



UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CUENCA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
EMPRESARIALES**

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**“IMPACTO ECONÓMICO DE LA RECAUDACIÓN COMÚN DE LA
COOPERATIVA UNCOMETRO S.A. EN EL PERIODO 2021-2023.”**

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE LICENCIATURA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

AUTORA: UREÑA JIMENEZ ANDREA JAZMIN

DIRECTOR: ING. JOHN EDWIN LÓPEZ CASTILLO, MSc.

CUENCA - ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
EMPRESARIALES**

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**“IMPACTO ECONÓMICO DE LA RECAUDACIÓN COMÚN DE LA
COOPERATIVA UNCOMETRO S.A. EN EL PERIODO 2021-2023.”**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE LICENCIATURA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

AUTORES: UREÑA JIMENEZ ANDREA JAZMIN

DIRECTOR: ING. JOHN EDWIN LÓPEZ CASTILLO, MSc.

CUENCA - ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

“Impacto económico de la recaudación común de la Cooperativa Uncometro S.A. en el periodo 2021-2023”

Andrea Jazmín Ureña Jiménez

Universidad Católica de Cuenca

Unidad de titulación

Ing. John Edwin López Castillo. MSC

24 de septiembre de 2024

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Andrea Jazmín Ureña Jiménez**, declaro bajo juramento que el artículo denominado **“Impacto económico de la recaudación común de la Cooperativa Unometro S.A. en el periodo 2021-2023”** es de mi autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

En consecuencia, este trabajo es de mi autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de grado en mención.

Cuenca, septiembre de 2024



Andrea Jazmin Ureña Jimenez

Andrea Jazmín Ureña Jiménez

CERTIFICACIÓN

Yo, **John Edwin López Castillo**, certifico que el artículo titulado “**Impacto económico de la recaudación común de la Cooperativa Uncometro S.A. en el periodo 2021-2023**” fue desarrollado por **Andrea Jazmín Ureña Jiménez**, ha sido guiado y revisado periódicamente y cumple normas estatutarias establecidas por la Universidad Católica de Cuenca.

Debido que es una investigación particular con el propósito de cumplir un requisito previo a la obtención del Título de **LICENCIADO EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**.

Cuenca, septiembre de 2024.

**JOHN EDWIN
LOPEZ CASTILLO**

Firmado digitalmente por JOHN
EDWIN LOPEZ CASTILLO
Fecha: 2024.08.05 10:24:29 -05'00'

Ing. John Edwin López Castillo, MSc.
Tutor
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

DEDICATORIA

Dedico este trabajo, fruto de la dedicación y perseverancia, en primer lugar, a Dios, por ser mi guía y fortaleza en cada paso del camino. A la Virgen María Auxiliadora, cuya protección ha sido mi refugio constante y cuya intercesión ha sido fuente de consuelo y esperanza. A mi compañero de vida Arq. Bryan Andrade pilar fundamental en todo este proceso. Su apoyo incondicional, su paciencia infinita me ha sostenido en los momentos más difíciles. Ha sido mi inspiración y mi mayor fuente de motivación. A mi hijo Sebastián Andrade que con su luz y alegría ha dado sentido a todo lo que hago. Mi mayor razón para luchar y mejorar cada día. Su sonrisa y su inocencia me han recordado siempre la importancia de perseverar y creer en mis sueños. Finalmente, a mi familia, por estar siempre a mi lado, ofreciendo palabras de aliento, comprensión y apoyo. Cada uno de ustedes ha jugado un papel importante en la culminación de este proyecto. Esto es un reflejo no solo de mi esfuerzo, sino del amor, la fe y el apoyo de todos ustedes.

.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, a la Virgen María Auxiliadora, por su intercesión a lo largo de todo este proceso. A mi director de titulación, Magister John López Castillo, quien con su conocimiento, orientación y paciencia me ha guiado en cada paso de este arduo proceso. Gracias por su tiempo, dedicación y valiosas observaciones que han enriquecido este trabajo. A mi esposo, por su apoyo incondicional y su amor inquebrantable. A mi hijo, cuya presencia me ha llenado de esperanza y felicidad. Eres mi mayor inspiración y tu alegría ha sido un motor constante para superar los obstáculos que se presentaron. A mis padres y familia, por su amor, apoyo y palabras de aliento. Su confianza en mí y su ejemplo me han impulsado a dar lo mejor de mí mismo en cada momento. Gracias por ser mi red de apoyo, siempre dispuestos a brindarme ayuda cuando la necesitaba. A mis queridos docentes amigos, compañeros de estudios y colegas, por las conversaciones enriquecedoras, el apoyo mutuo y la compañía durante este proceso. Compartir este camino con ustedes ha sido un verdadero honor.

RESUMEN

La caja común es un método de administración financiera en el cual todos los ingresos provenientes del servicio de transporte se consolidan y gestionan en un fondo único. Esta centralización proporciona una perspectiva más precisa de la situación financiera general, lo que simplifica la planificación, supervisión y control de los recursos. En este ámbito el objetivo del presente trabajo de investigación es: analizar el impacto económico, de la caja común, identificando tendencias, desafíos y oportunidades para el desarrollo económico sostenible de la Cooperativa de Transporte Uncometro S.A. en el período 2021-2023, mediante un enfoque metodológico cuantitativo de tipo bibliográfico y de campo apoyados en los estados financieros y recaudos de caja común en los años 2021, 2022 y 2023, de las 55 unidades de transporte que conforma dicha empresa. Los resultados revelan un aumento constante en los ingresos y avances en la gestión financiera y operativa durante el periodo 2021-2023. No obstante, las fluctuaciones en los gastos y en los ingresos entre las empresas del sector indican que se enfrentan desafíos significativos que necesitan ser abordados para garantizar una estabilidad y un crecimiento sostenido. En conclusión, la implementación de la recaudación común en la Cooperativa Uncometro S.A. ha producido beneficios significativos, mejorando la estabilidad financiera, promoviendo una distribución más equitativa de los ingresos y optimizando la eficiencia operativa.

Palabras Clave: Recaudación común, cooperativas de transporte, impacto económico, crecimiento sostenido

ABSTRACT

A pooled fund is a method of financial management in which all revenues from the transportation service are consolidated and managed in a single fund. This centralization provides a more accurate view of the financial situation, simplifying resource planning, monitoring, and control. In this context, this research aims to analyze the economic impact on the pooled fund, identifying trends, challenges, and opportunities for the sustainable economic development of the Transportation Cooperative Uncometro S.A. in the period 2021-2023. A quantitative methodological approach of bibliographic and field type was used, supported by the financial statements and collections of pooled funds of the 55 transportation units that conform to this company in the years 2021, 2022, and 2023. The results reveal a steady increase in revenues and progress in financial and operational management over the 2021-2023. However, fluctuations in expenses and revenues among companies in the sector indicate that they face significant challenges that must be addressed to ensure stability and sustained growth. In conclusion, the implementation of pooled collection at Transportation Cooperative Uncometro S.A. has produced significant benefits, improving financial stability, promoting a more equitable income distribution, and optimizing operational effectiveness.

Keywords: Common revenue, transportation cooperative, economic impact, sustained growth.

Introducción

La movilidad humana se constituye como un derecho fundamental de los ciudadanos, puesto que a través de esta se puede ejercer varios derechos relacionados, como el empleo, la educación, la atención médica, la residencia, y otros más, que se alcanzan cuando esta se garantiza. En esta perspectiva, el transporte colectivo desempeña un rol crucial, siendo desde hace décadas uno de los medios a través de los cuales las sociedades ejercen esta movilidad necesaria para llevar a cabo sus múltiples interacciones sociales. Esta afirmación, se refuerza en Mafla et. al. (2021), quienes señalan que: las actividades ligadas al transporte representan históricamente el puente entre la capacidad de trabajo y la creación de riqueza en la sociedad.

