

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador
Departamento de Desarrollo, Ambiente y Territorio
Convocatoria 2021-2022 (Modalidad Virtual)

Tesina para obtener el título de especialización en Inclusión Financiera y Gestión de
Cooperativas de Ahorro y Crédito

Proyecto de endeudamiento responsable en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de
Calderón, Cantón Quito

José Santiago Espín Moscoso

Asesor: Hugo Jácome
Lector: Edgar Peñaherrera

Quito, marzo de 2022

Dedicatoria

A mi Familia:

Anita, Johanna, Paola

Por haberme enseñado las virtudes de la perseverancia y la tenacidad en mis estudios académicos.

A mi Papá:

José

En admiración a la entrega plena día a día en su arduo trabajo y al tiempo compartido conmigo.

A mi Amor:

Tatiana

Por el amor incondicional que me brinda todos los días y el apoyo irrestricto en los proyectos en los que he incurrido.

A mi Hijo:

Santiago

Quien con su alegría ilumina mis pasos en el día a día

Tabla de contenidos

Resumen	VII
Introducción	1
Capítulo 1	2
Revisión de la literatura.....	2
1.1. Inclusión Financiera y Cooperativismo.....	2
1.1.1. Barreras de inclusión financiera desde el lado de la oferta.....	3
1.1.2. Barreras de inclusión financiera desde el lado de la demanda.....	3
1.1.3. Dimensiones de la inclusión financiera	5
1.2. Endeudamiento responsable y educación financiera	6
Capítulo 2	9
Definición del Problema.....	9
2.1. Diagnostico situacional.....	9
2.1.1 Situación socioeconómica.....	9
2.1.2. Población objetiva.....	11
2.1.3. Diagrama del diagnóstico situacional	13
2.2. Justificación de la investigación/proyecto y delimitación del problema.....	13
2.2.1. Causa y efectos del problema	13
2.2.2. Matriz de involucrados	16
2.2.3. Árbol del problema	18
2.3. Objetivos de la investigación/proyecto.....	19
2.3.1. Árbol de objetivos.....	19
2.4. Hipótesis (alternativas) de la investigación/proyecto	22
2.4.1. Árbol de objetivos y alternativas	22
2.4.2. Estructura analítica del proyecto.....	27
Capítulo 3	29
Desarrollo metodológico y resultados de la investigación/proyecto.....	29
3.1. Matriz de Marco Lógico	31
3.1.1. Resumen narrativo de los objetivos	31
3.1.2. Indicadores	33
3.1.3. Medios de verificación.....	34

3.1.4. Supuestos	34
3.1.5. Presentación de la matriz de marco lógico	34
3.2. Plan operativo	37
3.3. Presupuesto del proyecto	44
3.3.1. Presupuesto anual desagregado por componentes	44
3.4. Evaluación ex ante	47
3.4.1. Análisis de la pertinencia del proyecto	47
3.4.2. Análisis de la consistencia interna del proyecto	48
3.4.3. Evaluación de la viabilidad política del proyecto	51
3.4.4. Evaluación de la viabilidad organizativa e institucional del proyecto	52
3.4.5. Evaluación de la sostenibilidad del proyecto	54
3.4.6. Evaluación de viabilidad ambiental del proyecto	55
3.4.7. Análisis de género	55
3.4.8. Evaluación de la viabilidad económica-financiera	55
Capítulo 4	58
Conclusiones y recomendaciones	58
4.1. Conclusiones	58
4.2. Recomendaciones	59
Anexos	60
Anexo 1	60
Anexo 2	62
Anexo 3	64
Lista de referencias	65

Ilustraciones

Tablas

Tabla 1. Matriz de Marco Lógico.....	34
Tabla 2. Plan Operativo de Componente uno.	39
Tabla 3. Plan Operativo de Componente dos.....	42
Tabla 4. Presupuesto anual desagregado por componentes	46
Tabla 5. Matriz para la evaluación de la identificación y delimitación del problema que dio origen al proyecto	48
Tabla 6. Matriz para la evaluación del análisis de la situación inicial del proyecto y evaluación de las actividades del proyecto.....	49
Tabla 7. Matriz para el análisis de actores y para el análisis de la viabilidad política.....	51
Tabla 8. Matriz de análisis de la viabilidad institucional	52
Tabla 9. Matriz para la evaluación de sostenibilidad	54
Tabla 10. Matriz de alternativas	56

Figuras

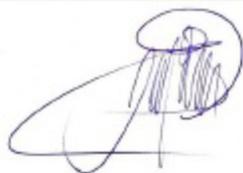
Figura 1. Matriz de involucrados	16
Figura 2. Árbol del problema	18
Figura 3. Árbol de objetivos.....	19
Figura 4. Árbol de objetivos y alternativas	23
Figura 5. Alternativas para solucionar el problema	25
Figura 6. Estructura analítica del proyecto.....	27

Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesina

Yo, José Santiago Espín Moscoso, autor de la tesina titulada “Proyecto de endeudamiento responsable en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito” declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de especialización en Inclusión Financiera y Gestión de Cooperativas de Ahorro y Crédito concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación, pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener beneficios económicos.

Quito, marzo de 2022



José Santiago Espín Moscoso

Resumen

La inclusión financiera se ha constituido en la actualidad un medio por el cual se busca que todas las personas tengan acceso a servicios y productos financieros. Pero qué sucede cuando un grupo de personas que ya tiene a su alcance tales productos y servicios financieros, por su falta de conocimiento no los administra adecuadamente. Justamente los taxistas de la parroquia de Calderón, del Cantón Quito han tenido tales inconvenientes en el uso de sus servicios y productos financieros con diferentes intermediarios financieros. El problema que se ha suscitado es el sobreendeudamiento de esas personas. El efecto inmediato es su deterioro de calidad de vida, tanto de quienes quieren pagar como de quienes ya no tienen esa voluntad.

El objetivo central del presente trabajo es presentar un proyecto a través del cual se consiga un endeudamiento responsable en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito. En este proyecto se presentará en primera instancia un diagnóstico situacional del problema, determinando como los taxistas de la parroquia de Calderón, a pesar de ser un grupo de personas con ingresos propios provenientes de la actividad de transporte de personas, no cumplen con las dimensiones para su inclusión financiera genuina. De igual manera se establecerán los actores involucrados, para posteriormente desarrollar un árbol de problemas con sus respectivas causas y efectos. Seguidamente se establecerá un árbol de objetivos, que coadyuvará a la generación de las alternativas que presenta el mismo.

En el presente trabajo, para cumplir con el objetivo central se plantea la implementación de un programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros, y la implementación de un programa de capacitación en materia de tránsito incluyendo afectación económica y educación financiera. Toda la información compilada hasta el presente punto, permitirá el desarrollo de la matriz de marco lógico, ejecutándose tanto un análisis horizontal en objetivos, indicadores, medios de verificación y supuestos, como un análisis vertical de los fines, propósitos, componentes y actividades de las alternativas ya descritas.

La planificación de la ejecución del proyecto estará dada por las actividades y tareas contenidas en el plan operativo, así como por su presupuesto presentado. De igual manera se confirmará la viabilidad de la implementación del proyecto a través de una serie de matrices, realizadas en la evaluación ex ante. La principal conclusión a la que lleva el desarrollo del presente trabajo es que la inclusión financiera debe ir siempre de la mano de la educación financiera, una no puede subsistir sin la otra. Así los taxistas de la parroquia de Calderón del Cantón Quito, requieren de información y educación financiera, para que aprendan y entiendan como pueden adquirir deudas y otras obligaciones, que lleven a crecer su economía y sociedad, evitando menoscabar la misma con escenarios de sobreendeudamiento.

Introducción

Sería una ligereza afirmar que las personas que obtienen ingresos económicos, van garantizado su apropiado desenvolvimiento con productos y servicios financieros. En este sentido, la generación de ingresos económicos no es sinónimo de una adecuada administración de los mismos. El presente trabajo pretende estudiar un escenario en el cual, un grupo de personas como lo son los taxistas de la parroquia de Calderón, a pesar de ser personas productivas con ingresos económicos, tienen acceso a los servicios y productos financieros; sin embargo, esto no quiere decir que saben como usar dichos servicios y productos, o como administrar sus propios ingresos.

El Proyecto de endeudamiento responsable en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito, pretende hacer visible la problemática del sobreendeudamiento, y establecer el daño que ésta hace a la población al deteriorar su calidad de vida por cumplir con obligaciones que no corresponden a su realidad económica. De igual manera, se pretende combatir la problemática, a través de difusión de información inherente a la adecuada utilización de productos y servicios financieros, y generando espacios de capacitación para la educación financiera.

La relevancia del presente trabajo justamente se enfoca en el factor educacional, ya que la educación financiera se constituirá en el complemento para la obtención de una inclusión financiera genuina. En este trabajo se presentarán los componentes y motivaciones necesarias para la implementación del proyecto antes señalado.

La garantía del adecuado desarrollo del trabajo es la ejecución del mismo bajo la metodología de la matriz de marco lógico, con análisis previo tanto del problema presentado, como del objetivo central. La información documental, legal y bibliográfica han sido obtenidas de fuentes confiables en cuanto a datos así como criterios de autores.

Capítulo 1

Revisión de la literatura

1.1. Inclusión Financiera y Cooperativismo

A lo largo de la historia de la humanidad, se han desarrollado diferentes modelos económicos. Adentrándonos en nuestra realidad, hay que señalar que en estos modelos siempre han estado inmiscuidos el destino y fines que persigue el mercado. Lamentablemente las imperfecciones del mercado han degenerado en situaciones en las que personas tienen mucha riqueza, y otras que no la tienen. “Cabe indicar que la existencia de los intermediarios financieros está íntimamente relacionada con las imperfecciones en los mercados financieros” (Jácome 2021, 8). En este sentido, con el fin de superar tales imperfecciones fueron concebidos los intermediarios financieros, entendidos como instituciones que puedan prestar recursos económicos a las personas. Entre ellas surgen tanto bancos como cooperativas.

Así hay agentes económicos que tienen exceso de liquidez y otros que no tienen, justamente por esas variaciones surgen las instituciones financieras. El propósito de estas instituciones será el dotar de liquidez a las personas que no la tienen, para que se dinamice la economía.

Consecuentemente, las personas que tienen acceso a servicios financieros, podrán optar por solicitar un crédito a la institución financiera de su preferencia. Pero qué pasa con aquellas personas que por cualquier circunstancia, no tienen acceso a servicios financieros, o no saben lo que es un servicio financiero.

La inclusión financiera consiste en la promoción de un acceso asequible, oportuno y adecuado a una gama de productos y servicios financieros regulados, así como la expansión de su uso por parte de todos los segmentos de la sociedad a través de la implementación de acciones personalizadas e innovadoras que incluyan educación y conocimientos financieros con el fin de promover el bienestar, y la inclusión económica y social (Cotler 2017, 19).

La inclusión financiera tiene como objetivo justamente que aquellas personas que han sido excluidas de obtener servicios financieros, puedan acceder a los mismos.

En la obra “Inclusión financiera y el costo del uso de instrumentos financieros formales: Las experiencias de América Latina y el Caribe” (Roa y Carvalho 2018), al hablar de inclusión financiera, se determina que existen dos elementos que interrumpen dicha inclusión, generando por el contrario exclusión financiera. Desde el lado de la oferta son las propias instituciones financieras que están en la capacidad de otorgar créditos, quienes así mismo pueden excluir el acceso a ellos. Desde el lado de la demanda, las personas o sujetos que demandan el financiamiento también puede generar por si mismos barreras para acceder a servicios financieros.

1.1.1. Barreras de inclusión financiera desde el lado de la oferta

La elegibilidad como barrera está relacionada a las asimetrías de la información. Esto quiere decir que como la institución financiera al no conocer a las personas que solicitan un crédito, simplemente no les otorgan el mismo.

La accesibilidad física como barrera implica que las instituciones financieras, no lleguen con su infraestructura física o digital, a ciertos sectores y territorios. En la práctica lo señalado se evidencia cuando existen poblaciones en las que no hay cajeros, agencias, o sucursales de instituciones financieras; y por ende las personas de dichas poblaciones no pueden acceder en su territorio a servicios financieros, o tiene que trasladarse a otras poblaciones donde estos sí son ofertados.

La accesibilidad económica como barrera está asociada al costo que tiene para una institución financiera el captar dinero, y el costo de prestar dicho dinero. En definitiva, para una institución financiera, no le será conveniente si hay un elevado costo para prestar o dar créditos a determinados grupos de personas, en dichas circunstancias la institución financiera no querrá prestar el dinero.

1.1.2. Barreras de inclusión financiera desde el lado de la demanda

La falta de educación financiera como barrera conlleva a que las personas no conozcan el funcionamiento y la utilización de manera general de los servicios y productos financieros.

La falta de confianza en las instituciones financieras como barrera está relacionada a la inseguridad que a ciertas personas le provocan la gestión con su dinero de tales instituciones. A raíz del denominado feriado bancario, evento en el cual las entidades bancarias en el Ecuador retuvieron los depósitos de sus ahorristas, así como la quiebra de instituciones financieras en el país, parte de la ciudadanía perdió confianza principalmente en el sistema bancario, sosteniendo el temor de perder sus ahorros en la quiebra de una entidad, o en la adopción de políticas que pongan en riesgos dichos ahorros.

La falta de ingreso y empleo como barrera aleja a las personas de las instituciones financieras, ya que consideran que los ciudadanos sin ingresos y empleo ninguna institución financiera estará interesada en brindarles servicios y productos financieros. En este punto hay que considerar que también estas instituciones pueden financiar emprendimientos, sin que de por medio existan ingresos o empleo el momento de entregar un crédito.

La presión de las redes sociales como barrera se relaciona con el entorno social y las personas que rodean a un ciudadano, quienes sugieren a dicho ciudadano que no es conveniente el acceder a un crédito por las supuestas dificultades que implica la aprobación del préstamo.

Lamentablemente esta barrera puede conllevar a que sectores de la población vean en los chulqueros una forma más fácil de acceder a financiamiento, sin ver los riesgos de aquello, pudiendo entramparse en esas redes informales.

Los sesgos de comportamiento como barrera implican que las personas por su propia idiosincrasia no quieren acudir a entidades financiera, peor aún conocer los servicios y productos que estas ofertan. Se puede señalar que hay personas que simplemente se ponen una barrera psicológica para no acudir a una institución financiera.

Los factores culturales y religiosos se asocian a las personas que no acuden a las instituciones financieras por dogmas de su cultura o de la religión que practican, que no están de acuerdo en el uso de servicios y productos financieros.

Las cooperativas de ahorro y crédito se han constituido como instituciones financieras que realizan procesos de inclusión financiera. Desde el lado de la oferta evitan las asimetrías de la información al conocer mejor a sus socios, y ellos conocen a la cooperativa al formar parte de ella. De igual manera las cooperativas de ahorro y crédito han demostrado que son organizaciones sociales que sí pueden desarrollar sus servicios y productos financieros en cualquier territorio, sin importar el desarrollo económico de estas.

1.1.3. Dimensiones de la inclusión financiera

Las cooperativas de ahorro y crédito no pueden asumir que los procesos de inclusión financiera se van a generar y ejecutar de forma automática, más aún cuando existen barreras tanto desde la oferta como de la demanda para acceder a los mismos. Para establecer si realmente se están produciendo tales procesos, se han establecido 4 dimensiones de inclusión financiera: (AFI 2010, 5)

a) Acceso: Esta dimensión determina la capacidad que tienen las personas para usar los servicios financieros. Por ende, para que se pueda dar cumplimiento a esta dimensión se debe establecer si hay proximidad física para utilizar los servicios financieros, se debe determinar si son asequibles los precios para que las personas puedan acceder a dicho servicio.

b) Calidad: Esta dimensión establece que los productos y atributos de los mismos deben ser desarrollados teniendo en cuenta las necesidades de los clientes. Esto quiere decir que de nada sirve que las cooperativas de ahorro y crédito generen servicios financieros que no están pensados en satisfacer las necesidades de sus propios socios.

c) Uso: Esta dimensión determinará si los servicios financieros entregados realmente son usados, con regularidad y frecuencia. De que sirve que tenga una cuenta de ahorro en una cooperativa si no la uso, o si la propia entidad no me da incentivos para el uso de determinado servicio financiero.

d) Bienestar: Esta dimensión busca que quienes tengan acceso a los servicios financieros, propendan a tener una mejor productividad personal o empresarial, y de esta manera mejoren su calidad de vida, y la de su entorno.

