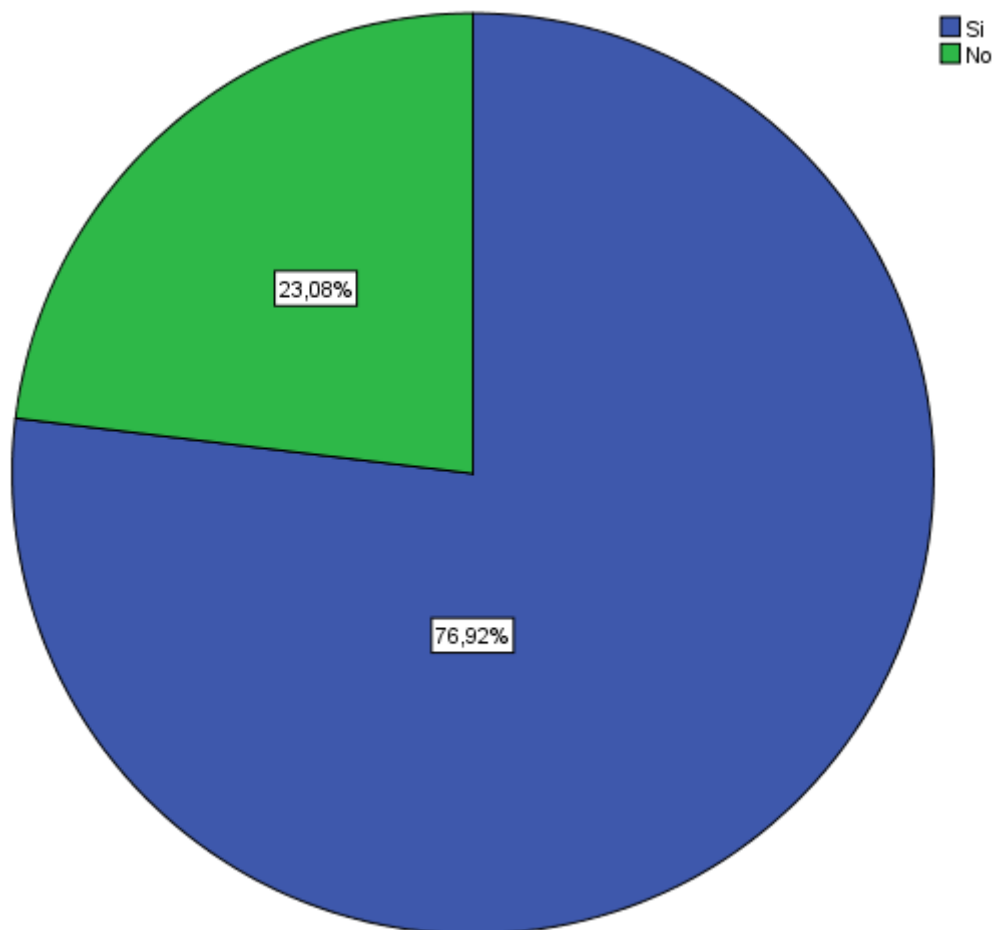


Figura 44 Pregunta 11 Estructura formato formulario

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo observar que el 50% de los directivos si consideran extenso el formulario de balance social demostrando que si tienen conocimiento de la responsabilidad solidaria asociativa que deben mantener como cooperativa a raíz de la propuesta lanzada por la SEPS y un 15% de directivos no consideran demasiado extenso el formulario de balance social propuesto, el desconocimiento de la mayoría de las cooperativas respecto a estos temas hace que no contemple la ejecución de esta pregunta representado por los datos perdidos que arroja un 35% por medio de la herramienta estadística utilizada una vez recopilada la información.

Análisis

El total de encuestas realizadas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga fue de 40 respecto al trabajo de campo que se llevó a cabo en el presente proyecto investigativo, pudiendo observar que 20 directivo si consideran que el llenar el formulario de balance social propuesto por la SEPS es demasiado extenso, mientras que 6 directivos no consideran extenso el formulario de balance social propuesto, por el desconocimiento del tema propuesto 14 cooperativas no respondieron la pregunta planteada, dejando el tema sin importancia y dejando de lado una buena gestión administrativa.

Diagnóstico

El escaso conocimiento de la metodología sobre responsabilidad solidaria asociativa y balance social propuesto por la SEPS provoca que las cooperativas descuiden la implementación de la misma, esto se ve reflejado en los resultados obtenidos ya que un porcentaje considerable de cooperativas no tuvo una respuesta para la pregunta planteada a pesar de que un porcentaje si conocía y ha llenado dicho formulario por lo que no lo consideran extenso pero es necesario

fomentar esta responsabilidad en el sector cooperativista ya que es un pilar fundamental.

12. ¿Según su criterio la información que solicita este formato permite conocer la verdadera necesidad de Balance Social?

Tabla 49

Pregunta 12 Verdadera necesidad de balance social

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	17	42,5	65,4	65,4
	No	9	22,5	34,6	100,0
	Total	26	65,0	100,0	
Perdidos	Sistema	14	35,0		
Total		40	100,0		

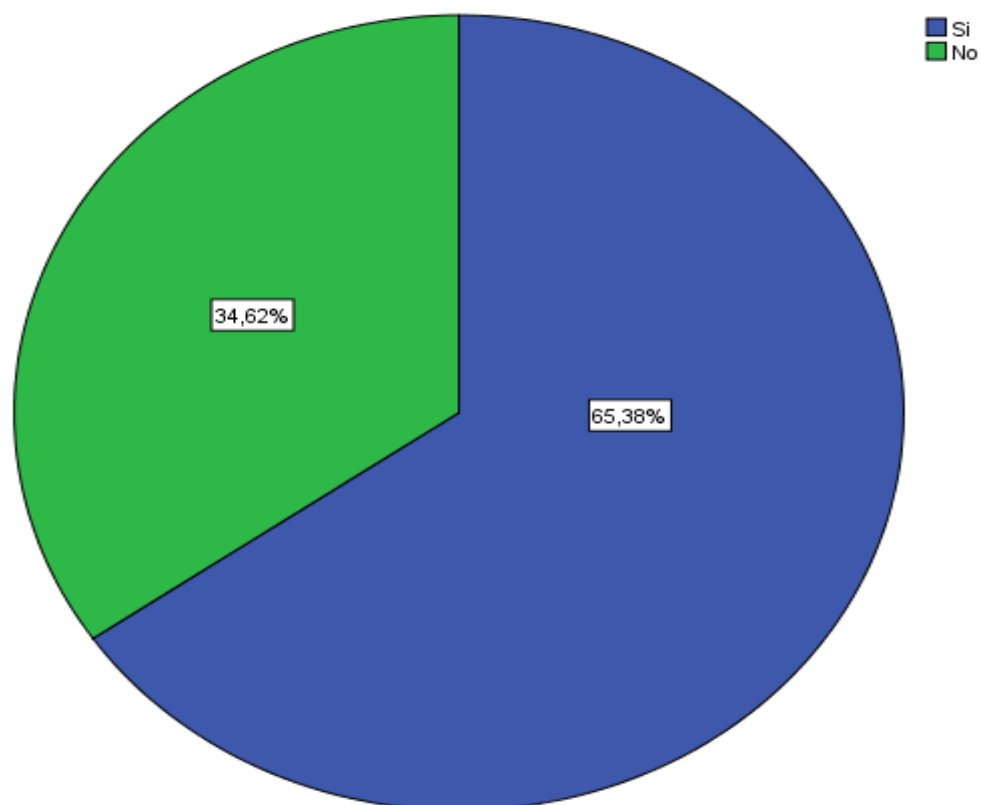


Figura 45 Pregunta 12 Verdadera necesidad de balance social

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 42,5% de los directivos si consideran que el formulario de balance social permite conocer la verdadera necesidad de este, lo que demuestra que si tienen conocimiento de cómo llevar estos factores como cooperativa a raíz de la propuesta lanzada por la SEPS y un 22,5% de directivos no consideran que este formulario de balance social permita conocer la verdadera necesidad de la implementación de esta herramienta, el desconocimiento de la mayoría de las cooperativas respecto a estos temas hace que no se contemple respuestas por parte de cierto número de directivos por lo que el sistema los arroja como un 35% de datos perdidos en el mismo.

Análisis

Dentro del trabajo de campo realizado en el presente proyecto investigativo se llevó a cabo 40 encuestas dirigidas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga, pudiendo observar que 17 directivos si consideran que este formulario permite conocer la realidad del desarrollo de la propuesta lanzada por la SEPS, mientras que 9 directivos no consideran que este formulario de balance social propuesto permita conocer la realidad de las cooperativas, por el desconocimiento del tema planteado 14 cooperativas no respondieron la pregunta planteada.

Diagnóstico

El desconocimiento de la metodología sobre balance social propuesto por la SEPS provoca que las cooperativas descuiden la implementación de la misma, esto se ve reflejado en los resultados obtenidos ya un alto porcentaje de cooperativas no tuvo una respuesta para la pregunta planteada a pesar de que un porcentaje si considera que ayuda a conocer la realidad, un porcentaje

considerable considera que no, es por ello que no se puede llegar a un acuerdo por la falta de conocimiento.

13. Usted cree que la elaboración de un Balance Social trae mayores beneficios a:

Tabla 50
Pregunta 13 Mayores beneficiarios de balance social

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Socios	10	25,0	25,0	25,0
	Cooperativa	30	75,0	75,0	100,0
	Total	40	100,0	100,0	

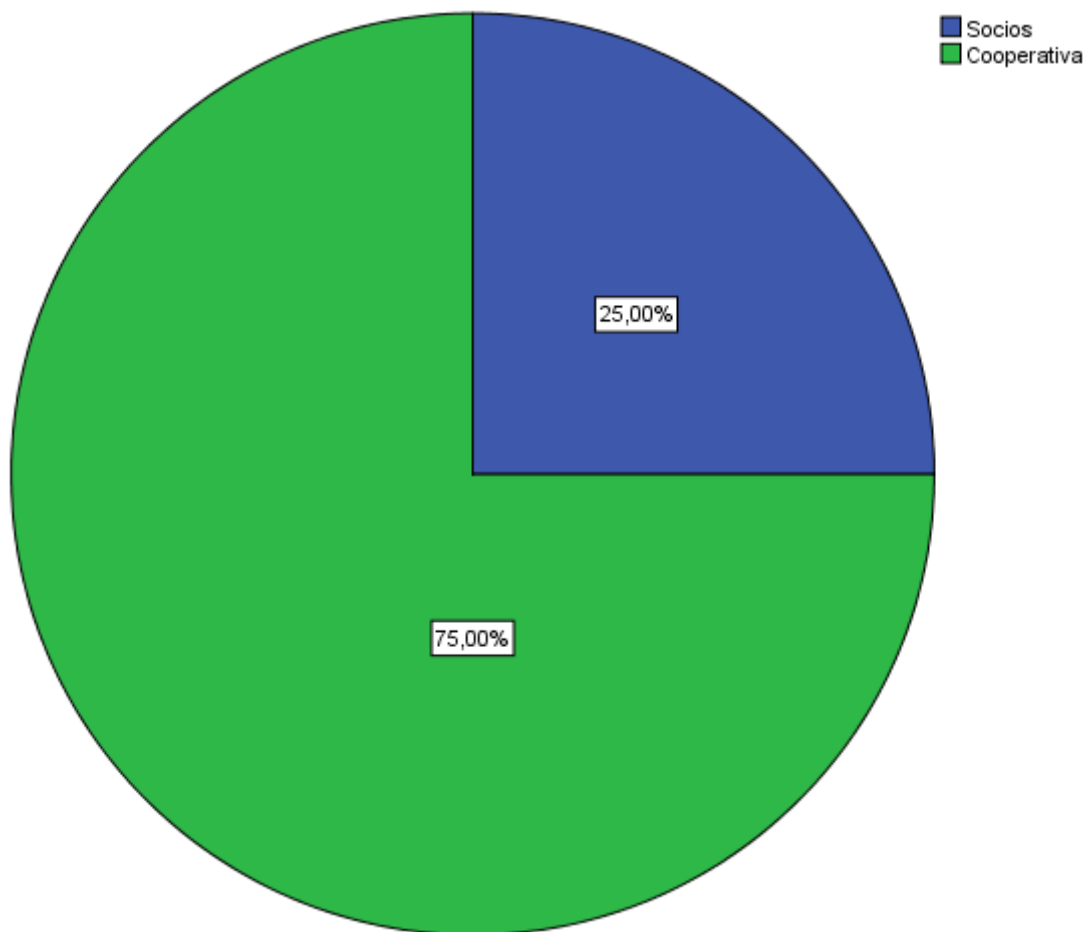


Figura 46 Pregunta 13 Mayores beneficiarios de balance social

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 75% de las cooperativas consideran que la elaboración de un balance social trae consigo mayores beneficios a la cooperativa en sí, y un 25% de cooperativas consideran que trae mayores beneficios a los socios, ninguna cooperativa considero que trae beneficios para la comunidad o para los usuarios ya que son factores que no intervienen directamente con la cooperativa.

Análisis

El presente proyecto investigativo se llevó a cabo a través del trabajo de campo donde se realizaron 40 encuestas dirigidas a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga, pudiendo observar que 30 directivos consideran que la elaboración de un balance social trae mayores beneficios a la cooperativa en sí, mejorando su imagen institucional, viéndolo como una oportunidad para mejorar la situación y el desempeño de cada cooperativa, mientras que 10 directivos consideran que trae mayores beneficios para los socios la elaboración de este balance, los directivos consideran irrelevante el beneficio de la elaboración de este formulario para usuarios y la comunidad ya que la información a la que tienen acceso los direcciona a tener este comportamiento respecto a los beneficiarios.