La idea anterior supone que el transporte público es un proceso clave en el desarrollo, juega un papel crucial en el crecimiento de las ciudades, tanto en su configuración como en su funcionamiento. Es un factor fundamental en la planificación del espacio urbano, por lo que la seguridad operativa en las compañías de transporte es un tema que concierne a las economías globalizadas, que conlleva a que estas organizaciones, especialmente las públicas, tomen medidas para ofrecer un servicio competitivo (Minta y Feijó, 2023).

Sin embargo, de acuerdo a Sebastian y Yañez (2019), América Latina se enfrenta a desafíos en los ámbitos económico, social y ambiental, estos incluyen la alta frecuencia de accidentes de tráfico, los problemas de contaminación causados por los vehículos en las calles y las dificultades para financiar de manera sostenible los sistemas de transporte público, relacionadas con el aumento en el uso de automóviles y motocicletas. Esta situación conduce a que las empresas de transporte, especialmente las públicas, tomen medidas para ofrecer un servicio competitivo, ya que la seguridad operativa en estas empresas es un tema que abarca las economías globalizadas.

Según Moscoso et al. (2019) en la región, la posesión de vehículos está aumentando mientras el uso del transporte público disminuye, a diferencia de Europa. En algunas ciudades de América Latina y el Caribe, el uso del transporte público ha caído un 50%, afectando su desempeño y fomentando el uso de vehículos privados. Los esfuerzos para mejorar el transporte público urbano se ven limitados por la falta de sostenibilidad financiera, ya que la mayoría de los proveedores no cubren sus costos operativos y la productividad del transporte público se ha estancado o disminuido.

El panorama pone de relieve la falta de implementación de políticas efectivas para mejorar el transporte urbano, a pesar de algunos avances en infraestructuras y en la promoción del transporte público. No obstante, estas políticas no han venido acompañadas de medidas efectivas para mejorar la calidad de los servicios e integrar las diferentes políticas de transporte (Rivas et al., 2019).

Ubicándonos en el contexto del Ecuador, para el año 2020, se dio un acontecimiento particular: el Estado ecuatoriano permitió la aplicación del sistema de control de precios para el combustible, conocido como sistema de “bandas”, el cual sustituyó la forma en que los transportistas fijaban sus precios, es decir, tomando en consideración la influencia del subsidio a la gasolina y diésel que este último les proveía. Este hecho particular, con el pasar del tiempo, generó malestar en transportistas que señalaron haber tenido afectaciones en su nivel de costos y, por ende, en los beneficios derivados de la actividad (Solís, 2020).

En el ámbito específico de la Cooperativa Uncometro S.A., ubicada en la ciudad de Cuenca, es preciso señalar que esta última no era ajena a los problemas de gestión referidos, pero, sobre todo, a la denominada “guerra del centavo”, que generaba una situación de competencia desleal entre sus operarios, sobre todo, generando un reparto no equitativo de los beneficios. Al respecto,

la cooperativa decidió aplicar la recaudación común, la cual, de acuerdo con Romo et al. (2022) se ampara en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y básicamente refiere a un fondo o caja comunes, que sirve de recaudo y reparto de los beneficios, limitando a los socios u operarios de cada unidad a establecer precios de forma individual.

Lo hasta aquí expuesto evidencia un problema de mala gestión administrativa, que se puede resumir en una inadecuada planificación de actividades en el transporte público, sumado a la falta de claridad en los ingresos generados por las cooperativas, puesto que, al dejar a la libre elección por parte de los operadores la fijación de precios, es decir, ante la ausencia de un sistema unificado, se vuelve complejo determinar el nivel de utilidad que se genera en una cooperativa en particular (Romo et al., 2022).

Este estudio conlleva a plantear la siguiente pregunta de investigación : ¿Cuál ha sido el impacto económico de la recaudación común de la cooperativa Uncometro S.A. durante el periodo 2021-2023? El objetivo del estudio es analizar este impacto económico, identificando tendencias, desafíos y oportunidades para el desarrollo económico sostenible de la cooperativa. Se hipotetiza que la recaudación común ha tenido un impacto económico positivo en Uncometro S.A. durante 2021-2023, reflejándose en una mayor estabilidad financiera y apoyo a proyectos de desarrollo dentro de la cooperativa.

Considerando que la caja común es un procedimiento de gestión que incluye la planificación, organización, dirección y control, adaptado a las especificidades de cada Cooperativa de Transporte y ajustado a un sistema que promueve la igualdad participativa y la distribución equitativa de ingresos (Pesantez et al., 2020). La Caja Común en Cuenca, Ecuador, se estableció en base a la Ordenanza que Regula el Sistema Integrado de Recaudación y Distribución de Ingresos del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros del Cantón

Cuenca, conocida comúnmente como la "Ordenanza de la Caja Común". Esta ordenanza fue aprobada por el Concejo Cantonal de Cuenca y proporciona el marco legal para la implementación y operación del sistema de recaudación conjunta. Este estudio destaca su contribución al desarrollo socioeconómico de la comunidad y sus principales actores, como propietarios, conductores y otros beneficiarios directos e indirectos.

Estado de Arte

Relación teórica del transporte público y el sistema de recaudación común

El transporte público de acuerdo a Cubo (2022) es un sistema de movilidad que ofrece servicios de desplazamiento a la población, para su funcionamiento se utilizan infraestructuras especiales para el traslado y camino de vehículos (con carácter compartido) accesibles para que la ciudadanía en general las ocupe. Este tipo de transporte tiene una naturaleza de servicio y cuenta con disponibilidad para el uso de cualquier persona que lo requiera, a cambio de un pago de una tarifa que generalmente es asequible para toda la población (desde clases altas hasta clases bajas), existen diferentes modos de transporte, los más comunes que son utilizados en ciudades mundiales son: autobuses, trenes, tranvías, metro, taxis o ferris.

Según Paredes y Pozo (2020) el transporte público es fundamental para que muchas personas accedan a servicios vitales como el empleo, la educación, la atención médica y la vivienda, además, desempeña un papel crucial en el desarrollo socioeconómico al conectar comunidades y facilitar la actividad económica a nivel local, regional y nacional. Es la base de la movilidad diaria para millones de personas, permitiéndoles acceder a sus empleos, escuelas y actividades de entretenimiento.

Vicuña et al. (2022) sostienen que este sistema de transporte, forma parte de los planes de desarrollo nacionales o ciudadanos en cuanto a la conectividad y la accesibilidad entre las

comunidades tanto urbanas, como las rurales. Es la principal solución a lo que representa la movilidad, ya que el transporte privado puede ser considerado exclusivo y caro, y permite moverse de manera eficiente y económica, sobre todo en ciudades densamente pobladas donde existen los problemas comunes de movilidad como lo son el tráfico y la congestión de personas.

En el ámbito del transporte público en Ecuador, de acuerdo con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, modificada el 21 de agosto de 2018, se establecen los siguientes artículos:

Artículo 77: Una entidad que cumpla con todos los requisitos establecidos por la ley, su reglamento y otras normativas aplicables, y haya obtenido legalmente el permiso para ofrecer servicios de transporte terrestre en cualquier clase o tipo, se considera como operadora de transporte terrestre, ya sea una cooperativa o una compañía.

Artículo 78: Toda operadora de transporte terrestre autorizada para prestar el servicio debe hacerlo exclusivamente en las clases de vehículos que el reglamento determine, dependiendo de su clase y tipo.

Artículo 79: Debido a que el servicio de transporte terrestre es de carácter económico y estratégico para el Estado, las operadoras deben establecer un objeto social exclusivo en sus estatutos, de acuerdo con el servicio que van a ofrecer (Asamblea Nacional Constituyente, 2014).

Según Silva y Torres (2017) las instituciones reguladoras vinculadas al transporte urbano en la ciudad de Cuenca son las siguientes: Sistema Integrado de Transporte de Cuenca (SIT); Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cuenca (EMOV); Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador (ANT) y la Cámara de Transporte de Cuenca (CTC).