1.2. Endeudamiento responsable y educación financiera

A la presente fecha se han desarrollado procesos exitosos de inclusión financiera. Esto se ha evidenciado en el hecho de que las personas, pueden acceder a la obtención de un crédito y de servicios financieros en cooperativas de ahorro y crédito. Hay que considerar que cuando el crédito no existe tanto personas naturales como jurídicas pagan a prestamistas informales (H. Jácome 2021, 29).

Sin embargo, qué sucede cuando aquellas personas que han sido parte de los procesos de inclusión financiera, y por ende tienen acceso a servicios financieros, pero el desconocimiento en la administración y manejo de los mismos los llevan a sobre endeudarse. El sobreendeudamiento “se refiere a situaciones en las que la deuda se hace imposible de manera indefinida, e incluso existe una amenaza grave para su subsistencia en caso de pagar su deuda” (Ramos 2021, 4). Así, hay personas que tienen acceso a servicios financieros, pero se endeudan de forma excesiva, con uno o varios acreedores, superando el pago de sus créditos a sus ingresos económicos.

Ante este fenómeno tendremos a un grupo de personas que no pagarán sus deudas, y a otros deudores que procurarán realizar el pago de las mismas, sin embargo, al superar el pago de créditos sus ingresos económicos, las pagarán parcialmente, o las pagarán en su totalidad sacrificando su bienestar familiar y personal.

Frente este escenario nuevamente aparece como barrera desde el lado de la demanda la falta de educación financiera.

La educación financiera se entiende como el proceso por el cual los consumidores/inversionistas financieros mejoran su comprensión de los productos financieros, los conceptos y los riesgos y, con información, instrucción o el asesoramiento objetivo, desarrollan las habilidades y confianza para ser más conscientes de los riesgos y oportunidades financieras, tomar decisiones informadas,

saber a dónde ir para obtener ayuda y ejercer cualquier acción eficaz para mejorar su bienestar económico (Roa y Carvallo 2018, 77).

Los taxistas de la parroquia de Calderón, justamente se han concebido como un grupo de personas que eran excluidos al acceso de servicios financieros por la banca tradicional. A raíz del feriado bancario de 1998, la confianza pérdida de los ciudadanos en los bancos conllevó a que dicha confianza se traslade a las cooperativas de ahorro y crédito. Consecuentemente, las cooperativas se fortalecieron hasta la obtención del marco constitucional de regulación establecido en la Constitución del 2008, en la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, su Reglamento y el Código Orgánico Monetario y Financiero.

En este sentido a la presente fecha las cooperativas de ahorro y crédito han fortalecido sus procesos de inclusión financiera. Pero así mismo, este grupo de ciudadanos del norte de la capital del Ecuador, tienen acceso, calidad y uso sobre dichos servicios, ya que al tener una actividad económica como lo es el traslado de personas, se permite tal accesibilidad. Sin embargo, hay que reconocer que ellos también han abusado de tales productos y servicios financieros, degenerando en el fenómeno del sobreendeudamiento.

En el artículo científico denominado “El sobreendeudamiento como problema legal y social. Propuesta de reforma del Código de Protección y Defensa del Consumidor” (Ramos 2021), se diferencia el sobreendeudamiento activo del pasivo, estableciéndose que el activo se produce cuando el deudor acumula gran cantidad de deudas que superan sus ingresos, mientras que el pasivo se produce cuando existen circunstancias en las que los ingresos del deudor disminuyen y no puede dar cumplimiento a sus obligaciones. En este estudio analizaremos el sobreendeudamiento activo de los taxistas de la parroquia de Calderón.

Penosamente, se colige que la falta de planes de educación financiera dirigidos a este grupo de personas ha degenerado que las mismas no conozcan las implicaciones de un endeudamiento responsable.

Ante este escenario podemos observar como solo

tres dimensiones de inclusión financiera de aplican para los taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito. Sin embargo, la dimensión de Bienestar no está siendo aplicada ya que el sobre endeudamiento de los mismos llevaría al detrimento de su propia calidad de vida.

De ahí nace la importancia de implementar programas de educación financiera dirigidos a los taxistas de la parroquia de Calderón, cuyo fin propenda al endeudamiento responsable. La falta de educación financiera puede convertirse en una barrera de inclusión financiera desde el lado de la demanda.

El desconocimiento de las finanzas por parte de los individuos y las empresas pueden generar un uso ineficiente o incluso la exclusión misma de los productos y servicios financieros, por lo que es necesario conocerlas herramientas que brindan las instituciones del sistema financiero (Álvarez 2020, 10).

Capítulo 2

Definición del Problema

2.1. Diagnostico situacional

2.1.1 Situación socioeconómica

2.1.1.1 La parroquia de Calderón en el Distrito Metropolitano de Quito

La parroquia de Calderón es una de las 65 parroquias que conforma el Distrito Metropolitano de Quito, 32 urbanas y 33 rurales (Secretaría Nacional de Planificación s.f.). Esta parroquia fue concebida en la ruralidad de la ciudad, debido a su ubicación al extremo norte de la capital, rodeada por las vías de salida de Quito hacia cantones de Pichincha y provincias nórdicas del país. “Su jurisdicción comprende 79,07 km². Territorio seco, semidesértico, suelo arcillo arenoso, erosionado, y cangahua” (Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico Quito Turismo 2012, 20).

El aumento poblacional acelerado de la capital, así como la vasta extensión y superficie de la zona, ha generado el crecimiento desproporcionado de esta parroquia de Quito. Conforme reflejan las Proyecciones referenciales de población a nivel cantonal-parroquial período 2010 – 2020 del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, se preveía que para el año 2020, el cantón Quito tendría 2´781.641 habitantes, y la parroquia de Calderón contaría con 189.123 habitantes. Estos datos reflejan que el 6,80% de la totalidad de la población de la ciudad, habita en la parroquia de Calderón.

A la presente fecha Calderón sigue siendo considerada en la división política de la ciudad como una parroquia rural, lo cual se ve reflejado en las instituciones locales que ostenta como lo es la Junta Parroquial de Calderón, o la Tenencia Política. Sin embargo, se debe indicar que la concepción de la ruralidad ya no es aplicable en la actualidad para la parroquia; la población en ella ha crecido de forma atropellada, con la consideración de ser creada como una parroquia rural y una zona industrial. Así entre casas, urbanizaciones, industrias, autopistas modernas y antiguas, edificaciones estatales, Calderón ha surgido y crecido de forma bastante desordenada. Se puede colegir que la parroquia de Calderón es una ciudad “Satélite”, una ciudad dentro de otra ciudad,

con reconocimiento de autoridades propias, con costumbres y población identificada con su nicho, territorio en el cual su población desarrolla actividades cotidianas.

2.1.1.2. El servicio de transporte de taxis dentro de la parroquia de Calderón

Para comprender el contexto del proyecto, definiremos cual es la conceptualización que el ordenamiento jurídico local da al servicio de taxi. Así el Artículo ...(3) de la Ordenanza Metropolitana No. 177, contenida en el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito establece: “El servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte masivo, en vehículos de color amarillo denominados taxi, organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizados mediante un permiso de operación otorgado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, conducidos por personas autorizadas conforme al ordenamiento jurídico (el "Conductor o Conductora"), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este Capítulo para cada clase y subclase”.

Como se ha indicado, el crecimiento de esta parroquia es exponencial pero desordenado. El hecho de que sea considerada en un principio con una concepción rural, la cual a la presente fecha se ha convertido en urbana, ha determinado la confluencia de ambas concepciones en materia de transporte de personas. Es así que en la parroquia actualmente confluyen operadoras de taxis, organizadas en cooperativas y compañías, que ofertan su servicio tanto dentro de las parroquias urbanas como rurales de la ciudad. En este sentido, este medio de transporte se usa tanto dentro de la parroquia como fuera de la misma.

El Estudio para determinar la oferta y demanda del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, desarrollado en el año 2017 determinó que para ese año existían en la ciudad 16.024 taxistas formales. El Informe final de cierre definitivo del proceso de regularización de taxis, del 24 de Julio del 2020, emitido por el Dr. Juan Manuel Aguirre, Director General Metropolitano de Tránsito, establece que se otorgaron 8.622 cupos de taxis en el proceso de regularización llevado a cabo. En este sentido, en el cantón Quito circulan 24.646 taxis formales a la presente fecha. Ya

que el 6,80% de la totalidad de la población de la ciudad habita en la parroquia de Calderón, podríamos señalar que alrededor de 1.675 taxis circulan en el lugar.

2.1.1.3 Servicios Financieros en la parroquia de Calderón

Al considerarse una ciudad “Satélite”, la parroquia de Calderón no carece de servicios financieros. De esta manera, tanto entidades bancarias como cooperativas de ahorro y crédito ofertan sus servicios con adecuada infraestructura a la población de Calderón. De conformidad con el Catastro del Sector Popular y Solidario, publicado en la web de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, revisado al 16 de junio del 2021, se determinan que 6 cooperativas de ahorro y crédito tienen sus matrices en la parroquia de Calderón, a lo que hay que sumar agencias y sucursales de otras cooperativas de ahorro y crédito e instituciones bancarias dentro de la parroquia.

Así mismo se evidencia que las personas que ofertan el servicio de taxi no tienen barreras en cuanto a la oferta de créditos y acceso a servicios por parte de instituciones financieras. Los taxistas poseen una fuente de ingresos a través del servicio de transporte que prestan, y además cuentan con un bien mueble que se constituye como su herramienta de trabajo, su vehículo, su taxi.

2.1.2. Población objetiva

De conformidad con la encuesta de la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito del año 2011, apenas el 4% de habitantes de la ciudad se transporta en taxi (Espinosa 2021, 49). Este hecho nos lleva a determinar que el servicio de taxi como medio de transporte, además de tener amplia competencia con otros servicios, no abarca la mayor cantidad de ingresos de este segmento.

Para brindar el servicio de transporte en taxi, es indispensable que el taxista deba adquirir un vehículo propio, la herramienta de trabajo del taxista es su vehículo. Los costos de obtener un automotor, sino se ahorra para la compra del mismo, conlleva indispensablemente a adquirir financiamiento para este fin a través de créditos por parte de taxistas.

El momento que se adquieren recursos económicos en instituciones financieras, si existe desconocimiento en los costos que este conlleva, degenerará en el incumplimiento de pago de obligaciones en lo que se refiere a la cancelación de cuotas del crédito.

La prestación del servicio de taxi en la ciudad de Quito, debe cumplir con varios requerimientos del vehículo a través del cual se oferte tal servicio. Entre ellos podemos citar que el automotor debe contar con una carrocería específica y determinada por la Agencia Nacional de Tránsito, a través de listados de homologación de clases y marcas de automotores que cuenten con las características requeridas y apropiadas. De manera general los vehículos para brindar el servicio de taxi en Quito no deben ser mayores a quince años de su fabricación, deben tener 5 puertas, deben someterse a dos revisiones mecánicas. Así el prestador del servicio, no puede adquirir cualquier clase de vehículo para el desarrollo de sus actividades, debe comprar uno que sea adecuado para el servicio que presta. También hay que tomar en cuenta que por la naturaleza del bien, el mantenimiento del vehículo tiene varios costos ocultos. Además, un taxi se puede devaluar e inclusive destruirse en un accidente de tránsito.

El momento en que taxistas requieren adquirir o arreglar un vehículo para el servicio de transportación, cuentan con acceso a servicios financieros por parte de la oferta generada por instituciones financieras. Sin embargo, en la parroquia de Calderón parecería que este grupo de personas acceden a dichos servicios con desconocimiento de su funcionamiento. Además, también se percibe que no existe una cultura de ahorro para la obtención o mantenimiento de un vehículo por parte de taxistas en la parroquia. Para adquirir o reparar la herramienta de trabajo necesariamente este grupo se endeudará con una entidad financiera, o con cualquier persona que esté dispuesta a prestarles los recursos requeridos. En esas circunstancias, si existe otra necesidad personal o familiar de taxistas, de igual manera para obtener liquidez deberán generar otra deuda, además de la que ya se paga por la adquisición del vehículo.

En mérito de lo expuesto se establece que existe un problema de sobreendeudamiento en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito.

2.1.3. Diagrama del diagnóstico situacional

Frente a la situación descrita, el sujeto de estudio del presente proyecto son las personas que prestan el servicio de transporte a través de un taxi, a quienes denominaremos taxistas.

El lugar en el cual se realizará este estudio es en la parroquia de Calderón, zona que en la división política de la ciudad de Quito es considerada como rural, sin embargo tiene una dinámica urbana. La temporalidad del estudio se adaptará a la realidad y coyuntura actual que presenta la parroquia y la prestación de servicio de taxi. Entre las características distintivas se debe destacar que la parroquia de Calderón, dentro de la ciudad de Quito, se ha convertido en una ciudad dentro de otra; así sus habitantes tienen sus propias costumbres, se identifican con el sector, trabajan y viven en él. Los actores del transporte, en este caso los taxistas, tiene sus propias particularidades al habitar y trabajar en la parroquia. El problema es el sobreendeudamiento en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito.

2.2. Justificación de la investigación/proyecto y delimitación del problema

2.2.1. Causa y efectos del problema

En el mes de junio del año 2021, he realizado una encuesta a 26 taxistas de la parroquia de Calderón. A pesar de ser una muestra bastante ínfima, la misma refleja que de esos 26 taxistas, 20 adquirieron su taxi a través de la obtención de créditos en instituciones financieras. Las cuotas que cada taxista paga por el crédito obtenido oscilan entre los 350 a los 650 dólares mensuales. Los ingresos por la prestación del servicio de taxi ascienden entre los 400 dólares a los 1000 dólares mensuales. De los 20 taxistas que pagan un crédito a una institución financiera por la adquisición de un vehículo, 6 tienen otros créditos adquiridos con otras instituciones financieras, con amigos o familiares. Esta pequeña muestra es un botón de como existe un problema de sobreendeudamiento en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito.

Este problema se genera por las siguientes causas:

a) Los taxistas, se ven abocados a obtener créditos para la adquisición de su herramienta de trabajo. Este grupo de personas desconoce cuáles son los costos que están incurriendo con la obtención de un crédito con intermediarios financieros. A la final el objetivo se cumple que es la

compra del vehículo para el servicio de taxi, sin embargo, al existir una falta de educación sobre uso de servicios y productos financieros generará que el taxista no conozca las implicaciones financieras y jurídicas del crédito adquirido, el valor que cancela en intereses, e inclusive el valor de las cuotas que se tendrá que cancelar para pagarlo.

b) Se tiene que considerar que el servicio de taxi que se presta, se lo realiza a través de un vehículo, cuyo mantenimiento y conservación va a conllevar gastos. Estos son los costos ocultos en la prestación del servicio de taxi. Un taxista que adquirió su vehículo con un crédito, si no tiene conocimiento para saber sobre el uso de los servicios financieros, tampoco va a tener una adecuada planificación financiera como para considerar los gastos de dicho automotor en repuestos, reparaciones, cambio de llantas, etc. El efecto de esta situación genera que los taxistas tengan una inadecuada gestión de los recursos económicos obtenidos del servicio que prestan.

c) Para la prestación del servicio de taxi se requiere contar con una licencia profesional, considerando la responsabilidad que tiene quien ejecuta las labores de servicio de transporte. Para la obtención de dicha licencia, se realizan varios procesos en las escuelas de choferes, con el fin de formar a la persona en el manejo del servicio de transporte. Estas escuelas y el propio Estado no han establecido mayores requerimientos para la obtención de una licencia profesional para la prestación del servicio de taxis. De manera general, no se han podido consolidar políticas públicas del Estado, para el mejoramiento del sistema educativo. Consecuentemente, los taxistas provienen de un sistema educativo deficiente, y por tanto su educación general es bastante básica.

d) La deficiente educación de manera general, puede transformarse en una falta de interés de este grupo en capacitarse en materias inherentes a su propia actividad, como lo es el manejo de temáticas de tránsito. La prestación del servicio de taxi, sin el dominio de esta materia se reflejará en el común cometimiento de infracciones de tránsito por parte de este grupo, y por ende un constante pago de las multas respectivas.