Diagnóstico

Los beneficios que trae consigo la elaboración de un balance social están orientados a mejorar la situación del sector que se acople a la propuesta lanzada por la SEPS para mejorar la responsabilidad solidaria que deben desarrollar las cooperativas, es por ello que es importante que las cooperativas reciban información suficiente para implementar el manejo de esta propuesta y estén al tanto de los beneficios que trae consigo para que encuentren la motivación necesaria para acoplarse por decisión propia antes que por una obligación.

14. ¿Considera importante que la cooperativa cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?

Tabla 51

Pregunta 14 Herramienta de evaluación de balance social

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	40	100,0	100,0	100,0

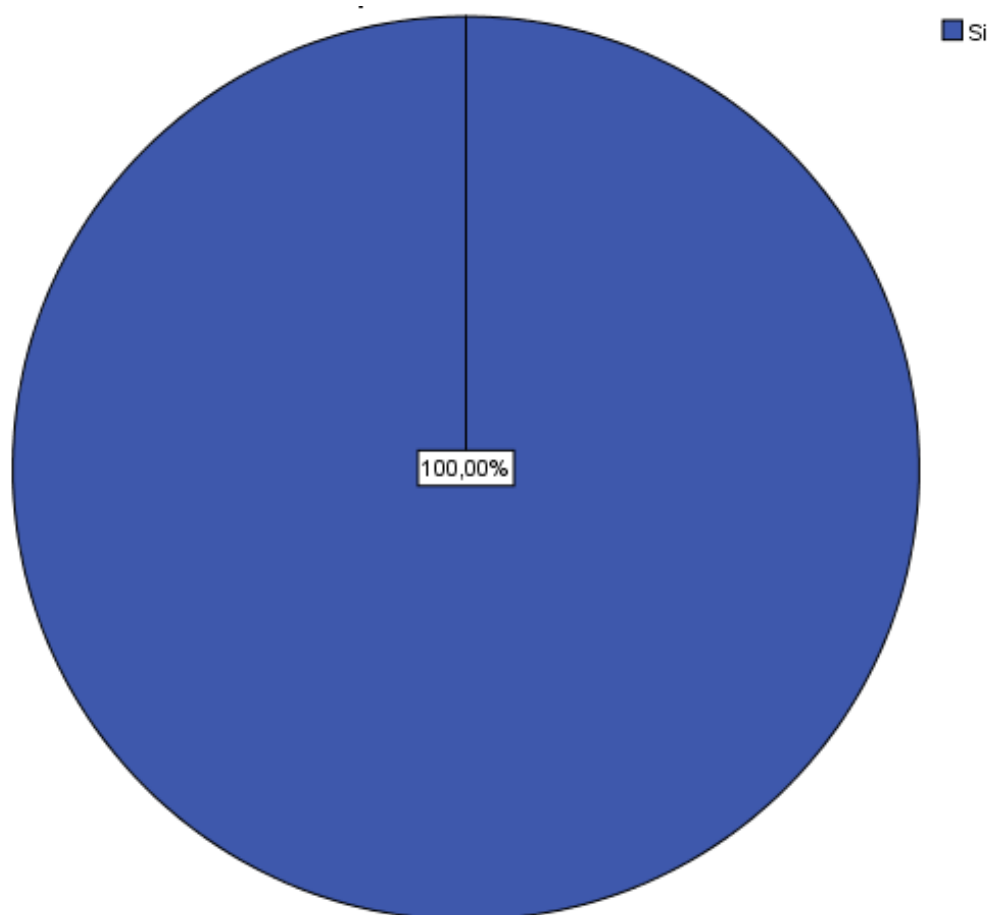


Figura 47 Pregunta 14 Herramienta de evaluación de balance social

Interpretación

Del 100% de directivos encuestados en las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que el 100% de los directivos considera importante el desarrollo de una herramienta que les permita evaluar el balance social.

Análisis

El total de encuestas realizadas fue dirigido a los directivos de las cooperativas y compañías de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga siendo de 40 dentro del trabajo de campo del presente proyecto de investigación, pudiendo observar que los 40 directivos están de acuerdo en la implementación de una herramienta que les permita evaluar el balance social ya que lo ven como una oportunidad para mejorar la situación y el desempeño de cada cooperativa, así como el control de sus actividades en favor de las dimensiones establecidas como son sociales, económicas y ambientales, permitiéndoles formar parte de esta nueva practica que no solo es a nivel nacional sino mundial.

Diagnóstico

El total de los directivos encuestados están de acuerdo que sería importante la implementación de una herramienta que les permita evaluar su balance social, siendo este el paso más importante para acoplarse a la propuesta establecida por la SEPS lo que permitirá un mayor control y manejo de las actividades de las cooperativas a favor de la sociedad así como evaluar su nivel de responsabilidad con la misma permitiéndoles mejorar y buscar siempre interactuar de tal manera que mejore su imagen institucional al mismo tiempo que aporten al bienestar de la sociedad, es por ello que dentro del proyecto investigativo que se desarrolla se ha considerado importante plantear la propuesta de implementación de una herramienta que les facilite evaluar el balance social sin complicaciones y que aporte a la adopción de esta nueva propuesta sin mayores inconvenientes.

4.4 Comprobación de hipótesis del proyecto de investigación

Respecto a la comprobación de la hipótesis es la que nos permite si la hipótesis nula o alternativa son aceptadas o rechazadas a través del trabajo de campo realizado en el presente proyecto investigativo con la finalidad de determinar si la responsabilidad solidaria asociativa en el sector de servicio de taxis influye o no en el balance social, para ello se debe realizar los cálculos respectivos a través del análisis estadístico Chi-cuadrado.

Para la comprobación de la hipótesis se realiza dos procedimientos uno de manera manual y el otro mediante la utilización del sistema SPSS, de esta manera se podrá determinar cuál de las hipótesis es la que debe ser aceptada y rechazada, recordando que las hipótesis planteadas son las siguientes:

Hipótesis Nula

Ho: La responsabilidad solidaria asociativa en el sector de servicio de taxis no influye en el Balance Social.

Hipótesis Alternativa

H1: La responsabilidad solidaria asociativa en el sector de servicio de taxis influye en el Balance Social.

De igual manera recordemos que las variables establecidas para el presente proyecto investigativo son las siguientes:

- **Variable independiente:** Responsabilidad solidaria asociativa
- **Variable dependiente:** Balance Social

Por lo que para la variable independiente se tomó en cuenta del cuestionario de la encuesta la pregunta número 1. ¿Usted como directivo sabía que una de las propuestas a presentar a la Superintendencia de Economía

Popular y Solidaria es la información sobre la aplicación de responsabilidad solidaria asociativa por parte de la cooperativa?; y para la variable dependiente se toma la pregunta número 9. ¿Conoce del formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria ha propuesto?

4.4.1 Procedimiento manual

Para iniciar la verificación de la hipótesis se muestran los resultados obtenidos de la aplicación de la encuestas en el trabajo de campo.

Tabla 52
Frecuencias observadas

PREGUNTAS	SI	NO	TOTAL
VI: Responsabilidad Solidaria Asociativa			
1. ¿Usted como directivo sabía que una de las propuestas a presentar a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria es la información sobre la aplicación de responsabilidad solidaria asociativa por parte de la cooperativa?	33	7	40
VD: Balance social			
9. ¿Conoce del formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria ha propuesto?	26	14	40

CONTINÚA



TOTAL	59	21	80
--------------	-----------	-----------	-----------

Una vez determinados los datos observados se procede a determinar las frecuencias esperadas con la información de la tabla anterior y a través de la siguiente fórmula:

Frecuencias esperadas

$$FE = \frac{(Total\ de\ la\ fila) * (Total\ de\ la\ columna)}{Total\ de\ la\ fila\ y\ columna}$$

Aplicando tenemos:

- a) $\frac{40*59}{80} = 29,5$
- b) $\frac{40*21}{80} = 10,5$
- c) $\frac{40*59}{80} = 29,5$
- d) $\frac{40*21}{80} = 10,5$

Con los datos calculados con la fórmula de aplicación se procede a ubicarlos en la tabla de frecuencias esperadas para continuar con el cálculo de Chi-Cuadrado y continuar con el proceso manual de comprobación de hipótesis.

Tabla 53**Frecuencias esperadas**

PREGUNTAS	SI	NO	TOTAL
VI: Responsabilidad Solidaria Asociativa			
1. ¿Usted como directivo sabía que una de las propuestas a presentar a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria es la información sobre la aplicación de responsabilidad solidaria asociativa por parte de la cooperativa?	29,5	10,5	40
VD: Balance social			
9. ¿Conoce del formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria ha propuesto?	29,5	10,5	40
TOTAL	40	40	80

Una vez que se ha determinado las frecuencias esperadas a través de los respectivos cálculos y ya obtenidas las frecuencias observadas se procede a calcular Chi-cuadrado para lo cual se ha determinado un margen de error del 0,05, facilitando la determinación de aceptación o no de la hipótesis planteada

Chi- Cuadrado

Fórmula

$$x_0^2 = \sum \frac{O_i - E_i}{E_i}$$

Dónde:

x_0^2 = Valor calculado del Chi-cuadrado

Σ = Sumatoria

O_i = Frecuencia Observada

E_i = Frecuencia Esperada

$$x_0^2 = \frac{(33 - 29,5)^2}{29,5} + \frac{(7 - 10,5)^2}{10,5} + \frac{(26 - 29,5)^2}{29,5} + \frac{(14 - 10,5)^2}{10,5}$$

$$x_c^2 = 3,91$$

Una vez determinado Chi-Cuadrado se procede a establecer los grados de libertad a través de la siguiente fórmula:

$$gl = (r - 1)(c - 1)$$

Dónde:

gl= Grados de libertad

r= filas

c= columnas

$$gl = (2 - 1)(2 - 1)$$

$$gl = 1$$

Una vez establecidos los grados de libertad como 1 se procede a ubicar en la tabla de distribución de Chi-Cuadrado con el margen de error ya establecido que fue de 0,05, obteniendo como resultado:

$$x_t^2 = 3.841$$

Tabla 54

Distribución Chi-Cuadrado

v/p	0,001	0,0025	0,005	0,01	0,0025	0,05	0,1
1	10.8274	9.1404	7.8794	6.6349	5.0239	3.8415	2.7055
2	13.8150	11.9827	10.5965	9.2104	7.3778	5.9915	4.6052
3	16.2660	14.3202	12.8381	11.3449	9.3484	7.8147	6.2514
4	18.4662	16.4238	14.8602	13.2767	11.1433	9.4877	7.7794
5	20.5147	18.3854	16.7496	15.0863	12.8325	11.0705	9.2363
6	22.4575	20.2491	18.5475	16.8119	14.4494	12.5916	10.6446
7	24.3213	22.0402	20.2777	18.4753	16.0128	14.0671	13.0170
8	26.1239	23.7742	21.9549	20.0902	17.5345	15.5073	13.3616
9	27.8767	25.4625	23.5893	21.6660	19.0228	16.0190	14.6837
10	29.5879	27.1119	25.1881	23.2093	20.4832	18.3070	15.9872

Obteniendo los datos calculados y tabulados se procede a observar si son mayores o no a Chi-Cuadrado para determinar la aceptación o rechazo de hipótesis.

Como $x_c^2 > 3.841$ Se acepta H_1

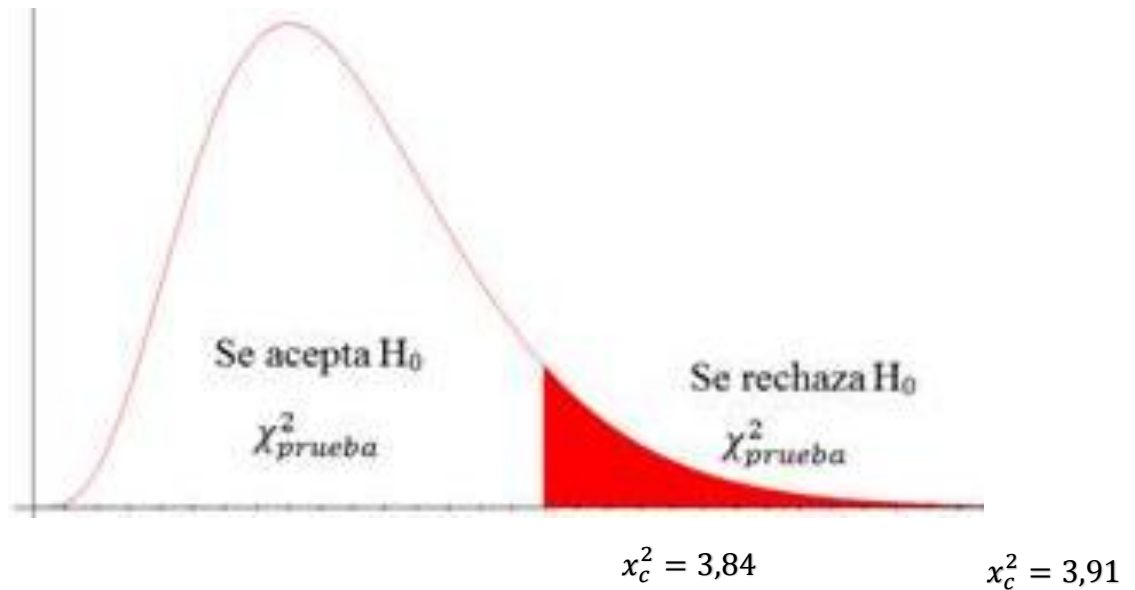


Figura 48 Comprobación de hipótesis

4.4.2 Procedimiento SPSS

El software estadístico permite analizar la comprobación de hipótesis mediante Chi-Cuadrado con los datos obtenidos de las encuestas realizadas en el trabajo de campo del presente proyecto investigativo, es importante seguir el proceso adecuado al momento de ingresar los datos en el sistema por ello a continuación se detalla los pasos seguir, una vez que se abre la base de datos se debe seguir el siguiente procedimiento:

1. Seleccionamos la pestaña de analizar y la opción de estadísticos descriptivos y tablas cruzadas.

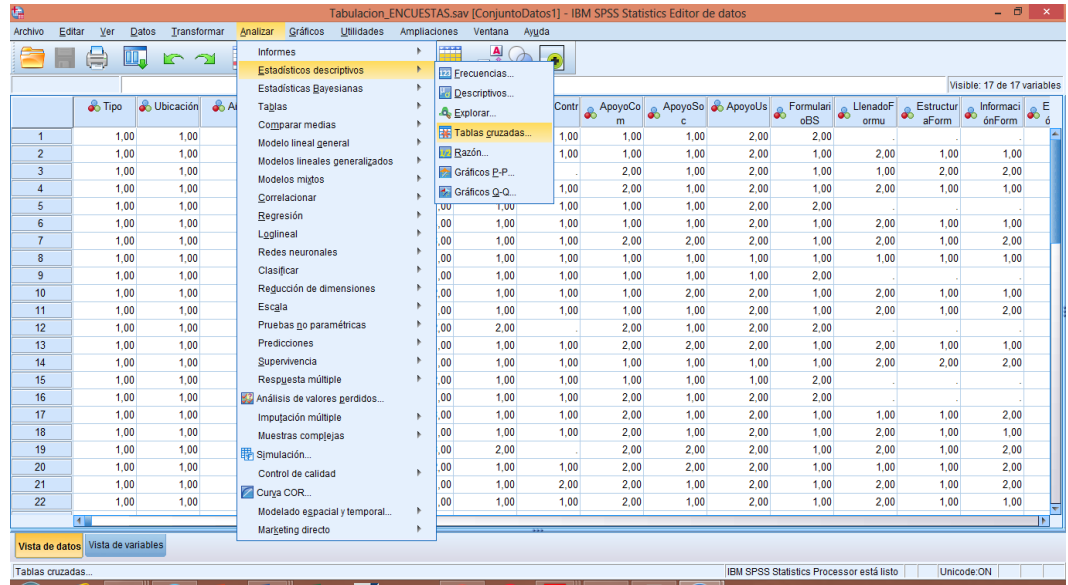


Figura 49 Paso 1. Prueba Chi-Cuadrado SPSS

2. En el menú emergente que aparece se debe seleccionar la pregunta 1 en las filas y la pregunta 9 en las columnas, preguntas que fueron escogidas de del cuestionario de la encuesta para la comprobación.

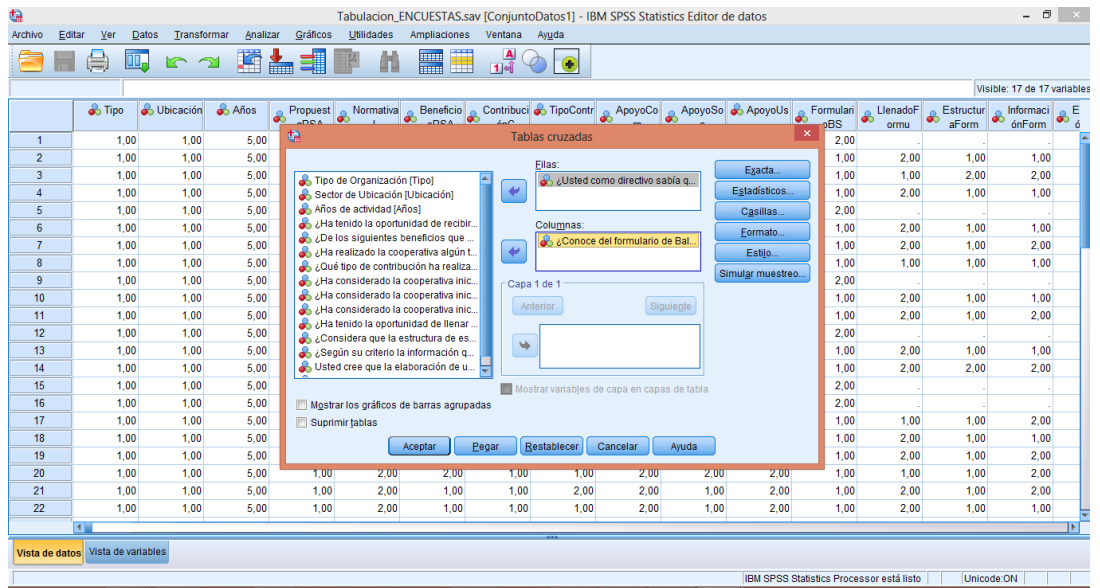


Figura 50 Paso 2. Prueba Chi-Cuadrado SPSS

3. Seleccionamos en la opción de estadísticos y habilitamos el cuadro perteneciente a Chi-Cuadrado y presionamos continuar.

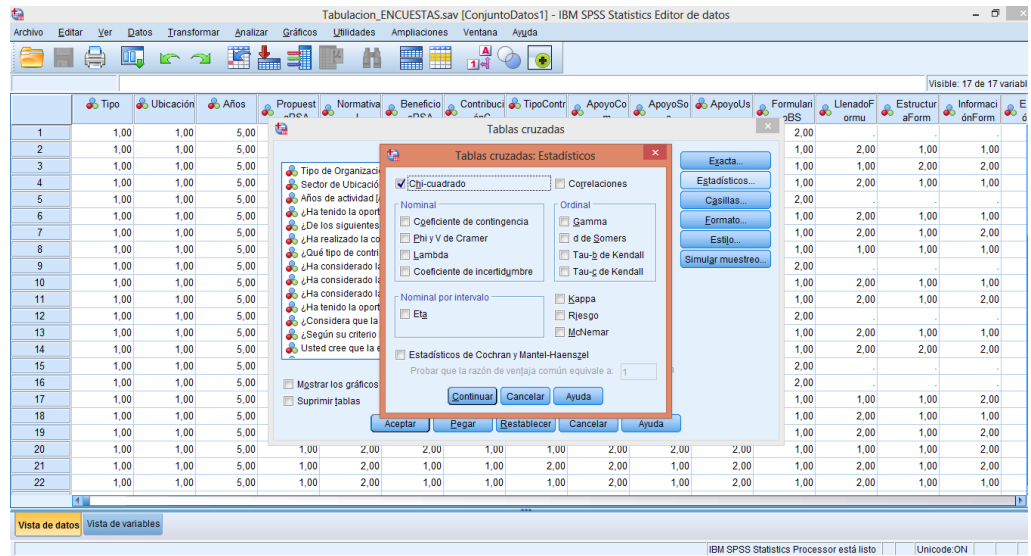


Figura 51 Paso 3. Prueba Chi-Cuadrado SPSS

4. Seleccionamos la opción de casillas y se debe habilitar: observados, esperados y total para proseguir a continuar.

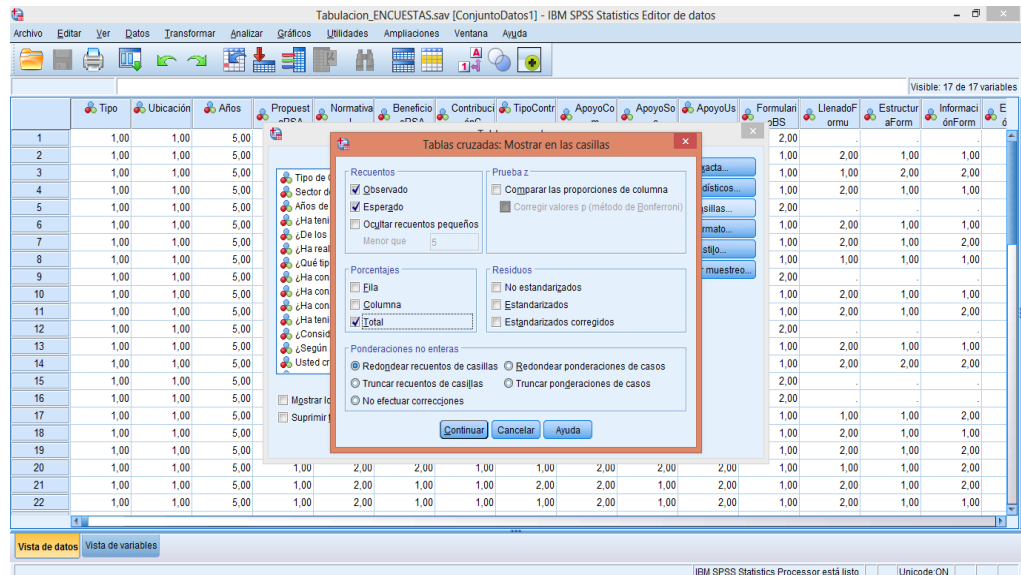


Figura 52 Paso 4. Prueba Chi-Cuadrado SPS

5. Finalmente se da clic para que se genere el reporte

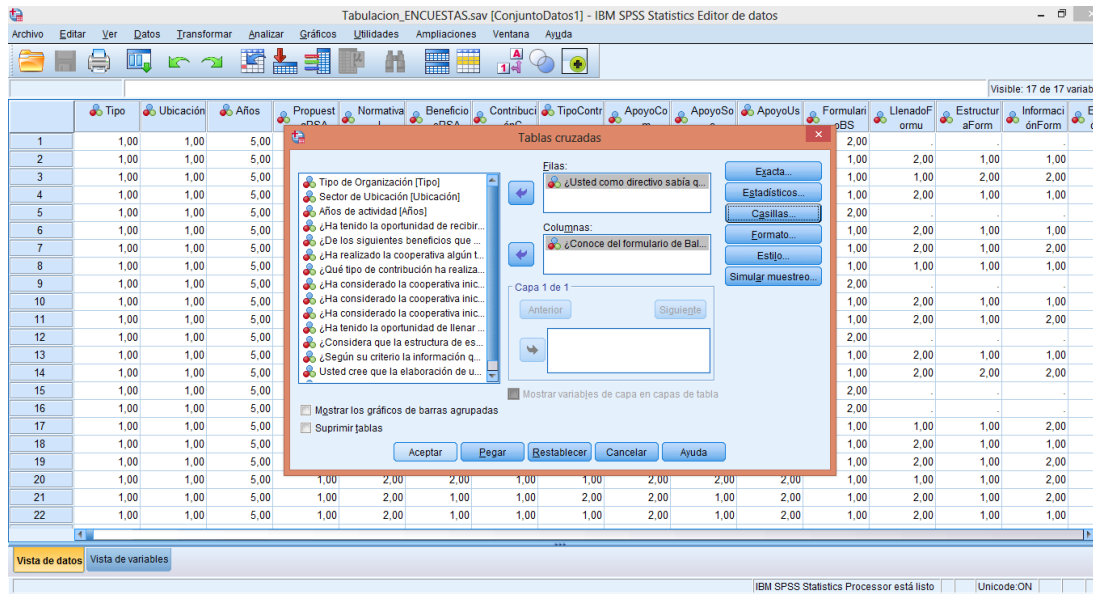


Figura 53 Paso 5. Prueba Chi-Cuadrado SPSS

Una vez culminado el ingreso de datos el sistema genera en el reporte las siguientes tablas:

Tabla 55

Tabulación cruzada SPSS

Tabla cruzada ¿Usted como directivo sabía que una de las propuestas a presentar a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria es la información sobre la aplicación de responsabilidad solidaria asociativa por parte de la cooperativa?*		¿Conoce del formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria ha propuesto?	Total
		¿Conoce del formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria ha propuesto?	

CONTINÚA

				Si	No	
¿Usted como directivo sabía que una de las propuestas a presentar a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria es la información sobre la aplicación de responsabilidad solidaria asociativa por parte de la cooperativa?	Si	Recuento		25	8	33
		Recuento esperado		21,5	11,5	33,0
		% del total		62,5%	20,0%	82,5%
Total	No	Recuento		1	6	7
		Recuento esperado		4,6	2,4	7,0
		% del total		2,5%	15,0%	17,5%
		Recuento		26	14	40
		Recuento esperado		26,0	14,0	40,0
		% del total		65,0%	35,0%	100,0%

Tabla 56

Prueba Chi-Cuadrado SPSS

	Pruebas de chi-cuadrado				
	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)	Significación exacta (bilateral)	Significación exacta (unilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	9,592 ^a	1	,002		
Corrección de continuidad ^b	7,081	1	,008		
Razón de verosimilitud	9,499	1	,002		
Prueba exacta de Fisher				,004	,004
Asociación lineal por lineal	9,353	1	,002		

CONTINÚA



N de casos válidos	40			
a. 2 casillas (50,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 2,45.				
b. Sólo se ha calculado para una tabla 2x2				

Para tomar la decisión para el proyecto investigativo se debe tomar en cuenta el valor contenido entre la celda de Chi-cuadrado de Pearson y la comuna de Significación asintótica (bilateral) es decir 0,002, dicho valor al ser menor a 0,05 determina que la hipótesis nula se rechaza, por ende la hipótesis alternativa es aceptada, confirmando el cálculo realizado de manera manual para la comprobación de la misma.

El desarrollo de este proceso de comprobación de hipótesis mediante el uso del programa estadístico SPSS se lo llevo a cabo en base a la información obtenida del manual de (Cervantes, 2012) que permitió obtener la guía para el desarrollo de este proceso de comprobación de hipótesis mediante el uso del programa estadístico SPSS y la utilización de la técnica de Chi-Cuadrado.

4.5 Informe de investigación

4.5.1 Resumen

El presente informe trata de la responsabilidad social aplicada al sector del transporte de donde nace y porque es importante el tema tratado, además de las hipótesis planteadas para la comprobación y aceptación de la investigación realizada, los aspectos relevantes en el trabajo de campo la metodología utilizada para su realización y por último los resultados obtenidos.

Además la propuesta presentada por los investigadores en base a las necesidades captadas en el sector y la descripción de la propuesta la justificación y el manejo de la misma.