El propósito del SIT es unificar, disminuir, actualizar, organizar y planificar a las compañías que ofrecen el servicio de transporte público en la ciudad de Cuenca. La Empresa

Municipal de Movilidad (EMOV EP) en Cuenca, Ecuador, administra y vigila tanto el transporte público como el privado, planifica y regula el tráfico, lleva a cabo campañas de educación y seguridad vial, supervisa el cumplimiento de las normativas, incorpora tecnologías innovadoras, mantiene la infraestructura vial, impulsa la movilidad sostenible y atiende a los usuarios con el fin de mejorar de manera constante el sistema de movilidad en la ciudad (EMOV, 2024).

La ANT es la encargada de la organización, supervisión y gestión del transporte por carretera, tráfico y seguridad vial, en concordancia con los valores de equidad, inclusión, libertad de movimiento y sustentabilidad (ANT, 2024).

Mientras que la Cámara de Transporte de Cuenca de acuerdo a Hermida (2018) es crucial para el sistema de transporte público de la ciudad, trabajando junto a autoridades locales y nacionales para garantizar su funcionamiento efectivo, seguro y accesible. Fundada en 2000, agrupa a 7 empresas de transporte urbano y ha implementado medidas innovadoras, como el sistema de recaudación integrado y el pago electrónico en 2009, siendo pionera en Ecuador. Su misión es representar y proteger los intereses de los transportistas, mejorando condiciones laborales y resolviendo desafíos del sector, además de participar en la planificación y desarrollo del transporte público para beneficiar a usuarios y trabajadores.

En lo que se refiere a las Cooperativas de Transporte de acuerdo a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (2024) se crean para ofrecer servicios de transporte de personas o bienes por tierra, ríos o mar, utilizando recursos propios, no se permite la transferencia de permisos de operación a individuos, reservándose estos para las cooperativas. Existen varios tipos de cooperativas de transporte, como las de trabajo asociado, caja común, caja individual y de usuarios, las mismas que colaboran con las autoridades para garantizar un servicio efectivo, seguro y accesible, defendiendo los intereses de los transportistas y mejorando sus condiciones laborales.

Son fundamentales para el sector del transporte, desempeñando un papel importante en la economía y la movilidad de personas y bienes.

En cuanto a estudios relacionados con el transporte público en la ciudad de Cuenca se menciona la investigación de Rios et al (2023) quienes al analizar la percepción social del servicio de transporte público en la ciudad de Cuenca, resaltan que el servicio de autobús presenta molestias en cuanto a la seguridad y los métodos de pago, por lo que proponen mejorar la formación de los conductores en atención al cliente, implementar vigilancia en los autobuses y agilizar la respuesta de las autoridades de seguridad, a pesar de ello, los usuarios consideran que la tarifa del autobús es razonable, similar a la del servicio de taxi, y sugieren que la tecnología podría contribuir a resolver estos problemas y mejorar la percepción del servicio. En cuanto al tranvía, los usuarios tienen una opinión favorable debido a la seguridad, el uso de tecnología avanzada, los métodos de pago integrados con cooperativas de ahorro y crédito, así como el buen servicio en las paradas y durante los trayectos. No obstante, existe un alto nivel de insatisfacción con las multas impuestas por no tener la tarjeta recargada al utilizar el servicio.

La caja común y su impacto económico en el transporte urbano

La caja común se presenta como un sistema centralizado para la gestión de la recaudación de pasajes y la operación del transporte público. Bajo este esquema, las cooperativas trabajarán en conjunto, cumpliendo planes operativos y tareas asignadas a cada unidad. De esta manera, se sustituye el manejo individual por uno centralizado, optimizando tanto la administración de los recursos económicos como la prestación del servicio (Villa et al., 2018).

De acuerdo a Suarez et al. (2020) la caja común en el transporte público se entiende como la recopilación de ingresos debido a la venta de boletos, pases, tarifas de estacionamiento u otros servicios relacionados. Estos ingresos son utilizados por el sistema para cubrir los costos

operativos del mismo, estos costos se refieren al combustible, el mantenimiento (preferiblemente constante) de vehículos, los salarios del personal y mejoras o reparación que se requiere en la infraestructura.

Este enfoque innovador implica un modelo de gestión centralizada en el que un operador designado supervisa los fondos acumulados de las tarifas de los pasajeros. Estos fondos provienen de las contribuciones realizadas por todos los integrantes de la organización a un fondo unificado, posteriormente, estos recursos mancomunados se distribuyen equitativamente entre todos los participantes involucrados en el sistema (Villa et al., 2018).

Con respecto al análisis del impacto económico en el transporte según Cisneros y Peñaloza (2023) es un fenómeno complejo y multidimensional que debe ser analizado de manera íntegra, al considerar elementos como los costos operativos y administrativos. En efecto de acuerdo a Marco y García (2024) han examinado las modificaciones en los patrones de movilidad de la población mediante varios indicadores, observando no sólo una disminución significativa de los viajes sino también un cambio en los patrones de movilidad.

La inversión en el transporte urbano se considera esencial para fomentar la innovación e impulsar el crecimiento económico a largo plazo. Según Reza et al. (2022) el transporte público es fundamental para reducir la dependencia del automóvil privado. No es suficiente con su mera existencia, sino que es necesario que los sistemas de transporte público sean eficientes, confiables y accesibles para que realmente sean utilizados por la población y, en consecuencia, sean beneficiosos.

La implementación de la caja común en las cooperativas de transporte público de pasajeros, según Zurita (2020) ofrece numerosas ventajas tanto para la ciudadanía como para los socios. Estos beneficios incluyen: acceso equitativo a los ingresos para todos los miembros, reduciendo las

desigualdades entre conductores y otros trabajadores; participación de los miembros en la gestión y distribución de los fondos, fomentando la toma de decisiones colectiva; prevención de la competencia entre las unidades de transporte y el estímulo de la solidaridad y apoyo mutuo entre los miembros, al contribuir y beneficiarse del fondo común.

Según Mendez (2020), En América Latina, varios países han adoptado Sistemas Integrados de Recaudo (SIR) en el sector del transporte, con el respaldo de la Caja Común. Brasil ha liderado estos esfuerzos con la realización de más de 250 proyectos en un lapso de dos décadas, seguido por Colombia con 17 proyectos en diversas ciudades. Asimismo, México y Argentina han implementado este sistema, contando cada uno con cinco cajas en funcionamiento. La Caja Común se emplea para administrar el transporte terrestre, distribuyendo de manera equitativa los fondos recaudados entre los miembros de las organizaciones. En el caso de Cuenca, 475 autobuses urbanos operan bajo este modelo, asociados a la Cámara de Transporte y al Sistema Integrado de Transporte Urbano.

El desarrollo de esta investigación requirió el análisis de investigaciones previas, donde se detallan los objetivos y conclusiones de cada una, en este marco Morillo et al. (2018) llevaron a cabo una investigación con el propósito de proponer un modelo de caja común que busque la distribución equitativa de recursos entre las cooperativas de transporte interprovincial en el año 2016. Concluyeron que la aplicación del modelo de caja común se basa en la centralización de la gestión, administración operativa y financiera, considerando la equidad e igualdad como pilares del cooperativismo en Ecuador.

Villa et al. (2018) se propusieron determinar el nivel de aceptación que tienen los socios de la Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses Urbanos Tungurahua. Concluyeron que existen opiniones divergentes entre la administración y los socios, y que la implementación de un

sistema de caja común se justifica por la disposición de los socios a adoptar un control eficiente en la cooperativa y a renovar las herramientas administrativas.