Los efectos que se generan del problema señalado son los siguientes:

a) Si se tiene un sobreendeudamiento de taxistas, no van a poder pagar todos los créditos obtenidos ni a todos sus acreedores. Estas obligaciones que no se cumplen, en primera instancia

se traducirá en que obtengan una mala calificación en el buró de crédito, que podrá afectar la obtención de crédito a futuro para el taxista. Además, las obligaciones pendientes podrán ser ejecutadas por los acreedores a través de cobranzas judiciales, lo cual conllevará mayor cantidad de egresos por parte del taxista en el asesoramiento jurídico requerido, y también deberá someterse a un proceso agresivo como lo es la vía jurisdiccional ante los órganos de justicia.

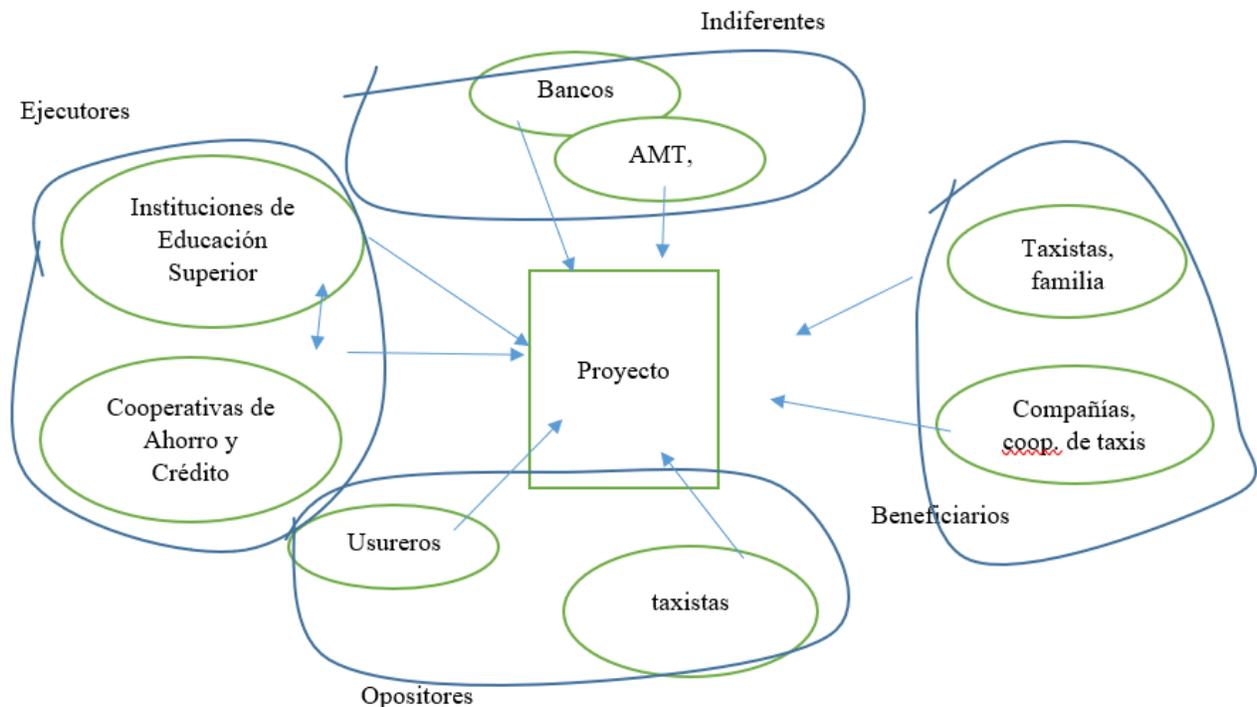
b) De la encuesta realizada a 26 taxistas de la parroquia de Calderón, se determina que 25 taxistas trabajan más de 8 horas diarias prestando el servicio. Considerado que el Estado no ha determinado políticas en las que se establezca horarios máximos para la prestación de servicios de taxis, los propios taxistas prestan sus servicios en horarios extendidos, a pesar del cansancio físico que aquello implica, despreocupando así su vida familiar y su propia salud, con el objetivo de cumplir con las cuotas del crédito mediante el cual se obtuvo su herramienta de trabajo

c) Si de 20 taxistas encuestados, que adquirieron sus vehículos a través de créditos, y sus ingresos por la prestación del servicio de taxi están entre los 400 dólares a los 1000 dólares mensuales, pero sus cuotas para el pago del crédito obtenido oscilan entre los 350 a los 650 dólares mensuales, implica que la mayor parte de ingresos se dirige al pago del crédito. La situación planteada no permite que los taxistas puedan planificar sus ingresos y sus gastos. Si no hay planificación financiera, la indebida gestión de los recursos obtenidos puede conllevar a que ni siquiera se cubran las necesidades propias del hogar, o inclusive se venda la herramienta de trabajo del taxista para obtener mayor liquidez, perdiendo así también el sustento de sus ingresos económicos.

El sobreendeudamiento de los taxistas encarece su calidad de vida, creándose un círculo vicioso en el cual el taxista adquiere o repara su herramienta de trabajo a través de un crédito, y los ingresos que de ella se producen en su mayoría se usan para el pago de la misma deuda, mas no para el mejoramiento de la calidad de vida del presente grupo en la parroquia o de su entorno familiar.

2.2.2. Matriz de involucrados

Figura 1. Matriz de involucrados



Fuente: Datos del trabajo investigativo

En el mapa de involucrados estableceremos las personas que se encuentra alrededor del proyecto, así como del problema enunciado.

Beneficiarios

El existir un problema de sobreendeudamiento en créditos por parte de taxistas de la parroquia de Calderón, la salida de dicha problemática va a ir en beneficio del grupo de personas que prestan el servicio de taxi, así como de sus familias que también pueden verse afectadas. Las compañías y cooperativas de taxis, al tener accionistas y socios sin problemas de endeudamiento, se traducirá en una mejor prestación de servicio de quienes conforman la persona jurídica.

Ejecutores

Las cooperativas de ahorro y crédito deben propender a establecer una gestión adecuada de entrega de créditos, para que no se presente circunstancias de sobreendeudamiento con sus

socios. Esta situación podría conllevar a la morosidad en créditos obtenidos, contexto que también perjudicará a la cooperativa. Instituciones de educación superior, en coordinación con cooperativas de ahorro y crédito, pueden generar programas y planes que prevengan la problemática presentada, así como generar soluciones a la misma a través de la transferencia de conocimientos a taxistas que probablemente no comprenden su propio manejo financiero.

Opositores

El sobreendeudamiento puede generar barreras de acceso a servicios en instituciones financieras, tomando en cuenta que los ingresos de una persona pueden verse superados por el pago de sus obligaciones; en dicha circunstancia las instituciones financieras restringirán el uso de servicios. Al existir tales barreras podrán aparecer usureros:

(,,) “entes financieros ilegales” que se dedican a prestar dinero, como el caso de los llamados “chulqueros” o prestamistas informales. Las personas que caen en estas redes ilegales de financiamiento se vuelven sumamente vulnerables debido a los altos costos del dinero (tipo de interés) y a los mecanismos que utilizan para el cobro del dinero, agravando aún más sus condiciones socioeconómicas (Jácome 2021, 8).

El embestir al problema señalado generará una oposición por parte de los denominados chulqueros, quienes por el contrario buscan colocar su dinero sin importar el mecanismo o la situación económica que se encuentre afrontando una persona.

Además, se debe considerar que los propios taxistas pueden generar oposición a la solución de la problemática, dado que la adquisición de vehículos por lo general se presenta a través de la obtención de créditos, sin medir sus costos; un escenario diferente como el ahorro para la compra de un taxi puede que genere incomodidad en el propio gremio.

Indiferentes

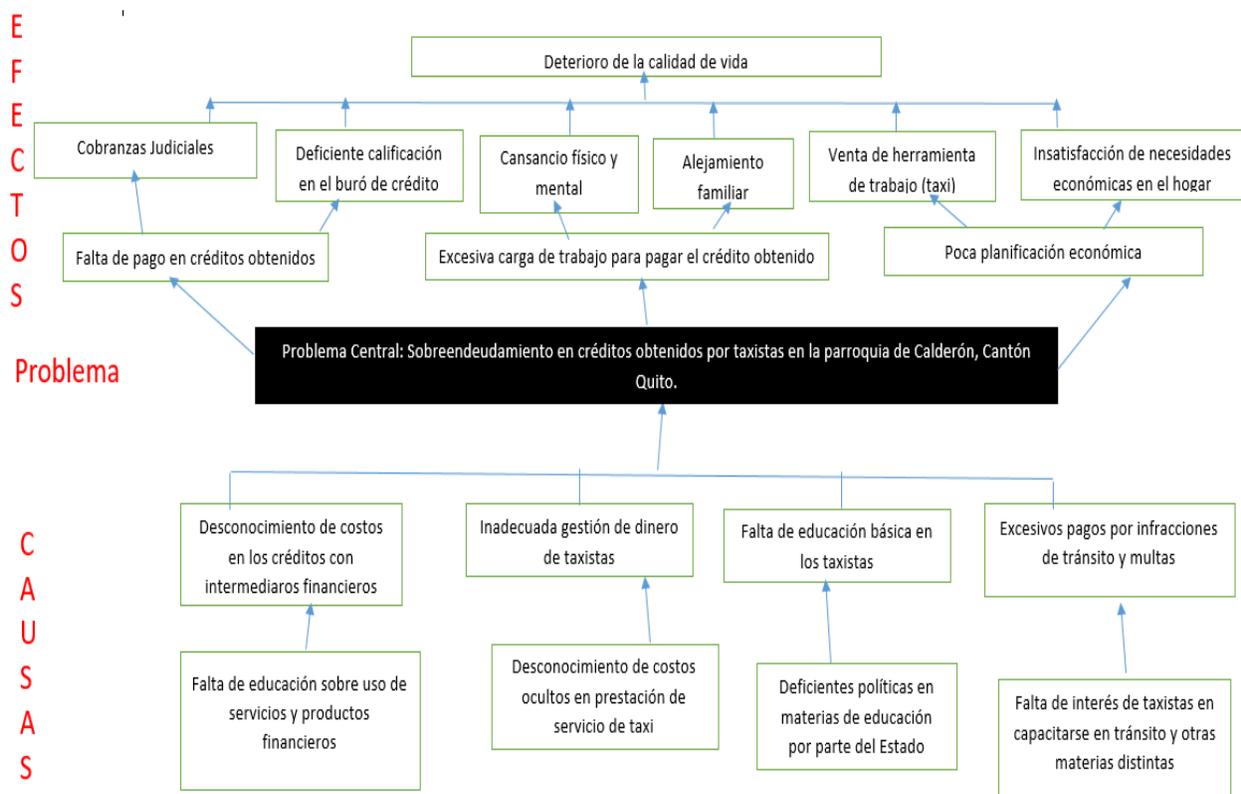
En el caso de las entidades bancarias se considera que el sobreendeudamiento de taxistas como problemática no generará reacción alguna. Estas son entidades con un fin de lucro, mientras el mismo se presente, no interesan los medios al cumplirse el mencionado fin, no interesa el daño

social y familiar que puede generar el exceso de trabajo que pudiere tener un taxista con el fin de cumplir el pago de las cuotas de su crédito.

De igual manera, las entidades encargadas de controlar los aspectos inherentes al otorgamiento de permisos de operación y control del tránsito, tanto Agencia Metropolitana de Tránsito y Agencia Nacional de Tránsito, serán indiferentes ante la problemática, a pesar de ser entes estatales que tiene relación directa con las personas que prestan el servicio de taxi.

2.2.3. Árbol del problema

Figura 2. Árbol del problema



Fuente: Datos del trabajo investigativo

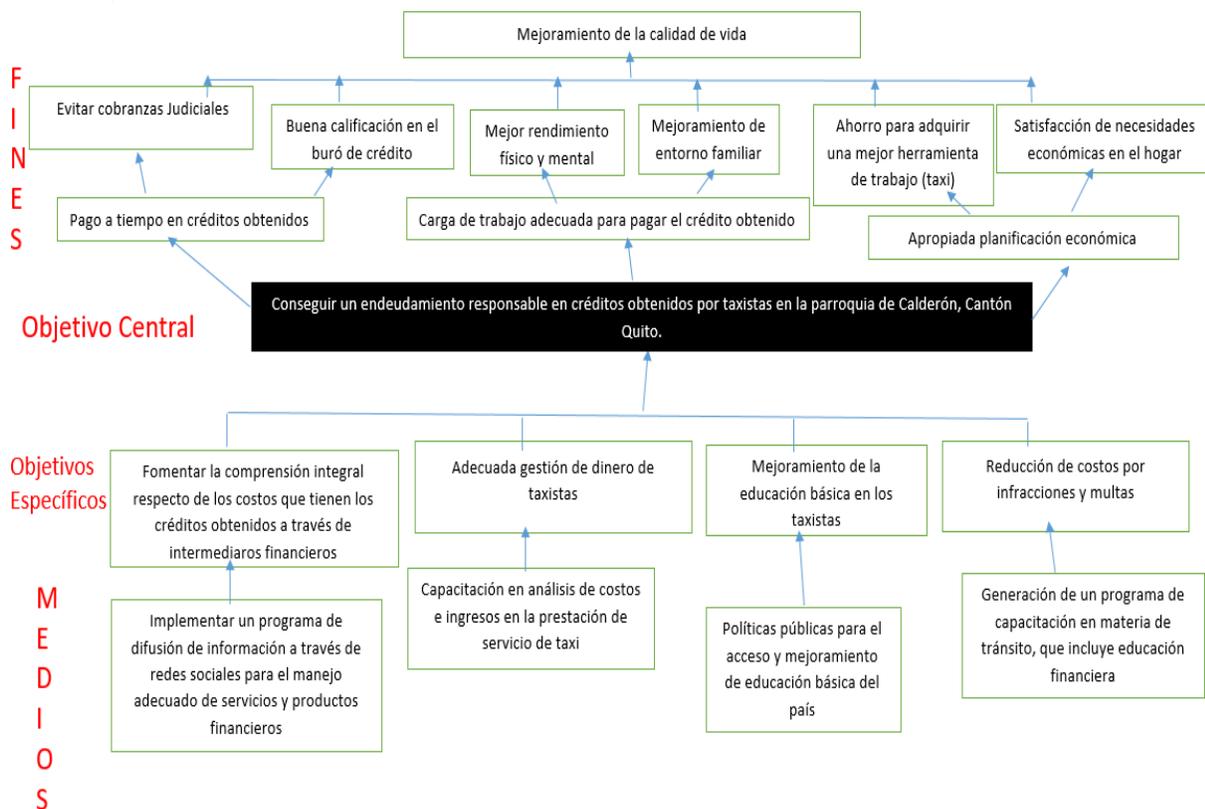
El problema central que se analizará es el sobreendeudamiento en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito. Se vuelve a enfatizar que los taxistas son un grupo económicamente activo, ya que prestan el servicio de transporte de personas, a cambio de una

prestación económica. Sus propias actividades económicas han conllevado a que superen ciertas barreras de la demanda y oferta, y sean incluidos en la prestación de servicios y productos financieros a su grupo. Sin embargo, el inconveniente de este grupo es que no cuentan con la educación general, y con la educación financiera suficiente para manejar los productos y servicios financieros a los que tienen acceso. Este desconocimiento puede conllevar al sobreendeudamiento de los miembros de la agrupación, ya sea con instituciones financieras, usureros o personas de su círculo cercano. El taxista con sobreendeudamiento, al intentar cumplir con sus obligaciones o al no cumplirlas, inminentemente deteriorará su calidad de vida, ya sea por el desgaste de verse sometido a procesos de cobranza en los que puede perder inclusive su vehículo como herramienta de trabajo, o al trabajar en exceso para cumplir con los pagos de los créditos obtenidos.

2.3. Objetivos del a investigación/proyecto

2.3.1. Árbol de objetivos

Figura 3. Árbol de objetivos



Fuente: Datos del trabajo investigativo

El objetivo central que se planteará en el proyecto es conseguir un endeudamiento responsable en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito.

Dentro del objetivo central, se plantean 4 objetivos específicos, cuya obtención se producirá en correlación al medio establecido para cada uno de los objetivos específicos. Tanto el cumplimiento de objetivos específicos, así como de sus medios, buscarán dar cumplimiento al objetivo central.