Todo esto con el fin de contribuir con el sector, con un tema de suma importancia como lo es la responsabilidad social y la responsabilidad social asociativa en el caso del sector no financiero de las cooperativas de transporte

Este resumen debe ser claro y preciso para que permita entender todas las partes del informe de investigación, es recomendable que sea redactado al final una vez se tenga clara la estructura a seguir y el contenido de este documento, debe contener aspectos como objetivos de la investigación, metodologías utilizadas, se debe resumir los resultados lo mejor posible y enunciar las conclusiones a las que se llegó, debe ser redactado pensando en su autonomía es decir sin necesidad de recurrir a información adicional para que sea entendible, no se debe utilizar abreviaturas que sean poco conocidas.

4.5.2 Introducción

Desde el siglo veinte se ha hablado o ha tenido mención el tema de la responsabilidad social, la responsabilidad social apareció por los dominados barones del saqueo en Canadá, los mismos que poseían dinero de forma ilícita en base a saqueos robos monopolios, a raíz de estas inconformidades.

La responsabilidad social también nace de la desigualdad económica regida por las políticas de ese país, de manera que la responsabilidad social generaría nuevas políticas.

Sin embargo para los años 80 la responsabilidad social ya no se vio impuesta sino más bien se dio de manera voluntaria centrándose en las masas y las necesidades no solo de unos pocos sino de todos.

Unos años después por los 90 se propone la realización de un balance social en las entidades, tendría un gran impacto en su forma de administrarse dado que también se incluía a los consumidores y clientes.

La responsabilidad social va más allá de la transparencia y de la reputación de una institución. A través de la misma, las organizaciones pueden marcar la diferencia en el entorno donde se encuentran. Un aspecto fundamental que amerita un mayor desarrollo en la actualidad, debido a los innumerables desafíos sociales y ambientales a los cuales se enfrenta la humanidad.

La investigación se centra en las cooperativas y compañías de servicios de taxis las cuales tienen como principal fuente de ingresos el brindar servicios de transporte de pasajeros y por tanto es fundamental el compromiso social que presenten y su imagen como cooperativa hacia el cliente, dado que no presentan políticas para la atención al usuario de la tercera edad, tampoco se han presentado propuestas para el trato especial a personas con capacidades especiales a personas discapacitadas, o propuestas de mejora en relación a la contaminación medioambiental debido al uso diario de los pitos de los vehículos, ninguno de estos temas han sido tomados en cuenta, factores importantes que pueden tener impacto en la realización de un balance social que establece dimensiones que permiten identificar los compromisos económicos, sociales y medio ambientales que deben cumplir las distintas organizaciones que son reguladas por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

Las hipótesis planteadas para el desarrollo de la investigación están establecidas como, si el balance social influye en la responsabilidad social o no influye dentro de la misma denominándose hipótesis alternativa h_1 y nula h_0 .

4.5.3 Fundamentación teórica

Se hace hincapié en el asociativismo en el Ecuador ya que es uno de los movimientos socioeconómicos más grandes sin embargo tras el análisis

realizado por el movimiento cooperativo presente en el país se ha determinado que aún falta por realizar mayores modificaciones en el sector cooperativista.

Para la correcta aplicación del asociativismo hay ciertos parámetros para ser medidos y reflejados en un balance que permita conocer el desarrollo de la cooperativa, este balance es un instrumento usado para la gestión de la información económica y la toma de decisiones.

En Brasil y en otros países de Latinoamérica se implementa este balance social como parte de un informe económico normal y cumple con metas objetivos y parámetros establecidos.

En 1998 la alianza cooperativa internacional le dio inicio a un proyecto de implemento del balance social desde entonces y hasta el día de ahora los balances sociales han sido modificados y adaptados a cada uno de los sectores cooperativistas.

4.5.4 Metodología utilizada

La investigación se realizó con base a la combinación de ciertos métodos y técnicas de recolección de datos.

Según la información recolectada basada en libros en leyes, bases de datos, publicaciones en base a la responsabilidad social y economía popular y solidaria.

Además la investigación de campo como principal metodología debido a que los datos fueron recolectados in situ y se pudo palpar la realidad del sector.

La información recolectada mediante la técnica de la encuesta y con el instrumento de la encuesta, la misma que fue administrada por los investigadores y con preguntas establecidas como cerradas con respuesta de si y no y de opción

múltiple para otras, tiene un tratamiento cuantitativo dado que las preguntas arrojan datos a ser tabulados e interpretados.

Esta investigación se realizó en base a una población de 45 cooperativas de taxis ubicados en el cantón Latacunga provincia de Cotopaxi, a su vez para el cálculo de la muestra se realizó la aplicación de la forma de la muestra para poblaciones finitas por que se conoce el número de la población y tienen cierto patrón de comportamiento y pertenecen a un mismo sector.

Antes de realizar las encuestas a este sector se realizó la prueba piloto y por consiguiente la validación de los datos arrojados en la prueba bajo la dirección y revisión de investigadores calificados.

La prueba piloto se realizó a 10 cooperativas de taxi luego de los cálculos realizados bajo la división de estratos, los resultados fueron tabulados e interpretados para la revisión con la Dra. Magda Cejas docente del área de investigación y refrendada por sus títulos de preparación bajo el cálculo del nivel de validez de la prueba para conocer el grado de concordancia con la investigación dando como resultado positivo la aplicación de la prueba, y por consecuencia la aplicación de las encuestas al sector.

El análisis estadístico utilizado en la investigación fue mediante chi cuadrado debido a la magnitud de los datos, y fueron tabulados en el programa spss, un programa estadístico usado para las pruebas de hipótesis y análisis estadísticos.

4.5.6 Resultados

La realización del presente proyecto investigativo ha permitido determinar el grado de responsabilidad con el cual se deben sentir comprometidas las cooperativas de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga, permitiendo

observar que la responsabilidad solidaria asociativa es un tema que aún no está muy difundido dentro de la sociedad y la dirección de las cooperativas ya que al realizar las encuestas se determinó que aún falta mucho por recorrer en este camino que se ha propuesto la SEPS, es importante mantener un seguimiento respecto al rol que deben desempeñar dichas cooperativas dentro de la sociedad.

Una vez realizado el trabajo de campo se logró evidenciar que del total de las cooperativas solo un 82,5% tenían conocimiento sobre la aplicación de la responsabilidad solidaria asociativa que ha propuesto la SEPS, esto implica que no practican de manera adecuada su rol para con la sociedad.

El balance social está inmerso dentro de la propuesta de la SEPS por lo que se pudo evidenciar que las cooperativas y compañías de servicios de taxis no tenían conocimiento suficiente sobre este formulario por lo que no lo incorporan dentro de sus balances, por este motivo se ha propuesto la implementación de una herramienta de evaluación de balance social, misma que ha sido consultada para su aceptación a los directivos de las cooperativas y compañías recibiendo un 100% de aceptación de la misma, por lo que se justifica esta propuesta de implementación.

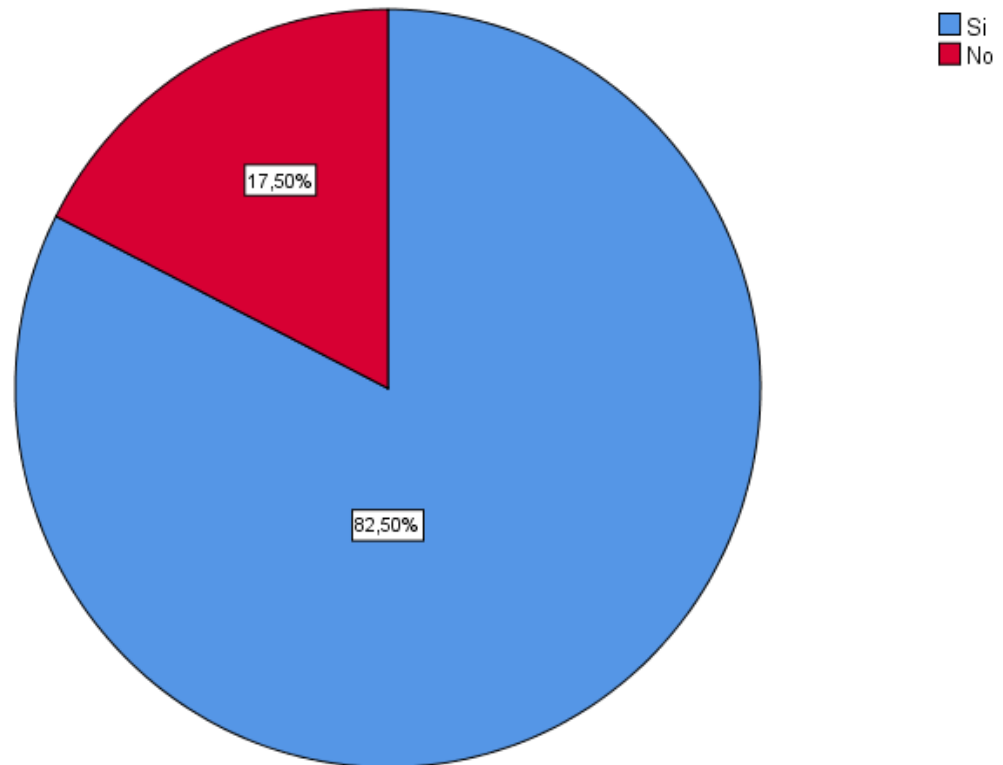


Figura 54 Responsabilidad Social que practican las cooperativas

El bajo nivel de conocimiento de las cooperativas respecto a su rol frente a la responsabilidad solidaria asociativa es evidente una vez realizado el trabajo de campo del presente proyecto investigativo, por ello es importante inculcar y cultivar una cultura de responsabilidad en cada cooperativa, impulsar el interés y el aporte de las mismas con temas no solo sociales sino también ambientales ya que son pilares fundamentales de la responsabilidad solidaria asociativa, que buscan cultivar no solo interés económico sino ir más allá pero que no son de total conocimiento para dichas cooperativas ya que un 82,5% si tienen conocimiento de dicha propuesta pero aún hace falta que se inculque de mejor manera este tema de vital importancia y que día a día va tomando fuerza.

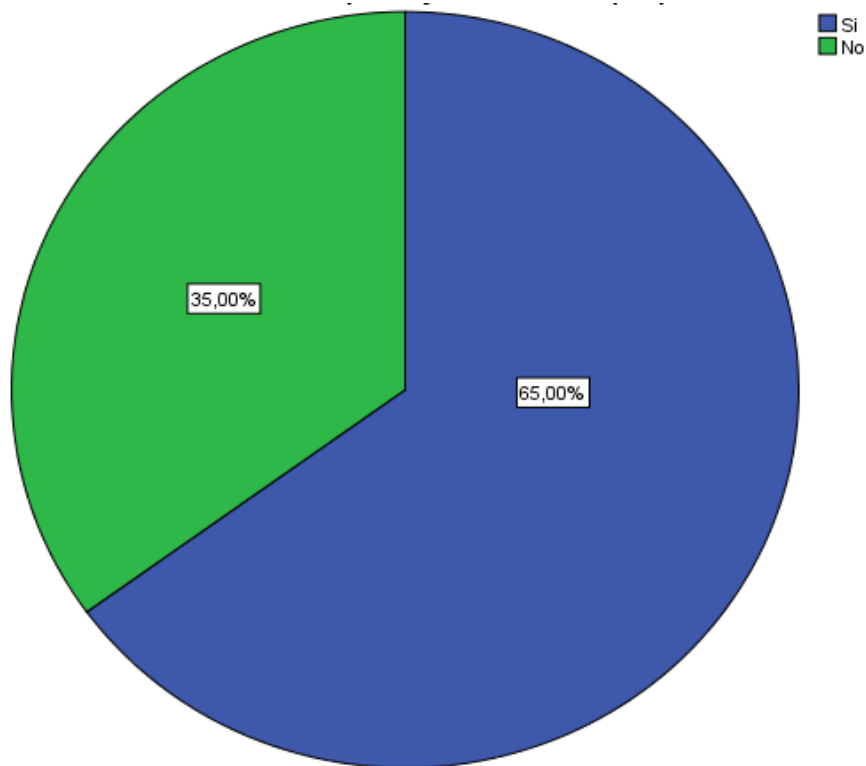


Figura 55 Conocimiento cooperativas sobre formulario Balance Social

Dentro de la propuesta de responsabilidad social lanzada por la SEPS se puede encontrar el Balance Social mismo que representa un balance cuali-cuantitativo ya que evidencia el grado de responsabilidad solidaria que va desempeñando cada cooperativa pero no ha sido implementado dentro de los balances presentados por dichas cooperativas, información que ha sido verificada mediante la realización del trabajo de campo donde se realizó la aplicación de encuestas evidenciando que del total de cooperativas solo un 65% conocía el formulario de balance social propuesto a ser presentado por lo que se evidencia la poca información sobre el tema planteado es este uno de los principales motivos para el planteamiento del tema del presente proyecto investigativo.