Pesantez et al. (2020) llevaron a cabo un estudio con el objetivo de diseñar una guía tributaria y contable sobre los ingresos y gastos en las compañías de transporte público de pasajeros de la ciudad de Cuenca que aplican el sistema de caja común. Concluyeron que la mayoría de las compañías demuestran un manejo inadecuado en la distribución de los fondos de caja común de los socios, así como en las políticas y procedimientos contables para el tratamiento de los ingresos con un plan de cuentas definido.

Es importante destacar que estas conclusiones provienen de investigaciones específicas realizadas por los autores mencionados, y cada una aporta información relevante sobre la implementación y efectividad del sistema de caja común en el sector del transporte en Ecuador.

Metodología

El presente trabajo de investigación requiere de un enfoque de investigación cuantitativa, pues de acuerdo a Smith y Johnson (2020) se fundamenta en la recolección y análisis de datos numéricos con el fin de validar hipótesis previamente planteadas. Este enfoque sostiene la idea de que el conocimiento debe ser imparcial y se deriva a través de un proceso deductivo, utilizando herramientas estadísticas y matemáticas para evaluar el problema de investigación; asociado usualmente con las prácticas y normativas de las ciencias naturales y el positivismo, este método busca obtener resultados que puedan ser generalizados.

Al aplicar este enfoque al tema del impacto económico de la recaudación común de la Cooperativa Uncometro S.A. en el periodo 2021-2023, Se busca analizar como variable dependiente el impacto económico y como variable independiente la recaudación común. Al examinar los datos numéricos relacionados con ingresos, gastos y distribución de recursos durante

estos años, se pueden obtener conclusiones objetivas y generalizables sobre la eficiencia y los beneficios económicos del modelo de recaudación común implementado en la ciudad de Cuenca. Este análisis permitirá identificar áreas de mejora y evaluar la sostenibilidad económica del sistema.

El diseño de investigación utilizado es una combinación de enfoque bibliográfico, de campo y longitudinal. Según Campos y Perin (2021), la combinación de estas tres perspectivas es crucial para obtener una comprensión integral de un tema en particular. La investigación bibliográfica establece una base teórica sólida y facilita comparaciones significativas, mientras que la investigación de campo ofrece datos concretos y actualizados que enriquecen el análisis. Además, el enfoque longitudinal permite la recolección de datos de las unidades con observación en (personas, empresas, comunidades, etc.) en diversos momentos, por lo cual es fundamental para estudiar los cambios a lo largo del tiempo.

En el contexto del presente estudio, la revisión bibliográfica aporta el marco teórico y comparativo esencial para respaldar el análisis, mientras que la investigación de campo proporciona datos concretos y actualizados que permiten evaluar directamente el impacto económico de la recaudación común en Uncometro S.A. durante el periodo 2021-2023.

El universo del estudio abarca los recursos anuales de las 55 unidades que componen la Cooperativa UNCOMETRO S.A. en la ciudad de Cuenca durante los años 2021, 2022 y 2023, tal y como se encuentran registrados en la Superintendencia de Compañías.

La presentación de resultados se realiza mediante diagramas de caja y bigotes, los cuales ofrecen una representación visual clara de la distribución de datos al mostrar la mediana, los cuartiles y los valores atípicos. Esta herramienta es valiosa para el análisis numérico, ya que

permite comprender rápidamente la dispersión al resumir los datos de manera concisa (Zhu et al., 2021).

Resultados

Antes de presentar los resultados, es importante mencionar que, de acuerdo a Molnar y Arsenio (2021) durante la pandemia del Covid-19, muchas personas optaron por trabajar desde casa, lo que llevó a una disminución significativa en la demanda de servicios de transporte público. Esta reducción en la demanda impactó directamente los ingresos de estas empresas, resultando en una presión financiera adicional en un momento en el que los costos operativos eran especialmente desafiantes.

Los lineamientos para la recaudación común fueron emitidos en el año 2014 donde Consorcio de Transportistas Urbanos de Cuenca. Los ingresos generados en la caja común se distribuyen de manera proporcional a la participación de cada unidad de transporte se deduce una parte de los ingresos para cubrir los costos operativos comunes, tales como: sueldos y salarios, combustibles y lubricantes, fondos de reserva para emergencias o futuros proyectos.

En este contexto, el impacto económico del recaudo común es un tema de gran relevancia, ya que puede tener efectos significativos en la economía de la Cooperativa Uncometro S.A. Por ello, se analiza su comportamiento durante los años 2021, 2022 y 2023, como se indica a continuación.

Tabla 1*Recaudo anual de la Cooperativa Uncometro*

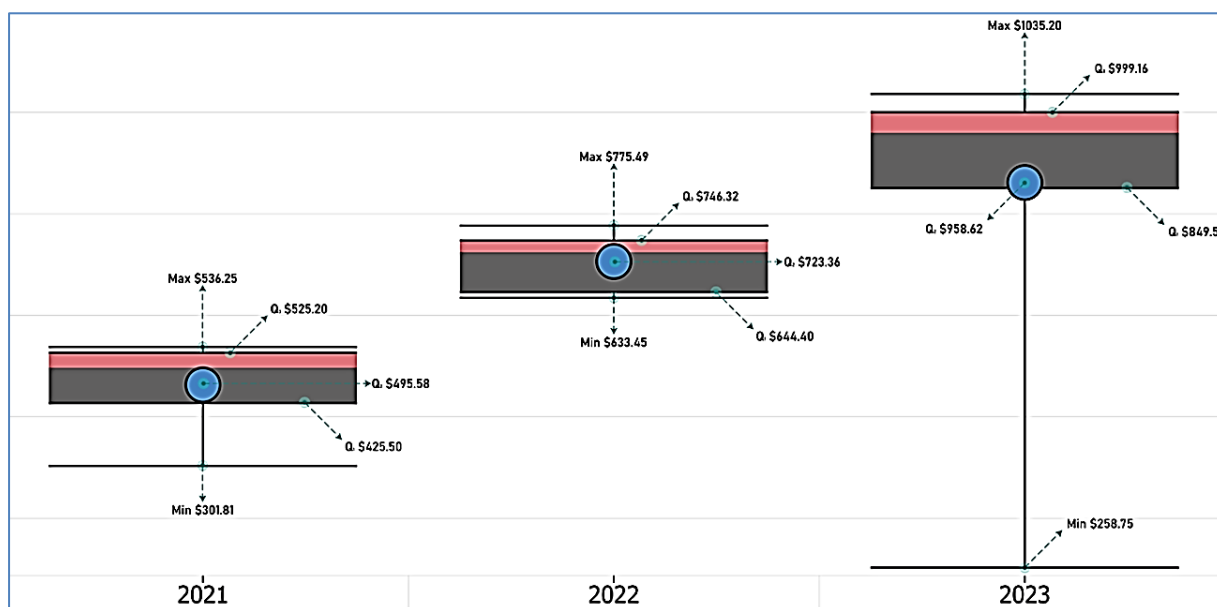
	2021	2022	2023
Enero	\$ 120.529,65	\$ 143.498,68	\$ 177.407,71
Febrero	\$ 90.456,61	\$ 166.395,90	\$ 179.710,92
Marzo	\$ 124.677,04	\$ 197.539,10	\$ 197.539,10
Abril	\$ 111.131,33	\$ 200.433,75	\$ 200.433,75
Mayo	\$ 110.813,27	\$ 206.221,40	\$ 200.998,77
Junio	\$ 128.594,78	\$ 176.670,45	\$ 176.670,45
Julio	\$ 105.276,89	\$ 215.544,45	\$ 236.521,34
Agosto	\$ 142.222,91	\$ 166.395,90	\$ 179.710,92
Septiembre	\$ 148.625,44	\$ 200.632,30	\$ 210.571,60
Octubre	\$ 142.824,51	\$ 214.695,80	\$ 227.515,12
Noviembre	\$ 161.664,60	\$ 245.528,94	\$ 250.822,36
Diciembre	\$ 159.668,15	\$ 160.958,81	\$ 176.595,57
TOTAL	\$ 1.546.485,18	\$ 2.294.515,48	\$ 2.414.497,61

Fuente: Cámara de Transporte Cuenca – Ecuador (2024). **Elaborado por:** La autora

De acuerdo con los datos expuestos en la tabla 1, se observa en el año 2021 que los ingresos totales fueron de \$1.546.485,18 USD. En el año 2022, fueron de \$2.294.515,48 USD, que representa un incremento del 48,44% en comparación con el período anterior. En el 2023, los ingresos continuaron en ascenso, alcanzando \$2.414.497,61 USD, lo que equivale a un aumento del 5,23% respecto al año 2022.