A continuación, se desarrollarán los 4 objetivos específicos planteados, así como los medios para cumplirlos:

1.- Objetivo específico: Fomentar la comprensión integral respecto de los costos que tienen los créditos obtenidos a través de intermediarios financieros. Los taxistas de la parroquia de Calderón han demostrado que no saben cuál es el costo que tiene la obtención de un crédito. Sin este conocimiento cualquier intermediario financiero puede ofrecer al taxista un producto o servicio, sin que el taxista realmente este en la capacidad de comprender el valor que tiene la obtención del mismo, los taxistas están propensos a que sean engañados con la entrega de ciertos productos y servicios financieros.

Medio: Implementar un programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros. Si los taxistas de la parroquia de Calderón obtienen la información adecuada, y conocen el costo que tendrá la obtención de un crédito, y de diferentes servicios y productos financieros, estarán en capacidad de decidir cuál de ellos puede convenir o no para el desarrollo de su actividad económica.

2.- Objetivo específico: Adecuada gestión de dinero de taxistas. Se ha determinado que los taxistas tienen un ingreso económico a través de la actividad de servicio de taxi, sin embargo el mismo es administrado de forma inadecuada.

Medio: Capacitación en análisis de costos e ingresos en la prestación de servicio de taxi. Para administrar bien su dinero, los taxistas tendrán que aprender a cuantificar cuáles son sus ingresos económicos, así como cuantificar cuál es el costo del servicio de taxi que prestan, considerando

que dicho servicio se realiza a través de un bien mueble que se deprecia y cuya conservación y mantenimiento también tiene costos.

3.- Objetivo específico: Mejoramiento de la educación básica en los taxistas. Para un superior desarrollo de la población en general, se debe ir mejorando la educación en sus bases. La educación propende a tener una población que supera la ignorancia respecto de sus actividades sociales.

Medio: Políticas públicas para el acceso y mejoramiento de educación básica del país. El Estado debe garantizar que todos los ciudadanos podamos acceder a una buena educación básica, a través de la generación de políticas públicas que abonen al cumplimiento de ese derecho

4.- Objetivo específico: Reducción de costos por infracciones y multas. La prestación del servicio de taxi proviene del manejo constante de un vehículo. Si el taxista que maneja el vehículo como parte de su labor, y no conoce cómo cumplir normas de tránsito, cometerá actos considerados como infracciones y el pago de las respectivas multas.

Medio: Generación de un programa de capacitación en materia de tránsito, que incluye educación financiera. Es muy probable que a un grupo de taxistas si se les ofrece un programa de educación financiera, el mismo no les llame la atención o no tengan interés en él. Pero el tema de tránsito es algo que sí les llama la atención ya que perciben directamente como sus economías se ven afectadas por el pago constante de multas. En este sentido, el propósito es crear un programa que llame la atención de este grupo con temas en materia de tránsito, pero en el mismo vincular componentes de educación financiera que permita al taxista adecuar sus conocimientos para la mejor administración de sus recursos.

El objetivo central perseguirá 3 fines los cuales se detallan a continuación:

1.- Pago a tiempo en créditos obtenidos. Si los taxistas saben en cuanto se endeudan y administran de mejor manera sus recursos, ellos mismos podrán cumplir con el pago de sus créditos en los plazos adecuados, generando así una buena calificación en el buró de crédito para

la obtención de futuras obligaciones y evitando cualquier cobranza con la intervención de unidades judiciales.

2.- Carga de trabajo adecuada para pagar el crédito obtenido. El Convenio 001 de la Organización Internacional de Trabajo OIT, en 1919, fue el instrumento internacional en el que se estableció que los obreros deben trabajar 8 horas diarias. Esta normativa constituyó un triunfo en cuanto a los derechos de los trabajadores, considerando que sus jornadas eran largas y extenuantes. El número de horas se fijó en función del descanso que debe tener una persona en el día para el desarrollo adecuado de sus labores. A la presente fecha parecería que estas reivindicaciones laborales han sido superadas por las obligaciones que las personas adquieren en su consumo desmedido. Como señale anteriormente, los taxistas de la parroquia Calderón trabajan más de 8 horas diarias, y trabajan en promedio 6 días a la semana. Si los taxistas adquieren un crédito que pueden pagarlo, ciertamente reducirán sus horas de trabajo. El taxista que trabaje un número de horas y días adecuado tendrá más tiempo de esparcimiento con su familia, mejorando así mismo su salud física y mental.

3.- Apropiaada planificación económica. Si el taxista de la parroquia de Calderón planifica sus gastos, incluyendo el pago del crédito obtenido, podrá también separar recursos para satisfacer las necesidades básicas del hogar, e incluso podría ir ahorrando para adquirir un nuevo vehículo y no verse en la necesidad de pedir un crédito para adquirir uno.

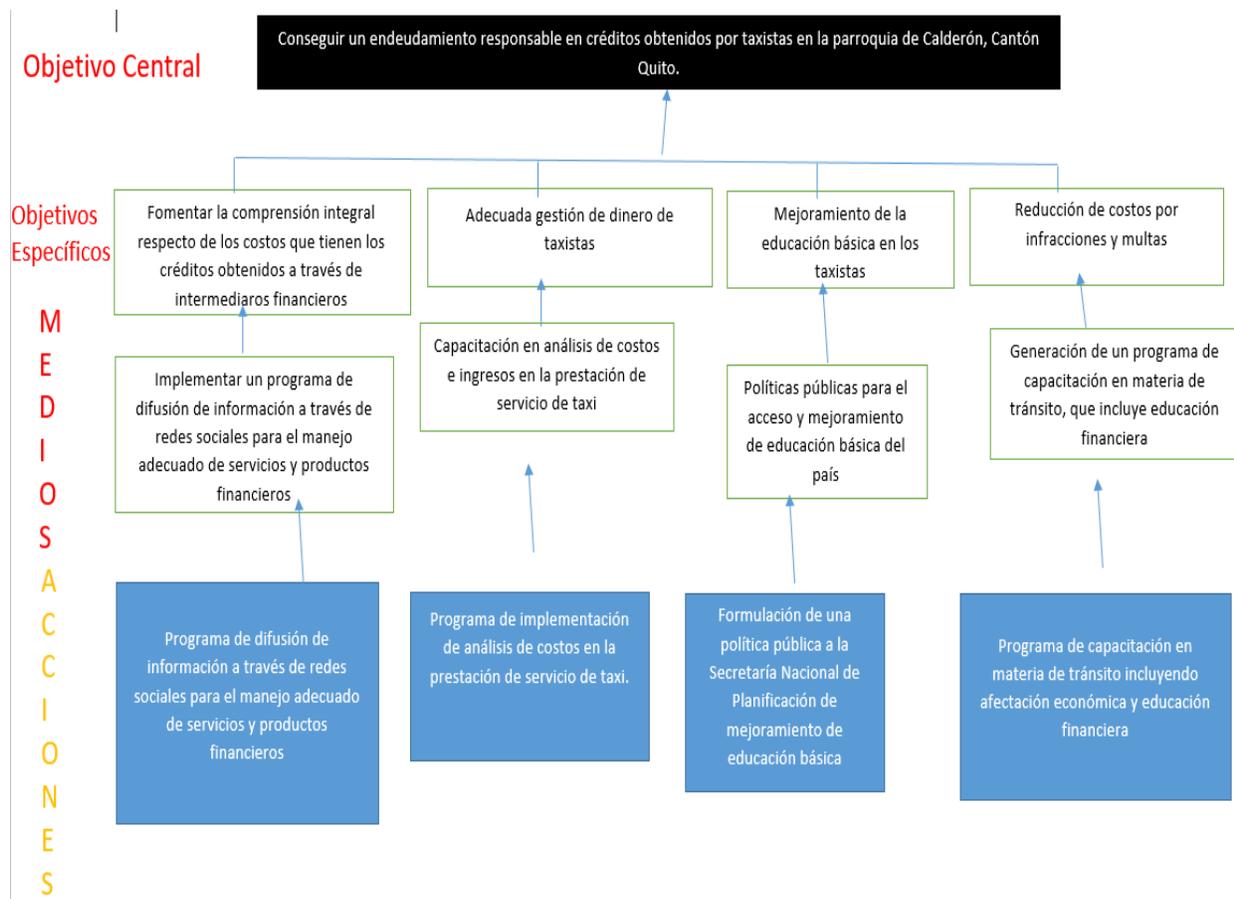
“El fortalecimiento de la comprensión de los servicios financieros conducirá a una mejor toma de decisiones financieras y, en última instancia, a una mejor calidad de vida” (García, y otros 2013, 45). El fin último justamente es mejorar la calidad de vida del taxista de la parroquia de Calderón.

2.4. Hipótesis (alternativas) de la investigación/proyecto

2.4.1. Árbol de objetivos y alternativas

Para llegar a cumplir el objetivo central, será necesario que los medios planteados para cumplir con los objetivos específicos, reviertan una serie de acciones para poner en práctica lo desarrollado en este proyecto, lo cual se describe en el diagrama expuesto.

Figura 4. Árbol de objetivos y alternativas



Fuente: Datos del trabajo investigativo

Así se plantean 4 acciones, para cada uno de los objetivos específicos y medios, para dar cumplimiento al objetivo central.

1.- Programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros.

Se deben buscar mecanismos adecuados y modernos para que los taxistas de la parroquia de Calderón puedan obtener información para manejar productos y servicios financieros. Hay que llegar a ese grupo, y que se interese con la información. El manejo de redes sociales se ha convertido en un medio digital a través del cual podemos hacer llegar mensajes, y además interactuar con dicha información. “Los desarrollos de innovación financiera basada en el uso de tecnologías digitales están siendo protagonizados tanto por actores tradicionales del mercado de

servicios financieros como por otros nuevos que están irrumpiendo en él” (Barruetabeña 2020). En este sentido, acorde con el desarrollo tecnológico se propone como acción crear este programa de difusión de información para el manejo de servicios y productos financieros, enfocado en taxistas de la parroquia de Calderón, con énfasis en que el mismo se desarrolle a través de redes sociales.

2.- Programa de implementación de análisis de costos en la prestación de servicio de taxi.

Como acción se debe implementar un programa que se dirija al grupo de taxistas, en el que se enfatice cuál es el costo real que tiene la prestación de servicio de taxi, con el fin de que puedan realizar un adecuado presupuesto de ingresos y gastos.

3.- Formulación de una política pública a la Secretaría Nacional de Planificación de mejoramiento de educación básica.

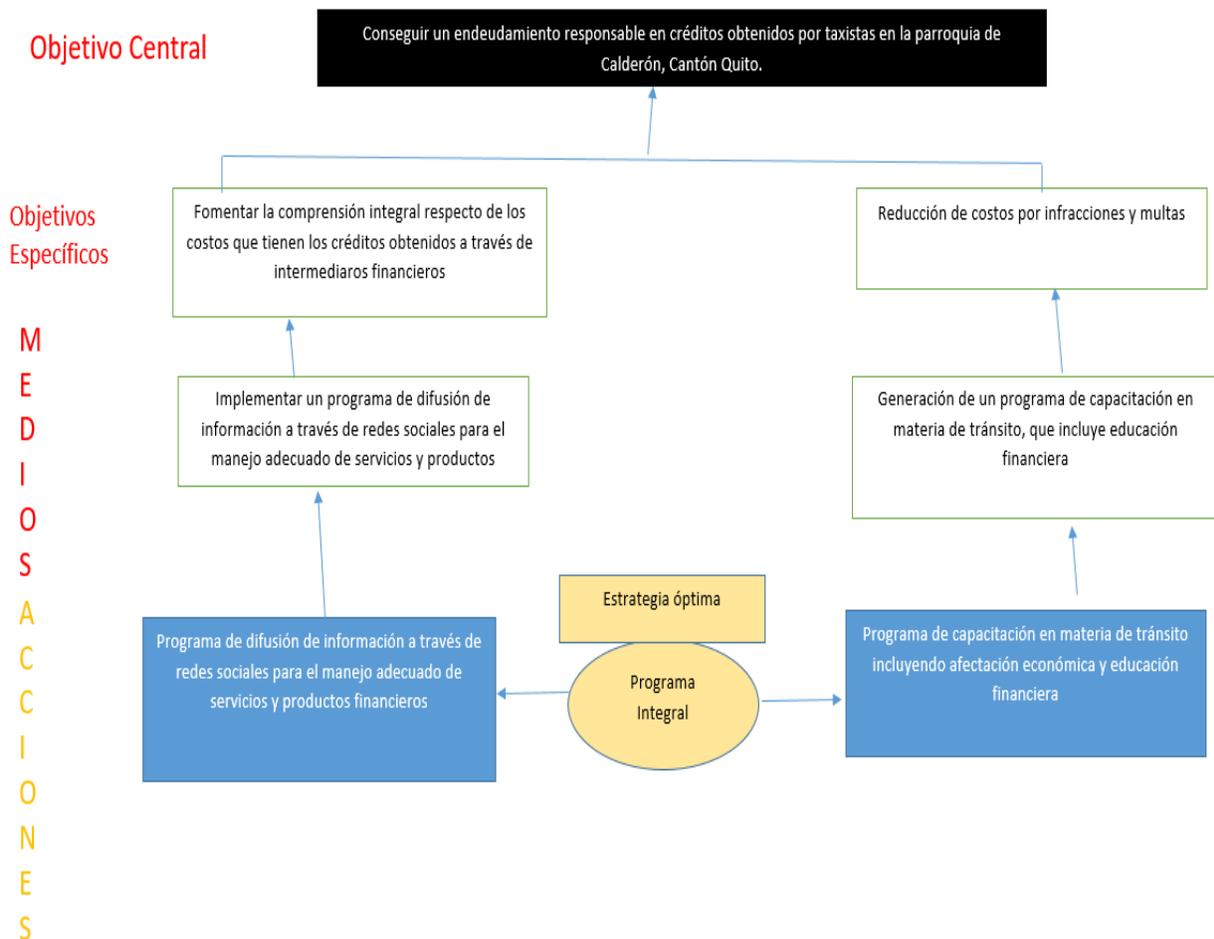
Considerando que los taxistas no han tenido acceso a una educación de calidad, el Estado a través de la Secretaría Nacional de Planificación, en coordinación con el Ministerio de Educación, deberían generar políticas públicas en las que se mejore el acceso y la calidad educativa, no solo de este gremio, sino de todas las personas.

4.- Programa de capacitación en materia de tránsito incluyendo afectación económica y educación financiera.

La educación financiera es pilar fundamental del presente programa. Se requiere que los taxistas de la parroquia de Calderón cuenten con educación financiera, que les permita manejar de mejor manera sus recursos. Pero hay que buscar un incentivo para que les atraiga dicho programa, que sería incluir la materia de tránsito en el mismo, con el fin de contar con temáticas que cautive a este grupo de personas.

“Los individuos deben buscar información, hacer predicciones y cálculos en condiciones de incertidumbre y con mercados financieros cada vez más sofisticados para asegurarse cierta estabilidad financiera a lo largo de su ciclo vital” (Roa y Carvallo 2018, 78).

Figura 5. Alternativas para solucionar el problema



Fuente: Datos del trabajo investigativo

Entre las acciones planteadas, se ha identificado como la alternativa para solucionar el problema la implementación de los siguientes programas:

1.- Programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros

4.- Programa de capacitación en materia de tránsito incluyendo afectación económica y educación financiera.