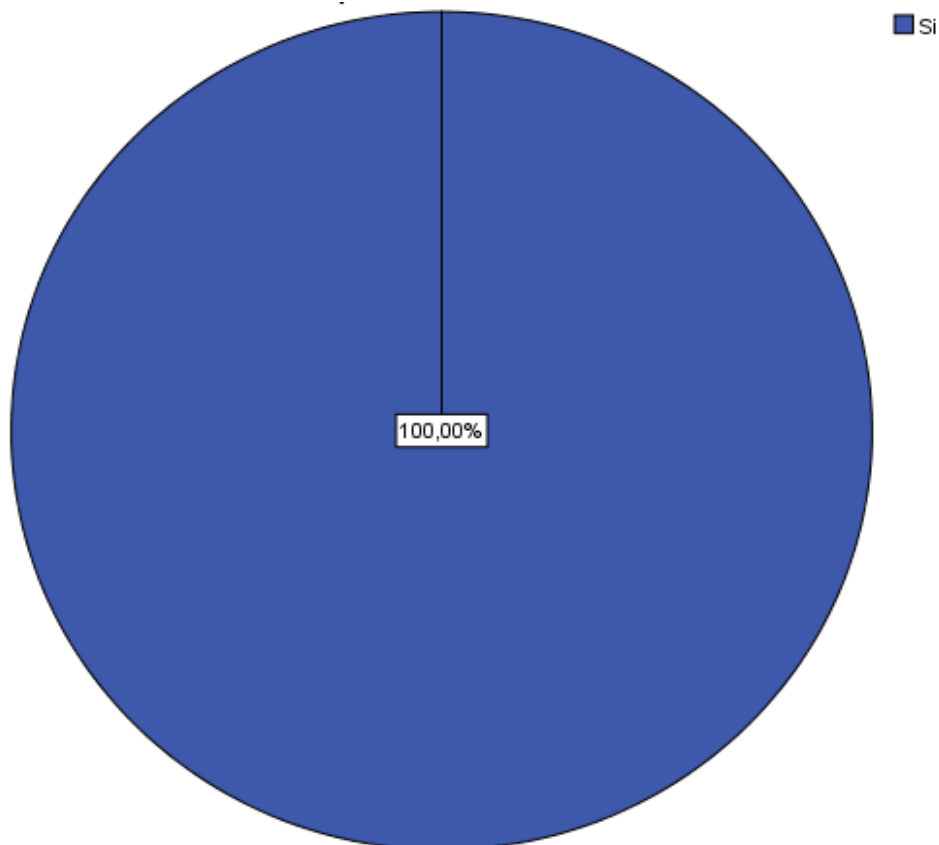


Figura 56 Propuesta de herramienta de evaluación de BS

Dentro del presente proyecto investigativo se ha lanzado la propuesta de implementación de una herramienta de evaluación para el balance social, misma que facilitara la medición del nivel de cumplimiento de cada cooperativa respecto a su responsabilidad solidaria asociativa, esta herramienta será ha sido diseñada acorde a las necesidades de cada cooperativa estableciendo indicadores que facilitaran la medición, así como una metodología de evaluación a través de indicadores de semaforización que facilitan el entendimiento del resultado de cada indicador por todos los beneficios que fueron expuestos ante los directivos

de las cooperativas la propuesta ha obtenido un 100% de aceptación, por lo que su implementación está totalmente justificada dentro del proyecto investigativo.

Los resultados obtenidos fueron positivos para el proyecto investigativo ya que a través de la realización de la verificación de hipótesis se logró determinar que la hipótesis alternativa planteada para dicho proyecto era correcta misma que asegura que la responsabilidad solidaria asociativa en el sector de servicio de taxis influye en el balance social, por lo que es importante partir desde el incentivo hacia las cooperativas para que lleven a cabo su rol respecto a la responsabilidad solidaria asociativa ya que es el inicio de este proyecto lanzado por la SEPS, mismo que aportara a mejorar la convivencia entre los diferentes actores de la sociedad impulsando los pilares fundamentales de esta propuesta, los cuales parten desde la sociedad, lo económico y ambiental, enfocándose en cada factor importante que afecta a una convivencia sana y activa entre todos estos actores y para el desarrollo de esta propuesta de manera más factible el uso de la herramienta de evaluación de balance social propuesta en el presente proyecto será de gran ayuda ya que facilitara su desarrollo y evaluación a través de los indicadores establecidos y la semaforización establecida que mostrara el nivel de cumplimiento que tiene cada cooperativa y permitirá tomar las medidas correctivas necesarias.

4.5. 7 Conclusiones

Una vez concluida la investigación se pudo determinar que la evaluación llevada a cabo sobre la responsabilidad solidaria asociativa en las cooperativas y compañías de servicio de taxi de la ciudad de Latacunga, provincia de Cotopaxi se realizó de manera adecuada ya que se pudo evidenciar que ***no existe el total cumplimiento*** por parte de las cooperativas y compañías que brinda este servicio ya que han descuidado un tema tan importante como es el rol que desempeñan dentro de una sociedad ya que es importante aportar con respecto al beneficio para la sociedad, socios, comunidad y medio ambiente pero hoy en día lo único que buscan es una ganancia económica lo cual ha ayudado a deteriorar la importancia de cumplir con el compromiso para una sana interacción entre la sociedad, mucho se debe a que no existe una manera adecuada de difundir esta nueva propuesta planteada por la SEPS por lo que se ha descuidado este tema tan importante, por lo que el tema del presente proyecto investigativo aportara con la apertura y el interés para dar inicio a la implementación de esta responsabilidad a través de un modelo matemático econométrico diseñado como herramienta de evaluación de balance social para la aplicación de responsabilidad social, dentro de cada cooperativa y compañía, facilitando el cumplimiento esta propuesta con la que deben cumplir como requisito de responsabilidad solidaria asociativa misma que ayudara a medir el nivel de compromiso de la misma de manera entendible y evitando el mal uso del tiempo y recursos para adaptarse a esta nueva propuesta, para que esta propuesta se lleve a cabo con éxito es muy importante que se programen actividades de sociabilización a las cooperativas y compañías de servicios de taxis.

4.5.8 Recomendaciones

Uno de los principales problemas para llevar a cabo esta propuesta es la falta de información respecto al tema, por lo que es de vital importancia que la SEPS retome esta iniciativa que promete ser prometedora para el mejoramiento de la calidad de vida y servicios brindados por parte de las cooperativas y compañías de servicios de taxis, otro inconveniente que se presenta es la falta de interés por parte de las cooperativas y compañías y por ello es importante fomentar y motivar una cultura de responsabilidad solidaria asociativa a través de charlas, capacitaciones que les permita entender el grado de compromiso con el que están inmersos y lo importante y beneficioso que puede llegar a ser el implementar esta propuesta dentro de cada sector, el manejo de un formulario es un tema que no es de entendimiento general por ello se ha propuesto una herramienta que facilite la evaluación de balance social así que la aplicación y conocimiento favorecerá al cumplimiento de la misma ya que esta propuesta ha sido diseñada para ser entendible, clara y precisa.

CAPÍTULO V

PROPUESTA DE UNA HERRAMIENTA A TRAVÉS DE UN SIMULADOR QUE PERMITE EVALUAR EL MODELO DE BALANCE SOCIAL

5.1 Presentación de la propuesta

Es Dado que la responsabilidad social es un tema que se ha venido desarrollando no solo en el país sino en Latinoamérica y algunos países de América y Europa se ha convertido en un tema de suma importancia para el desarrollo sostenible de una empresa.

Con el pasar del tiempo también se ha visto la necesidad de implantar el plan no solo por el beneficio social sino también económico, de esta forma el Ecuador en el años 2013 con el cambio de matriz productiva alineándose a los parámetros y objetivos del buen vivir adopta las responsabilidad social como parte de los informes económicos.

Así nacen los balances sociales o de desarrollos sostenible para las entidades reguladas por la superintendencia de compañías, de la misma forma y con diferente contenido y estructura para las entidades que pertenecen al sector de economía popular.

El balance social que esta propuesto por la Superintendencia de economía popular y solidaria con el propósito de medir el desarrollo económico incluyendo la responsabilidad social como objetivo principal de su aplicación se ha visto administrada en ciertas cooperativas de taxi del cantón Latacunga.

Sin embargo los resultados que arrojan no son evaluados simplemente se presenta como complemento a los balances económicos y sin propósito para la adecuada toma de decisiones.

5.2. Justificación de la propuesta

Dado el crecimiento del sector cooperativista en los últimos años y la implantación del plan del buen vivir en el gobierno del presidente Rafael Correa donde contempla en uno de sus objetivos al cooperativista la inclusión social y a su vez se ha generado una prueba piloto para la implantación de un balance social en las cooperativas pertenecientes al sector de Economía Popular y solidaria, para un manejo adecuado y oportuno se propone la implementación de una herramienta de evaluación de balance social que permitirá medir de manera adecuada el nivel de cumplimiento que cada cooperativa y compañía lleva a cabo frente a este importante rol que debe cumplir dentro de una sociedad.

En el cantón Latacunga se aplica en determinado número de cooperativas se ha generado la necesidad no solo llenar un formulario para presentar como requisito de ley, sino también un balance social medible y que ayude a la toma de decisiones económicamente responsables y crear una sostenibilidad es decir un crecimiento social y económico sin comprometer la economía del futuro.

La evaluación de este balance social mediante ciertos parámetros estandarizados permitirá a las cooperativas a tomar decisiones asertivas acerca del buen funcionamiento de la misma, de la participación de los socios, de la interacción con la comunidad, la buena imagen y la credibilidad de la cooperativa o compañía de taxis.

5.3 Metodología de la propuesta

La propuesta se realizó en base a ciertos criterios de medición en base a la encuesta realizada y bajo los parámetros establecidos en la propuesta realizada por la SEPS al sector financiero de la economía popular y solidaria.

Cada uno de los indicadores creados y adaptados a las necesidades de las cooperativas de servicios de taxi.

Los indicadores establecidos en el modelo de evaluación del balance social son medibles y evaluables, además permiten la consecución de objetivos de responsabilidad social y desarrollo económico, estos indicadores han sido establecidos en base a las dimensiones económicas, sociales y ambientales, mismos que son alrededor de 50 para el modelo general que ha sido creado, a partir de estos se debe acoplar a cada sector filtrando los indicadores más sobresalientes e importantes y que permitan evaluar de manera adecuada el rol que desempeñan las entidades.

Los indicadores cualitativos están establecidos desde deficiente, poco satisfactorio, cuasi satisfactorio, satisfactorio lo que permitirá medir el desempeño que llevan a cabo las cooperativas en sus prácticas sobre balance social y responsabilidad solidaria asociativa.

5.3.1 Definición de criterios

Los criterios de la evaluación o medición de los resultados arrojados de cada indicador fueron establecidos de forma subjetiva, mediante indagación y revisión de la información objetiva.

Los indicadores de evaluación del balance social permiten establecer un máximo y un mínimo, con esto se podría comprobar que socialmente está bien o mal, e implementar y cambiar ciertos criterios que no crean son relevantes.

5.3.2 Establecimiento de indicadores

Los indicadores a ser utilizados como se dijo anteriormente en la metodología, se cuenta con alrededor de 50 indicadores, mismos que están englobados por criterios y subcriterios, los cuales se presentan a continuación,

algunos de los indicadores a ser utilizados en el modelo de evaluación de balance social.

Indicadores Económicos:

- Impuestos pagados
- Aportes al IESS⁴⁰
- Sanciones y multas
- Estructura financiera
- Aportes de socios
- Distribución de utilidades
- Valor agregado cooperativo distribuido a socios, comunidad, patrimonio común y prestamistas
- Inversiones en capacitaciones
- Inversiones en medios de comunicación
- Monto de operaciones con proveedores de la EPS
- Monto de operaciones con clientes de la EPS

Social

- Número de trabajadores con capacidades especiales
- Armonía laboral y familiar
- Programas de salud y bienestar social
- Trabajo comunitario
- Horas de recreación, ocio, esparcimiento
- Código de ética
- Compromiso con la comunidad

⁴⁰ IESS: Instituto ecuatoriano de seguridad social

Ambiental

- Normativa medioambiental
- Programas ambientales
- Actividades medioambientales

Las dimensiones establecidas por la SEPS están basadas en los tres pilares fundamentales economía, social y ambiental, es por ello que los indicadores establecidos están basados a cumplir con las mismas.

5.3.3 Proceso de evaluación

Cada indicador comprometerá el ser evaluado mediante la teoría existente así como su desempeño en las diferentes cooperativas y compañías de servicio de taxis de la ciudad de Latacunga, provincia de Cotopaxi, para lo cual se recogerá información y posteriormente se introducirá en la plantilla modelo la cual arrojará los resultados de la evaluación de cada uno de los indicadores así como también de las macrodimensiones y al final se obtendrá una evaluación del nivel de cumplimiento de los estándares de calidad de manera global o conjunta de la cooperativa o compañía a ser evaluada.

Cada estándar de calidad representara el nivel de cumplimiento mediante una semaforización establecida, misma que mostrará la realidad de cada cooperativa o compañía, estará definida de la siguiente manera:

Tabla 57

Estándares de semaforización

100%	Satisfactorio
70% - 99.99%	Cuasi Satisfactorio
35%- 69.99%	Poco Satisfactorio
0% - 34.99%	Deficiente

De acuerdo a la calificación obtenida por cada cooperativa y compañía de servicio de taxis la semaforización cambiara permitiendo identificar las falencias que deben ser corregidas y mejorar el nivel de cumplimiento de balance social, mismas que aparecerán de la siguiente manera.

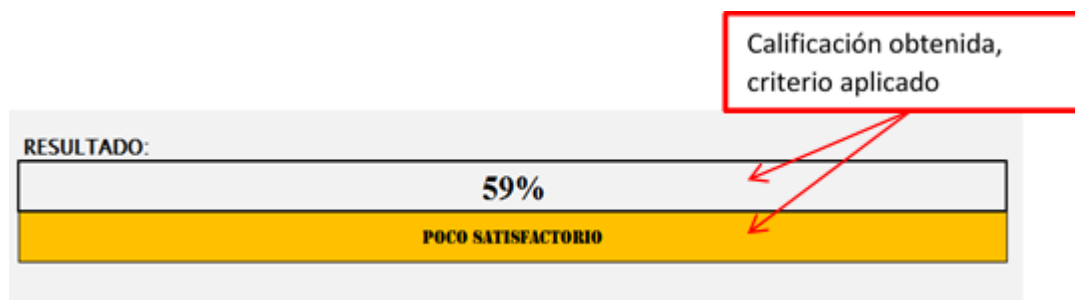


Figura 57 Criterios modelo

5.3.4 Presentación

La presentación de la propuesta se la realizara en la defensa del presente proyecto investigativo a los docentes evaluadores y a los delegados de las cooperativas y compañías de servicio de taxis en una reunión extraordinaria donde se pueda explicar el funcionamiento y manejo de esta herramienta que ha

sido puesta a consideración para mejorar su cumplimiento frente al rol de responsabilidad solidaria asociativa a través de la elaboración de un balance social.