Estos datos reflejan un crecimiento constante en los ingresos totales a lo largo de los tres años, con variaciones mensuales que requieren un análisis más detallado para comprender mejor su impacto económico a lo largo del tiempo. El incremento del año 2022 con respecto al año 2021 se debe principalmente a que las unidades ya operaban normalmente, lo que permitió realizar más recorridos, que el año 2021, en que las unidades aún estaban afectadas por la post pandemia, y no todas operaban regularmente debido a que los centros educativos de la ciudad y algunas empresas todavía operaban en modalidad de teletrabajo.

A continuación, se describe los resultados obtenidos mediante la aplicación de diagramas de caja y bigotes.

Figura 1*Combustibles y lubricantes*

Fuente: Uncometro S.A. (2024). **Elaborado por:** La autora

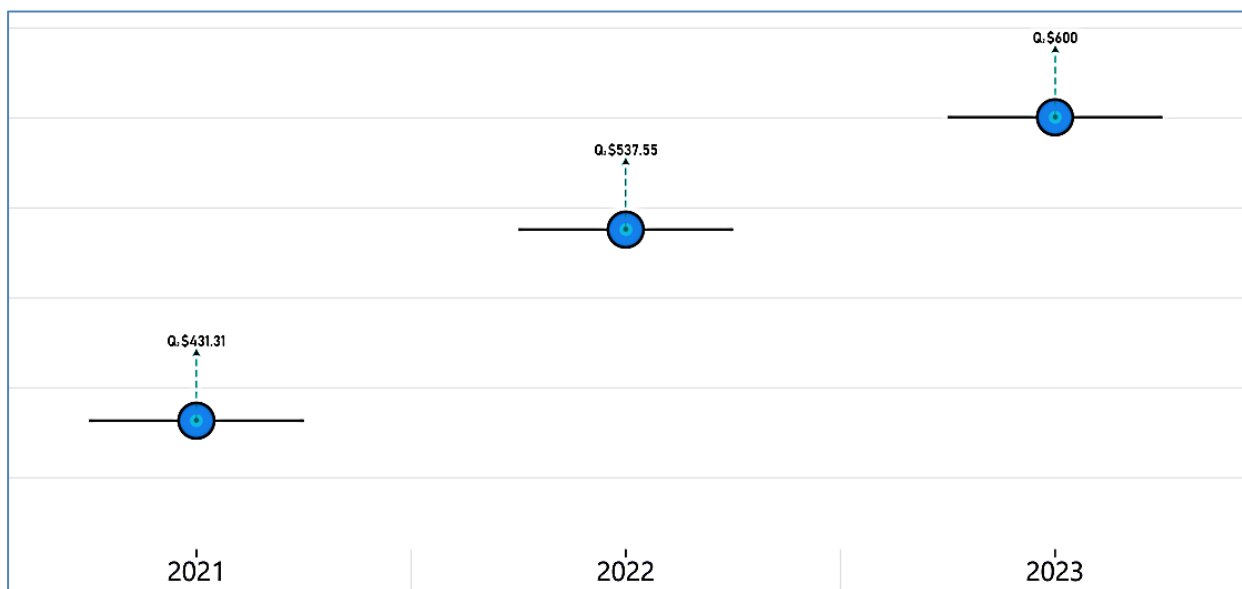
De acuerdo a la información presentada en la figura 1, en el año 2021, los gastos en combustibles y lubricantes oscilaron entre 301.81 y 536.25, con una media de 495.58 y una variabilidad moderada. En el 2022, el rango se amplió a 633.45-775.49, con una media de 723.36, indicando un incremento en los gastos posiblemente debido a aumentos en precios o consumo. En el año 2023, el rango se extendió aún más, de 258.75 a 1035.2, con una media de 958.62, reflejando una variabilidad considerable en los gastos, sugiriendo fluctuaciones significativas en precios o consumo.

En resumen, los datos revelan un aumento progresivo en los gastos de combustibles y lubricantes entre 2021 y 2023. En 2021, los gastos eran moderados y relativamente estables. En 2022, se observó un notable incremento en los gastos, posiblemente reflejando un aumento en los precios o el consumo. En 2023, los gastos mostraron una variabilidad considerable, con algunos

valores extremadamente altos y otros bajos, lo que puede indicar fluctuaciones en los precios o variaciones en el consumo.

Figura 2

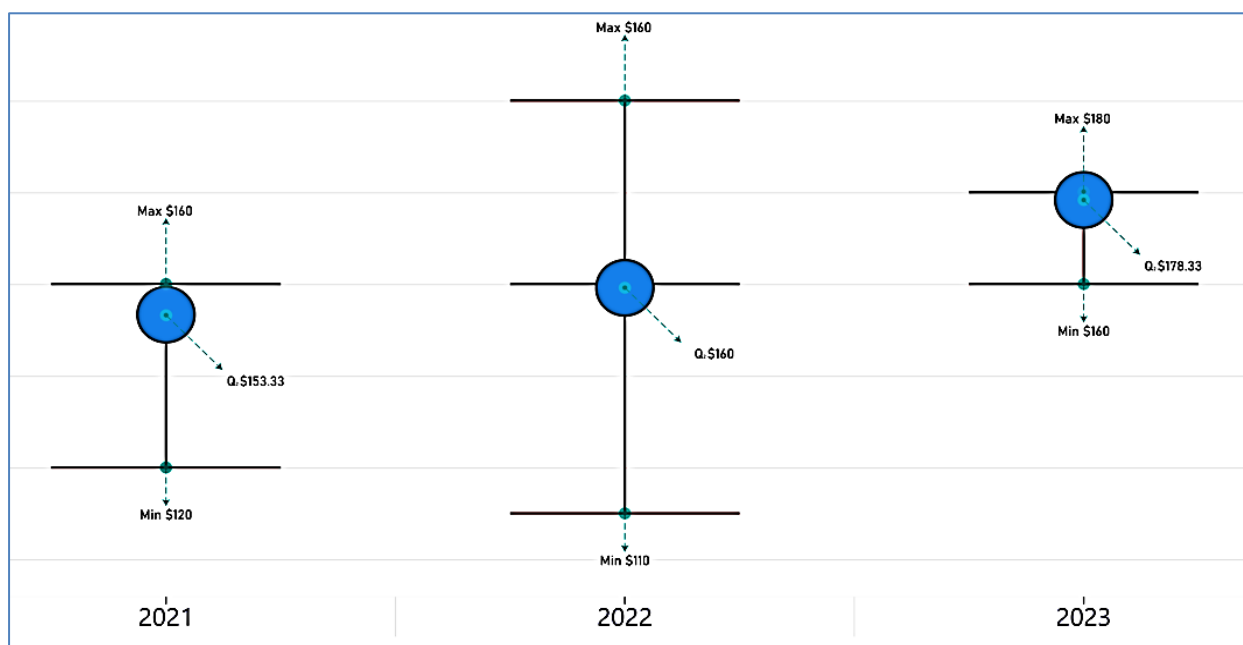
Préstamos a largo plazo



Fuente: Uncometro S.A. (2024). **Elaborado por:** La autora

La interpretación de los resultados mostrados en la figura 2 revela un aumento constante en los montos de los préstamos a largo plazo desde 2021 hasta 2023. En 2022, se observa un incremento del 24.63% en comparación con el año anterior, y en 2023, un aumento del 11.61% respecto a 2022. Este crecimiento se debe al incremento en la tasa de interés en 2022 y a la refinanciación de la deuda por parte de los socios, según consta en los libros de actas de la cooperativa de transporte bajo estudio en el año 2023.