En lo que respecta al programa de implementación de análisis de costos en la prestación de servicio de taxi, las actividades de este también pueden ser incluidas en el programa de educación

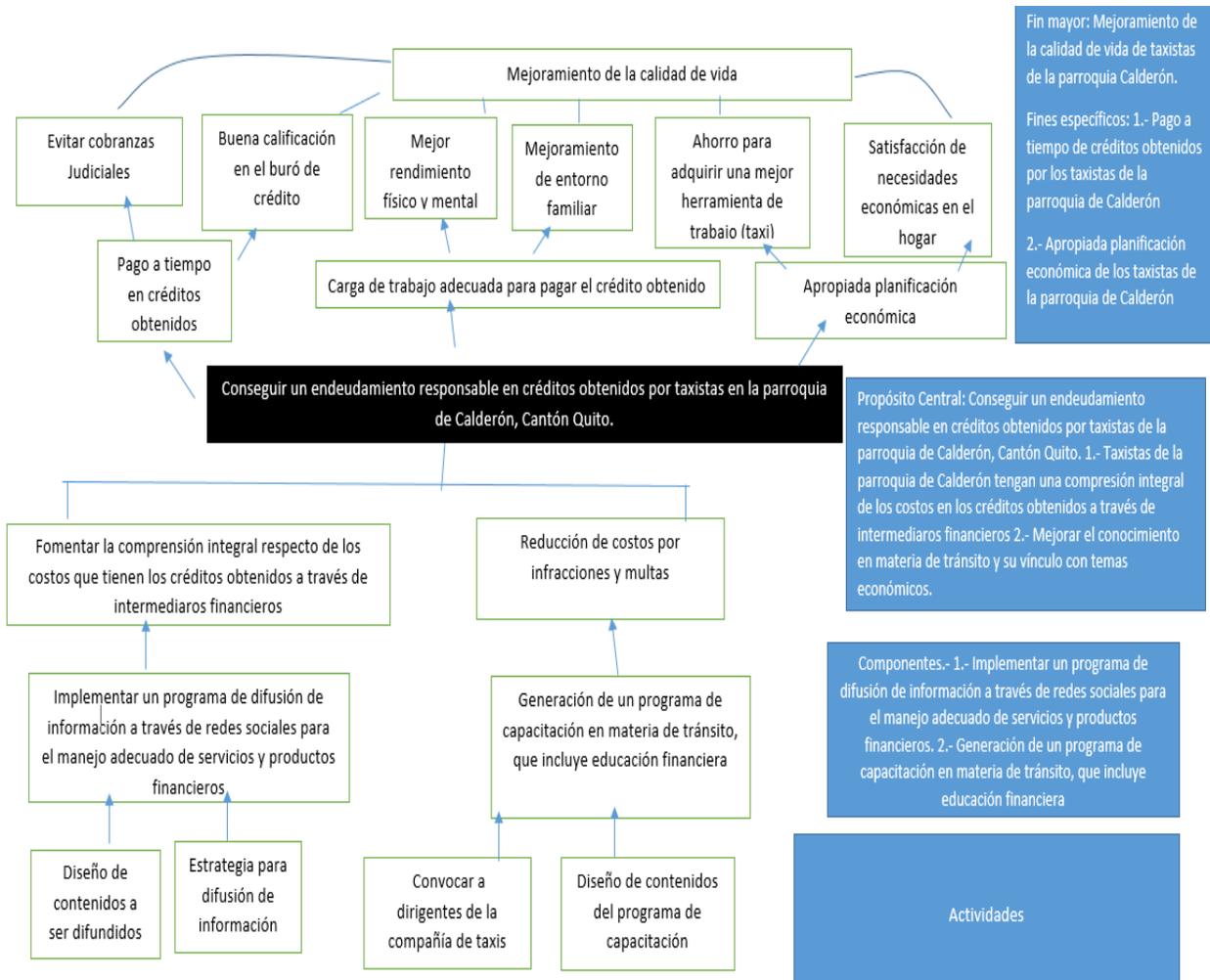
financiera. Mientras que la formulación de una política pública a la Secretaría Nacional de Planificación de mejoramiento de educación básica, es un programa muy general que nos puede desviar del cumplimiento del objetivo general.

Se escogieron dichas acciones en virtud de las mismas son complementarias, y son prácticas para el cumplimiento del objetivo central planteado. El programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros, se basará en la propagación a través de estos medios tecnológicos a los taxistas de la parroquia de Calderón, de formas de administración de sus recursos con el uso de productos y servicios financieros. A través de redes sociales podremos segmentar a las personas que queremos que dicha información llegue, y podremos medir su interacción.

Con este acercamiento a la difusión de información, los taxistas lo complementarán con un programa de capacitación en materia de tránsito y educación financiera. Como he señalado, el propósito realmente de este último programa es brindar conocimiento en educación financiera a taxistas, atrayéndolos y complementándolo con educación en materia de tránsito. También se busca que el taxista tenga en cuenta que la falta de conocimiento en temáticas de tránsito también puede afectar la economía de este.

2.4.2. Estructura analítica del proyecto

Figura 6. Estructura analítica del proyecto



Fuente: Datos del trabajo investigativo

Observando la estructura analítica del proyecto, podemos señalar que el fin que perseguía el objetivo central, se transformará en el fin mayor del proyecto. Así, el fin mayor del proyecto será el mejoramiento de la calidad de vida de taxistas de la parroquia Calderón.

Los fines inmediatos del objetivo central se transformarán en fines específicos del proyecto: 1.- Pago a tiempo de créditos obtenidos por los taxistas de la parroquia de Calderón. 2.- Apropiada planificación económica de los taxistas de la parroquia de Calderón.

El objetivo central planeado en el árbol de objetivos se transforma en el propósito central del proyecto: Conseguir un endeudamiento responsable en créditos obtenidos por taxistas de la parroquia de Calderón, Cantón Quito.

De la misma manera, los objetivos específicos, se transforman en los propósitos específicos del proyecto: 1.- Taxistas de la parroquia de Calderón tengan una comprensión integral de los costos en los créditos obtenidos a través de intermediarios financieros 2.- Mejorar el conocimiento en materia de tránsito y su vínculo con temas económicos.

Los medios a través de los cuales cumpliríamos los objetivos específicos y el objetivo central, se transforman en los componentes de cada propósito específico, que conlleva a cumplir con el propósito central. Estos componentes son: 1.- Implementar un programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros. 2.- Generación de un programa de capacitación en materia de tránsito, que incluye educación financiera.

Para poder ejecutar los componentes señalados, deberemos desarrollar en cada uno de ellos una serie de actividades, las cuales se encontrarán debidamente desarrolladas en la matriz de marco lógico.

Capítulo 3

Desarrollo metodológico y resultados de la investigación/proyecto

Para realizar el estudio, en primera instancia debemos establecer el enfoque que presenta este. Así el enfoque metodológico nos indicará la forma en que realizamos y nos acercamos a la investigación. En este sentido los dos enfoques más comunes son los siguientes:

a.- El enfoque cualitativo “utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación” (Hernández-Sampieri, Fernández y Baptista 2014, 7). Esto quiere decir que a través de este enfoque se describirán las cualidades, características, tipologías, semejanzas, diferencias del objeto del conocimiento.

b.- El enfoque cuantitativo “utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías” (Hernández-Sampieri, Fernández y Baptista 2014, 4). Implica ponerle un número a mi problema de investigación, cuantifica el problema, cuantifica los afectados, nivel de afectación, grado de incidencia.

En lo que respecta al presente estudio o proyecto, podemos observar que tenemos tanto características del enfoque cualitativo como del cuantitativo, ya que si bien describiremos cualidades y características del problema, objetivo y programas, sin embargo también estos también tendrán que ser cuantificados para tener un análisis integral del estudio.

Este enfoque mixto que hemos determinado para el presente trabajo, debe ser desarrollado a través de una metodología que garantice las características de ambos enfoques.

La Metodología de Marco Lógico es una herramienta para facilitar el proceso de conceptualización, diseño, ejecución y evaluación de proyectos. Su énfasis está centrado en la orientación por objetivos, la orientación hacia grupos beneficiarios y el facilitar la participación y la comunicación entre las partes interesadas. Puede utilizarse en todas las etapas del proyecto: En la identificación y valoración de actividades que encajen en el marco de los programas país, en la preparación del diseño de los proyectos de manera sistemática y lógica, en la valoración del

diseño de los proyectos, en la implementación de los proyectos aprobados y en el Monitoreo, revisión y evaluación del progreso y desempeño de los proyectos (Ortegón, Pacheco y Prieto 2015, 13).

De lo expuesto se puede señalar que la metodología de marco lógico se adapta a las necesidades que requiere el presente estudio. La concepción que hemos dado al proyecto nos conllevó a que analicemos un problema como lo es el sobreendeudamiento en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito, así como sus involucrados, sus causas y efectos. Posteriormente, de ese problema se ha podido definir un objetivo central (Conseguir un endeudamiento responsable en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, Cantón Quito); también se han definido objetivos específicos, así como los fines, medios, y acciones para poder lograr dicho objetivo central.

Del análisis realizado, se han escogido dos alternativas que nos plantea el proyecto de investigación, determinadas para solventar el problema estudiado, las cuales implican establecer los siguientes programas: Programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros; Programa de capacitación en materia de tránsito incluyendo afectación económica y educación financiera. Por ende, se puede colegir que nuestro proyecto pretende presentar los programas señalados con el fin de solventar la problemática detallada.

La metodología de marco lógico al contemplar el “análisis del problema, análisis de los involucrados, jerarquía de objetivos y selección de una estrategia de implementación óptima” (Ortegón, Pacheco y Prieto 2015, 15), efectúa el análisis integral que requiere nuestro proyecto.

Los resultados obtenidos del análisis realizado, se reflejarán en la matriz de marco lógico, la cual es presentada en este capítulo. Esta matriz garantizará una estructura vertical y horizontal coherente, componiéndose de columnas, en la que se realizará un análisis horizontal, estableciéndose los objetivos, medios de verificación, indicadores y supuestos, del proyecto. Así mismo la matriz contiene filas, a través de la que se crea la estructura de análisis vertical, la cual ha sido construida desde abajo hacia arriba; en esta estructura nuestras actividades generaran un producto que se denomina componente, a su vez los productos crearán un propósito, una visión, y

con ello se generará un fin. Si no se construye adecuadamente una de las filas, no se podría continuar con la construcción de aquella que sigue hacia arriba, y tampoco se podrían construir las columnas.

Tanto columnas como filas se relacionan entre sí, garantizando a través de la matriz que la metodología haya sido correctamente aplicada en el análisis del problema, de los objetivos y en la selección la estrategia de implementación óptima.

Generada la matriz de marco lógico, se requiere que se establezca a continuación la planificación y la forma en que el proyecto será implementado a través de un plan operativo. En este plan constarán las actividades de cada uno de los componentes desarrollado, y cada actividad se le establecerán las tareas necesarias para desarrollarla. De igual manera se desarrollará un cronograma para la ejecución de dichas tareas y actividades, para el cumplimiento del respectivo componente.

Así mismo, es indispensable tener un presupuesto anual desagregado por componentes, con el fin de que se pueda observar el costo de cada una de nuestras tareas, actividades y componentes, así como la motivación de tales costos. De igual manera, se requiere un presupuesto consolidado del proyecto para la planificación anual de este. Esta sección es de suma importancia ya que permitirá observar cuales son los valores y costos monetarios que ostentará el proyecto si el mismo es implementado, así como la forma en que los mismos deberán ser financiados.

3.1. Matriz de Marco Lógico

A fin de tener una comprensión integral de la matriz de marco lógico, iré realizando una descripción de cada uno de los componentes de la misma, en sus aspectos más relevantes, en su correlación horizontal y vertical, desde abajo hacia arriba, como se ha descrito en la metodología.

3.1.1. Resumen narrativo de los objetivos

3.1.1.1. Actividades

En este punto se describirá las actividades que se realizarán en el proyecto para ejecutar el componente respectivo. En lo que respecta al componente de implementación un programa de

difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros, se han detallado como actividades identificar los productos y servicios que deben ser difundidos para los taxistas de la parroquia de Calderón, así como establecer el material comunicación para el componente; de igual manera se deberá establecer la red social a través de la cual realizaremos dicho programa de difusión, así como la creación de un convenio con una cooperativa de ahorro y crédito que pueda implementar el programa y asuma los costos generados del mismo.

En lo que respecta al componente de generación de un programa de capacitación en materia de tránsito, que incluye educación financiera, se han establecido como actividades en primera instancia convocar a gerentes de compañías de taxis para que puedan participar los taxistas de dicho programa de educación; de igual manera para su implementación se tiene que diseñar los contenidos del programa, incluyendo la materia de tránsito para que el mismo sea atractivo para taxistas, y generar un convenio con una institución de educación superior que pueda asumir el mantenimiento y costos de este.

3.1.1.2. Componentes

Lo que entregaremos en el proyecto son los programas ya mencionados en las actividades. Los resultados del proyecto se reflejan en dichos programas. El contenido del proyecto radica en los programas. El cumplimiento de dichos programas conlleva a que se obtengan propósitos en el proyecto.

3.1.1.3. Propósitos

El proyecto es necesario para los taxistas de la parroquia de Calderón, para que el momento en que accedan a servicios y productos financieros, se endeuden responsablemente. Así mismo, es necesario que los taxistas tengan una educación financiera para utilizar estos productos y servicios financieros, y conozcan los costos de ellos.

3.1.1.4. Fin

En el fin plantearemos la motivación y razón principal por la cual es importante para la sociedad. La debida planificación financiera de los taxistas de la parroquia de Calderón, así como que

paguen sus obligaciones a tiempo, evidentemente conllevará a que este grupo de la población tengan una mejor calidad de vida, e inclusive puedan mejorar la calidad de vida de quienes los rodean.

3.1.2. Indicadores

“Los indicadores presentan información necesaria para determinar el progreso hacia el logro de los objetivos establecidos por el proyecto” (Ortegón, Pacheco y Prieto 2015, 25). Así con los indicadores se podrá medir los avances que vaya teniendo el proyecto.

3.1.2.1. Actividades

En los indicadores de las actividades se han establecido el presupuesto necesario para realizar cada una de ella. Este presupuesto tiene que guardar coherencia con el plan operativo, así como los presupuestos desarrollados en la metodología.

3.1.2.2. Componentes

En los indicadores de los componentes se han establecidos los tiempos y plazos para que se dé cumplimiento a ellos. Así se ha establecido la implementación del programa de difusión en redes sociales en 4 meses, y realizar 3 de capacitación en el periodo de un año.

3.1.2.3. Propósito

Los indicadores del propósito buscarán enrumbar el camino del proyecto. Se medirán en el mismo las dimensiones de la calidad, cantidad y tiempo. De esta manera se establece el porcentaje de taxistas de la parroquia de Calderón, que en el plazo de un año, han sido capacitados en educación financiera y materia de tránsito, así como han adquirido conocimientos en productos y servicios y financieros derivados del programa de difusión en redes sociales.

3.1.2.4. Fin

De igual manera se evaluarán las dimensiones de la calidad, cantidad y tiempo, determinándose el porcentaje de taxistas que planifican sus ingresos y gastos, así como el porcentaje que ya paga sus créditos a tiempo, consecuentemente mejorando su calidad de vida.

3.1.3. Medios de verificación

“La Matriz de marco lógico indica dónde el ejecutor o el evaluador pueden obtener información acerca de los indicadores” (Ortegon, Pacheco y Prieto 2015, 26). Los medios de verificación se constituyen como las diversas y diferentes fuentes donde recogeremos la información de nuestro proyecto. De manera general, los medios de verificación de las actividades, componentes, propósito y fin se han constituido como documentos o entregables en los cuales se pueda establecer el cumplimiento o avance en el proyecto.

3.1.4. Supuestos

Se establecerán en los supuestos de forma positiva, los riesgos a los que estén expuestas nuestras actividades, componentes, propósito y fin. El principal riesgo que se puede observar en la matriz de marco lógico, se genera en los componentes ya que se debe garantizar que los taxistas de la parroquia Calderón tengan acceso tanto al programa de difusión como al programa de educación financiera. Estos conocimientos adquiridos nos llevan a los supuestos de que los taxistas de la parroquia de Calderón se endeudarán responsablemente, y usen tales conocimientos en sus interacciones sociales y financieras.

3.1.5. Presentación de la matriz de marco lógico

A continuación, se presenta la matriz de marco lógico. En color rojo se realizarán las explicaciones pertinentes a las partes que forman dicha estructura. En la tabla se pueden observar los aspectos descritos a detalle.

Tabla 1. Matriz de Marco Lógico

Resumen narrativo de objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Fin Fin mayor: Mejoramiento de la calidad de vida de taxistas de la parroquia Calderón. Fines específicos: 1.- Contribuir al pago a tiempo de créditos	60% de los taxistas de la parroquia de Calderón paga sus créditos a tiempo (nuestra muestra establece que alrededor de 1.675 taxistas prestan sus servicios en la parroquia de Calderón, el 60% implicaría que alrededor de 1.005 taxistas deberán	Encuesta de gestión del crédito aplicada a taxistas de la parroquia Calderón. (será indispensable elaborar dicha encuesta para verificar el cumplimiento de los indicadores tanto en fines como en propósitos)	Los taxistas de la parroquia de Calderón usan los conocimientos e información adquiridos (Si los taxistas no usan los conocimientos adquiridos, no tendrían fin

<p>obtenidos por taxistas de la parroquia de Calderón</p> <p>2.- Contribuir a la apropiada planificación económica de los taxistas de la parroquia de Calderón</p>	<p>cancelar a tiempo sus créditos)</p> <p>40% de los taxistas mantiene un registro de ingresos y gastos producto de su actividad (con la muestra señalada, se aspiraría a que 670 taxistas mantengan su registro de ingresos y gastos)</p>		<p>alguno el proyecto)</p>
<p>Propósito</p> <p>Propósito Central: Conseguir un endeudamiento responsable en créditos obtenidos por taxistas de la parroquia de Calderón, Cantón Quito.</p> <p>1.- Taxistas de la parroquia de Calderón tengan una comprensión integral de los costos en los créditos obtenidos a través de intermediarios financieros</p> <p>2.- Mejorar el conocimiento en materia de tránsito y su vínculo con temas económicos.</p>	<p>Al finalizar el proyecto (1 año), 60% de los taxistas tienen conocimiento respecto de servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación, específicos para su actividad. (La información remitida y monitoreada por redes sociales debe causar resultados por lo menos en el porcentaje señalado de taxistas)</p> <p>Al finalizar el proyecto (1 año), 40% de los taxistas de la parroquia de Calderón participaron del programa de capacitación. (Si bien el programa de capacitación se extiende para todos los taxistas, es un número interesante que el porcentaje en mención participe del programa)</p>	<p>Encuesta de gestión del crédito aplicada a taxistas de la parroquia Calderón (será indispensable elaborar dicha encuesta para verificar el cumplimiento de los indicadores tanto en fines como en propósitos)</p> <p>Registro de participantes inscritos en el programa de capacitación (se deberá implementar un registro de los taxistas que participen en el programa de capacitación)</p>	<p>Los taxistas de la parroquia de Calderón utilizan la información y conocimientos para endeudarse responsablemente. (Hay un riesgo inminente si los taxistas se siguen endeudando a pesar de contar con la información que previene tal situación)</p>
<p>Componentes</p> <p>1.- Implementar un programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros</p> <p>2.- Generación de un programa de capacitación en materia</p>	<p>A los 4 meses ha iniciado el programa de difusión de información a través de redes sociales. (En esos 4 meses tendremos que diseñar el contenido y destrezas para que se pueda implementar el programa de difusión)</p> <p>3 Cursos de capacitación realizados en el periodo de un año</p>	<p>Material comunicacional y estrategia de difusión diseñados.</p> <p>Registro de participantes que han finalizado cada uno de los cursos de capacitación realizados</p>	<p>1.- Las personas que ofertan el servicio de taxi cuentan con herramientas tecnológicas suficientes para el acceso a redes sociales.</p> <p>2.- Los taxistas de la parroquia de Calderón asisten al programa de capacitación. (es un</p>

de tránsito, que incluye educación financiera			grave riesgo que no asistan al programa, el incentivo es el contenido en materia de tránsito)
<p>Actividades</p> <p>1.1.- Identificar los servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación que mejor se adapten a la prestación del servicio de taxi</p> <p>1.2.- Diseño de contenidos y material comunicacional a ser difundidos a través de redes sociales</p> <p>1.3.- Definición de la estrategia para difusión de la información</p> <p>1.4.- Seguimiento de la interacción en redes sociales con la información proporcionada sobre servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación</p> <p>1.5.- Generar un convenio con una compañía de taxis y generar alianzas con cooperativas de ahorro y crédito para la implementación del programa</p> <p>2.1.- Convocar al Gerente y dirigente de una de las compañías de taxis de la parroquia de Calderón, con el fin de mostrar los beneficios del programa y definir la metodología más adecuada para su implementación</p>	<p>1000 dólares</p> <p>2.500 dólares</p> <p>2000 dólares</p> <p>1000 dólares</p> <p>0 dólares</p> <p>4000 dólares</p> <p>0 dólares</p>	<p>Informe sobre servicios y productos financieros</p> <p>Documento de entrega-recepción de material comunicacional</p> <p>Mensajes masivos enviados por whastapp. Publicidad segmentada enviada por Facebook.</p> <p>Reporte de seguimiento en la interacción de redes sociales.</p> <p>Convenio firmado</p> <p>Acta de la reunión</p> <p>Malla curricular del programa de capacitación</p>	<p>1.1.- Se obtiene información suficiente y fehaciente por parte de taxistas para identificar los servicios y productos financieros que mejor se adaptan a su realidad.</p> <p>1.2.- Los contenidos y material comunicacional son atractivos para las personas que prestan el servicio de taxi.</p> <p>1.3.- Estrategia diseñada de difusión por medio de redes sociales llega al público objetivo.</p> <p>1.4.- Existe una alta interacción en redes sociales con la información proporcionada.</p> <p>1.5.- Existe interés en la implementación del programa por parte de compañías de taxis y cooperativas de ahorro y crédito</p> <p>2.1.- El Gerente y dirigente de una de las compañías de taxis de la parroquia de Calderón, se interesa en la utilidad del programa para su sector.</p>

2.2.- Diseño de contenidos del programa de capacitación con tópicos que aborden afectaciones económicas por el cometimiento de infracciones de tránsito	0 dólares	Malla curricular del programa de capacitación que incluya un módulo en gestión del dinero	2.2.- En los contenidos del programa se complementan los tópicos de educación financiera y cometimiento de infracciones de tránsito
2.3.- Incluir en el programa de capacitación un módulo enfocado la gestión del dinero en la prestación de servicio de taxi	0 dólares	Convenio firmado	2.3.-Existe información suficiente y adecuada sobre la gestión del dinero en la prestación de servicio de taxi
2.4.- Generar un convenio con una Institución de Educación Superior para la implementación del programa			2.4.- Existe interés en la implementación del programa por parte de una Institución de Educación Superior

Fuente: Datos del trabajo investigativo

Se vuelve enfatizar que la matriz de marco lógico tendrá un desarrollo de abajo hacia arriba de forma tanto horizontal como vertical. El cumplimiento de cada una de las actividades, en su propio programa, conllevará al desarrollo de componentes. Los componentes a su vez permitirán el desarrollo de cada uno de sus propósitos, y del propósito central. El cumplimiento de propósitos coadyuvará al cumplimiento de los fines, tanto específicos como el fin mayor.

3.2. Plan operativo

Una vez que se ha presentado la matriz de marco lógico, es pertinente detallar cómo se abordará el proyecto, a través del desarrollo de actividades. Así, ésta será una “etapa de planificación, en la que la idea del proyecto se convierte en un plan operativo práctico para la ejecución” (Ortegón, Pacheco y Prieto 2015). El plan operativo constituiría en una fase para la programación de una serie de actividades o tareas, en las que se determinarán el tiempo de duración de las mismas, las personas responsables de aquellas, su financiamiento, e indicadores. El propósito del plan operativo es desglosar una serie de pasos planificados con el único fin de implementarlo.

La primera actividad que se desarrollará será “Implementar un programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros”. La importancia de ésta radica en el hecho de que como ya se ha analizado anteriormente, los taxistas de la parroquia de Calderón para tener un endeudamiento responsable con sus créditos adquiridos, primeramente tienen que comprender cuáles son los costos que se pagan en tales créditos a los intermediarios financieros. Este programa de difusión de información, se realizará a través de medios que sean accesibles y populares entre todas las personas, como lo son las redes sociales; el propósito es que la información llegue a los taxistas de la parroquia de Calderón, y sea usada en su beneficio.

Para la implementación de este programa se deberán identificar los servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación que mejor se adapten a la prestación del servicio de taxi. La forma en que podemos obtener estos productos y servicios financieros, de todos los ofertados por los intermediarios financieros, será a través del diseño de una encuesta dirigida para el grupo de taxistas de la parroquia de Calderón, estableciendo en la misma sus intereses como necesidades. Finalmente se deberán procesar los datos de dicha encuesta.

Posteriormente se tiene que diseñar los contenidos y material comunicacional a ser difundidos a través de redes sociales. Es así que se determinará cuáles son los elementos e información que serán incorporados en el material comunicacional para ser difundido entre los taxistas de la parroquia de Calderón. De igual manera se determinará la o las redes sociales a través de las cuales se difundirá este material, considerando cuáles son las redes sociales que más usan los taxistas de la parroquia de Calderón, ya sea en sus relaciones sociales o laborales.

Consiguientemente, se definirá la estrategia para difusión de la información, considerando que es primordial para el proyecto que dicha información llegue al grupo objetivo como lo son los taxistas de la parroquia de Calderón, a través de los diferentes canales generados por las redes sociales.

Es indispensable dar seguimiento a la interacción en redes sociales con la información proporcionada sobre servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación. En

este seguimiento se evaluará la interacción que las personas obtuvieron con la información presentada en redes sociales, así como sus acciones de aprobación o desaprobación con la misma.

A fin de que se pueda garantizar la implementación del programa, es indispensable que se genere un convenio entre una compañía de taxis y cooperativas de ahorro y crédito. El propósito de crear convenios con cooperativas de ahorro y créditos en el presente componente, implica que las mismas puedan financiar la implementación del programa, garantizando de esta manera los recursos económicos que son requeridos.

La implementación de este programa es de 4 meses o 16 semanas, con un presupuesto total de 6.500 dólares, cuyo detalle es referido en el cuadro expuesto a continuación:

Tabla 2. Plan Operativo de Componente uno.

Código	Nombre de la Actividad / Tarea	Duración (Tiempo)	Persona / Unidad Responsable	(A) Fuente de financiamiento	(B) Aporte propio	(A+B) Costo Total	Indicadores
C.1	Implementar un programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros	4 meses o 16 semanas	Equipo Técnico		6500	6500	A los 4 meses ha iniciado el programa de difusión de información a través de redes sociales
C1.A1.1	Identificar los servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación que mejor se adapten a la prestación del servicio de taxi	4 semanas	Equipo Técnico		1000		Informe que determine productos financieros establecidos que mejor se aplican al segmento de taxistas
C1.A1.1.T1.1	Diseño de encuesta para determinar los productos financieros que se adapten a la prestación de servicio de taxi	1 semana	Equipo Técnico		500		Encuesta creada con preguntas abiertas y cerradas definidas

C1.A1.1. T1.2	Recopilar datos de encuesta de productos financieros, para la prestación de servicio de taxi en la parroquia de Calderón	3 semanas	Equipo Técnico		500	Encuesta aplicada y procesamiento de información
C1.A1.2	Diseño de contenidos y material comunicacional a ser difundidos a través de redes sociales	2 semanas	Equipo Técnico		2500	Material comunicacional implementados en redes sociales
C1.A1.2. T2.1	Establecer elementos de relación y visuales del material comunicacional	1 semana	Equipo Técnico		1000	Imágenes, color, textura, dimensión del material comunicacional
C1.A1.2. T2.2	Definir redes sociales que difundirán material	1 semana	Equipo Técnico		1500	Redes sociales elegidas y contratadas
C1.A1.3	Definición de la estrategia para difusión de la información	2 semanas	Equipo Técnico		2000	Estrategia creada e implementada
C1.A1.3. T3.1	Diversificar el uso de canales de comunicación en redes sociales	1 semana	Equipo Técnico		1000	Definir los canales de comunicación en redes sociales
C1.A1.3. T3.2	Garantizar que el contenido difundido llegue al público objetivo	1 semana	Equipo Técnico		1000	Definir público objetivo
C1.A1.4	Seguimiento de la interacción en redes sociales con la información proporcionada sobre servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación	4 semanas	Equipo Técnico		1000	Reporte que establezca el tiempo e interés de las personas en redes sociales respecto de servicios y productos financieros
C1.A1.4. T4.1	Medir el tiempo de interacción de las personas	4 semanas	Equipo Técnico		500	Número de minutos en los que interactúan las personas
C1.A1.4. T4.2	Medir el número de acciones de aprobación	4 semanas	Equipo Técnico		500	Número de "me gusta" o "favoritos" en la red social

C1.A1.5	Generar un convenio con una compañía de taxis y generar alianzas con cooperativas de ahorro y crédito para la implementación del programa	4 semanas	Equipo Técnico / Jurídico		0	Convenio elaborado y suscrito por los representantes legales de COACS y compañía de taxis
C1.A1.5. T5.1	Establecer mesas de trabajo entre COACS y la compañía de taxis para generar esta alianza	3 semanas	Equipo Técnico		0	Acta de Acuerdo de meses de trabajo
C1.A1.5. T5.2	Estructurar convenio entre compañías de taxis y COACS	1 semana	Equipo Técnico / Jurídico		0	Convenio elaborado y revisado por las partes

Fuente: Datos del trabajo investigativo

La segunda actividad que se deberá implementar es la generación de un programa de capacitación en materia de tránsito, que incluye educación financiera. Como se ha señalado en reiteradas ocasiones, se busca que el programa sea atractivo para los taxistas en la parroquia de Calderón, que el mismo genere interés, y ello se consigue implementando la materia de tránsito que es con la que conviven laboralmente este grupo objetivo.

Para ello se convocará al Gerente y dirigente de una de las compañías de taxis de la parroquia de Calderón, con el fin de mostrar los beneficios del programa y definir la metodología más adecuada para su implementación.

Posteriormente, se deben diseñar los contenidos del programa de capacitación con tópicos que aborden afectaciones económicas por el cometimiento de infracciones de tránsito. Por tanto, se deberán contratar los capacitadores, preparar el contenido del syllabus de tales capacitaciones, así como la obtención de un software idóneo para impartir el programa de capacitación de forma telemática, que nos haga incurrir en costos manejables, sin necesidad de contar con un espacio físico para aulas que resultaría en mayores erogaciones económicas.

Es de suma importancia que se incluya en el programa de capacitación un módulo enfocado en la gestión del dinero de la prestación de servicio de taxi, dado que esa es precisamente la fuente de

ingresos económicos del grupo objetivo, por ende es necesario que conozcan la forman en que puede ingresar y egresar los recursos en sus labores.

Al finalizar se requerirá de la generación de un convenio con una Institución de Educación Superior para la implementación del programa. El propósito de generar convenios con instituciones de educación superior en el presente componente, implica que las mismas puedan financiar el mantenimiento de las plataformas, así como de los cursos de capacitación, garantizando de esta manera los recursos económicos que son requeridos. La implementación de este programa es de 12 meses, con un presupuesto total de 4.000 dólares, cuyo detalle es referido en el cuadro expuesto a continuación:

Tabla 3. Plan Operativo de Componente dos

Código	Nombre de la Actividad / Tarea	Duración (Tiempo)	Persona / Unidad Responsable	(A) Fuente de financiamiento	(B) Aporte propio	(A+B) Costo Total	Indicadores
C2	Generación de un programa de capacitación en materia de tránsito, que incluye educación financiera	12 meses	Equipo Técnico		4000	4000	3 Cursos de capacitación realizados en el periodo de un año
C2.A2.1	Convocar al Gerente y dirigente de una de las compañías de taxis de la parroquia de Calderón, con el fin de mostrar los beneficios del programa y definir la metodología más adecuada para su implementación	1 mes	Equipo Técnico		0		Acta de la reunión y compromisos adquiridos con el Gerente de la compañía de taxis
C2.A2.1.T1.1	Generar convocatoria para mostrar	1 mes	Equipo Técnico		0		Convocatoria realizada

	beneficios del programa						
C2.A2.2	Diseño de contenidos del programa de capacitación con tópicos que aborden afectaciones económicas por el cometimiento de infracciones de tránsito	1 mes	Equipo Técnico		4000		Programa de capacitación realizado
C2.A2.2.T2.1	Contratación de capacitadores	1 mes (mes 2)	Equipo Técnico / Talento Humano		2000		Capacitadores contratados en las materias requeridas
C2.A2.2.T2.2	Elaboración de Syllabus	1 mes (mes 2)	Equipo Técnico / Capacitadores		1000		Syllabus realizados y aprobados
C2.A2.2.T2.3	Establecer el software que permita la gestión del programa vía telemática	1 mes (mes 2)	Equipo Técnico / Capacitadores		1000		Plataforma adquirida
C2.A2.3	Incluir en el programa de capacitación un módulo enfocado la gestión del dinero en la prestación de servicio de taxi	1 mes	Equipo Técnico / Capacitadores		0		Módulo programa en gestión del dinero en el servicio de taxi
C2.A2.4	Generar un convenio con una Institución de Educación Superior para la implementación del programa	9 meses	Equipo Técnico		0		Convenio firmado con IES
C2.A2.4.T3.1	Convocar a Instituciones de Educación Superior en ejecutar el programa	1 mes (mes 4)	Equipo Técnico		0		Convocatoria realizada

C2.A2.4.T3.2	Generar un convenio con los compromisos adquiridos en las Instituciones de Educación Superior	1 mes (mes 4)	Equipo Técnico		0	Convenio suscrito entre las partes
C2.A2.4.T3.3	Dictar programas de capacitación	9 meses (se dictan 3 cursos, duran 3 meses cada curso)	Equipo Técnico / Capacitadores		0	Cursos ejecutados

Fuente: Datos del trabajo investigativo

3.3. Presupuesto del proyecto

El proyecto no tiene garantizada una fuente de financiamiento externa a través de un ente gubernamental. En este sentido, se tienen que garantizar las aportaciones propias dentro de la ejecución del proyecto, para que financieramente sea viable, como se ha señalado en el desarrollo del Plan Operativo.