La herramienta de evaluación de balance social está estructurada de la siguiente manera:

Página inicial del simulador.



Figura 58 Página principal simulador

Esta página inicial, contiene las macro dimensiones enumeradas y enlazadas con un hipervínculo en cada dimensión descrita.

- Para el ingreso a cada dimensión se da un clic izquierdo en el nombre de cada macro dimensión

Página de resumen o resultados

- En esta página se encuentran unificados los valores ponderados y las calificaciones obtenidas al llenar todo el formulario, de todas las macro dimensiones con una calificación general de cada una.
- Contiene las 7 macro dimensiones y las calificaciones ponderadas y las obtenidas.
- Dejando especificado la puntuación en general y si esta es, satisfactorio, cuasi satisfactorio, poco satisfactorio, insatisfactorio según los parámetros establecidos.

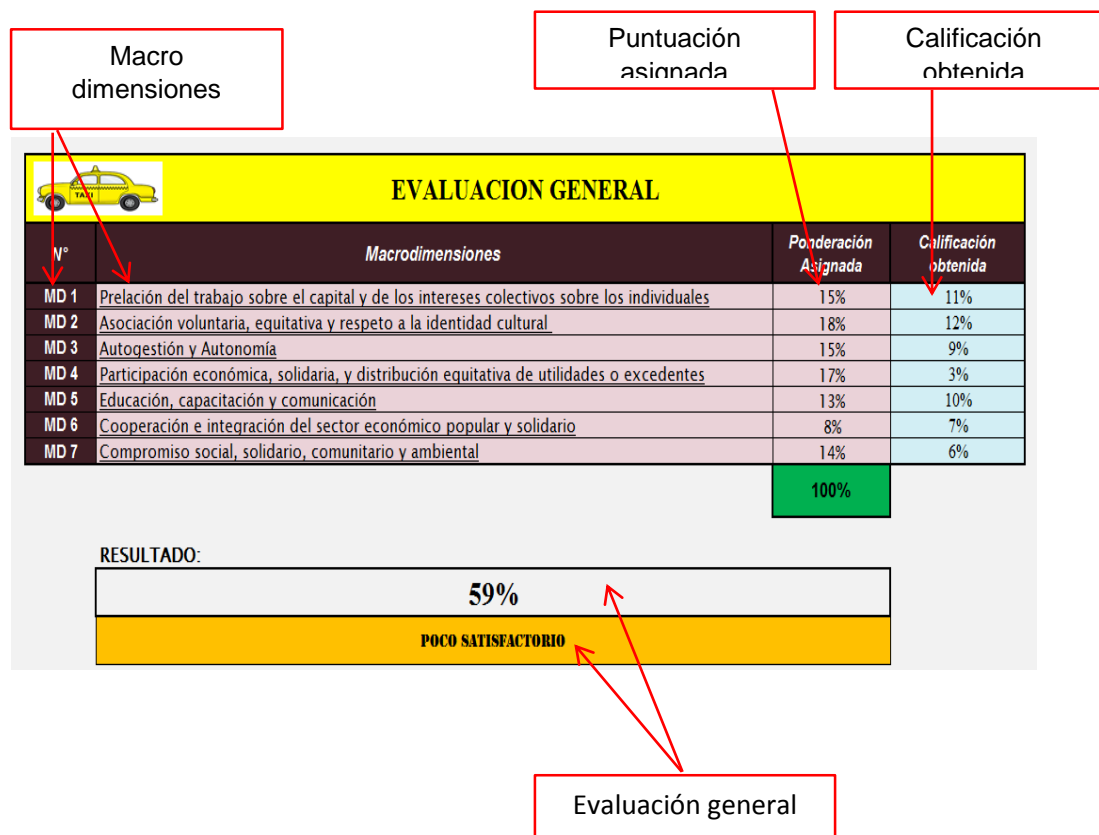


Figura 59 Evaluación general

Página de macro dimensión

- Se direccionara para la página principal y de índice de la macro dimensión, en el ejemplo es la 1
- La página principal de cada macro dimensión contiene el número de micro dimensiones resultados de color azul, la misma que contiene los indicadores que la forman.
- Cada indicador esta diferenciado por el nombre y con un hipervínculo para poder ingresar a la página y llenar los respectivos datos.

The screenshot shows a web interface for a macro dimension. At the top, a dark blue header contains the text "M1" and "Prelación del trabajo sobre el capital y los intereses colectivos sobre los individuales". Below this is a table with columns: Dimensión, Código, Nombre, Tipo, Ponderación, and Puntuación. The table lists two dimensions: D1 (Prelación de los intereses colectivos sobre el capital) and D2 (Prelación de los intereses colectivos sobre los individuales). Each dimension has four indicators. A yellow box on the left contains a descriptive text. At the bottom right, a yellow box shows the overall results: RESULTADO 15,00% and 11,44%. Red callout boxes with arrows point to various elements: "Descripción de macro dimensión" points to the yellow text box; "Micro dimensiones" points to the D1 and D2 rows; "Indicadores" points to the indicator names; "Puntuación asignada y obtenida" points to the Puntuación column; and "Resultados" points to the bottom right yellow box.

Dimensión	Código	Nombre	Tipo	Ponderación	Puntuación
D1: Prelación de los intereses colectivos sobre el capital	1.1.1	Porcentaje de trabajadores despedidos	Cuantitativo	12%	11%
	1.1.2	Horas hombre	Cuantitativo	10%	5%
	1.1.4	Número de trabajadores con capacidades especiales	Cuantitativo	19%	15%
	1.2.1	Clima Laboral	Cualitativo	11%	9%
D2: Prelación de los intereses colectivos sobre los individuales	1.2.2	Programas de salud y bienestar social	Cuantitativo	13%	3%
	1.2.3	Polizas de seguro	Cualitativo	10%	8%
	1.2.4	Responsabilidad Social	Cuantitativo	25%	25%
				100%	76%

RESULTADO 15,00% 11,44%

Figura 60 Página de macrodimensión

Página de indicadores

- Al dar un clic en los indicadores de cada micro dimensión se abre la página general del indicador donde tendrá que llenar de acuerdo a la información enunciada
- La página contiene, una pequeña descripción del indicador, la fórmula del indicador, la descripción de la formula y el área de aplicación donde se deberá ingresar los datos requeridos y especificados en los comentarios, cuenta con un cuadro de criterios donde se especifica el rango.
- Cuenta también con el grafico que señalara los resultados de los datos ingresados.

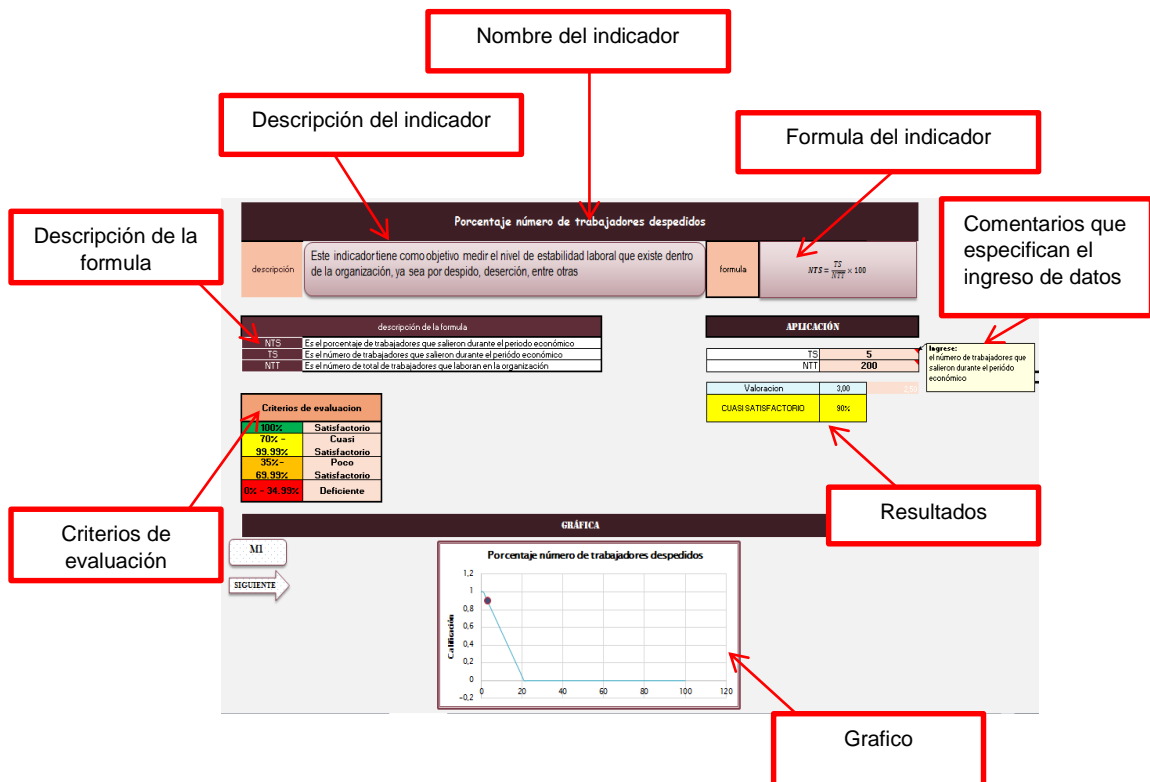


Figura 61 Página de indicadores

Indicadores

- Los indicadores que contiene el simulador matemático clasificados como cuantitativos y cualitativos, los cuantitativos con resultados numéricos y los cualitativos con resultados entre satisfactorio, cuasi satisfactorio, poco satisfactorio, insatisfactorio.

Indicadores cuantitativos

- Los indicadores cuantitativos como su nombre lo menciona cuantifican cantidades es decir sus valores son numéricos, como podemos ver en la imagen se aplica una formula numérica y su aplicación genera una cuantificación de carácter numérico, la misma que a su vez obtiene un calificación de acuerdo a los criterios establecidos.
- Para el llenado de datos en la parte de aplicación se le menciona al usuario que datos debe completar, las iniciales de la formula y la respectiva descripción de la misma

Porcentaje número de trabajadores despedidos

Este indicador tiene como objetivo medir el nivel de estabilidad laboral que existe dentro de la organización, ya sea por despido, deserción, entre otras

FORMULA $NTS = \frac{TS}{NTT} \times 100$

DESCRIPCIÓN DE LA FORMULA

NTS	Es el porcentaje de trabajadores que salieron durante el período económico
TS	Es el número de trabajadores que salieron durante el período económico
NTT	Es el número de total de trabajadores que laboran en la organización

Área de aplicación y calificación

APLICACIÓN

TS: 10
NTT: 200

Ingrese: el número de trabajadores que salieron durante el período económico

VALORACION	5,00
CUASI SATISFACTORIO	80%

Valoración numérica, y calificación de acuerdo a criterios establecidos

Criterios de evaluación	
100%	Satisfactorio
70% - 99.99%	Cuasi Satisfactorio
35% - 69.99%	Poco Satisfactorio
0% - 34.99%	Deficiente

Figura 62 Indicadores cuantitativos

- El parte de gráfico, este se genera de manera automática, y al ingreso de datos se moviliza el marcador para ver el crecimiento, la calificación o el decrecimiento de resultados generados durante el periodo analizado.

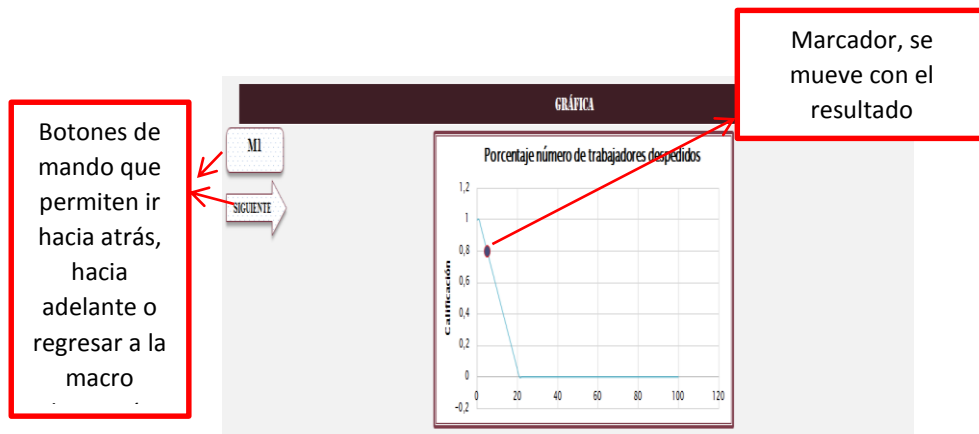


Figura 63 Gráfico indicadores cuantitativos

Indicadores cualitativos

- De igual forma que los cuantitativos se llenan de acuerdo a los criterios establecidos con la diferencia que la evaluación es cualitativa con la calificación de satisfactorio, cuasi satisfactorio, poco satisfactorio, insatisfactorio

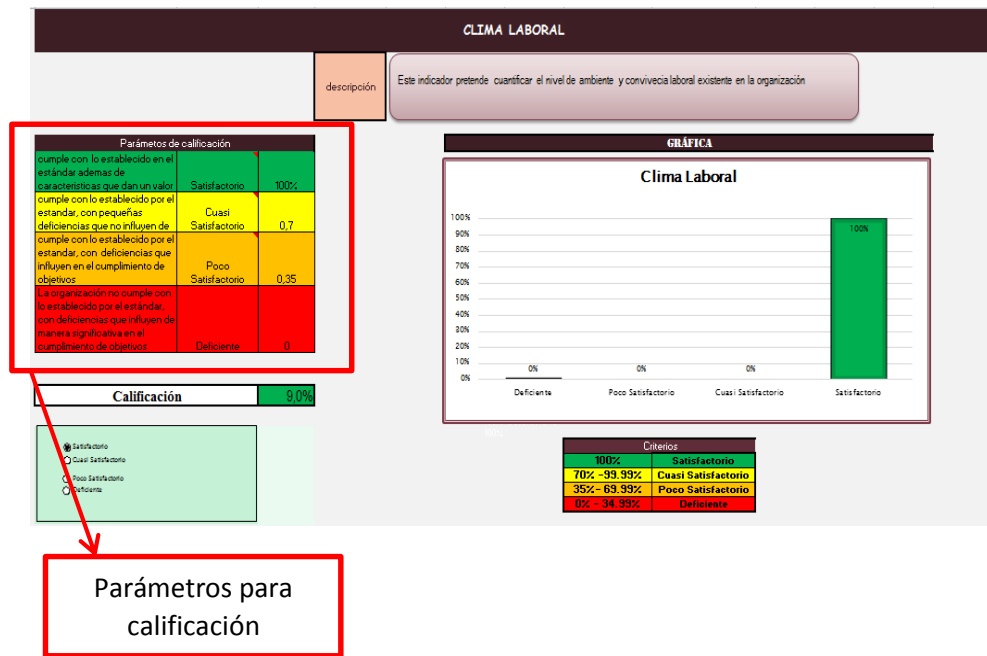


Figura 64 Indicadores cualitativos

- Cada parámetro tiene especificado cuando se le da una calificación de satisfactorio o a su vez las otras, dado las especificaciones el usuario deberá leer detenidamente las mismas y marcar la calificación en el cuadro de mando, donde se marcara una sola respuesta.