La variabilidad sugiere que los montos han sido bastante consistentes y se han concentrado cerca de la mediana cada año, lo cual puede reflejar políticas estables de préstamos o una demanda uniforme.

Figura 3*Sueldos y Salarios*

Fuente: Uncometro S.A. (2024). **Elaborado por:** La autora

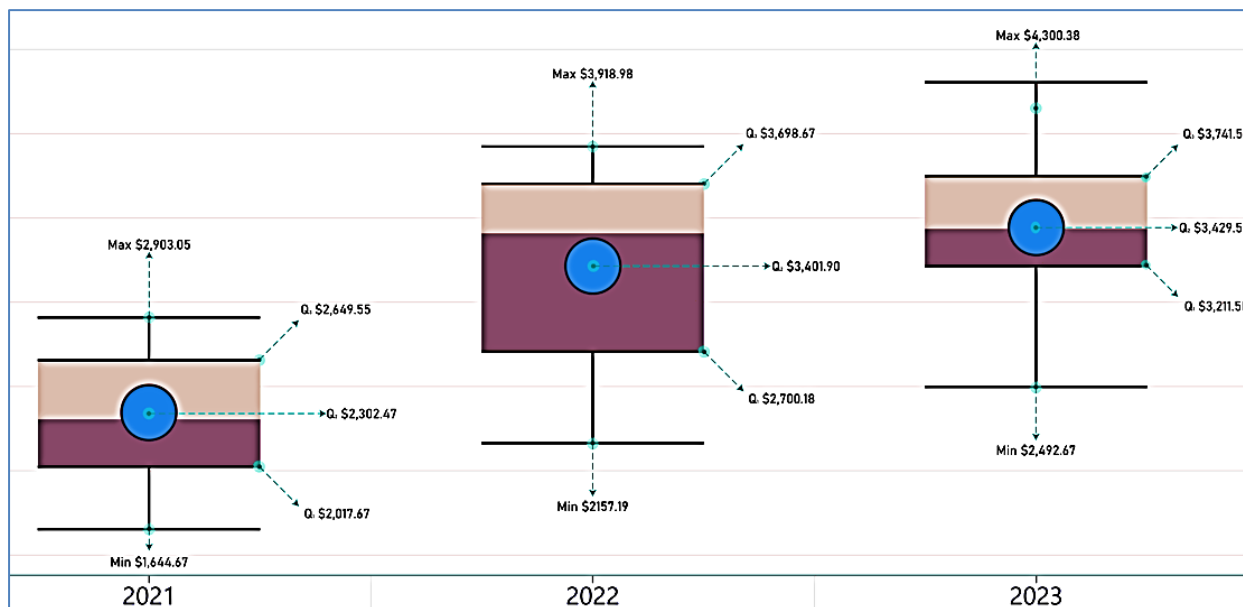
La información resumida en la figura 3 demuestra que: en el año 2021, los sueldos y salarios variaron entre \$120.00 USD y \$160.00 USD, con una media de \$153.33, mostrando una variabilidad moderada. En el año 2022, el rango se estrechó a \$110-\$160, con una media de \$160.00 USD equivalente a un incremento del 5.74%, sugiriendo una menor dispersión y una tendencia hacia la homogeneización salarial y en el año 2023, los salarios aumentaron y se homogenizaron aún más, con un rango de \$160-\$180 y una media de \$178.33 USD, que equivale a un incremento del 11.46%, reflejando una mayor equidad salarial y una mejora general en la remuneración de los empleados.

En términos generales, los datos de sueldos y salarios muestran una tendencia hacia la homogeneización y el aumento de los salarios a lo largo del tiempo. En 2021, hubo una dispersión moderada en los salarios, pero en 2022 y 2023, la variabilidad se redujo significativamente, con

sueldos y salarios concentrados alrededor de valores más altos y más homogéneos. Esto sugiere que las políticas de remuneración han mejorado la equidad salarial y han incrementado los salarios en general en el sector.

Figura 4

Ingresos por servicios



Fuente: Uncometro S.A. (2024). **Elaborado por:** La autora

Al tratar el tema de los ingresos por servicios, en función de los resultados obtenidos en la figura 4 indican un aumento constante en periodo analizado, con un incremento en el rango y la media anual.

Los datos reflejan que: en 2021, los ingresos en dólares de las empresas oscilaron entre \$1644.67 y \$2903.05, con una media de \$2302.47. El rango de ingresos sugiere una dispersión moderada, indicando una variabilidad significativa en los ingresos entre las empresas del sector.

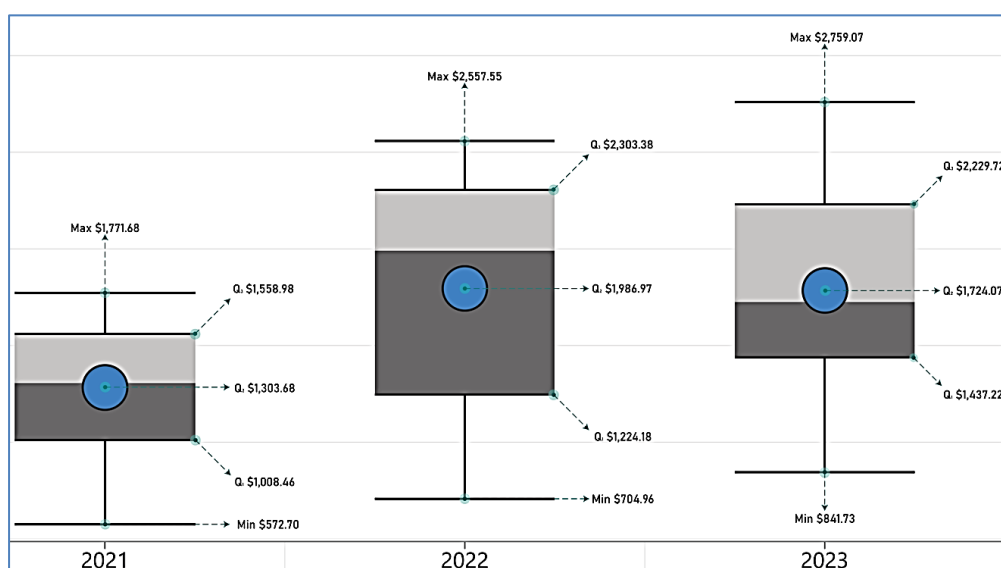
En 2022, el rango de ingresos aumentó, variando entre \$2157.19 y \$3918.98, y la media se incrementó significativamente a \$3401.9 USD, un 47.74% más que en 2021. Este incremento en

la media y el rango más amplio indican un crecimiento notable en los ingresos de las empresas, sugiriendo una mejora en las condiciones económicas o una mayor demanda en el mercado.

Finalmente, en el año 2023, el rango de ingresos se amplió aún más, oscilando entre \$2492.67 y \$4300.38, con una media de \$3429.55 USD. Sin embargo, el incremento en la media respecto al año anterior fue mínimo, con solo un 0.81%. Esto sugiere que, aunque el rango de ingresos se amplió, el crecimiento en la media de ingresos se estancó, indicando que la variabilidad en los ingresos entre las empresas aumentó, y posiblemente algunas empresas experimentaron ingresos significativamente más altos o más bajos que la media.

Figura 5

Ingresos por netos



Fuente: Uncometro S.A. (2024). **Elaborado por:** La autora

En cuanto al análisis de los ingresos netos, en función de los datos reflejados en la figura 5, sugiere una evolución en la distribución de los ingresos en este período y se observa lo siguiente:

En 2021, los ingresos en dólares varían entre \$572.7 y \$1771.68, con una media de \$1303.68. En 2022, el rango se amplía, oscilando entre \$704.96 y \$2557.55, con una media significativamente mayor de \$1986.9 USD, lo que representa un incremento del 52.47% respecto

al año anterior. En 2023, el rango de ingresos se amplía aún más, variando entre \$841.73 y \$2759.07, aunque la media disminuye a \$1724.07 USD, lo que implica una reducción del 13.18% respecto al año anterior, a pesar del rango más amplio.

El aumento del rango de ingresos entre 2021 y 2022 refleja un crecimiento en los ingresos generales de las empresas analizadas. La disminución en la media de ingresos en 2023, a pesar de un rango más amplio, sugiere una posible variabilidad en los ingresos entre las empresas del sector, indicando una situación más volátil o heterogénea en ese año en particular.

Un problema común en el transporte urbano donde, aunque pueda haber ingresos suficientes para cubrir los costos operativos, no hay márgenes de utilidad o excedentes que permitan la reinversión o renovación de unidades para mejoras del servicio. Este fenómeno se ve reflejado en el bajo margen de utilidad de la empresa los subsidios retrasados y el endeudamiento en sistemas financieros.

Discusión

La recaudación común en cooperativas de transporte, como Uncometro S.A., puede tener un impacto significativo en varios aspectos económicos, incluyendo la estabilidad financiera, la equidad en la distribución de ingresos y la eficiencia operativa. Para desarrollar esta discusión, es crucial contextualizar los resultados obtenidos con hallazgos de otros estudios.

Por ejemplo, el estudio de Silva y Torres (2022) sobre cooperativas de transporte en Brasil encontró que aquellas que implementaron un sistema de recaudación común experimentaron un aumento en la rentabilidad y una mejora en la satisfacción de los socios.

Además, diversos estudios han señalado que la recaudación común puede mejorar la estabilidad financiera de las cooperativas de transporte. Según Gómez et al. (2020), la centralización de los ingresos permite una mejor gestión de los recursos, reduciendo la volatilidad

financiera y mejorando la capacidad de la cooperativa para afrontar crisis económicas. Esto es relevante para Uncometro S.A., especialmente durante el periodo 2021-2023, marcado por la recuperación económica post-pandemia. La centralización de ingresos ayuda a amortiguar los efectos adversos de la disminución de la demanda de transporte durante la pandemia, proporcionando un colchón financiero para la cooperativa.

Otro aspecto crucial es la equidad en la distribución de ingresos entre los socios de la cooperativa. En este ámbito, estudios como el de Martínez y Pérez (2021) han mostrado que la recaudación común tiende a reducir las disparidades de ingresos entre los miembros, promoviendo una distribución más equitativa de los recursos. Esto es particularmente relevante en el contexto de Uncometro S.A., donde la recaudación común ha contribuido a una mayor cohesión social entre los socios, al asegurar que todos los miembros reciban una parte justa de los ingresos, independientemente de las fluctuaciones en sus rutas individuales.

En otro tema, la eficiencia operativa es otra área donde la recaudación común puede tener un impacto significativo. Según López y García (2019), la centralización de los ingresos facilita la implementación de sistemas de control y monitoreo más eficaces, lo que puede llevar a una mejor planificación y optimización de las rutas. En el caso de Uncometro S.A., esto resulta en una reducción de los costos operativos y un mejor servicio al cliente.

Conclusiones

Durante el periodo 2021-2023, la Cooperativa Uncometro S.A. experimentó un crecimiento constante en sus ingresos, aumentando de \$1,546,485.18 USD en 2021 a \$2,414,497.61 USD en 2023, lo que representa una recuperación post-pandemia y expansión exitosa.

Este aumento en los ingresos fue acompañado por un incremento en los gastos de combustibles y lubricantes, que subieron de \$495.58 USD en 2021 a \$ 958.62 USD en 2023, indicando desafíos en la gestión de costos operativos.

Los préstamos a largo plazo también crecieron, con aumentos del 24.63% en 2022 y del 11.61% en 2023, atribuibles a tasas de interés más altas y refinanciación de deudas. Los sueldos y salarios mostraron una tendencia de aumento moderado y homogéneo, reflejando mejoras en la equidad salarial.

Los ingresos por servicios crecieron significativamente, aunque el ritmo de crecimiento se estancó en 2023. Finalmente, los ingresos netos aumentaron de \$1,303.68 USD en 2021 a \$1,986.9 USD en 2022, pero disminuyeron a \$1,724.07 USD en 2023, sugiriendo fluctuaciones en los ingresos netos entre las empresas del sector.

En resumen, la Cooperativa Uncometro S.A. ha mostrado un crecimiento sostenido en ingresos y operativa durante el periodo 2021-2023. Sin embargo, la variabilidad en los gastos y en los ingresos entre las empresas del sector sugiere que existen desafíos importantes que deben ser gestionados para asegurar una estabilidad y crecimiento. Las políticas de equidad salarial y la refinanciación de la deuda han sido factores clave para la economía de la cooperativa y sus socios.

Se recomienda para futuras investigaciones, explorar con mayor detalle cómo estos impactos se manifiestan a nivel microeconómico dentro de la cooperativa y cómo pueden ser optimizados para maximizar los beneficios para todos los socios.

Referencias

ANT. (01 de junio de 2024). *Filosofía Organizacional*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/la-institucion-2/filosofia-organizacional/>

- Asamblea Nacional Constituyente. (31 de diciembre de 2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LEY-1-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Campos, C., & Perin, A. (2021). Reflexiones sobre libros paradidácticos de Estadística para la escuela básica : un análisis documental y bibliográfico. *Números, Revista de Didáctica de las Matemáticas*, 106, 73-82. <https://redined.educacion.gob.es/xmlui/handle/11162/221893>.
- Cisneros, M., & Peñaloza, V. (2023). Impacto económico del Covid-19 en el sector automotor ecuatoriano. *RES NON VERBA Revista Científica*, 13(1), 84-100. <https://orcid.org/0000-0001-8172-5924>.
- Cubo, C. (2022). *Aplicación del método trip chaining sobre la red de transporte público de Madrid*. [Tesis de maestría, Universidad de Valladolid]: <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/57351>.
- EMOV. (01 de junio de 2024). *Quienes somos*. Obtenido de <https://www.emov.gob.ec/quienes-somos/>
- Gómez, M., Pérez, L., & Rodríguez, J. (2020). *La centralización de los ingresos en cooperativas: Gestión de recursos y resiliencia económica*. Editorial Académica.
- Hermida, C. (2018). Reflexiones sobre la planificación y gestión municipal del transporte público en Cuenca entre 1999 y 2014. *CIVITIC*, 1(2), 79-87. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/15827/1/REXTN-Ci2-12-Hermida.pdf>.

- López, R., & García, M. (2019). *Centralización de ingresos y optimización de rutas: Eficiencia en sistemas de control y monitoreo*. Editorial Técnica.
- Mafla, I., Beltrán, D., & Mora, E. (2021). Análisis de la movilidad urbana en la ciudad de Tulcán, Ecuador. *Revista Espacios*, 42(08), 41-63.
<https://www.revistaespacios.com/a21v42n08/a21v42n08p04.pdf>.
- Marco, P., & García, H. (2024). Impacto del COVID-19 en el transporte público urbano de las ciudades medias españolas. *Cuadernos Geográficos*, 63(1), 5-22.
<https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/25345>.
- Martínez, A., & Pérez, B. (2021). *Efectos de la recaudación común en la equidad de ingresos en cooperativas*. Editorial Universitaria.
- Mendez, J. (2020). *Modelo para la implementación de la caja común de las operadoras de transporte público. caso Cooperativa 20 de Diciembre del Cantón Guano, Provincia de Chimborazo*. [Tesis de grado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo]:
<http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/14051/1/112T0152.pdf>.
- Minta, L., & Feijó, T. (2023). Gestión operativa-administrativa en la calidad de servicio del transporte interprovincial en la Terminal del Cantón Salcedo. *Digital Publisher*, 8(1-1), 144-154 <https://doi.org/10.33386/593dp.2023.1-1.1613>.
- Molnar, G., & Arsenio, E. (2021). Impact of COVID-19 on public transportation: Evidence from a survey in Lisbon. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 149, 217-235.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.05.006>.
- Morillo, M., Carrera, P., & Torres, O. (2018). Caja común en las Cooperativas de Transporte Interprovincial enmarcadas en la Ley de Economía Popular y Solidaria. *HOLOPRAXIS*

Ciencia, Tecnología e Innovación, 2(1), 22-40.

<https://revista.uniandes.edu.ec/ojs/index.php/holopraxis/article/view/3123>.

Moscoso, M., Van Laake, T., Quiñonez, L., Pardo, C., & Hidalgo, D. (2019). *Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad*. Despacio: Bogota: TUMI. <https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2020/02/SUTLac-ESP-05022020-web.pdf>.

Paredes, L., & Pozo, M. (2020). Movilidad Eléctrica y Eficiencia Energética en el Sistema de Transporte Público del Ecuador un Mecanismo para Reducir Emisiones de CO₂. *Revista Técnica Energía*, 2(16), 91-99. <http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/rte/v16n2/2602-8492-rte-16-02-00091.pdf>.

Pesantez, S., Flores, M., & Torres, A. (2020). Régimen tributario contable de ingresos en compañías de transporte público con sistema de caja común. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 5(4), 623-649. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7651664>.

Reza, M., Rasoul, S., & Dabiri, N. (2022). Public transportation users behavior based on theory of planned behavior. *ALAM CIPTA International Journal Of Sustainable Tropical Design & Practice* 1(15), 10-18. http://spel2.upm.edu.my/webupm/upload/dokumen/20220630152733PAPER_02.pdf.

Ríos, M., Freire, A., Álvarez, J., & Castro, M. (2023). Percepción social del servicio de transporte público en la ciudad de Cuenca, Ecuador. *Ciencia y Sociedad*, 48(4), 21–38. <https://doi.org/10.22206/>.

- Rivas, M., Suárez, A., & Serebrisky, T. (2019). *Políticas de Transporte Urbano en América Latina y El Caribe: Donde estamos, cómo llegamos aquí y hacia donde vamos*. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo. <http://dx.doi.org/10.18235/0001737>.
- Romo, S., Armendáriz, S., García, F., Carrillo, D., & García, E. (2022). Diagnóstico de la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 6(1), 4438-4457. <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/1808>.
- Sebastian, R., & Yañez, P. (2019). Road safety: challenges and opportunities in Latin America and the Caribbean. *Latin American Economic Review*, 28(17), <https://latinaer.springeropen.com/articles/10.1186/s40503-019-0078-0>.
- Silva, J., & Torres, A. (2022). *Desafíos y oportunidades para las cooperativas de transporte en Brasil*. Editorial Universitaria.
- Silva, N., & Torres, C. (2017). *Calidad del servicio de transporte urbano en la ciudad de Cuenca*. [Tesis de grado, Universidad Politécnica Salesiana de Cuenca]: <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/14263/1/UPS-CT007011.pdf>.
- Smith, J., & Johnson, L. (2020). Avances en la metodología de investigación cuantitativa en el siglo XXI. *Journal of Quantitative Research*, 45-60. DOI: 10.1234/jqr.2019.25.2.45.
- Solís, M. (2020). *Análisis de políticas públicas y seguridad ciudadana en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2020*. [Tesis de Doctorado, Universidad César Vallejo], Perú: <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/47840>. Obtenido de <https://rfd.org.ec/repo/decreto-1054.pdf>

- Suarez, H., Palomino, G., & Aguilar, C. (2020). Gestión de recaudación tributaria municipal: Una visión cultural. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 4(2), 635-654. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v4i2.105.
- Superintendencia de Compañías Valores y Seguros. (03 de mayo de 2024). Obtenido de <https://appscvsmovil.supercias.gob.ec/ranking/reporte.html>
- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. (01 de junio de 2024). *Base legal*. Obtenido de <https://www.seps.gob.ec/base-legal/>
- Vicuña, P., Pillaca, P., & Jáuregui, M. (2022). Una mirada al transporte público en tiempos de pandemia: revisión sistemática. *Ciencia Latina*, 6(3), 3503-3515. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v6i3.2480.
- Villa, R., Collaguazo, N., Cevallos, W., & Atiencia, E. (2018). La implementación del sistema de caja común en el sistema de transporte terrestre. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*, (mayo 2018), <https://www.eumed.net/rev/oel/2018/05/caja-comun-transporte.html>.
- Zhu, Q., Lin, S., & Xu, G. (2021). Visualization of data distribution and outliers using box plots. *Journal of Data Science*, 19(4), 587-600. <https://doi.org/10.6339/21-JDS1029>.
- Zurita, J. (2020). *Análisis del impacto financiero en la implementación de la caja común en la Cooperativa de Transporte de Pasajeros Rio Peripa en el período económico 2016*. [Tesis de maestría, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil]: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/15826/1/T-UCSG-POS-MFEE-228.pdf.pdf>.

ANEXOS

Anexo 1 Fotografías empresa Uncometro S.A.



Gerente Diego Gonzales Uncometro S.A.

Tutor de Artículo Ing. John Edwin López Castillo. MSC



SEMANA DEL 01 AL 07 DE NOVIEMBRE									
RECAUDO SEMANAL									21.422,75
RECAUDO MENSUAL									\$ 862,21
TOTAL MENSUAL POR SERVICIO									\$ 30,23
RECAUDO MENSUAL POR SERVICIO									\$ 2,07
TOTAL TRANSFERENCIA									\$ 480,28

CONSORCIO SIR									
REQUERIMIENTO DE PAGO POR COMPANIA - SEMANA DEL 7 AL 9 DE NOVIEMBRE DE 2009									
UNIDAD	COMPANIA DE TRANSPORTE	PAGO DE PASAJEROS	PAGO PASAJEROS CONTROL DE PASAJEROS	PAGO PASAJEROS TRANSFERENCIA	TOTAL PASAJEROS	TOTAL PASAJEROS CONTROL DE PASAJEROS	TOTAL PASAJEROS TRANSFERENCIA	TOTAL PASAJEROS CONTROL DE PASAJEROS	TOTAL PASAJEROS TRANSFERENCIA
04	LANCOPET	\$ 11.700,75		45,70	2.575,19	19.446,18	26.478,08	16	110,32
26	URONANZ	\$ 18.025,18		392,05	4.511,18	11.946,50	17.860,50	2	79,81
02	TRICALI S.A.	\$ 20.000,00		160,00	1.766,84	10.000,00	10.000,00	1	19,99
08	UNCOMETRO	\$ 28.790,86		52,40	2.194,87	26.527,89	26.527,89	3	113,87
42	COMPAÑIA DE PASAJEROS	\$ 7.700,00		140,00	1.066,01	18.200,00	19.266,01	1	130,78
123	COMPAÑIA DE PASAJEROS	\$ 18.000,00		200,00	4.451,78	36.587,54	36.587,54	13	119,93
100	COMPAÑIA DE PASAJEROS	\$ 50.000,00		477,75	3.889,43	48.116,51	48.116,51	0	183,78
TOTAL		214.496,81		1.088,10	18.883,32	118.886,12	118.886,12	40	1.416,01
TOTAL DEL RECAUDO		214.496,81							
IMPORTE RETENIDO 14%		\$ 30.029,55							\$ 4.204,14
IMPORTE RETENIDO 14%		\$ 30.029,55							\$ 4.204,14
TOTAL A PAGAR		214.496,81							
TOTAL A TRANSFERIR		214.496,81							