De igual manera, como ya se indicó el primer componente para Implementar un programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros, se tiene un presupuesto de 6.500 dólares, mientras que el segundo componente para la Generación de un programa de capacitación en materia de tránsito, que incluye educación financiera, se tiene un presupuesto de 4.000 dólares. De esta manera, el costo total del proyecto asciende a la suma de 10.500 dólares.

3.3.1. Presupuesto anual desagregado por componentes

Para la el desarrollo del primer componente se ha establecido que la identificación de los servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación que mejor se adapten a la prestación del servicio de taxi tendrán un costo de 1.000 dólares, considerando que tanto el diseño de la encuesta para determinar esos productos financieros como la recopilación de datos deberán ser realizados por personas que cobrarán emolumentos por su trabajo, así como por sus traslados y demás gastos generados.

En lo que respecta al diseño de contenidos y material comunicacional a ser difundidos a través de redes sociales, se ha presupuesto un costo de 2.500 dólares. De igual manera se deberán considerar los honorarios de las personas que prepararán el material comunicacional.

Adicionalmente se tiene que presupuestar el costo que tendrá la difusión en redes social de dicha información, considerando que los valores en redes sociales establecen un valor por cada publicación.

En la definición de la estrategia para difusión de la información se determina un presupuesto de 2.000 dólares, considerando nuevamente los honorarios que cobrará el equipo de trabajo encargado de garantizar que se publique bien esa información, que llegue a los taxistas de la parroquia de Calderón, y a través del canal de comunicación más adecuado en redes sociales.

Para realizar el seguimiento de la interacción en redes sociales con la información proporcionada sobre servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación, se ha presupuesto 1.000 dólares, teniendo en cuenta que debe existir un equipo de personas que realice dicho seguimiento, midiendo tanto la interacción como agrado de las personas a quienes llega la información.

El generar un convenio con una compañía de taxis y generar alianzas con cooperativas de ahorro y crédito para la implementación del programa, tiene un costo cero en el presupuesto dado que no hay egreso alguno en la implementación de dicho documento.

Para el desarrollo del segundo componente, se ha establecido que la única actividad que genera egresos económicos es el diseño de contenidos del programa de capacitación con tópicos que aborden afectaciones económicas por el cometimiento de infracciones de tránsito, por un valor de 4.000 dólares. En esta actividad se presupuestarán los sueldos y salarios de los capacitadores, quienes crearán la malla y los syllabus para el programa de capacitación. Así mismo hay que considerar que la adquisición de la licencia de un software que permita realizar las clases a través de medios telemáticos, tendrá un costo que es presupuestado. El resto de actividades, si bien no tienen presupuesto ya que no se erogarán recursos económicos, sin embargo se alimentará de la

actividad descrita, por ende la ejecución de ella en materia presupuestaria es primordial para la implementación del proyecto.

A continuación en el cuadro siguiente, se desarrolla el Presupuesto anual desagregado por componentes del Proyecto:

Tabla 4. Presupuesto anual desagregado por componentes

Descripción	Año 1
C.1 Implementar un programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros	6500
C1.A1.1 Identificar los servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación que mejor se adapten a la prestación del servicio de taxi	1000
C1.A1.1.T1.1 Diseño de encuesta para determinar los productos financieros que se adapten a la prestación de servicio de taxi	500
C1.A1.1.T1.2 Recopilar datos de la encuesta de productos financieros, para la prestación de servicio de taxi en la parroquia de Calderón	500
Honorarios del equipo encargado de levantar la información	800
Viáticos del equipo encargado de levantar la información	200
C1.A1.2 Diseño de contenidos y material comunicacional a ser difundidos a través de redes sociales	2500
C1.A1.2.T2.1 Establecer elementos de relación y visuales del material comunicacional	1000
Honorarios del equipo encargado de generar material comunicacional	1000
C1.A1.2.T2.2 Definir redes sociales que difundirán material	1500
Gasto de publicidad en redes sociales (0,30 centavos de dólar promedio de costo por cada publicación de publicidad)	1500
C1.A1.3 Definición de la estrategia para difusión de la información	2000
C1.A1.3.T3.1 Diversificar el uso de canales de comunicación en redes sociales	1000
C1.A1.3.T3.2 Garantizar que el contenido difundido llegue al público objetivo	1000
Honorarios de estudio que definan mejores canales de comunicación en redes sociales y cómo llegar al público objetivo	2000
C1.A1.4 Seguimiento de la interacción en redes sociales con la información proporcionada sobre servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación	1000
C1.A1.4.T4.1 Medir el tiempo de interacción de las personas	500
C1.A1.4.T4.2 Medir el número de acciones de aprobación	500
Honorarios del equipo encargado de hacer seguimiento en redes sociales	1000
C1.A1.5 Generar un convenio con una compañía de taxis y generar alianzas con cooperativas de ahorro y crédito para la implementación del programa	0
C1.A1.5.T5.1 Establecer mesas de trabajo entre COACS y la compañía de taxis para generar esta alianza	0

C1.A1.5.T5.2 Estructurar convenio entre compañías de taxis y COACS	0
C2 Generación de un programa de capacitación en materia de tránsito, que incluye educación financiera	4000
C2.A2.1 Convocar al Gerente y dirigente de una de las compañías de taxis de la parroquia de Calderón, con el fin de mostrar los beneficios del programa y definir la metodología más adecuada para su implementación	0
C2.A2.1.T1.1 Generar convocatoria para mostrar beneficios del programa	0
C2.A2.2 Diseño de contenidos del programa de capacitación con tópicos que aborden afectaciones económicas por el cometimiento de infracciones de tránsito	4000
C2.A2.2.T2.1 Contratación de capacitadores	2000
C2.A2.2.T2.2 Elaboración de Syllabus	1000
Sueldos y Salarios	3000
C2.A2.2.T2.3 Establecer el software que permita la gestión del programa vía telemática	1000
Costo directo	1000
C2.A2.3 Incluir en el programa de capacitación un módulo enfocado la gestión del dinero en la prestación de servicio de taxi	0
C2.A2.4 Generar un convenio con una Institución de Educación Superior para la implementación del programa	0
C2.A2.4.T3.1 Convocar a Instituciones de Educación Superior en ejecutar el programa	0
C2.A2.4.T3.2 Generar un convenio con los compromisos adquiridos en las Instituciones de Educación Superior	0
C2.A2.4.T3.3 Dictar programas de capacitación	0
COSTO TOTAL DEL PROYECTO	10500

Fuente: Datos del trabajo investigativo

3.4. Evaluación ex ante

3.4.1. Análisis de la pertinencia del proyecto

El presente proyecto pretende analizar el problema de sobreendeudamiento que tiene determinado grupo poblacional en la ciudad de Quito. Es pertinente la implementación de proyectos en ese sentido, considerando que el objetivo 1 de desarrollo sostenible de la Organización de las Naciones Unidas es “Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo”.

El grupo de taxistas, como se puede observar es un grupo poblacional que tienen acceso a realizar una labor productiva como lo es la transportación de personas. Esa misma labor ha generado que este grupo tenga acceso a servicios y productos financieros, sin embargo, si este grupo no sabe cómo utilizar tales servicios conllevará al sobreendeudamiento de taxistas. Uno de los efectos que se ha analizado en el árbol de problemas es justamente que tal sobreendeudamiento puede conllevar inclusive a la pérdida de la herramienta de trabajo de los taxistas, a la pérdida de su

vehículo. Seguidamente este grupo podría estar sumido nuevamente en la falta de recursos económicos y pobreza, por no saber manejar los servicios y productos financieros a los cuales tuvieron acceso.

El interés que presentará este proyecto justamente va encaminado a que los taxistas mantengan el acceso de productos y servicios financieros, pero aprendan a usarlos y se genere el mejoramiento de su calidad de vida, de la de sus familias y la de su entorno.

3.4.2. Análisis de la consistencia interna del proyecto

La formulación del proyecto es coherente, considerando que se ha desarrollado a través de la matriz de marco lógico. Esto ha permitido que se consideren tanto causas como efectos en la formulación de la problemática del proyecto.

A continuación, se elabora una serie de matrices cuyo objetivo es justamente evaluar el problema, la situación inicial y actividades que se han derivado del proyecto que se pretende desarrollar.

Tabla 5. Matriz para la evaluación de la identificación y delimitación del problema que dio origen al proyecto

Preguntas	Si	No	Observaciones	Recomendaciones
¿Se ha identificado con claridad el problema que da origen al proyecto?	X		El problema de sobreendeudamiento es claro.	
¿El problema se ha delimitado geográfica y socialmente?	X		El problema está ubicado en la parroquia de Calderón, Cantón Quito, en el segmento de taxistas.	
¿Existe información suficiente sobre el problema?	X			
¿El problema es prioritario para la política social/económica?	X		El fin es el mejoramiento de la calidad de vida.	

¿Se ha considerado la percepción de la población beneficiaria en la identificación del problema?	X			
¿El equipo que gestiona el proyecto tiene la capacidad de intervenir en el problema?	X			
¿Se han analizado los costos administrativos, psicosociales y políticos de la focalización del proyecto?	X		Se cuenta con un presupuesto, y se han establecido los fines del proyecto	
¿Se han identificado los criterios de focalización del proyecto?	X			

Fuente: Datos del trabajo investigativo

Tabla 6. Matriz para la evaluación del análisis de la situación inicial del proyecto y evaluación de las actividades del proyecto

Preguntas	Si	No	Observaciones	Recomendaciones
¿Se han identificado los indicadores del problema que da origen al proyecto?	X			
¿Existe una línea de base del proyecto, es decir existen datos iniciales de los indicadores del problema antes de ejecutarse el proyecto?	X		Se han establecido a través de encuestas realizadas en la parroquia de Calderón al grupo objetivo	
¿Se han identificado causas o factores explicativos del problema?	X			
¿El problema se ha graficado en un árbol que presenta indicadores y factores explicativos directos e indirectos?	X			

¿Se han identificado factores o causas críticas del problema analizado?	X			
Considerando las respuestas a las preguntas anteriores, ¿se concluye que la explicación de la situación inicial está sustentada en información suficiente?	X			

Preguntas	Si	No	Observaciones	Recomendaciones
¿Se han identificado actividades suficientes y necesarias para cada resultado del proyecto?	X			
¿Se estableció cuáles son los organismos responsables de ejecutar cada una de esas actividades?	X			
¿Hay actividades que requieren un análisis de viabilidad económico financiera, política e institucional?	X			

Fuente: Datos del trabajo investigativo

De las matrices desarrolladas se determina que el problema del proyecto es claro, prioritario y delimitado, y la implementación del proyecto presenta grandes expectativas para establecer soluciones a este problema. Así mismo, para arrancar el desarrollo de la Matriz de Marco Lógico, el problema fue graficado, señalando sus causas y efectos. Para analizar el problema, se han revisado fuentes bibliográficas inherentes a la Economía Popular y Solidaria, así como actos administrativos de entidades gubernamentales.

Consecuentemente, se han desarrollado actividades y tareas, las cuales han sido descritas previamente en este documento.

3.4.3. Evaluación de la viabilidad política del proyecto

Para la realización de la presente evaluación, consideraremos a los actores que se encuentran alrededor del proyecto y de sus componentes. La consideración de los actores frente al interés o motivación de la ejecución del resultado o actividad tendrá las siguientes ponderaciones:

Aceptación = + 1; Indiferencia = 0; Rechazo = - 1

En lo que respecta al peso político, los actores frente al hecho de poder impedir o posibilitar la ejecución de la actividad, tiene las siguientes ponderaciones:

Peso político alto = + 3; Peso político mediano = + 2; Peso político bajo = + 1; Ninguno = 0

El análisis realizado revelará cualitativamente el grado de viabilidad del resultado o de la actividad, para lo cual se realizan las siguientes ponderaciones:

A = alto nivel de viabilidad; M = mediano nivel de viabilidad; B = bajo nivel de viabilidad

Tabla 7. Matriz para el análisis de actores y para el análisis de la viabilidad política

Componente o actividad	Actores sociales involucrados	Interés puesto en ejecución	Peso político del actor social	Nivel de viabilidad política
Componente C 1	Gerentes de compañía de taxis	1	3	3
	Taxistas	1	3	3
	Comunidad	1	0	0
	COACS	0	3	0
				M
Componente C 2	Gerentes de compañía de taxis	1	3	3
	Taxistas	1	3	3
	Comunidad	1	0	0
	IES	0	3	0

				M
--	--	--	--	---

Fuente: Datos del trabajo investigativo

En el componente 1 se determina que gerentes de compañías de taxis, taxistas y comunidad tienen interés en la ejecución del proyecto, sin embargo las cooperativas de ahorro y crédito puede que sean indiferentes al mismo, considerando que los intereses de sus socios pueden estar enfocados en otro mercado, o en otros intereses. Así mismo en el componente 2, al igual que en el primero, tanto gerentes de compañías de taxis, taxistas y comunidad tienen interés en la ejecución del proyecto, sin embargo las instituciones de educación superior pueden que no tengan interés en el mismo, pudiendo dar prioridad a otras actividades propias de estos entes educativos. A pesar de que existe indiferencia en un actor involucrado en cada componente, la ponderación señala que la viabilidad política de los dos componentes del proyecto es media. En este sentido, los componentes son ejecutables.

3.4.4. Evaluación de la viabilidad organizativa e institucional del proyecto

A través de la matriz expuesta a continuación, se determinará el grado de viabilidad institucional que tiene la implementación de los componentes que constan dentro del proyecto. Al igual que en la matriz precedente, se revelará cualitativamente el grado de viabilidad a través de las siguientes ponderaciones:

A = alto nivel de viabilidad institucional; M = mediano nivel de viabilidad institucional; B = bajo nivel de viabilidad institucional.

Tabla 8. Matriz de análisis de la viabilidad institucional

Organismo o entidad responsable:				
Componente o actividad	Requisitos organizacionales	Requisitos existentes	Problemas internos de la entidad	Nivel de viabilidad institucional de la actividad
Componente C 1	- Las personas que ofertan el servicio de taxi cuentan con herramientas	SI		Alta

	<p>tecnológicas suficientes para el acceso a redes sociales</p> <p>- Se obtiene información suficiente y fehaciente por parte de taxistas para identificar los servicios y productos financieros que mejor se adaptan a su realidad.</p> <p>- Los contenidos y material comunicacional son atractivos para las personas que prestan el servicio de taxi.</p> <p>- Estrategia diseñada de difusión por medio de redes sociales llega al público objetivo.</p> <p>- Existe una alta interacción en redes sociales con la información proporcionada.</p> <p>- Existe interés en la implementación del programa por parte de compañías de taxis y cooperativas de ahorro y crédito</p>	<p>SI</p> <p>SI</p> <p>SI</p> <p>SI</p> <p>NO</p>	<p>Habrán COACS que no les interese el proyecto a ser desarrollado</p>	
Componente C 2	<p>- El Gerente y dirigente de una de las compañías de taxis de la parroquia de Calderón, se interesa en la utilidad del programa para su sector.</p> <p>- En los contenidos del programa se complementan los tópicos de educación financiera y cometimiento de infracciones de tránsito</p>	<p>SI</p> <p>SI</p> <p>SI</p>		Alta

	-Existe información suficiente y adecuada sobre la gestión del dinero en la prestación de servicio de taxi - Existe interés en la implementación del programa por parte de una Institución de Educación Superior	NO	Habrán IES que no les interese el proyecto a ser desarrollado	
--	---	----	---	--

Fuente: Datos del trabajo investigativo

La presente Matriz de análisis de la viabilidad institucional es coherente con los resultados analizados en la Matriz para el análisis de actores y para el análisis de la viabilidad política. La presente matriz establece que existe un alto nivel de viabilidad institucional para la implementación del proyecto considerando el cumplimiento de los requisitos organizacionales y existentes de la matriz. Sin embargo ambas matrices son coincidentes en el hecho de que pueden haber dificultades si cooperativas de ahorro y crédito como instituciones de educación superior, no les interesa el desarrollo del proyecto.

3.4.5. Evaluación de la sostenibilidad del proyecto

En la presente evaluación se establecerá con una serie de preguntas en la matriz desarrollada, la capacidad que tiene el proyecto de seguir generando resultados en el transcurso del tiempo, inclusive posterior a su ejecución. A la matriz se le asignarán valores, según la siguiente ponderación: Muy bajo = 1; Bajo = 2; Intermedio = 3; Alto = 4; Muy alto = 5. Obtendremos una calificación final sobre 50 puntos.

Tabla 9. Matriz para la evaluación de sostenibilidad

Interrogantes	Calificación				
	1	2	3	4	5
Infraestructura y logística					
¿El resultado o bien o servicio tiene la infraestructura adecuada?				X	
¿Son adecuados la planta y el equipo físico para su producción o prestación?				X	
¿Hay adecuación en los procesos de mantenimiento del equipo y de la infraestructura?			X		
¿Es adecuada la técnica escogida para el proceso productivo o prestación?				X	

¿Existe una organización logística adecuada?			X		
¿Existe capacidad institucional de largo plazo?				X	
¿Hay interés en agencias locales y provinciales en que se genere el resultado o se genere el bien o servicio?		X			
¿Existe flexibilidad y capacidad para adaptar el proyecto a circunstancias cambiantes del entorno?					X
¿Existe apoyo de los actores clave?					X
¿El proyecto tiene un apoyo fuerte y estable de las organizaciones locales y provinciales?				X	

Fuente: Datos del trabajo investigativo

De la matriz desarrollada se determina que entre los puntos más altos de la misma, hay apoyo de los actores clave para la implementación del proyecto, como son los propios taxistas y sus familias, afectados por la problemática del sobreendeudamiento. Así mismo, si las circunstancias sociales o económicas del país, produjeran que se tenga que cambiar las formas del proyecto, este podría ser modificado sin que pierda su esencial que es que los taxistas de la parroquia de Calderón tengan un endeudamiento responsable, a través del conocimiento impartidos tanto en capacitación como en difusión de información.

De la sumatoria de los valores, se establece que la calificación del proyecto es de 38/50 puntos. La evaluación de la sostenibilidad del proyecto es media, y por ende es viable la ejecución del proyecto.

3.4.6. Evaluación de viabilidad ambiental del proyecto

Por la naturaleza del presente proyecto, no es pertinente ni aplicable una evaluación de viabilidad ambiental en el mismo.

3.4.7. Análisis de género

Por la naturaleza del presente proyecto. no es pertinente ni aplicable un análisis de género en el diseño del mismo.

3.4.8. Evaluación de la viabilidad económica-financiera

Como se ha demostrado, el presente proyecto no prevé generar ingresos económicos o rentabilidad, pero el mismo tiene un alcance social importante para el beneficio de la comunidad.

En este sentido, se usará como técnica un análisis costo efectividad (ACE), para realizar la evaluación de la viabilidad económica financiera, mediante el estudio de alternativas para la implementación del proyecto.

Del análisis realizado tanto del componente 1 y 2, se debe señalar que la implementación de los mismos es viable. No obstante, a continuación se desarrolla una alternativa para el componente 1, la misma que cuestionaría el usos de redes sociales y material comunicacional digital en dicho componente, para la difusión de información de productos y servicios financieros.

Tabla 10. Matriz de alternativas

Alternativas	Costo por beneficiario	Calidad del bien o servicio	Nivel de viabilidad institucional	Nivel de viabilidad política	Otras ventajas
C.1. Implementar un programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros	6500 \$	1000 beneficiarios / 6.5 \$ por cada persona	Sí tiene viabilidad institucional demostrada	Sí tiene viabilidad política demostrada	Se puede medir la interacción en redes sociales con público objetivo
C.1.B. Implementar un programa de difusión de información a través de medios de comunicación tradicionales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros	10000 \$ El presupuesto podría aumentar, considerando que los medios tradicionales de comunicación son más costosos, y si se requieren la impresión de materia comunicacional aumentaría el gasto del componente	1000 beneficiarios / 10 \$ por cada persona	Se mantendría la viabilidad del componente 1	Se mantendría la viabilidad del componente 1	Los medios tradicionales pueden llegar a los taxistas que no cuentan con herramientas tecnológicas

Fuente: Datos del trabajo investigativo

Del presente análisis se determina que la implementación del C.1. la ventaja principal radica en que tiene un menor costo por cada beneficiario, pero en ella los beneficiarios deben contar con redes sociales, e instrumentos que soporten las mismas como los smart phones.

La ventaja del C.1.B. es que para su implementación los taxistas no requerirían de medios tecnológicos, ya que el programa de difusión se realizaría por medios de comunicación tradicionales como los son los diarios, radio y televisión; pero la desventaja es que el proyecto sería más costoso al pautar en dichos medios tradicionales para difundir el contenido del programa.

En mérito de lo expuesto, no hay que desconocer que la mayoría de taxistas sí tienen acceso a la tecnología considerando el desarrollo de programas en celular para solicitar el servicio de taxi, y que la comunicación entre taxistas también se realiza a través de aplicaciones.

En este sentido, y bajo esta metodología, la mejor viabilidad económica – financiera la presenta el C.1., por ende se mantendría la implementación de dicho componente en el proyecto.

Capítulo 4

Conclusiones y recomendaciones

4.1. Conclusiones

- Si bien la inclusión financiera es considerada un proceso importante con el fin de que todas las personas puedan acceder a servicios financieros, sin embargo, este proceso siempre debe ser acompañado de la educación financiera con el fin de que las personas no solo se incluyan en el sistema financiero, sino que también tengan los conocimientos necesarios para el mayor aprovechamiento del mismo.
- Si un proceso de inclusión financiera no tiene el acompañamiento de la educación financiera, puede derivar en el sobreendeudamiento de las personas que fueron en un principio incluidas en el sistema financiero. Es así que los taxistas de la parroquia de Calderón tienen acceso a créditos ofertados por instituciones financieras, sin embargo la falta de educación financiera ha generado que no puedan manejar adecuadamente tales créditos, teniendo problemas de sobreendeudamiento.
- El propósito de que los taxistas de la parroquia de Calderón tengan educación financiera, es que tales conocimientos sean aplicados en su desarrollo social diario, y por ende sepan endeudarse responsablemente. Es importante la aplicación de dichos conocimientos ya que la herramienta de trabajo del taxista es un vehículo, para cuya adquisición será necesario tener cultura de ahorro, u obtener un crédito en el que se comprendan las implicaciones y costos que este tiene, considerando que el pago de cuotas justamente provendrá del trabajo realizado por el taxista.
- La inclusión financiera genuina implica que los productos y servicios financieros estén diseñados desde la lógica del acceso, calidad, uso y bienestar de las personas. El proyecto de endeudamiento responsable en créditos obtenidos por taxistas en la parroquia de Calderón, se encamina en su desarrollo a la implementación de tales dimensiones. Además, la inclusión financiera debe propender a que las personas que usen productos y servicios financieros, los utilicen de forma adecuada, de tal manera que no puedan ser nuevamente excluidos de ellos.

- El sobreendeudamiento afectará la dimensión del bienestar de las personas, ya que afecta la calidad de vida del taxista sobreendeudado y de su entorno familiar.
- Si gracias a la inclusión financiera se mejora la calidad de vida de una persona, de igual manera esa persona mejorará la calidad de vida de otras dentro de su entorno familiar y social. El endeudamiento responsable por parte de los taxistas de la parroquia de Calderón, mejoraría la calidad de vida de las personas que viven en esta zona de la capital.

4.2. Recomendaciones

- Las cooperativas de ahorro y crédito, en coordinación con instituciones de educación superior, deben crear programas de educación financiera que sean eficaces y eficientes. No basta con la implementación de cualquier clase de programa de educación financiera, se debe garantizar que estos programas lleguen a los socios, trabajadores y directivos de la cooperativa.
- La educación financiera debe volverse atractiva para los socios. Así como en el presente trabajo se ha establecido un programa de educación financiera con temáticas en materia de tránsito, dirigido para un grupo de taxistas, el momento en que se deba implementar un programa de educación financiera, hay tomar en cuenta los gustos del grupo objetivo para que el mismo atraiga el interés de los socios de la cooperativa.
- Se deben incentivar políticas públicas a través de las cuales el Estado establezca programas de educación financiera, en el bachillerato y estudios de tercer nivel. Con tales políticas, las personas por lo menos contarán con conocimientos generales financieros, que permitirán adoptar decisiones adecuadas y racionales el momento en que usen servicios o productos financieros.

Anexos

Anexo 1

Tabla 11. Cronograma de Plan Operativo de Componente uno

Código	Nombre de la Actividad / Tarea	Tiempo de la Actividad (Semanas)																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
C.1	Implementar un programa de difusión de información a través de redes sociales para el manejo adecuado de servicios y productos financieros																	
C1.A1.1	Identificar los servicios y productos financieros de ahorro, inversión y financiación que mejor se adapten a la prestación del servicio de taxi																	
C1.A1.1.T1.1	Diseño de encuesta para determinar los productos financieros que se adapten a la prestación de servicio de taxi																	
C1.A1.1.T1.2	Recopilar datos de la encuesta de productos financieros, para la prestación de servicio de taxi en la parroquia de Calderón																	
C1.A1.2	Diseño de contenidos y material comunicacional a ser difundidos a través de redes sociales																	
C1.A1.2.T2.1	Establecer elementos de relación y visuales del material comunicacional																	
C1.A1.2.T2.2	Definir redes sociales que difundirán material																	
C1.A1.3	Definición de la estrategia para difusión de la información																	
C1.A1.3.T3.1	Diversificar el uso de canales de comunicación en redes sociales																	
C1.A1.3.T3.2	Garantizar que el contenido difundido llegue al público objetivo																	
C1.A1.4	Seguimiento de la interacción en redes sociales con la información proporcionada sobre servicios y productos																	

Anexo 2

Tabla 12. Cronograma de Plan Operativo de Componente dos.

Código	Nombre de la Actividad / Tarea	Tiempo de la Actividad (Meses)											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
C2	Generación de un programa de capacitación en materia de tránsito, que incluye educación financiera												
C2.A2.1	Convocar al Gerente y dirigente de una de las compañías de taxis de la parroquia de Calderón, con el fin de mostrar los beneficios del programa y definir la metodología más adecuada para su implementación												
C2.A2.1.T1.1	Generar convocatoria para mostrar beneficios del programa												
C2.A2.2	Diseño de contenidos del programa de capacitación con tópicos que aborden afectaciones económicas por el cometimiento de infracciones de tránsito												
C2.A2.2.T2.1	Contratación de capacitadores												
C2.A2.2.T2.2	Elaboración de Syllabus												
C2.A2.2.T2.3	Establecer el software que permita la gestión del programa vía telemática												
C2.A2.3	Incluir en el programa de capacitación un módulo enfocado la gestión del dinero en la prestación de servicio de taxi												
C2.A2.4	Generar un convenio con una Institución de Educación Superior para la implementación del programa												
C2.A2.4.T3.1	Convocar a Instituciones de Educación Superior en ejecutar el programa												
C2.A2.4.T3.2	Generar un convenio con los compromisos adquiridos en las Instituciones de Educación Superior												

Anexo 3

Tabla 13. Presupuesto consolidado (ingresos y costos) anual

	Año 1
Ingresos	0
Fuente	-
Costos	
Costos Directos	1000
Gastos	
Viáticos y subsistencia	200
Honorarios profesionales	4.800
Sueldos y Salarios	3000
Gastos de publicidad	1500
Total costos más gastos	10500

Lista de referencias

- Agencia Metropolitana de Tránsito, Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2020-1016-O, julio 24, 2020.
De Juan Manuel Aguirre, Director General Metropolitano de Tránsito Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Álvarez, Roberto Javier. 2020. *Análisis espacial de la inclusión financiera y la pobreza multidimensional en el Ecuador en el periodo 2015-2018*. Tesis para obtener el título de maestría de Investigación en Economía del Desarrollo en la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO Ecuador. Quito.
- Barruetaña, Esther. 2020. *La influencia de las nuevas tecnologías en la inclusión financiera*. *Boletín Económico*. Madrid: Banco de España.
- Calderón cultura y sitios de interés. Empresa Pública Metropolitana de Gestión de destino Turístico Quito Turismo. 2012. Acceso el 29 de junio del 2021. <https://www.quito-turismo.gob.ec/descargas/guiacalderonweb.pdf>
- Catastro del Sector Popular y Solidario. Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. Acceso al 16 de junio del 2021. <https://servicios.seps.gob.ec/gosf-internet/paginas/consultarOrganizaciones.jsf#>
- Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito 2019, Registro Oficial Edición Especial 902 del 07 de Mayo de 2019.
- Convenio 001 sobre las horas de trabajo. Organización Internacional del Trabajo. 1919. Acceso el 15 de julio del 2021. https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C001
- Encuesta realizada a 26 taxistas de la parroquia de Calderón, Cantón Quito. 27 de junio del 2021. Estudio para determinar la oferta y demanda del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito. 2017. Acceso el 12 de julio del 2021. http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Circulares/2017/042%20%20%20%20Respuesta%20resoluci%C3%B3n%20C%20185/ENTREGABLE%20%20_vf.pdf

- García, Nidia, Andrea Grifoni, Juan Carlos López, y Diana Mejía. 2013. “La educación financiera en América Latina y el Caribe Situación actual y perspectivas” en *Serie de Políticas Públicas y Transformación Productiva*, n° 12, Corporación Andina de Fomento.
- Hernández-Sampieri, Roberto; Fernández, Carlos; Baptista, Pilar. 2014. *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill, 6ta. Edición.
- Jácome, Hugo. 2021. *Inclusión financiera en Ecuador: el cooperativismo de ahorro y crédito como alternativa*. Galicia: Universidade de Santiago de Compostela.
- Muccino, Guido. 2014. *La educación financiera en la agenda internacional poscrisis financiera 2008*. Trabajo Final de Maestría en Relaciones y Negociaciones Internacionales. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO/Argentina). Buenos Aires.
- Ortegón, Edgar; Pacheco, Juan Francisco; Prieto, Adriana. 2005. *Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas*. Santiago de Chile: CEPAL - SERIE Manuales.
- Proyecciones referenciales de población a nivel cantonal-parroquial período 2010 – 2020. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Acceso el 26 de junio del 2020.
http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/Portal%20SNI%202014/ESTADISTICA/Proyecciones_y_estudios_demograficos/Proyecciones%202010/Proyecciones%20de%20poblaci%C3%B3n%20PARROQUIAL%202010-2020.xlsx
- Ramos, Fernando. 2021. “El sobreendeudamiento como problema legal y social. Propuesta de reforma del Código de Protección y Defensa del Consumidor” en *Desde el Sur*, 13(1).
- Roa, María José, y Oscar Alfonso Carvallo. 2018. *Inclusión financiera y el costo del uso de instrumentos financieros formales Las experiencias de América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo –BID.
- Secretaría Nacional de Planificación. Acceso el 1 de julio del 2021.
<https://www.planificacion.gob.ec/sede-quito/>