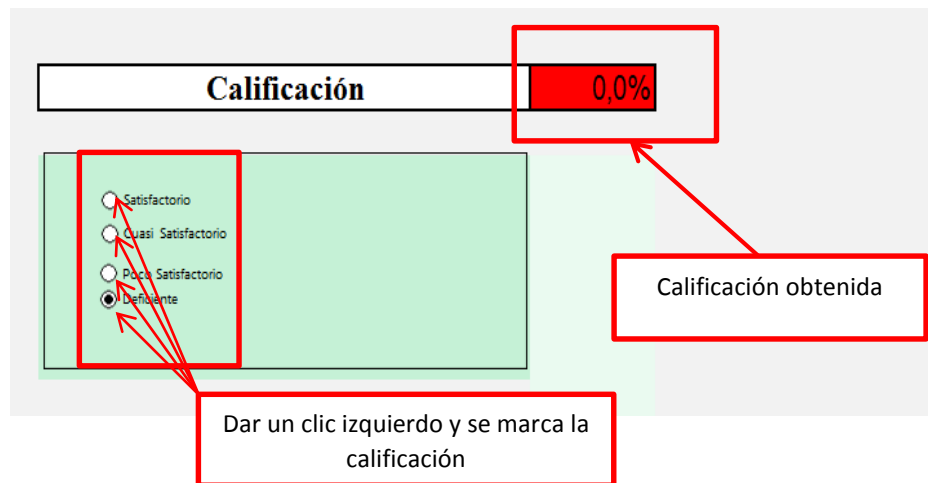


Figura 65 Parámetro de calificación Ind.Cuali

- La grafica se crea automáticamente con el resultado de acuerdo a los datos ingresados.

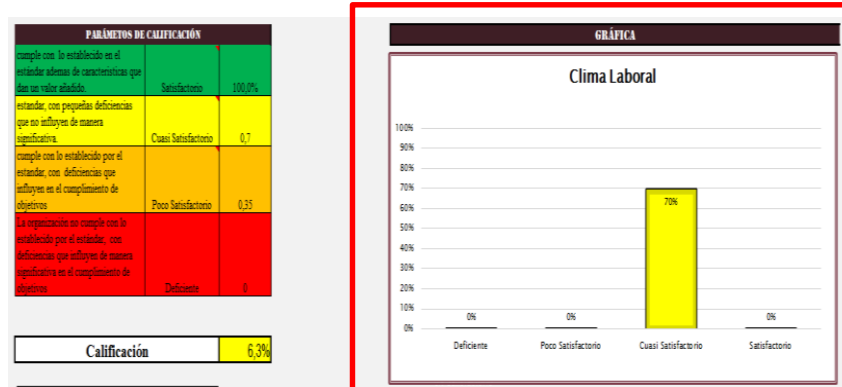


Figura 66 Gráfico indicadores cualitativos

Nota: Después de llenar todas las macro dimensiones adaptadas al sector se genera la calificación automática en la primera página de evaluación permitiéndole a la cooperativa la toma de decisiones al respecto.

5.3.5 Informe de aplicación

La aplicación de esta herramienta de evaluación de balance social será de mucha ayuda para el establecimiento del nivel de cumplimiento de los indicadores respecto a las dimensiones establecidas por la SEPS, desde los escenarios que se pueden presentar tenemos el mejor que la herramienta sea desarrollada de manera adecuada y acorde al entendimiento de los usuarios de la misma, así facilitara su uso e impulsara a una mejora respecto a esta propuesta, el escenario contrario se vería afectado por la falta de entendimiento de la herramienta dificultando su evaluación y manejo así como el desarrollo y la mejora es por ello necesario que se desarrolle de la mejor manera para que aporte a la mejora dentro de cada cooperativa y permita a la SEPS medir el nivel de cumplimiento de balance social de cada sector.

5.3.6 Aspectos de sociabilización

Para llevar a cabo la socialización de la propuesta para evaluación de balance social es importante que se realice una reunión con los gerentes de las cooperativas y compañías de servicios de taxis para mostrarles la forma de manejar de manera adecuada esta herramienta demostrándoles que el uso de la misma facilitara el desarrollo y cumplimiento de la propuesta lanzada por la SEPS para que cumplan con los parámetros establecidos.

5.4 Diseño operativo de la propuesta

La propuesta de esta herramienta ha sido basada en un modelo general que se fundamentó en las 7 macrodimensiones y las 24 microdimensiones que permitieron establecer alrededor de 50 indicadores para la medición del nivel de cumplimiento de balance social que llevan a cabo los diferentes sectores, posteriormente se procedió a seleccionar los indicadores que van de acuerdo a cada sector, en este caso los que se acoplan al sector de servicios de taxi de la ciudad de Latacunga permitiendo obtener un modelo específico para el sector establecido, una vez establecido el modelo específico se editó cada fórmula de acuerdo a cada indicador, se modificó presentación del mismo y se realizó las pruebas respectivas para evidenciar el correcto funcionamiento de las fórmulas ingresadas.

5.5 Aspectos de control de la propuesta

La herramienta propuesta ha pasado por filtros de control a través de los docentes evaluadores, y una vez concluido el proyecto investigativo se llevara a cabo un seguimiento para controlar como se ha ido manejando por parte de los diferentes sectores a través de un nuevo proyecto investigativo a cargo de

estudiantes de la Universidad de las Fuerzas Armadas que estarán encargados del seguimiento del mismo.

CONCLUSIONES

Considerando que los objetivos propuestos en esta investigación fueron de evaluar la responsabilidad solidaria asociativa en las cooperativas y compañías de servicio de taxi y la propuesta de una herramienta de evaluación de balance social, a través de la indagación de la situación actual de este sector y su normativa vigente se puede concluir lo siguiente:

- Las cooperativas de servicios de taxis se encuentran mayormente direccionadas a objetivos económicos sin embargo algunas de las cooperativas han incorporado de manera reciente el tema de la responsabilidad social en ciertos aspectos que han tienen un largo camino para que puedan ser alcanzados totalmente.
- Hemos determinado que existe una buena fundamentación teórica acerca de la responsabilidad social y responsabilidad social empresarial, acerca de sus inicios y porque se dio el tema de la responsabilidad social, los conceptos fundamentales, la normativa legal, sin embargo cuando nos referimos a la responsabilidad social asociativa encontramos muy poca fundamentación teórica, no hay una normativa legal establecida, se han realizado pocas investigaciones con temas afines.
- Hemos usado el método científico para realizar la investigación, hemos usado métodos estadísticos, enfoques cuantitativos y métodos deductivos porque partimos de una información general a algo más personalizado, por medio de la técnica de la muestra y con el cuestionario como instrumento de aplicación, además del tratamiento del método analítico porque analizamos la información obtenida para determinar cuál puede ser la posible solución a la problemática.

- Una vez aplicadas las encuestas en las distintas cooperativas y compañías de servicios de taxis de la ciudad de Latacunga se pudo determinar que existe un gran problema frente a la incorporación de una responsabilidad solidaria asociativa en este sector, ya que la mayoría de estas no conocían respecto a esta nueva propuesta lanzada por la SEPS así como también desconocían de la existencia de un formulario de balance social por ello se pudo llegar a la conclusión de que la falta de información respecto al tema aporta a que no puedan adaptarse a esta nueva propuesta, así como la falta de interés por parte de las mismas ya que solo buscan un interés económico dejando de lado su rol frente a la responsabilidad solidaria asociativa que deben cumplir frente a la sociedad.
- Después de obtenida la información de campo de la situación actual de este sector se pudo llegar a la conclusión de que es importante para las cooperativas y compañías de servicios de taxis la existencia de una herramienta de evaluación de balance social ya que les permitirá medir el nivel de cumplimiento de estas en cuanto al rol que desempeñan frente a su responsabilidad solidaria asociativa, por ello este modelo matemático se encarga de obtener indicadores que midan la situación actual de las cooperativas y compañías y mostrárselos a sus integrantes de manera clara y entendible para de esta forma tomar las medidas necesarias de mejoramiento.

RECOMENDACIONES

De acuerdo con las conclusiones planteadas anteriormente, se consideran las siguientes recomendaciones para el presente proyecto investigativo:

- Dado a la incorporación reciente del tema de responsabilidad social en el sector cooperativista de taxi, se recomienda que se realice más investigaciones con temas afines para mejorar su implementación y manejo de la responsabilidad social.
- Se recomienda que se establezca una normativa, para regular la aplicación de la responsabilidad social, se realicen más investigaciones y más propuestas para uso de balances sociales y de herramientas de medición, se tomen en cuenta las propuestas realizadas en otras investigaciones e implementen las recomendaciones emitidas.
- Se recomienda que las siguientes investigaciones que se den con temas afines tenga un tratamiento o un enfoque de la investigación cualitativo porque se trata del análisis de cualidades como su nombre lo dice y al cambiar a este enfoque podemos conocer y entender el comportamiento del sector y un análisis cualitativo del mismo.
- Frente a la propuesta lanzada por la SEPS respecto a la responsabilidad solidaria asociativa con la que deben cumplir, es importante que se realicen capacitaciones y charlas respecto a este tema de interés hoy en día mundial, ya que el principal problema es la falta de información respecto al tema, una vez difundida la normativa y la información necesaria será más factible la incorporación de estos temas dentro de cada una de las cooperativas y compañías de servicios de taxis de la ciudad de Latacunga.

- Para el uso adecuado de este modelo matemático propuesto es importante que los miembros de las cooperativas y compañías de servicio de taxis tenga claro el tema y las implicaciones del mismo para que de tal manera puedan manejar e interpretar los indicadores establecidos y las parámetros de evaluación del mismo, por ello se deberá realizar una socialización del mismo para dejar en claro el uso de esta herramienta que les facilitara la implementación de esta nueva propuesta lanzada por la SEPS.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (ACI), A. C. (Septiembre de 1995). *Cooperativas de las Américas, Región de Alianza Cooperativa Internacional*. Recuperado el 05 de abril de 2017, de <http://www.aciamericas.coop/Principios-y-Valores-Cooperativos-4456>
- (ONU), O. d. (10 de Mayo de 1999). *Integrated and coordinated implementation and follow-up of major. United Nations conferences and summits*. Recuperado el 18 de septiembre de 2017, de www.un.org/documents/ecosoc/docs/1999/e1999-11
- Anastasi A, U. S. (1998). *Tsts psicológicos*. México, D.F.: Prentice Hall.
- Antonio, G. P. (2006). *Estadística e informática (SPSS) en la investigación descriptiva e inferencial*. Colombia: UNED.
- Asamblea Nacional. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Recuperado el 29 de agosto de 2017, de http://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf
- Avendaño, W. (2013). Responsabilidad social (RS) y responsabilidad social corporativa (RSC): una nueva perspectiva para la empresa. *Lasallista de investigación*, 152-163.
- Bernal, C. A. (2010). Metodología de la investigación. En C. A. Bernal, *Metodología de la investigación* (pág. 320). Colombia: Pearson.
- Borja, G. (2009). *Metodos Logicos*. Recuperado el 12 de agosto de 2017, de <http://gonzaloborjacruz.blogspot.com/2009/06/metodos-logicos.html>
- CARE. (2017). Recuperado el 04 de octubre de 2017, de <http://www.care.org.ec>
- Carvajal, L. (2013). *Investigacion Aplicada*. Recuperado el 14 de julio de 2017, de <http://www.lizardo-carvajal.com/investigacion-aplicada/>
- CERES, I. F. (2012). *Consortio ecuatoriano para la responsabilidad social*. Recuperado el 22 de abril de 2017, de <http://www.redceres.org/wp-content/uploads/2014/02/Informe-Anual-2012.pdf>
- Cervantes, O. A. (2012). *Manual para el uso de SPSS*. Recuperado el 14 de diciembre de 2017, de

<http://blog.uca.edu.ni/octavio/files/2012/08/MANUAL-PARA-EL-USO-DE-SPSS1.pdf>

Chapman, W. (1988). El Desarrollo de la Contabilidad Social en América Latina. *V Conferencia de Facultades y Escuelas de Contaduría de América Latina* (pág. 20). Buenos Aires: Trelew.

Clasificaciones, E. d. (2017). *Tipos de Informes*. Recuperado el 20 de octubre de 2017, de <http://www.tiposde.org/documentos/181-tipos-de-informes/>

Consejo Universitario. (10 de diciembre de 2014). *Reglamento Interno de Régimen Académico y Estudiantes de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE*. Recuperado el 15 de agosto de 2017, de http://ube.espe.edu.ec/wp-content/uploads/REGLAMENTO_INTERNO_REGIMEN_ACADEMICO_Y_DE_ESTUDIANTES-DE-LA-UNIVERSIDAD_DE_LAS_FUERZAS_ARMADAS_ESPE_2014_12_11-1.pdf

Constituyente, A. N. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi: Comercio.

Consulting, D. (2015). *Global Report Deloitte Consulting*. Recuperado el 20 de abril de 2017, de <https://www2.deloitte.com/global/en/pages/about-deloitte/articles/global-report-2015.html>

Desarrollo, S. d. (2017). Recuperado el 28 de noviembre de 2017, de <http://www.planificacion.gob.ec/>

Desarrollo, S. N. (2013). *Buen Vivir*. Recuperado el 29 de noviembre de 2017, de <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-8.-consolidar-el-sistema-economico-social-y-solidario-de-forma-sostenible>

Díaz, M. (2013). Metodología de la investigación. Mexico, D.F.: Trillas.

Duque-Escobar. (2007). *Introducción a la Economía del Transporte*. Universidad Nacional de Colombia: Manizales.

Duque-Escobar. (2007). *Introducción a la Economía del Transporte*. Colombia: Manizales.

Echeverría, S. G. (1978). Balance Social de la Empresa. Posibilidades y límites operativos en su planteamiento actual. *Alta Dirección* N°65, 167.

- Ecuador, B. C. (2007). *Banco Central del Ecuador*. Recuperado el 17 de junio de 2017, de <https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/295-operaciones-del-sector-público-no-financiero>
- Ecuador, D. (2013). *EL COOPERATIVISMO EN EL ECUADOR*. Recuperado el 3 de mayo de 2017, de <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derecho-cooperativo/2009/10/26/el-cooperativismo-en-el-ecuador>
- Eguiguren, M., & Barroso, E. (2011). *Políticas y valores corporativos en una cultura empresarial sostenible*. España: Ediciones Piramide.
- EKOS. (2017). *EKOSNEGOCIOS.COM*. Recuperado el 8 de abril de 2017, de <http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=5881>
- EPU. (2015). *EPUNOTICIAS*. Recuperado el 12 de abril de 2017, de <http://www.epu.edu.pe/noticias/636-apor-qu-es-importante-la-responsabilidad-social>
- Franco Yopez. (2011). *Análisis Estadísticos*. Venezuela: McGraw Hill.
- Geiuma. (2007). *IMPORTANCIA Y DEFINICIÓN DE LA INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL*. Recuperado el 15 de septiembre de 2017, de <http://geiuma-oax.net/invdoc/importanciaydef.htm>
- Gonzales, A. R. (2016). El Informe de Investigación. *FACES*, 20.
- GRI. (2017). *Global Reporting Information*. Recuperado el 9 de mayo de 2017, de <https://www.globalreporting.org/information/about-gri/Pages/default.aspx>
- Guadagni, A. (1964). La estructura ocupacional y el desarrollo económico de Chile. *Journal of Inter-American Studies*, 187-201.
- Guédez, V. (2006). *Ética y práctica de la responsabilidad social empresarial*. Venezuela: Planeta.
- Hartman, L., Desjardins, J., & Espinoza, F. (2014). *Ética en los negocios*. Mexico DF: Mc Graw Hill.
- Hernandez, S. (2006). *Metodología de la Investigación*. Mexico, D.F.: McGrawhill.
- Idelcoop, R. (2015). *CENTRO CULTURAL*. Recuperado el 20 de junio de 2017, de <http://www.centrocultural.coop/blogs/cooperativismo/wp-content/uploads/2013/11/economia-solidaria-en-venezuela-azzellini-e.pdf>

- Internas, S. d. (2017). *SRI*. Recuperado el 25 de noviembre de 2017, de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/estadisticas-generales-de-recaudacion>
- ISO, O. I. (2010). *Online Browsing Platform (OBP)*. Recuperado el 20 de junio de 2017, de <https://www.iso.org/obp/ui#iso:std:iso:26000:ed-1:v1:es>
- Kelton, W. (1991). *Simulation Modeling & Analysis*. New York: McGraw-Hill.
- LOEPS. (2011). *Ley Orgánica y Reglamento general de la Economía Popular y Solidaria*. Recuperado el 17 de agosto de 2017, de SEPS: <http://www.seps.gob.ec/documents/20181/25522/Ley%20Orga%CC%81nica%20de%20Economi%CC%81a%20Popular%20y%20Solidaria.pdf/0836bc47-bf63-4aa0-b945-b94479a84ca1>
- LOEPS. (2011). *SEPS*. Recuperado el 23 de julio de 2017, de <http://www.seps.gob.ec/documents/20181/25522/Ley%20Orga%CC%81nica%20de%20Economi%CC%81a%20Popular%20y%20Solidaria.pdf/0836bc47-bf63-4aa0-b945-b94479a84ca1>
- Lozada, J. (2014). *Centro de Investigación en Mecatrónica, Indoamerica*. Recuperado el 22 de mayo de 2017, de <http://www.uti.edu.ec/documents/investigacion/volumen3/06Lozada-2014.pdf>
- Manzano, Redondo, & Robles. (2016). Recuperado el 19 de junio de 2017, de http://www.observatorio-iberoamericano.org/ricg/n_27/isabel_nieves_paz.pdf
- McDaniel C, G. R. (2005). *Investigación de mercados contemporánea*. Mexico: Thomson Editores.
- Melcher, D. (2008). Cooperativismo en Venezuela: Teoría y praxis. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales Vol. 14*, 96-104.
- Mugarra, A. (2001). *CIRIEC*. Recuperado el 19 de octubre de 2017, de http://www.ciriec-revistaeconomia.es/banco/02_Mugarra_39.pdf
- Muñoz Giraldo, Q. C. (2001). Como desarrollar competencias investigativas en educación. En Q. C. Muñoz Giraldo. Bogota: Magisterio Aula Abierta.
- Nacional, A. (06 de Octubre de 2010). *Ley Orgánica de Educación Superior*. Recuperado el 6 de agosto de 2017, de <http://www.ups.edu.ec/documents/10184/19367/Ley+Org%C3%A1nica+d e+Educaci%C3%B3n+Superior/b691001e-b2fb-47b6-8f54-6e32331a2a5e>

- OIT. (2001). Manual de Balance Social. *Organización Internacional del Trabajo*, 16.
- Pasquero, J. (2005). Recuperado el 14 de noviembre de 2017, de https://www.researchgate.net/profile/Jean_Pasquero/publication/267721346_La_responsabilite_sociale_de_l%27entreprise_comme_objet_des_sciences_de_gestion_Un_regard_historique/links/570ec4c008aee76b9dadfe5d/La-responsabilite-sociale-de-lentreprise-comme-obj
- Paull, C., & Francisca, S. (2010). *Responsabilidad Social Empresarial*. Chile: EXECUTIVE Business School.
- PNBV. (2013). *PLANIFICACION GOB*. Recuperado el 7 de abril de 2017, de <http://www.planificacion.gob.ec/plan-nacional-para-el-buen-vivir-2009-2013/>
- Reich, R. B. (2007). *New York Times*. Recuperado el 7 de abril de 2017, de <http://www.nytimes.com/2007/10/21/books/chapters/21first-reich.html>
- República, S. C. (2015). *Sectores Económicos*. Recuperado el 20 de octubre de 2017, de http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/sectores_economicos
- Romero, D. (21 de Agosto de 2017). *El Comercio*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/taxistas-pichincha-taximetro-tecnologiacompetir.html>
- Romero, D. (21 de Agosto de 2017). *El Comercio*. Recuperado el 4 de diciembre de 2017, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/taxistas-pichincha-taximetro-tecnologia-competir.html>
- Romero, N. (2010). La responsabilidad social corporativa: ¿una estrategia de cambio hacia un modelo ético de desarrollo? . *Revista de Ciencias Sociales*, 456-467.
- Ros, G. D. (2007). *cierec*. Recuperado el 13 de septiembre de 2017, de http://www.ciriec-revistaeconomia.es/banco/5710_Da_Ros.pdf
- Sampieri, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mexico, D.F: McGrawhill.
- Sampieri, R. H. (2008). *Upla*. Recuperado el 13 de septiembre de 2017, de <http://upla.edu.pe/portal/wp-content/uploads/2017/01/Hern%C3%A1ndez-R.-2014-Metodologia-de-la-Investigacion.pdf.pdf>

- Sanchez, R. J. (2005). *Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados*. España: United Nations Publications.
- Sánchez, R. J. (2005). *Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados*. España: United Nations Publications.
- Schmelkes, C. (1996). *Manual para la presentación de anteproyectos e informes de investigación*. México, D.F: Oxford Press.
- SEPS. (2011). *Super Intendencia de Economía Popular y Solidaria*. Recuperado el 20 de agosto de 2017, de [http://www.seps.gob.ec/noticia?que-es-la-economia-popular-y-solidaria-eps-](http://www.seps.gob.ec/noticia?que-es-la-economia-popular-y-solidaria-eps)
- SEPS. (2011). *Super Intendencia de Economía Popular y Solidaria*. Recuperado el 17 de junio de 2017, de [http://www.seps.gob.ec/noticia?que-es-la-economia-popular-y-solidaria-eps-](http://www.seps.gob.ec/noticia?que-es-la-economia-popular-y-solidaria-eps)
- SEPS. (2014). *Balance Social Cooperativo*. Recuperado el 14 de abril de 2017, de http://www.seps.gob.ec/documents/20181/26626/Presentacio%CC%81n%20balance%20social%20cooperativo_a.pdf/e2b49430-9a5d-43a9-a8c4-d909171c45b2
- SEPS. (2014). *Ley Orgánica y Reglamento general de la Economía Popular y Solidaria (LOEPS)*. Recuperado el 15 de agosto de 2017, de <http://www.seps.gob.ec/documents/20181/25522/Ley%20Orgánica%20de%20Economía%20Popular%20y%20Solidaria.pdf/0fb9b64e-fecf-485e-ba73-63df33aa9e6f>
- SEPS. (Marzo de 2014). *Superintendencia de economía popular y solidaria*. Recuperado el 20 de agosto de 2017, de <http://www.seps.gob.ec>
- SEPS. (2015). Balance Social para Organizaciones. *SEPS*, 20-29.
- seps.gob.ec. (2014). *Ley Organica de Economia Popular y Solidaria*. Recuperado el 28 de agosto de 2017, de <http://www.seps.gob.ec/documents/20181/25522/Ley%20Orgánica%20de%20Economía%20Popular%20y%20Solidaria.pdf/0fb9b64e-fecf-485e-ba73-63df33aa9e6f>
- Shannon, R. E. (1988). *Simulación de Sistemas. Diseño, desarrollo e implementación*. Estados Unidos: Trillas.

- Solidaria, R. d. (noviembre de 2014). Recuperado el 29 de noviembre de 2017, de www.seps.gob.ec/normativas?cat=RESOLUCIONES_SFPS
- Superintendencia de economía popular y solidaria. (2011). *seps documents*. Recuperado el 17 de junio de 2017, de <http://www.seps.gob.ec/documents/20181/25522/Ley%20Orga%CC%81nica%20de%20Economi%CC%81a%20Popular%20y%20Solidaria.pdf/0836bc47-bf63-4aa0-b945-b94479a84ca1>
- Tamaulipas, F. d. (2007). Guía para la presentación del Informe de Investigación Científica. México, D.F: Tampico, Tamaulipas.
- Telégrafo, E. (04 de Agosto de 2013). Las cooperativas manejan cerca de \$6.000 millones en activos. *El Telégrafo*, pág. 30.
- Teorico, M. (2017). *fundamentos de marco teorico*. Recuperado el 23 de julio de 2017, de [http://www.marcoteorico.com/curso/11/fundamentos-de-investigacion/173/tipos-de-metodos-\(inductivo,-deductivo,-analitico,-sintetico,-comparativo,-dialectico,-entre-otros\)-](http://www.marcoteorico.com/curso/11/fundamentos-de-investigacion/173/tipos-de-metodos-(inductivo,-deductivo,-analitico,-sintetico,-comparativo,-dialectico,-entre-otros)-)
- TIME. (2009). Recuperado el 14 de junio de 2017, de <http://feeds.feedburner.com/time/newsfeed>
- Tránsito, A. N. (10 de Abril de 2014). *Agencia Nacional de Tránsito*. Recuperado el 14 de diciembre de 2017, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/666-ant-recuerda-el-uso-obligatorio-deltaximetro#.Wh97o1XibIU>
- Tránsito, A. N. (2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre*. Quito: Comercio.
- Unidos, C. d. (2016). *CIA WORLD FACT BOOK*. Recuperado el 18 de abril de 2017, de http://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/estadosunidos_ficha%20pais.pdf
- Universitatio, C. (10 de diciembre de 2014). *Reglamento Interno de Régimen Académico y Estudiantes de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE*. Recuperado el 23 de agosto de 2017, de http://ube.espe.edu.ec/wp-content/uploads/REGLAMENTO_INTERNO_REGIMEN_ACADEMICO_Y_DE_ESTUDIANTES-DE-LA-UNIVERSIDAD_DE_LAS_FUERZAS_ARMADAS_ESPE_2014_12_11-1.pdf

Wheelen, T., & Hunger, D. (2013). *Administración estratégica y política de negocios*. Colombia: Pearson.

ANEXOS

ANEXOS



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DEL
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

CERTIFICACIÓN

Se certifica que el presente trabajo fue desarrollado por la señorita **YOMAIRA STEFANIA ACUÑA RENGIFO** y la señorita **PAULINA MARIBEL GARZÓN CASTILLO**.

En la ciudad de Latacunga, a los 04 días del mes de enero del 2018.

Aprobado por:

