



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
ESCUELA DE POSTGRADO EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN

TESIS DE GRADO PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:
MAGÍSTER EN TRIBUTACIÓN

TEMA:

IMPLEMENTACIÓN DE INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN EL SECTOR
TRANSPORTISTA DE USO MASIVO, PARA RENOVAR EL PARQUE
AUTOMOTOR ECUATORIANO

AUTORES:

ING. JESSICA EDITH LAVAYEN OCHOA
CPA. MARÍA VICTORIA CORREA MUÑOZ

DIRECTOR:

Ab. Viviana Vásquez
Guayaquil-Ecuador

AGRADECIMIENTO

Queremos agradecer sinceramente a aquellas personas que compartieron sus conocimientos con nosotros para hacer posible el desarrollo de éste tema, en especial a la Ab. Viviana Vásquez nuestro tutor por su asesoría, aún en la distancia siempre dispuesta.

Ing. Jessica Lavayen Ochoa

CPA. María Correa Muñoz

DEDICATORIA

Dios.

Familia.

Amigos.

Conocidos.

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

PRESIDENTE

DIRECTOR

VOCAL PRINCIPAL

VOCAL PRINCIPAL

DECLARACIÓN EXPRESA

La responsabilidad del contenido
de esta Tesis de Grado
nos corresponde exclusivamente;
y el patrimonio intelectual de la misma
a la Escuela Superior Politécnica del Litoral.

Jessica Edith Lavayen Ochoa

María Victoria Correa Muñoz

RESUMEN

El transporte es uno de los principales rubros de ingreso y egresos en todo el mundo por lo que sus transacciones son motivo de generación de impuestos y exenciones, es por ello que el presente trabajo de investigación detalla el encontrar soluciones no solo a la problemática vehicular que se ha desencadenado en varios sectores de la ciudad, sino también persuadir, mediante beneficios tributarios y facilidades de crédito para renovación vehicular, de cambiar su ruta a otras sectores, para que de esa manera los ciudadanos gocen de un servicio responsable que no atentará contra sus vidas, ubicando orden y control en cada unidad, además de brindar beneficios tributarios. Es importante contribuir mediante la renovación vehicular a la reducción del impacto ambiental tanto en la emisión de gases como también la disminución del ruido. Es por eso que existen programas innovadores que orientan a la excelencia y a la vinculación de los sectores, reorganizando las cooperativas, controlando los gastos e ingresos y facilitando líneas de crédito. El incentivo tributario beneficia al sector en los programas de créditos del actual gobierno, es por ello que cada cooperativa de transporte tiene que orientar su visión a la realidad de la tecnología, desarrollo e incentivo a la matriz productiva del Ecuador en busca de que cada miembro del transporte oriente a su familia al buen vivir.

Palabras clave:

Transporte beneficio tributario cooperativas matriz productiva ambiente

Contenido

AGRADECIMIENTO	i
DEDICATORIA	ii
TRIBUNAL DE GRADUACIÓN	iii
DECLARACIÓN EXPRESA	iv
RESUMEN	v
1. SELECCIÓN DEL TEMA:	1
2. EL PROBLEMA	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	3
SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA	3
3. OBJETIVOS	4
OBJETIVO GENERAL	4
<i>Identificar los incentivos tributarios aplicables para que el sector de transporte de uso masivo se acoja el plan de renovación de su flota y mejore el servicio actual que otorga a los usuarios.</i>	4
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	4
4. JUSTIFICACIÓN	5
5. MARCO DE REFERENCIA	7
6. El Sector de transporte.	7
7. Historia	9
8. Marco legal del incentivo aplicable para el sector de transporte	12
9. Estadísticas de crecimiento	12
10. Base Legal de incentivos actuales	15
11. Estudio de Nuevos Incentivos Tributarios (%IVA)	16
12. METODOLOGÍA	19
12.1. Modalidad y Tipo de Información	19
TIPOS DE INVESTIGACIÓN	19
13. Métodos	21
13.1. Población y muestra	21
13.1.1. DETERMINACIÓN DE LA POBLACIÓN Y MUESTRA	22
13.2. Análisis de los resultados de las encuestas	23

7. TABLA DE CONTENIDOS.....	37
CAPÍTULO I: EL SECTOR TRANSPORTISTA	39
<i>Introducción.....</i>	<i>39</i>
CAPÍTULO II: BASE LEGAL DE INCENTIVOS ACTUALES.....	46
<i>Las aperturas del Ecuador a la producción industrial automotriz</i>	<i>52</i>
CAPÍTULO III: CRÉDITO RENOVA.....	57
RENOVA DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS	59
<i>Base legal y requisitos</i>	<i>61</i>
ESTADÍSTICAS DEL ESQUEMAS DE FINANCIAMIENTO	63
<i>Esquemas de Financiamiento del Seguro</i>	<i>64</i>
CONCLUSIONES	84
8. BIBLIOGRAFÍA	85
CRONOGRAMA	88
10. PRESUPUESTO.....	88

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Unidades de camionetas, camiones,(buses) y furgonetas.....	13
Tabla 2 Porcentaje de aumento y disminución del parque unidades de transporte	14
Tabla 3 Horarios Empresariales de recepción de las unidades a ser chatarrizados	17
Tabla 4 Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares.....	17
Tabla 5 Diversas alternativas orientadas a la encuesta.....	24
Tabla 6 ¿La unidad de transporte en la que se desplaza usted lo realiza por ser un trabajo que ?	25
Tabla 7 ¿Considera usted que la unidad a su cargo tiene problemas de índole?.....	26
Tabla 8 ¿Qué es lo que más le desagrada De las unidades de Transporte de la ciudad?.....	27
Tabla 9 ¿Qué tipo de transporte consideran que se utilizan más?.....	28
Tabla 10 ¿Cómo considera que es el servicio en el transporte que Ud. brinda?	29
Tabla 11 ¿Que usted utiliza para dar servicio a usuarios?.....	30
Tabla 12 Normalmente usted considera que el usuario viaja:	31
Tabla 13 ¿Le gustaría ir adecuadamente dirigiendo un transporte seguro y nuevo?.....	32
Tabla 14 A la hora de coger un pasajero usted le ofrece:.....	33
Tabla 15 ¿Ha tenido inconvenientes con un usuario que se traslada en la unidad de transporte?	34
Tabla 16 ¿Le gustaría recibir información sobre planes e incentivos tributarios para mejorar la transportación?.....	35
Tabla 17 ¿Cómo le gustaría recibir esa información?.....	36
Tabla 18 Chatarrización, Renovación y mejoramiento del transporte público	60
Tabla 19 Autobuses y Minibuses	63
Tabla 20 Rústicos y Periféricos	64
Tabla 21 Todas las Unidades.....	64
Tabla 22 Vehículo	65
Tabla 23 Seguro.....	66

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Estadísticas de crecimiento 2008 - 2012	13
Gráfico 2 Estadísticas de crecimiento 2008 - 2012 en porcentaje.....	14
Gráfico 3 ¿La unidad de transporte en la que se desplaza usted lo realiza por ser un trabajo que?.....	26
Gráfico 4 ¿Considera usted que la unidad a su cargo tiene problemas de índole?.....	27
Gráfico 5 ¿Qué es lo que más le desagrada de las unidades de Transporte de la ciudad? ...	28
Gráfico 6 ¿Qué tipo de transporte consideran que se utilizan más?.....	29
Gráfico 7 ¿Cómo considera que es el servicio en el transporte que Ud. brinda?	30
Gráfico 8 ¿Que usted utiliza para dar servicio a usuarios?	31
Gráfico 9 ¿Normalmente usted considera que el usuario viaja?	32
Gráfico 10 ¿Le gustaría ir adecuadamente dirigiendo un transporte seguro y nuevo?.....	33
Gráfico 11 A la hora de coger un pasajero usted le ofrece:.....	34
Gráfico 12 ¿Ha tenido inconvenientes con un usuario que se traslada en la unidad de transporte?	35
Gráfico 13 ¿Le gustaría recibir información sobre planes e incentivos tributarios para mejorar la transportación?	36
Gráfico 14 ¿Cómo le gustaría recibir esa información?.....	37

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Unidades en estado irregular Línea 15 Calle Antepara Cooperativa José Joaquín de Olmedo	1
Ilustración 2 Unidades de transporte, peligro al pasajero al bajar en media calle.....	2
Ilustración 3 Interior Unidad de Transporte, Mal servicio y peligros constante	3
Ilustración 4 Unidades de Metrovía, auspiciada por el Municipio de Guayaquil ejemplo de dinamismo en la transportación.....	5
Ilustración 5 Estación de Metrovía Personalizada.....	6
Ilustración 6 Tránsito de Colectivos en la ciudad de Guayaquil	9
Ilustración 7 Transporte años 1800 - 1900	10
Ilustración 8 Transporte público Chivas año 1970.....	10
Ilustración 9 Transporte moderno que se desplaza entre ciudades, cantones y países	11
Ilustración 10 Unidades de Taxi RENOVA en la ciudad de Guayaquil	58
Ilustración 11 Colectivo de la Línea 20 Próximamente en Plan RENOVA.....	58
Ilustración 12 Cálculo de la muestra para poblacion finitas.....	22
Ilustración 13 Nuevas unidades de la Metrovía en servicio de la comunidad.....	38
Ilustración 14 Tráfico Vehicular Quito.	39
Ilustración 14 Colectivo antiguo de servicio popular.....	43
Ilustración 15 Bus recorriendo las calles de Guayaquil en su diaria labor.....	44
Ilustración 16 Colectivo Línea 16	46
Ilustración 18 Concesionaria Ford ubicada en la ciudad de Guayaquil	52
Ilustración 19 Concesionaria IMVERESA situada al norte la ciudad.....	53
Ilustración 20 Concesionaria TOYOTA situada en la ciudad de Guayaquil.....	53
Ilustración 21 Importadora de vehículos E. GUZMÁN situada al sur de la ciudad de Guayaquil	54
Ilustración 22 Concesionaria CHEVROLET ubicada en el noroeste de la ciudad	54
Ilustración 23 Transportación de vehículos a sus diferentes concesionarias.....	55
Ilustración 17 Buses de servicio personal y Escolar	67
Ilustración 18 Colectivos antiguos almacenados.....	67

1. SELECCIÓN DEL TEMA:

IMPLEMENTACIÓN DE INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN EL SECTOR TRANSPORTISTA DE USO MASIVO, PARA RENOVAR EL PARQUE AUTOMOTOR ECUATORIANO

2. EL PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El sector de transporte urbano del Ecuador, desde la década de los 80 hasta la actualidad, ha crecido y ha mejorado enormemente aun siendo un país en vías de desarrollo. El presente gobierno en la actual carta magna que rige desde el 2008 asegura al ciudadano el buen vivir en todos los aspectos, apoyando mediante la renovación de la flota vehicular no solo de buses urbanos sino también interprovinciales y cantonales, como así también los taxis amarillos.

Ilustración 1 Unidades en estado irregular Línea 15 Calle Antepara Cooperativa José Joaquín de Olmedo



Foto Tomada por Jessica Lavayen y María Correa. Marzo 2014

La paradoja en pleno siglo XXI es que si se detiene el crecimiento de la industria de automotores, la recesión de la economía implicará una crisis económica internacional y, por otro lado, si se permite desarrollarla sin limitaciones, la catástrofe ambiental por el calentamiento global y la contaminación amenazarán no sólo la economía sino la vida misma del planeta.

Por otra parte es necesario recordar que la población ecuatoriana sigue creciendo y eso implica que las grandes ciudades sean sobrepobladas, y que en ciertas partes de ésta no exista movilización, por lo que es necesario el mejoramiento y reordenamiento de buses, concientizando a la ciudadanía de usar unidades de transporte de uso masivo para que así la contaminación al medio ambiente disminuya. Países como China e India involucran todas sus actividades en base al control ambiental, se estima que 500 millones de ciudadanos migran a las zonas urbanas para el 2020, y ciudades con más de un millón de habitantes.

Ilustración 2 Unidades de transporte, peligro del pasajero de bajar en media calle



Foto Tomada por Jessica Lavayen y María Correa. Marzo 2014

En Ecuador, aunque el gobierno ofrece el subsidio de la gasolina, deducción de depreciación e intereses pagados en préstamos por adquisición, tributos a la propiedad de vehículos, los dueños de las unidades indican que no son suficientes los tributos debido al mal estado de las avenidas y calles dañadas. Por ende, al mecánico, compras de repuestos bajo pedido, paralización de los recorridos y, consecuentemente, lograr con dificultad el pago de las cuotas de la deuda de la adquisición del nuevo vehículo.

Ilustración 3 Interior Unidad de Transporte, Mal servicio y peligro constante



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa. Marzo 2014

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Qué incentivos tributarios son aplicables al sector de transporte de uso masivo?

SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

¿Existe un servicio adecuado en las unidades al tener un transporte moderno en las zonas urbanas?

¿Es necesario vincular a las cooperativas a una caja común para mantener organizado el ingreso que reporte cada unidad?

¿Es importante que los socios y dueños de unidades de transporte estén al día en el pago de sus obligaciones tributarias?

¿A quiénes están dirigidos los incentivos a la transportación? ¿Es acaso a las cooperativas de transporte o a los propietarios de las unidades?

¿Es el plan RENOVA, orientado al sector automotriz en líneas de camiones y buses que transitan en las zonas urbanas, la iniciativa adecuada?

¿Es la participación del SRI la esperada por los beneficiarios del incentivo del plan RENOVA?

¿Está procesando el SRI adecuadamente los resultados de la información obtenida de la recaudación tributaria del Impuesto a la Renta de los beneficiarios del incentivo del plan RENOVA para medir la efectividad del mismo?

¿La acogida de incentivo a la transportación está dirigida a la cooperativa y a cada uno de los propietarios de las unidades?

3. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Identificar los incentivos tributarios aplicables para que el sector de transporte de uso masivo se acoja el plan de renovación de su flota y mejore el servicio actual que otorga a los usuarios.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Exponer las facilidades que ofrece el gobierno para la renovación de las flotas de transporte.
- Identificar los incentivos tributarios actuales para el sector de transporte de uso masivo, condiciones políticas, reglamentación internas y vinculación con la comunidad para con la que trabajan.
- Determinar el beneficio económico que obtendrá el sector de transporte de uso masivo ecuatoriano

4. JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo pretende identificar las dificultades que tiene el sector de transporte masivo ecuatoriano para hacer uso de créditos que ofrece el gobierno ante el alto costo de mantenimiento de la unidad y los pocos incentivos tributarios, como así también evaluar la viabilidad de dejar de percibir todo o parte del tributo por parte de este sector, o saber si se los puede mantener por un determinado tiempo, ya que esto implicaría dejar de percibir ingresos para el presupuesto e incrementar el gasto.

Ilustración 4 Unidades de Metrovía, auspiciada por el Municipio de Guayaquil ejemplo de dinamismo en la transportación



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

Entre los beneficios se considera contemplar exenciones y reducción a componentes importantes para el desarrollo diario de las actividades del sector. El gobierno con esta política espera ayudar al país generando empleo, incentivando al desarrollo de nuevos sectores estratégicos, atraer inversión extranjera o nueva tecnología. El Estado plantearía a este sector que los choferes sean responsables ante el volante con el fin de que la mortandad disminuya y se respete la vida, que se brinde seguridad y se cumpla con lo que establece la Ley de Tránsito.

Ilustración 5 Estación de Metrovía Personalizada



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

La presente investigación realizará un estudio de viabilidad financiera con directivos y socios de las Cooperativas de Transporte, para determinar no solamente la efectividad de la aplicación de los incentivos tributarios identificados para el sector de transporte masivo, sino también los mecanismos para que la aplicación de los incentivos se traduzca en un mejoramiento significativo de los niveles de servicio para el usuario y un reparto equitativo de los ingresos para los propietarios de las unidades. (CTP, 2010)

Este proyecto está destinado a mejorar sustancialmente el nivel de calidad del servicio actual, ofreciendo eficiencia, seguridad y una operación saludable (poco contaminante) construyendo a un cambio radical en pro del desarrollo de la ciudad de Guayaquil y la aplicación de incentivos tributarios a la cooperativa según el transportista Mendoza (2011) en Quito manifiesta:

“La implementación de incentivo para las cooperativas de transporte por parte del SRI permitiría regularizar los ingresos y también mejorar el servicio porque se maneja a base de viajes o kilometraje. Al final del día se recolectan los ingresos de cada una de las unidades para luego repartirse equitativamente entre los socios”

Este hecho, por fortuna, satisface a los propietarios de las unidades. El sistema de incentivos permitirá a la Cooperativa de Transporte abundar en transparencia en los ingresos y evitará la batalla del centavo. La importancia del sistema está destinada a mejorar la calidad de servicio del transporte público de pasajeros garantizando la equidad en la distribución de las ganancias, reducción de los costos de operación de los vehículos, merma sustancial de estrés laboral e incremento de clientes cuando el sistema sea conocido por ellos. Además, permitirá racionalizar y mejorar el trato al ciudadano, el servicio y la rentabilidad para los transportistas.

Entre las principales novedades de este trabajo está aplicar por primera vez en las condiciones estables de un sistema de excepciones de impuesto e incentivo por parte del SRI en la Cooperativas y unidades de Transporte urbano de acuerdo a las investigaciones o estudio, lo cual podemos decir que es factible. Se beneficiarán todos los socios y los pasajeros que son usuarios mayoritarios del servicio estableciendo una mejora calidad en la trasportación.

5. MARCO DE REFERENCIA

El Sector de transporte.

Las cooperativas de transporte en el mundo son organizaciones que trabajan en equipo y relacionan sus actividades con el interés de todos. La importancia de incentivo es proveer un marco teórico que permita explicar el comportamiento de los mercados beneficia al parque automotor para conocer la situación actual del mercado, su penetración en él, quienes son sus clientes (socios) y competidores. El rediseño organizacional que se presenta en este proyecto muestra una empresa que estará enfocada en mejorar su servicio y satisfacer las exigencias de sus clientes, respetando las nuevas leyes vigentes en al país para la transportación pública y sobretodo apoyando a la municipalidad en sus planes de reorganización del transporte. Referente a los incentivos tributarios, el autor (Sánchez, 2012) indica que “Con el fin de fortalecer su estructura empresarial, se ha propuesto cumplir con la ley y aplicar el modelo de incentivo tributario en la diversas cooperativas de transporte existentes”.

Esta transformación de estructura para la transportación trae consigo la necesidad de reorganizar adecuadamente las unidades en un área operativa y administrativa para una operación eficiente y que cumpla con las exigencias de la cooperativa, propietario de la unidad, y servicio de rentas interna, que le permita a la empresa desarrollar sus actividades con normalidad, además se hace factible realizar la investigación por las condiciones estables que brindan las cooperativas manifiesta (Angulo, 2012) que:

“Es una área operativa se encargará de la programación de la flota buscando la satisfacción del cliente. El área de mantenimiento velará por la eficaz productividad de cada unidad y su funcionamiento en la operación”.

Por otro lado, los cooperados son propietarios de buses que no los manejan directamente, sino que contratan choferes a través de mecanismos de paga a destajo; esto es, su salario es un porcentaje de los ingresos obtenidos por el pago de los pasajes, lo que implica que recibirá ingresos por día trabajado, sin garantía de estabilidad laboral ni beneficios de afiliación a la seguridad social. El Servicio de Rentas Internas impulsará un sistema de recaudación para centralizar el recaudo, controlar los viajes y kilometraje de cada unidad, conocer cuánto dinero ingresa por día. En cuanto al reparto de los ingresos, se realizará cada mes en forma equitativa.

Ilustración 6 Tránsito de Colectivos en la ciudad de Guayaquil



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

5.2 Historia

El transporte público está al servicio del ciudadano e incluye infraestructuras en el traslado de personas o mercancías y activos. El transporte se clasifica como de pasajeros y bienes, siendo un elemento para el desarrollo o retraso de un país. Sobre el origen del transporte en América Latina manifiestan los autores (Mendoza, Campos, & Nombela, 2008)

“Los incas tenían un método rudimentario unos caminos interconectados en su Imperio, donde trasladaban mercaderías a pie, en caballos o llamas, Cuando los españoles llegan a América, el principal medio era el marino rápido.” Pág. 16

En el siglo XX aparecen los vehículos de uso particular y público, el transporte se extienden en la superficie para servicio de las personas. Apareciendo caminos, y redes viales en el Ecuador, el desarrollo vehicular radica en rutas fijas para cualquier lugar realizando construcciones de carreteras y vías secundarias.

Ilustración 7 Transporte años 1800 - 1900



Es importante analizar la historia del transporte desde que se inventó la rueda en la época neolítica antes de Cristo, utilizándola como juguete, fue de una gran acogida para movilizar objetos y personas a través de la carreta en el siglo XIX, como se observa en la gráfica. En diferentes ciudades comenzaron a crecer las vías o flujos de carreteras en donde el transporte era una necesidad para el desarrollo de los pueblos orientando directamente a que se imponga como política de estado el establecer rumbos y caminos, considerando que la orientación del progreso se ve manifestada en las acciones que se realicen para llegar a diferente lugares y producir áreas de comercio, agricultura, educación y salud, respectivamente, siendo necesario el transporte en todas sus formas y dimensiones.

Ilustración 8 Transporte público Chivas año 1970



Fuente: Google académico

Situación muy deprimente en los años 1960 - 1999, en donde existían transportación sin control ni incorrecta gestión administrativa de sus entes que auspiciaban el transporte en las diferentes cooperativas y líneas de transporte que se creaban, siendo necesario que el estado se involucre en la consecución de una mejor seguridad, y servicio que en la época no se manejaba, simplemente eran los deseos y la necesidad de transportación.

Ilustración 9 Transporte moderno que se desplaza entre ciudades, cantones y países



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

El tiempo con la tecnología incrementa nuevas y modernas unidades en donde se ofrecen servicios adicionales como la comunicación, la presentación de video, portación de alimentos e incluso baños y habitaciones en determinadas unidades de transporte, siendo además beneficio el incremento de carreteras completamente adaptadas a las nuevas tecnologías con mantenimiento por parte de concesionarias y el respectivo cabido de la comunidad, unidades de transporte que sirven al desarrollo de las comunidades y además contribuyen a una comunicación directa en el desplazamiento de un lugar a otro.

5.3 Marco legal del incentivo aplicable para el sector de transporte

El marco legal del incentivo aplicable para la renovación del parque automotor del sector transportes es el siguiente:

Art 1 “El Incentivo económico y financiero que no es reembolsable en la chatarrización del presente decreto ejecutivo, está en relación al tipo de vehículo y en los regímenes de antigüedad relacionados”.

- 1. Decreto Ejecutivo No. 676 del 24 de Febrero de 2011, publicado en el Registro Oficial No. 406 del 16 de Marzo de 2011, mediante el cual se expidieron reformas al Programa de reducción de la contaminación ambiental, racionalización del subsidio del combustible del transporte público y su chatarrización.**
- 2. Decreto Ejecutivo 1110 del 20 de Marzo de 2012, publicado en el Registro Oficial No. 673 del 30 de Marzo de 2012, mediante el cual se reformó la tabla de aplicación del incentivo financiero no reembolsable para la chatarrización.**

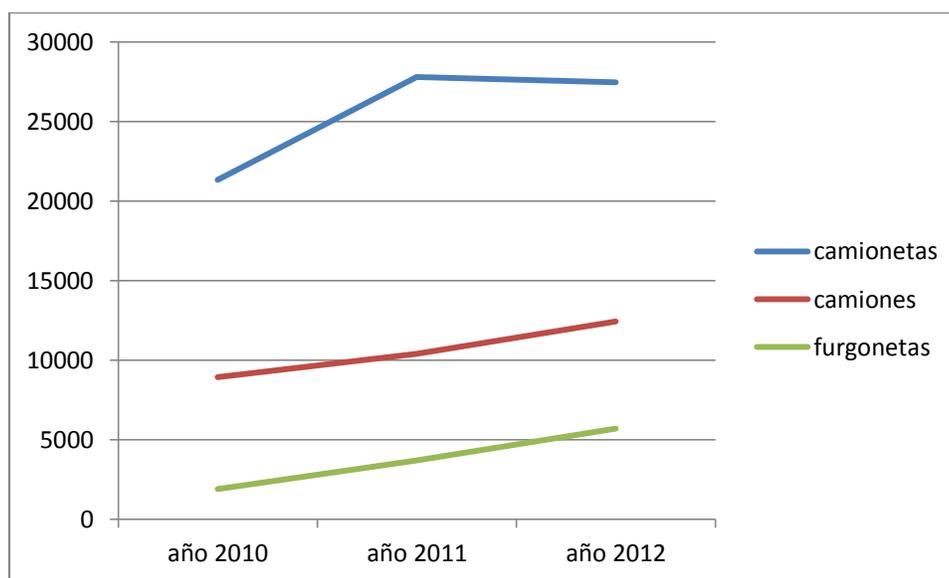
5.4 Estadísticas de crecimiento

La transportación es un fenómeno de respaldo económico que se evidencia no solo en la movilización, sino que genera actividades basadas en los recursos humanos que se transportan. Ello provoca un efecto multiplicador en la economía de un país, por lo que es necesario señalar que el transporte es un fenómeno que genera trascendencia. La utilización de unidades de transporte genera un desgaste propio del uso que provoca la obsolescencia, lo cual perjudica a los ciudadanos que en estas se transportan actualmente, un perjuicio al medio ambiente y lentitud y peligro en el desplazamiento de personas, por lo que debe existir.

Tabla 1 Unidades de camionetas, camiones, (buses) y furgonetas

	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Año 2012
Camionetas	20660	27963	21336	27808	27469
Camiones	10857	12958	8937	10412	12449
Furgonetas	1917	2207	1895	3702	5678

Fuente: (Benítez, 2012)

Gráfico 1 Estadísticas de crecimiento 2008 - 2012

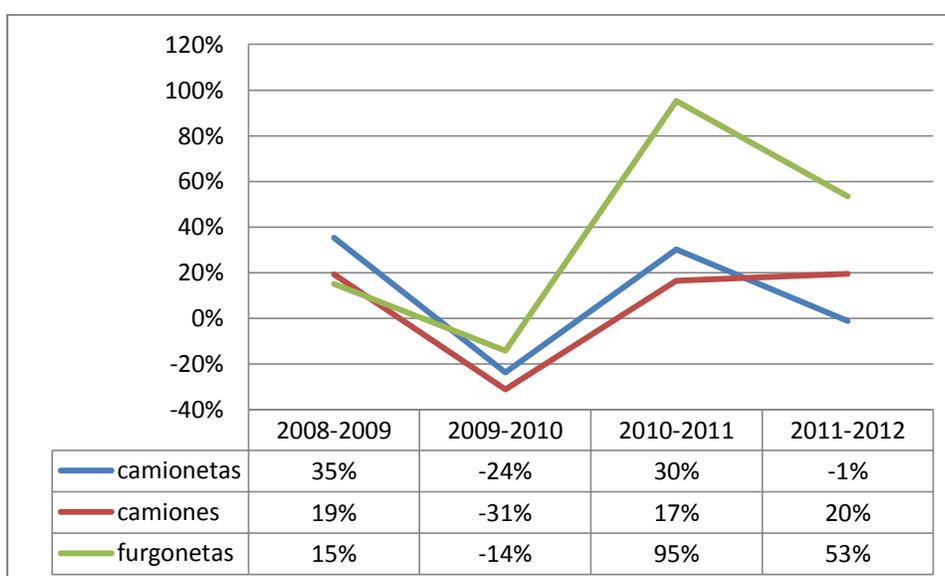
Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

La estrategia que el gobierno implementó es el Plan RENOVA, con el objetivo de sacar de las calles a camionetas, camiones y furgonetas que están pasados de su vida útil, para darle la oportunidad de que por el bien depreciado, chatarrizados, exista un incentivo económico que con un valor referencial sirva de entrada para una nueva unidad, que contribuya al servicio que se ofrece y mejore el cuidado del medio ambiente, todo con el respaldo de la Corporación Financiera Nacional.

Tabla 2 Porcentaje de aumento y disminución del parque unidades de transporte

	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Camionetas	35%	-24%	30%	-1%
Camiones	19%	-31%	17%	20%
Furgonetas	15%	-14%	95%	53%

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 2 Estadísticas de crecimiento 2008 - 2012 en porcentaje

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Existe un incremento en las unidades de furgonetas, en donde resulta además una oportunidad de trabajo por la gran cantidad de expresos escolares que demandan las unidades educativas privadas y fiscales, siendo elemento sustancial la actualización de sus unidades por el número de automotores furgos que se encuentran depreciadas y transitando por las calles de las urbes.

5.5 Base Legal de incentivos actuales

REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
(Decreto No. 1738)

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art. 1.- Se establece normas a pasajeros, automotores, peatones, sujetos conductores, y vehículos, y operadores transporte que utilicen los caminos y vías de tránsito público terrestre.

PRINCIPIOS GENERALES

Art. 3.- La Comisión Nacional y la Comisión Provincial y Dirección Nacional de Tránsito, se sujetarán a un proceso operativo continuo de gestión por procesos de calidad y mejora continua descentralización efectiva y operativa sustentable al medio ambiente con responsabilidad social y transparencia en el servicio que ofrece a los ciudadanos.

Título III

CONDICIONES DE LA TRANSPORTACIÓN TERRESTRE

Art. 36.- El transporte de personas es un servicio y una actividad económica del Estado, que representa condiciones de: Responsabilidad, Universalidad, Accesibilidad, Comodidad, Continuidad, Seguridad, y Calidad.

Capítulo III

RENOVACIÓN, y CHATARRIZACIÓN

Art. 102.- El parque automotor, se sujetará a la renovación automática y exclusiva para cada transporte terrestre.

Art. 103.- Los vehículos de transporte terrestre, que hubiesen cumplido la vida útil, realizarán el proceso de renovación y chatarrización, acorde al cuadro de vida útil de la Comisión Nacional, conforme a la innovación tecnológica.

Disposición General Décimo quinta de la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.- Los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley.

Arts. 108 y 109 del **REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Decreto Ejecutivo No. 1196, publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 731 del 25-VI-2012 .

6. Estudio de Nuevos Inventivos Tributarios (%IVA)

Los vehículos involucrados en el proceso de chatarrización, de conformidad con el programa que está ejecutando el gobierno, son los siguientes:

1. Obligatoriamente, los que hayan superado su vida útil.
2. Los vehículos con antigüedad mínima de diez años.
3. Los vehículos con daño material o pérdida total por la compañía de seguro.

Los vehículos dañados o con más de diez años se entregan a ANDEC y ADELCA por parte del propietario del automotor. Al efecto, estas empresas han dispuesto los lugares y horarios de recepción de los vehículos para ser chatarrizados, los cuales son los que a continuación de detalla:

Tabla 3 Horarios Empresariales de recepción de las unidades a ser chatarrizados

Empresa autorizada	Lugar de recepción	Dirección	Horario
ANDEC	Guayaquil	Av. Raúl Clemente Huerta vía a las Esclusas sector Guasmo Central	Los días jueves para vehículos tipo liviano y viernes para vehículos tipo mediano y pesado, a partir de las 09h00
ADELCA	Quito	Aloag Km 1 ½ vía Santo Domingo	Los días miércoles desde las 09h00
ADELCA	Cuenca	Panamericana Norte Km 13 ½	Los días miércoles a partir de las 09h00, cuando existe solicitudes
ADELCA	Portoviejo	Km 4 ½ vía a Manta	Los días jueves para vehículos tipo liviano y viernes para vehículos tipo mediano y pesado, a partir de las 09h00, cuando existe solicitudes

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Tabla 4 Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares

Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares				
Rango de años	TAXIS Y CARGA LIVIANA	TRANSPORTE ESCOLAR		
	Liviano (Automóvil, Camioneta)	Mediano (furgoneta y microbús)	Mediano (Minibús)	Pesado (bus)
Desde 30	3.527,00	8.141,00	8.141,00	17.755,00
De 25 a 29	3.206,00	7.401,00	8.141,00	17.755,00
De 20 a 24	2.915,00	6.728,00	8.141,00	17.755,00
De 15 a 19	2.650,00	6.117,00	6.117,00	9.583,00
De 10 a 14	2.409,00	5.561,00	5.561,00	8.712,00

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares					
Rango de años	TRANSPORTE URBANO		TRANSPORTE INTER E INTRAPROVINCIAL		
	Mediano (Minibús)	Pesado (bus)	Mediano (furgoneta)	Mediano (Minibús, tipo costa)	Pesado (bus)
Desde 30	11.641,00	17.755,00	8.141,00	11.641,00	17.755,00
De 25 a 29	11.641,00	17.755,00	7.401,00	11.641,00	17.755,00
De 20 a 24	11.641,00	17.755,00	6.728,00	11.641,00	17.755,00
De 15 a 19	6.117,00	9.583,00	6.117,00	6.117,00	9.583,00
De 10 a 14	6.117,00	9.583,00	5.561,00	5.561,00	8.712,00

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares			
Rango de años	TRANSPORTE PESADO		
	Pesado (Camión, desde 3,6 ton a 10 ton.)	Pesado (Camión, más de 10 ton hasta 26 ton)	Pesado (Camión o tractocamión más de 26 ton)
Desde 30	12.755,00	17.118,00	28.530,00
De 25 a 29	11.596,00	15.406,00	25.677,00
De 20 a 24	10.542,00	13.866,00	23.110,00
De 15 a 19	9.583,00	12.479,00	20.799,00
De 10 a 14	8.712,00	11.231,00	18.719,00

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Adicional al incentivo no reembolsable por la chatarrización, los propietarios de las unidades de transporte reciben una erogación económica por parte de las empresas ANDEC o ADELCA por el peso que tiene el vehículo, valor que se concede una vez pesado el automotor a su entrega para la chatarrización.

6. METODOLOGÍA.

La presente tesis adoptará la modalidad de estudio descriptivo y utilizará el método deductivo como técnica de análisis de la información. Serán fuente de información del presente estudio, entrevistas y encuestas a miembros del sector transportista, como son: urbanos, intercantonales, dirigentes gremiales, etc. Además, se recopilará información de textos, revistas, prensa, fuentes estadísticas especializadas, internet, etc. al mismo tiempo que se hará uso de leyes, reglamentos y resoluciones vigentes.

Los datos obtenidos serán tabulados y sometidos a técnicas matemáticas de tipo estadístico. Se hará una presentación escrita de los resultados obtenidos, así como podrán mostrarse a través de tablas, cuadros y gráficos.

6.1 Modalidad y Tipo de Información

Se ha determinado que las formas que se ajustan mejor a la investigación son la Cualitativa y la Cuantitativa, utilizando el método de encuestas y un cuestionario diseñado para el efecto. Básicamente son; Exploratorias, Descriptivas, Correccionales y explicativas.

TIPOS DE INVESTIGACIÓN

Los tipos de investigación a desarrollar son los siguientes:

Por los objetivos.- Porque, a fin de visualizar la problemática planteada y, cómo es factible aterrizar en la implementación de los incentivos, hemos tomado un caso práctico en el cual buscamos la solución de los problemas que se presentan en las Cooperativas de transporte.

Por el entorno.- Porque este proyecto va a ser valorado como la mejor alternativa en la Cooperativa de Transporte. La metodología de investigación y desarrollo del proyecto para el estudio de factibilidad del mismo, se basa en los siguientes puntos:

Tratamiento de datos

a. Investigación exploratoria (obtención de datos).

Datos primarios:

- Encuestas con los socios y colaboradores de la Cooperativa, ejemplo en la Ciudad de Guayaquil, la misma que estará encaminada a solucionar los problemas de la empresa.
- Entrevistas con los directivos que elaboran en la Cooperativa, ejemplo para efectuar el diagnóstico general.

Datos secundarios:

Entrevista a las diferentes Federaciones de la Ciudad de Guayaquil: Cámara de Transporte y Metrovía.

Obtención de datos estadísticos, financieros y económicos a través del INEC, la Cámara de Comercio de Guayaquil, Comisión de Tránsito del Ecuador y el Banco Central del Ecuador.

b. Investigación concluyente

- Realizar un estudio de mercado y viabilidad financiera por medio de encuestas con el fin de formarse una idea clara de las preferencias de los socios.
- Resolver en base a los resultados del estudio, generalizaciones que se amplíen a la población total, con un grado mínimo de error, tal que los resultados obtenidos de la muestra seleccionada, sean representativos de los elementos de la población.

6.2 Métodos

Los métodos a utilizar son:

MÉTODOS EMPÍRICOS.- De investigación permiten efectuar el análisis preliminar de la información, así como verificar y comprobar las concepciones Teóricas hay una estrecha vinculación entre los métodos empíricos y los teóricos.

Ejemplo.- Es cuando tú aprendes a reparar un ordenador o un equipo de GPS porque alguien lo hace y tú ves que es lo que hay que mirar y como se hace, mejor dicho tú aprendes viendo.

MÉTODOS TEÓRICOS.- Permiten la comprensión de los hechos y son decisivos en la formación de la Hipótesis, así como en la interpretación de los datos empíricos y para indagar en las relaciones del objeto más profundamente que lo relacionado con los aspectos fenomenológicos, se emplean estos métodos que permitirán construir y desplegar la teoría.

Ejemplo.- Un poblado, con base al crecimiento de la población, como mejora su condición económica, esto es claro ejemplo de lo que ocurre en nuestra sociedad.

MÉTODO ESTADÍSTICO.- Consiste en una serie de procedimientos para el manejo de los datos cualitativos y cuantitativos de la investigación.

Ejemplo.- Tomar una muestra para un sondeo de opinión a una encuesta Electoral, el seleccionar una muestra capaz de representar con exactitud las preferencias del total de la población no es tarea fácil.

6.3 Población y muestra

Una vez definido el problema a investigar, formulados los objetivos y delimitadas las variables se hace necesario determinar los elementos o individuos con quienes se va llevar a cabo el estudio o investigación, nos lleva a considerar el ámbito de la investigación definiendo una población y seleccionando la muestra. Se define tradicionalmente la población como el conjunto de todos los individuos, objetos, eventos, etc. En los que se desea estudiar el fenómeno, Estos deben reunir las características de lo que es objeto de estudio.

6.3.1 DETERMINACIÓN DE LA POBLACIÓN Y MUESTRA

Se definió como población para realizar la presente investigación a 260 integrantes los mismos que son los socios y los colaboradores que trabajan dentro de la Cooperativa ejemplo a quien se le realizará un muestreo. Además para determinar el número de encuestas a realizar, se establece un grado de confianza del 95% y un margen de error del 5%. Estos valores fueron proporcionados de la fórmula del cálculo muestra para poblaciones finitas.

Donde

N= Tamaño de la población

n = Tamaño de la muestra

E = Error permisible

N

Ilustración 10 Cálculo de la muestra para población finitas

Cálculo de Muestras para Poblaciones Finitas

Muestra para poblaciones Finitas

$$n = \frac{P * Q * Z^2 * N}{N * E^2 + Z^2 * P * Q}$$

INGRESO DE PARAMETROS

Tamaño de la Población (N)	50.000	
Error Muestral (E)	0,05	
Proporción de Éxito (P)	0,92	
Proporción de Fracaso (Q)	0,08	
Valor para Confianza (Z) (1)	1,65	

(1) Si:

Confianza el 99%	2,32
Confianza el 97.5%	1,96
Confianza el 95%	1,65
Confianza el 90%	1,28

Tamaño de Muestra

Fórmula 80

Muestra Optima 80

La muestra se obtiene de la población representada por un promedio de cincuenta mil unidades de transporte basadas en unidades de buses y colectivos, unidades de transporte de taxis y lo referente a unidades de furgonetas y transporte escolar, siendo la muestra óptima con un margen de error equivalente en el 5%, proporción de éxito al estudio e un 92% obteniendo las encuestas a realizar en un número de 80 personas entre dueño de colectivos, choferes y autoridades de cooperativas.

6.4 Análisis de los resultados de las encuestas

ENCUESTA a Choferes, propietarios de unidades y directivos de cooperativa.

UBICACIÓN sector norte de la ciudad de Guayaquil, Ciudadelas Martha de Roldós, Alborada y Florida.

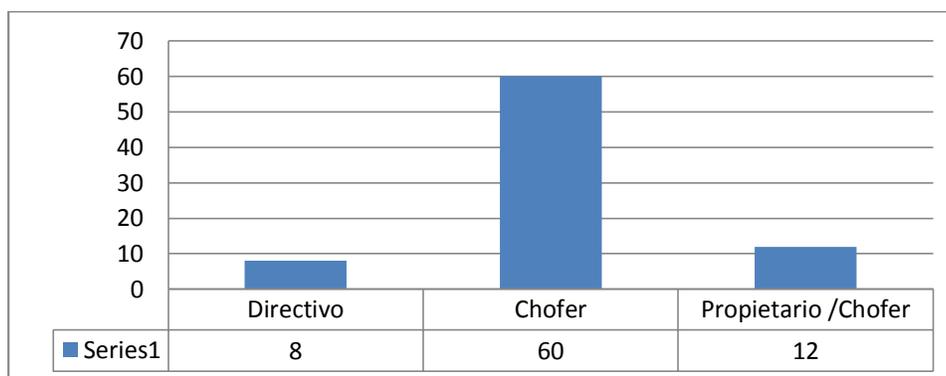
¿Usted se considera un ente del transporte público?

Chofer directivo Propietario

Tabla 5 Diversas alternativas orientadas a la encuesta

ENCUESTA A VARIAS ALTERNATIVAS		
ALTERNATIVAS	f	%
Directivo	8	6%
Chofer	60	55%
Propietario /Chofer	12	39%
Total	80	100%

Gráfico No 1 Diversas alternativas orientadas a la encuesta



En su gran mayoría a quienes se les realizó las encuestas respectivas referente a los incentivos tributario fue realizada a los choferes, siendo beneficioso su resultado debido a la cultura tangible adversa en la que se desenvuelven al no tener seguro social, beneficios de ley, entre otros.

¿La unidad de transporte en la que se desplaza usted lo realiza por ser un trabajo que?

Agradas Heredado No hay otra opción Maneja bien

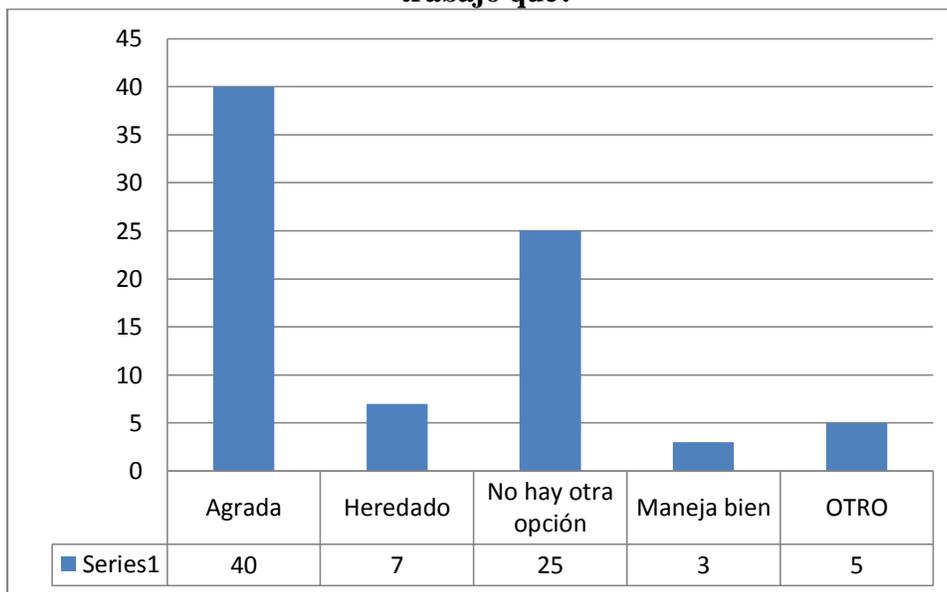
Tabla 6 ¿La unidad de transporte en la que se desplaza usted lo realiza por ser un trabajo que?

ENCUESTA A Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
Agrada	40	50%
Heredado	7	9%
No hay otra opción	25	31%
Maneja bien	3	4%
OTRO	5	6%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 3 ¿La unidad de transporte en la que se desplaza usted lo realiza por ser un trabajo qué?



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

¿Considera usted que la unidad a su cargo tiene problemas de índole?

Mecánico Unidad vieja Problemas de Mantenimiento
 Necesita renovación OTROS.....

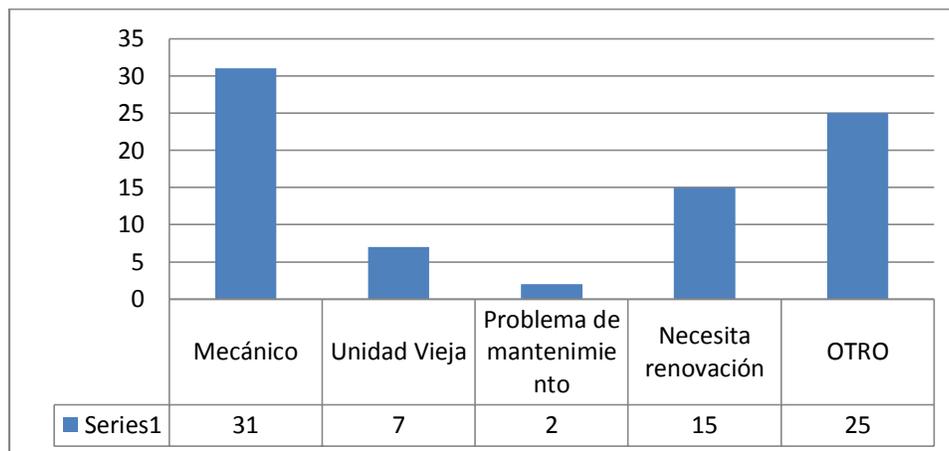
Tabla 7 Considera usted que la unidad a su cargo tiene problemas de índole

ENCUESTA A Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
Mecánico	31	39%
Unidad Vieja	7	9%
Problema de mantenimiento	2	3%
Necesita renovación	15	19%
OTRO	25	31%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa...

Gráfico 4 Considera usted que la unidad a su cargo tiene problemas de índole



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa...

¿Del siguiente listado por favor indique qué es lo que más le desagrada de las unidades de transporte de la ciudad?

Inseguridad Nada agrada

Velocidad OTRO

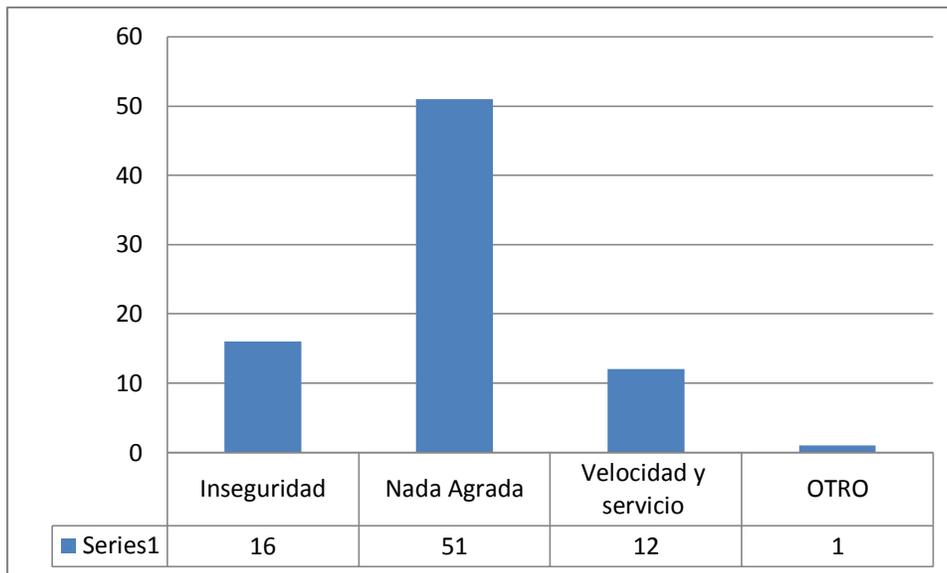
Tabla 8 ¿Qué es lo que más le desagrada De las unidades de Transporte de la ciudad?

Encuesta a Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
Inseguridad	16	20%
Nada Agrada	51	64%
Velocidad y servicio	12	15%
OTRO	1	1%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa...

Gráfico 5 ¿Qué es lo que más le desagrada De las unidades de Transporte de la ciudad?



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

¿Qué tipo de transporte consideran que se utilizan más?

BUSES **Metrovía** **TRICIMOTO** **TAXIS**

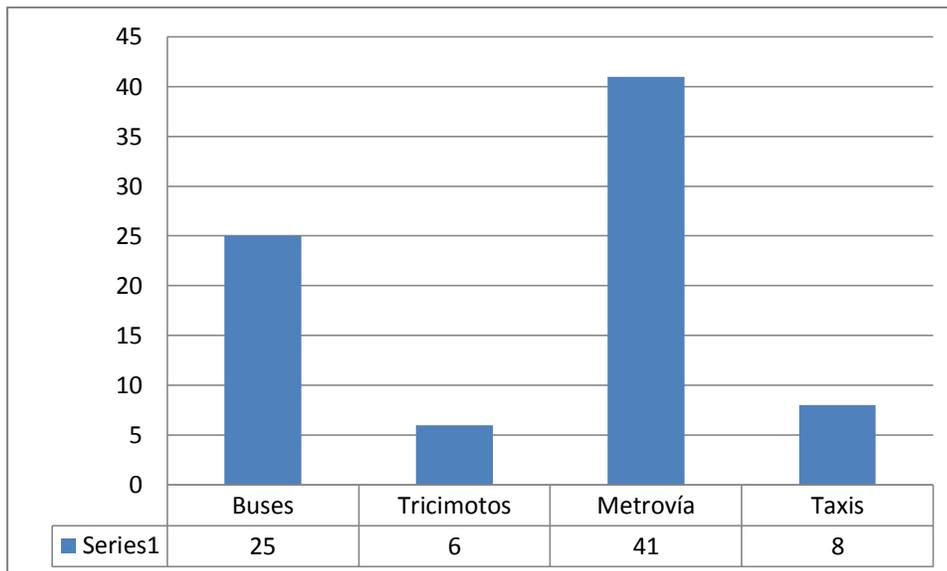
Tabla 9 ¿Qué tipo de transporte consideran que se utilizan más?

Encuesta a Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
Buses	25	31%
Tricimotos	6	8%
Metrovía	41	51%
Taxis	8	10%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 6 ¿Qué tipo de transporte consideran que se utilizan más?



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa. **¿Cómo considera que es el servicio en el transporte que Ud. brinda?**

BUENO MALO REGULAR PÉSIMO

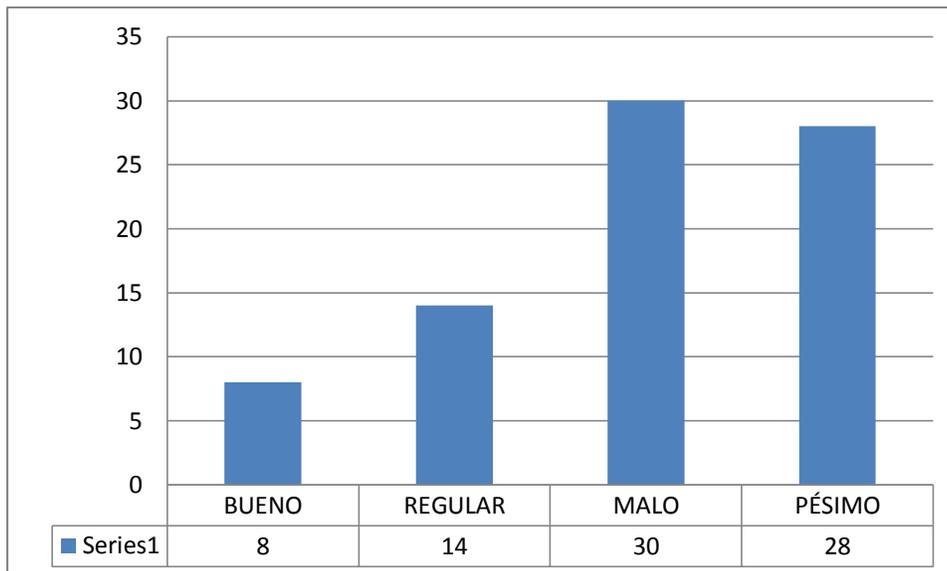
Tabla 10 ¿Cómo considera que es el servicio en el transporte que Ud. brinda?

Encuesta a Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
BUENO	8	10%
REGULAR	14	18%
MALO	30	38%
PÉSIMO	28	35%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 7 ¿Cómo considera que es el servicio en el transporte que Ud. brinda?



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

¿El transporte que usted utiliza para dar servicio a usuarios es?

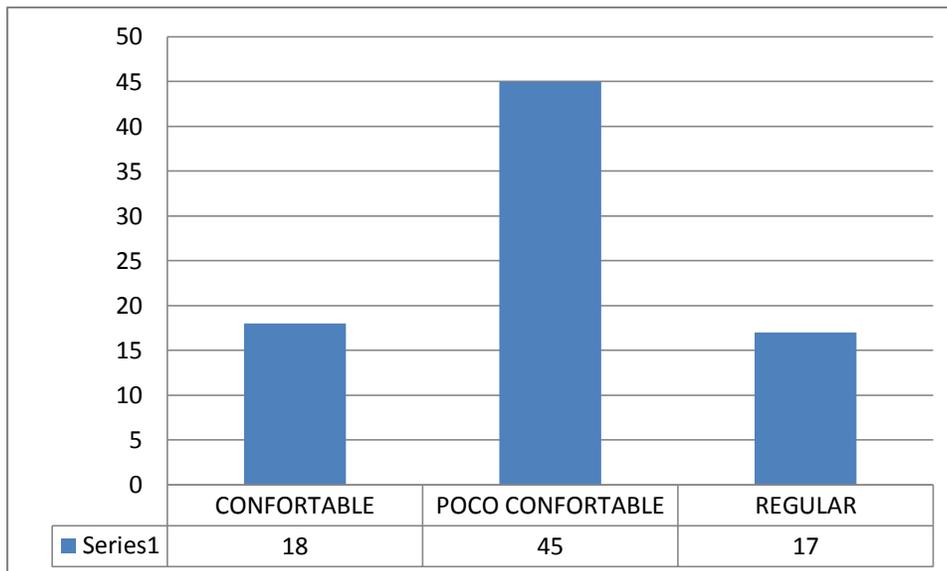
CONFORTABLE POCO CONFORTABLE REGULAR

Tabla 11 Que usted utiliza para dar servicio a usuarios

Encuesta a Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
CONFORTABLE	18	23%
POCO CONFORTABLE	45	56%
REGULAR	17	21%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 8 ¿Qué usted utiliza para dar servicio a usuarios?

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

¿Normalmente usted considera que el usuario viaja?

SOLO EN PAREJA AMIGOS FAMILIA

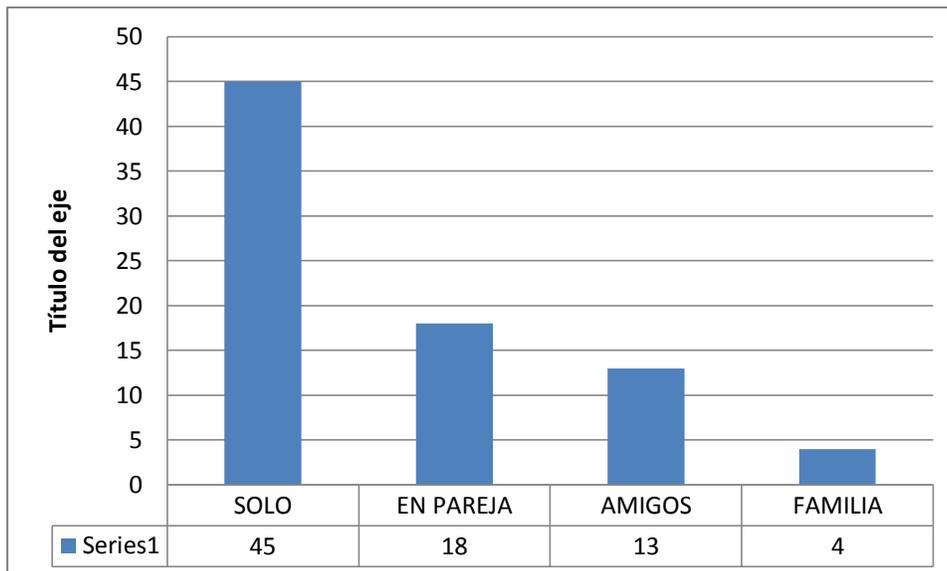
Tabla 12 Normalmente usted considera que el usuario viaja:

Encuesta a Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	F	%
SOLO	45	56%
EN PAREJA	18	23%
AMIGOS	13	16%
FAMILIA	4	5%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 9 ¿Normalmente usted considera que el usuario viaja?



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

¿Le gustaría ir adecuadamente dirigiendo un transporte seguro y nuevo?

SÍ NO

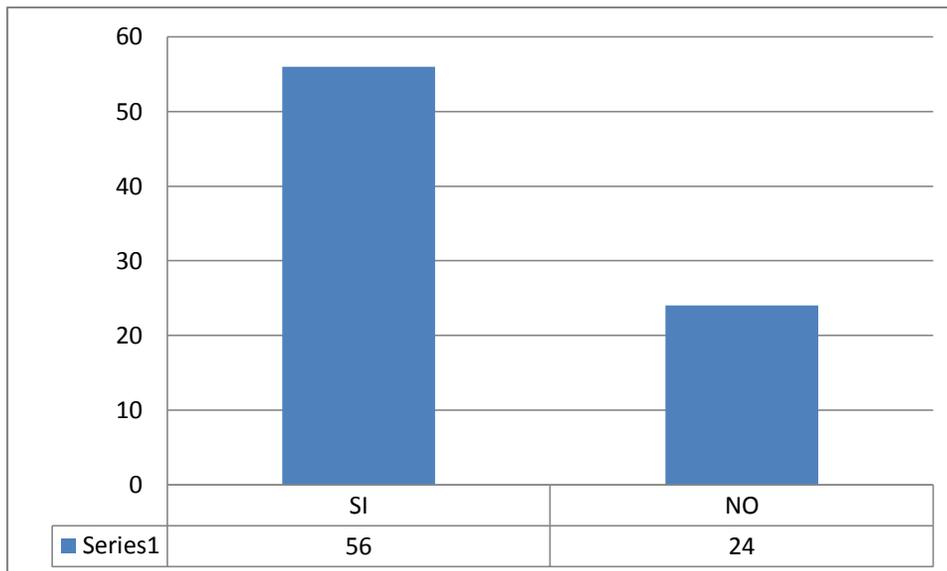
Tabla 13 ¿Le gustaría ir adecuadamente dirigiendo un transporte seguro y nuevo?

Encuesta a Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
SÍ	56	70%
NO	24	30%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 10 ¿Le gustaría ir adecuadamente dirigiendo un transporte seguro y nuevo?



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

¿A la hora de coger un pasajero usted le ofrece?

SEGURO

CONFORTABLE

ACONDICIONADO

TODAS LAS ANTERIORES

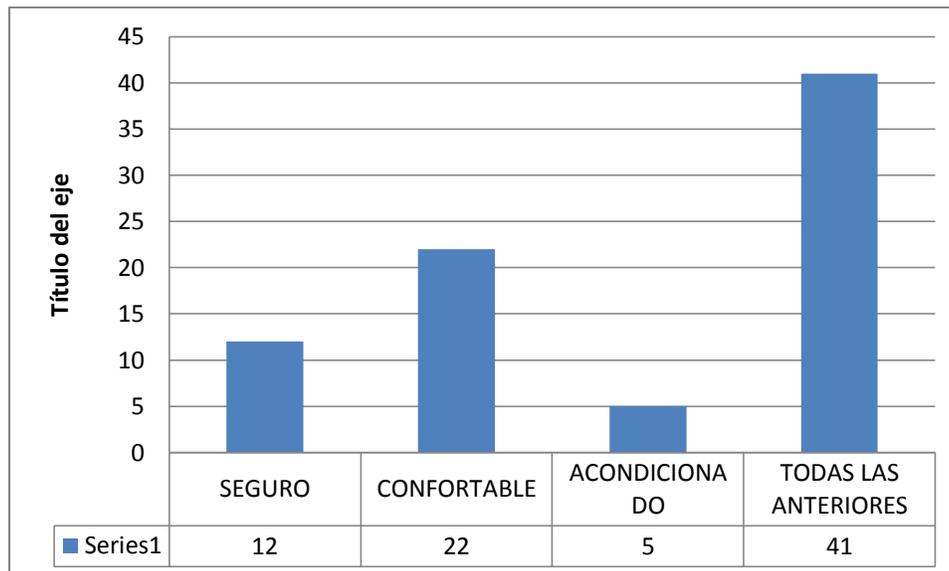
Tabla 14 A la hora de coger un pasajero usted le ofrece:

Encuesta a Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
SEGURO	12	15%
CONFORTABLE	22	28%
ACONDICIONADO	5	6%
TODAS LAS ANTERIORES	41	51%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 11 ¿A la hora de coger un pasajero usted le ofrece?



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

¿Ha tenido inconvenientes con un usuario que se traslada en la unidad de transporte?

SÍ NO

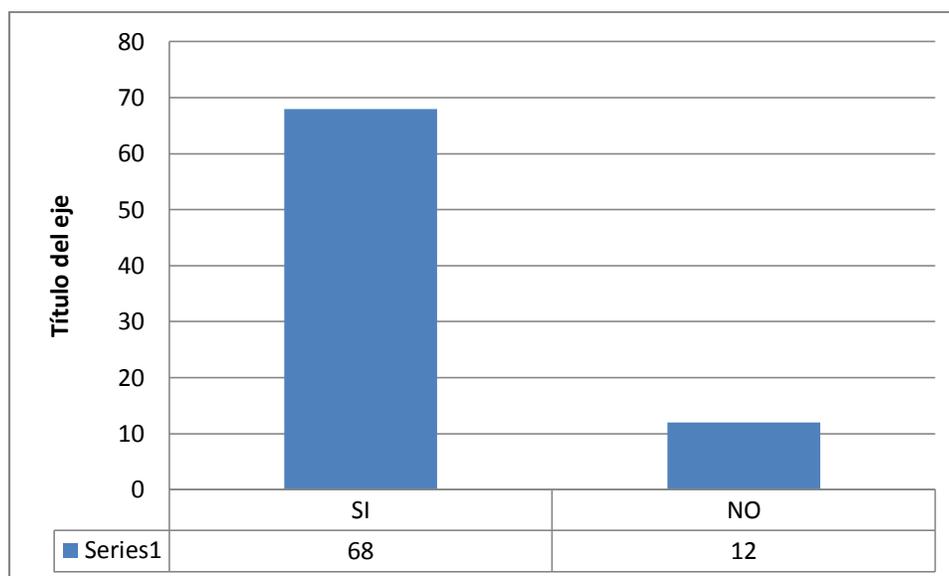
Tabla 15 ¿Ha tenido inconvenientes con un usuario que se traslada en la unidad de transporte?

Encuesta a Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
SÍ	68	85%
NO	12	15%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 12 ¿Ha tenido inconvenientes con un usuario que se traslada en la unidad de transporte?



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

¿Le gustaría recibir información sobre planes e incentivos tributarios para mejorar la transportación?

SÍ NO

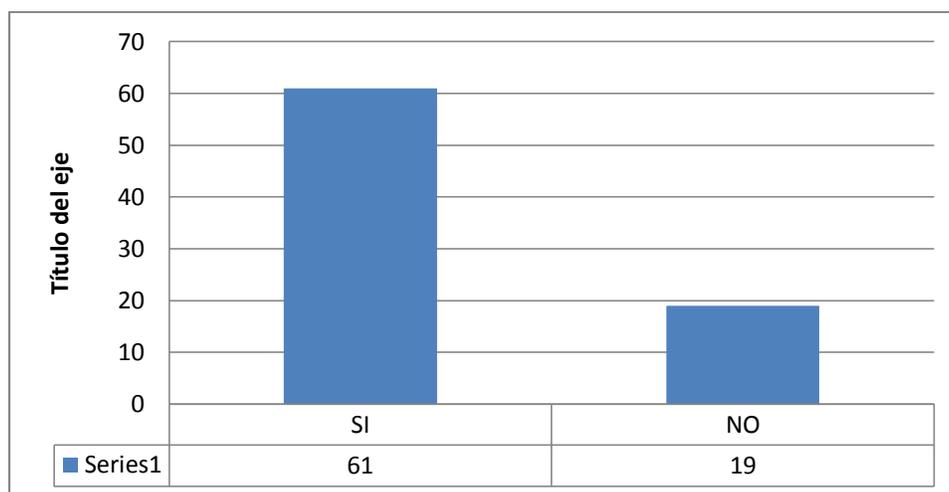
Tabla 16 ¿Le gustaría recibir información sobre planes e incentivos tributarios para mejorar la transportación?

Encuesta a Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
SÍ	61	76%
NO	19	24%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 13 ¿Le gustaría recibir información sobre planes e incentivos tributarios para mejorar la transportación?



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

¿Cómo le gustaría recibir esa información??

MAIL CORREO REGULAR TELÉFONO

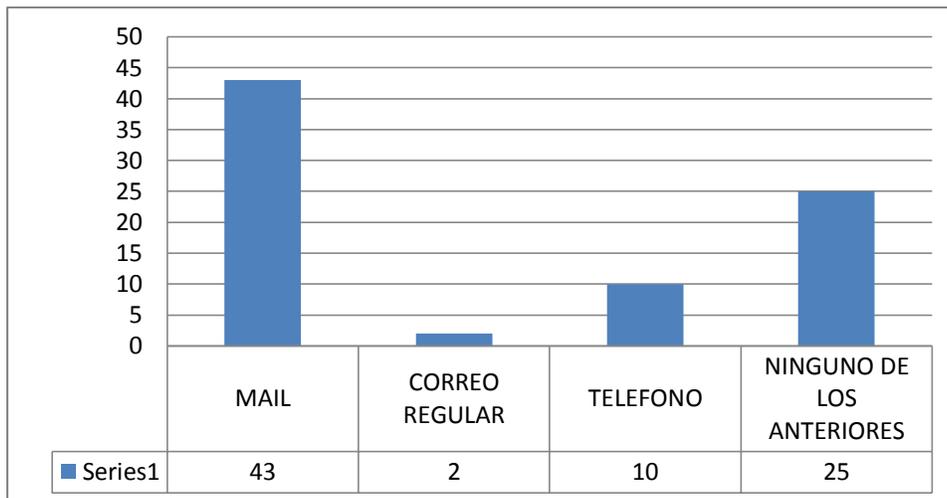
Tabla 17 ¿Cómo le gustaría recibir esa información?

Encuesta a Choferes, Directivo y Propietario		
ALTERNATIVAS	f	%
MAIL	43	54%
CORREO REGULAR	2	3%
TELÉFONO	10	12%
NINGUNO DE LOS ANTERIORES	25	31%
Total	80	100%

Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Gráfico 14 ¿Cómo le gustaría recibir esa información?



Fuente: Elaboración de Encuesta.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

7. TABLA DE CONTENIDOS

Introducción

La transportación en la ciudad de Guayaquil y en todo el Ecuador, ha existido una extensión globalizada de servicios y adaptaciones sociales políticas y económicas, actualmente es un servicio o una necesidad, el preámbulo indica que al ser un servicio todos viajan con el afán de sentirse bien en el momento que se desplaza de un punto a una dirección encaminada, reflejando un interés directo de hacer los procesos adecuadamente, y de ahí a una necesidad en donde se involucra un proceso acorde a las exigencias de un transporte que despliegue cantidades de pasajeros directos con el único hecho de llegar a una posición dentro de la ciudad

Ilustración 11 Nuevas unidades de la Metrovía en servicio de la comunidad



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

En el capítulo uno se realizará un análisis completo de cómo se desenvuelve el transporte en la ciudad además de cuáles son los principales inconvenientes de las cooperativas y de las acciones de choferes profesionales, propietario de la unidad y el desplazamiento de cientos de ciudadanos en la ciudad, el despliegue de los principales inconvenientes de las unidades, y el interés de las autoridades de tránsito por prever tales inconvenientes, actualización de las unidades y la oportunidad de cubrir los riesgos surgidos en el transporte.

CAPÍTULO I: EL SECTOR TRANSPORTISTA

Introducción

El aumento de accidentes de tránsito es uno de los resultados del avance tecnológico del mundo moderno. A medida que se han incrementado sustancialmente las distancias entre los diferentes puntos, se hace más necesario el uso del automóvil, lo que ha llevado a consolidar esta herramienta como parte esencial de la vida.

Ilustración 12 Tráfico Vehicular Quito.



Fuente CD Informe Alcaldía de Quito 2008

Si bien, la “vehiculización” de la personas puede realizarse por diferentes vías de tránsito, no cabe duda que en una abrumadora proporción, en estos días la vía terrestre es la más utilizada en términos cuantitativos.

Ciento de seres humanos pierden la vida o sufren traumatismos en nuestras calles, avenidas y carreteras. Esa comunidad que se dirigen a pie, bicicleta o en carro a diferentes

lugares, suelen emprender viajes inmensos que nunca volverán a su hogar, dejando a familias, vecinos y barrio en general sumidos en la tristeza y nostalgia. Se ha vuelto habitual en Guayaquil, que cientos de personas pasen largas horas de su vida en los hospitales por causa de choques provocados y accidentales. Los esfuerzos actualmente desplegados para promover la seguridad vial son insignificantes al lado de ese sufrimiento humano creciente que existe en todo el Ecuador.

Según (Eduardo Alcântara Vasconcellos, 2010) “La mitad de los guayaquileños fallecidos por causa de choques en las carreteras y avenidas son personas mayores y jóvenes cuya edad oscila entre los 15 a 44 años de edad”, siendo jefes de familia en su gran mayoría, y las causas principales de dichos accidentes se podrían prevenir con la aplicación de leyes que castiguen el hecho de correr por nuestras vías a exceso de velocidad, además de las sanciones enérgicas por el mal uso del alcohol, la poca costumbre de utilizar el cinturón de seguridad, la ineficiente infraestructura de calles y avenidas, la creación de carros más estables y seguros y la prestación de servicios hospitalarios.

No existe duda alguna sobre la necesidad de una colaboración multidisciplinaria para la valoración los factores de riesgo, prevención de los traumatismo generados por los accidentes de tránsito y la magnitud de sus repercusiones, con el fin de que todos los expertos involucrados en áreas de transporte, policía, salud, y gremios de ingeniería civil, arquitectos, estudiantes, entre otros elaboren políticas claras sobre seguridad vial, atención médica y respaldo legal para lograr el bienestar global de quienes constituyen grupos de riesgo de este problema.

Vehículos de transporte

Los vehículos de transporte que prestan actividades propias en toda la ciudad, es el sistema de transporte beneficioso que trasciende por ser la oportunidad de desplazarse a las múltiples actividades productivas que realiza el ciudadano buscando un servicio que agrade a los usuarios y no que se sienta inseguro de trasladarse. El dueño, la cooperativa, y el mismo chofer son los responsables de lo que acontezca en la unidad de transporte por lo que están obligados a revisar la unidad trímica o semestral.

El transportista está obligado a realizar una vez al año la respectiva revisión vehicular y la prestación de servicio por parte del servicio de rentas interna que también influye en la puesta de multas, sanciones y matriculación para con el servicio de rentas internas para operar dentro del servicio de transportación. Las unidades de transporte están con la obligatoriedad de Garantizar la seguridad en los vehículos, y comprobar que se cumplan con las leyes de mantención del medio ambiente, expendio de humo, ruido y demás acciones que podría perjudicarlo.

Es responsabilidad del sector transportista:

- Reducir la falla mecánica.
- Ofrecer una mejora en seguridad vial.
- Más atenciones y operatividad en el manejo del Vehículo.
- Reducir las molestias generadas por el humo, ruido y combustión y,
- Comprobar el correcto desplazamiento de la unidad.

La Revisión Vehicular

Una unidad de transporte que no ofrezca un buen servicio y se deje llevar por la necesidad del correcto manejo de las unidades en base a los mecanismos de control de cada unidad utilizando los requerimientos surgidos, en donde cada transportista tendrá que velar por el cumplimiento de las siguientes pruebas:

1. Alineación del vehículo en todo momento.
2. Corregir los problemas de suspensión de unidades depreciadas.
3. Comprobación del frenado de la unidad, sus expectativas y sonidos.
4. Verificación del correcto funcionamiento de todas las luces.
5. Control de la emisión de gases y tóxicos proveniente de la unidad de transporte.
6. Inspección y control del ruido que produce la unidad.
7. Revisión de la carrocería y los ajustes necesarios a las funciones ejercidas.

Ilustración 13 Colectivo antiguo de servicio popular



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

En la revisión del automotor se cundieran los siguientes aspectos:

- a) Nivel en que se encuentra el de aceite del automotor.
- b) Nivel del agua o refrigerante en el radiador, y el estado de las mangueras.
- c) Chequeo a la batería, nivel de agua destilada, conexiones y carga.
- d) Aislamiento del cableado y alambrado conectados a la electricidad que se encuentre o desgaste en las líneas conductoras.
- e) Visualizar las fugas de líquido como aceite, freno, entre otros, en especial control a las uniones de sus componentes como block, tapas de Carter, poleas y cabezote.
- f) Con el motor encendido aparezcan ruidos no comunes y bruscos.

g) Ruidos y ajeteos por el mal estado de las bandas templadas.

h) Visualizar los gases del tubo de escape, su coloración no debe tener color oscuro, tampoco muy azulado, deberá obtener un mantenimiento en un taller que indique las condiciones del automotor.

Ilustración 14 Bus recorriendo las calles de Guayaquil en su diaria labor



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

En la dirección es necesario considerar el buen estado del volante y bocines, barras de dirección y terminales. Tomando en cuenta el líquido hidráulico de la dirección, el volante de conducción verificando las tuercas, tornillos, u piezas faltantes. Controlar las Partes dobladas, quebradas en la dirección o las ligaduras. Es importante además revisar las mangueras, el nivel del fluido, las bombas y las fugas. Que los ángulos, ejes y neumáticos que sean inclinados en el eje normal. Controles constantes en el pedal del freno y estacionamiento.

ANÁLISIS SECTORIAL MATRIZ FODA

	OPORTUNIDADES Producto Nuevo. Empresas jóvenes. Informalidad en transporte. Mercado potencial alto	AMENAZAS Nueva Ley de Transporte. Altos Costos Obtención de Permisos. Resistencia al cambio.
FORTALEZAS Experiencia en el uso unidades de transporte Personal Capacitado Tecnología Metodología de Implementación. Incentivos tributarios IVA Plan RENOVA	Aprovechando nuestras fortalezas se puede ganar mercado con las empresas nuevas de transporte que no cuentan con una estructura fuerte ni definida. Además de aprovechar los incentivos en diferentes impuestos.	En Ecuador el transporte se maneja muy informal, por esto hay resistencia al cambio y a la sistematización de procesos.
DEBILIDADES Bajo Presupuesto Ubicación (costa) Multas levadas Impuestos Varios	Si nuestro presupuesto es limitado debemos actuar directamente a las empresas nuevas de transporte.	La mayor parte de empresas están operando en la sierra, debido a esto debemos abrir una sucursal en Quito.

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

	CALIFICACIÓN	PUNTAJE
1.	B +	3
2.	C +	5
3.	A -	2
4.	A -	2
Riesgo Medio Bajo	B+	3

Aprovechando nuestras fortalezas se puede ganar mercado con las empresas nuevas de transporte que no cuentan con una estructura fuerte ni definida. Si nuestro presupuesto es limitado debemos actuar directamente a las empresas nuevas de transporte. En Ecuador el transporte se maneja muy informal, por esto hay resistencia al cambio y a la sistematización de procesos, gracias a nuestra metodología podremos convertir esta amenaza en una fortaleza. La mayor parte de empresas están operando en la sierra, debido a esto debemos abrir una sucursal.

Ilustración 15 Colectivo Línea 6



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

CAPÍTULO II: BASE LEGAL DE INCENTIVOS ACTUALES.

Introducción

A través del tiempo ha existido la fabricación, producción y comercialización de miles de productos a ofrecer a distintas regiones de consumo, para lo cual fue necesario la aplicación de leyes y acuerdo para trascender con estos productos las fronteras internacionales de negociación, para el bienestar y aplacamiento de las necesidades, y esto se detalla desde productos de consumos masivos hasta la más ferviente tecnología moderna adecuada para el acontecer mundial de los negocios, la tecnología a involucrado una manera más eficaz y proactiva de realizar las gestiones internacionales y el implemento de monedas virtuales el instrumento de compensación de estas negociaciones.

Las relaciones entre diferentes países siempre se han producido de manera independiente sin existir igualdad de condiciones en la distribución equitativa de sus productos ofrecidos al mercado internacional, para ingresar a un país las políticas arancelarias suelen ser encarecedoras al no existir acuerdo bilaterales o multilaterales en las políticas de comercio exterior en el país importador, sin embargo el comercio internacional obliga a que estas tendencias a sinérgicas en base a la unión de todos los involucrados en distintitos acuerdos que permiten tener excepciones en impuestos y tributos al comercializar en un país destino con los productos tradicionales de exportación.

En base a los antecedentes históricos y tendencias actuales involucramos lo óptimo del mercado internacional, pues después de superar una crisis financiera existente en el 2008 en las expectativas ampliados en nuevos horizontes de comercialización. Nivelándose el mercado y la relaciones comerciales entre diferentes países, siendo sus principales ejecutores las potencias erradicadas por sus tecnológica y productividad, cultura masiva de países desarrollados, sin embargo esta tendencia refleja el progreso de los países en sus relaciones comerciales, la historia antecede dos guerras y dos nuevos emprendimiento, los países situados en esta situación bélica, desarrollaron una cultura emprendedora y desataron nuevos horizontes, horizontes que actualmente involucran desarrollo significativo en sus estándares políticos, económicos y sociales.

En los sectores de automotor consta de mucha importancia la economía que posee el país ya que los ingresos que posee este genera nichos de las actividades económicas que realiza tanto directa como indirectamente y por consiguiente los impactos que genera el empleo en las diferentes cadenas como el ensamblaje, distribución y la venta.

El desarrollo de estos acuerdos se aplican en un promedio de 300 con diferentes países en todo el mundo, existiendo tratados y convenios bilaterales, en donde la actividad económica generara el comercio internacional respetando políticas y acuerdo establecidos entre los países involucrados y las nuevas apertura de países que aspiran a ingresar en el comercio internacional buscando nuevos acuerdo y políticas de preferencias arancelarias para exportar su producción y no solamente participar en ambientes regionales sino expandirse a distintas regiones.

Las tendencias actuales involucra la actividad de que determinados producto requieren preferencias arancelarias, sin embargo los acuerdos dan preferencia a determinados países para que con ese producto ingresen al mercado internacional, mientras que los otros países con menos posibilidades busca detallar panoramas embarcado a buscar preferencias que permita su ingreso y las relaciones de acuerdo prevalentes que puedan a través del tiempo solidificarse en mejores relaciones.

(Gonzales Xavier Aurelio, 2011) La causa y efecto de los acuerdos preferenciales se las relaciona con los acuerdos comerciales que aumentan a medida que aumenta los acuerdo internacionales, mientras más países logran obtener acuerdos, más mercado tendrá nuestro producto para expandirse y la eficiencia de las negociaciones es difundirlo en base a las preferencias que se detallen, un producto libre de arancel es viable en todo el mundo, es por ello la necesidad de acuerdo multilaterales en el tiempo con países desarrollados y no desarrollados. La población esta creciendo y cada vez el mundo demanda de más producto para abastecer la natalidad de nuevas formas de vidas, moda, tecnologías, vestimenta, alimentos, etc.

Las exportaciones que mayormente se realizan son en base a acuerdo existente entre los países involucrados en el comercio internacional, relacionados por el privilegio de despacho de

aduana, calificación en normas de seguridad, o ventajas en caso de reexportación a otros asociados a las preferencias arancelarias. Cabe destacar que muchas veces las preferencias no suelen ser difundidas al conocimiento de las empresas por lo que esto influye a la no utilización de los beneficios y ventajas de ocupar nuevos mercados con nuestras exportaciones a distintos países, esta situación amerita estar en constante contacto con las embajadas y cancillerías para analizar los nuevos acuerdos y tratados existentes en materia de preferencias arancelarias.

La materia prima que se utiliza para los combustibles es cada vez más escasa puesto que las ofertas están bien sujetas a especulaciones muy altas debidamente proporcionada por las incertidumbres de las diferentes reservas como el petróleo y los distintos ordenamientos geopolíticos existentes los cuales reflejan en sus tendencias sus precios los cuales llegan a ser muchas veces, más altos y volátiles.

(Martinez Sanchez Salvador, 2008) La integración es la causa básica de las negociaciones, en vista de que nos solo es importante establecer ventajas arancelarias sino que existan beneficios entre los países involucrados que nos los suscribe por la aparición de un Tratado de libre comercio, sin respaldar actividades de desarrollos entre países. Los gobiernos deben de estar predispuesto a dar llave a todos los países del mundo y pedir la llave de ingreso para mostrar las ventajas de consumir en libre competencia y manifiestos arancelarios. Esta integración ubica a todos los acuerdos como base fundamental del desarrollo y progreso de los países involucrados.

Los márgenes de preferencias arancelarias suelen ser pequeños y existen países que tienen más ventajas competitivas sobre los procesos y las garantías de países de menor proporción habitantes y generadores de emprendimiento, lo que dificultad su ingreso en proporciones mayores, esta ventaja por el acceso preferencial de un exportador se la calcula con el arancel aplicado mediante el cual se analiza todos los países involucrado con el mismo producto y aplicar la tasa preferencial en base al 13% de ingresos registrado, otorgándosele la preferencias necesarios por su margen de representación en el país importador.

(Montoya Salas Esteban, 2007) La Organización Mundial de Comercio organiza ahora un amplio esquema universal para beneficiar a los productos agrícolas, producto de propiedad intelectual y varias medidas de inversión relacionadas con el comercio, sin embargo en todos estos convenios ya se incluye situaciones ambientales, sociales, de respaldo laboral, y medidas para visados y asilados.

Se han realizado algunas propuestas y varios enfoques para mejorar la coherencias entre los aranceles de libre comercio y el sistema multilateral de comercio, en donde se establece oportunidades de países para encarar a diferentes convenios y al a vez variedad de productos involucrados, existiendo en breve discriminación en las actividades comerciales.

A pesar de esto existen distintas restricciones sobre los precios mediante los impuestos y las diferentes cantidades que se complementan con ciertas normas técnicas de la producción agrícola y de implementar distintos fuentes y métodos para aumentar diversas fuentes de comercio.

(Intriago Fransisco, 2009) Las tendencias del comercio internacional crea un enfoque regional y multisectorial además multilateral, de cooperación comercial en base a satisfacer necesidades en los diferentes países, se trata de seguir ampliando las fronteras comerciales con los enfoque unilaterales, bilaterales, regionales y multilaterales, los acuerdo preferenciales impulsa el interés para mas acuerdo de cooperación mutua y se relaciones en forma directa a las incidencias económicas y políticas de un país en base a sus relaciones.

La variedad que existe sobre el comercio internacional es infinita por lo que se realizan distintos cambios por lo que el sector se vio en la necesidad de modificar ciertas cosas y por lo consiguiente implementar ciertas vanguardias que traían consigo factores muy externos como las transformaciones tecnológicas, crecimientos de mercados entre otros.

Se ha incrementado en varios países las distintas cadenas internacionales por lo que se ha disminuido algunos costos de transportes y de las distintas comunicaciones, quizás algunas tendencias sean mucho más relevantes para la participación exitosa del comercio globalizado

en las distintas innovaciones tecnológicas, para así convertirlo en información y conocimientos útiles.

Es necesario dar respuesta a una gama de problemas existente en el comercio internacional en forma coherente plasmar política comercial a nivel regional y multilateral y así disminuir los acuerdos negativos de la preferencia para un mejor desarrollo comercial y creación de más fuentes de trabajo en base a las declaraciones y negociaciones exigidas y al incremento de nuevos mercados a donde podemos llegar con los productos creados por el país de origen y desplazados a distintos mercados internacionales. El sector automotriz en el Ecuador tiene actualmente un limitante que designa un monto por las importaciones de línea o marcas de vehículos para de esa forma poder controlar el ingreso de vehículos de diferentes países, en donde las concesionarias buscan variedades y precio para poder participar cada año con un límite de participación, es por ello la necesidad de convenios con países, entre gobierno para afianzar la confianza y los aranceles. (PROECUADOR, 2014).

(Holguin Ricardo, 2012) En diciembre del 2011, se presentó en el Congreso la reforma al Código de Tránsito, que prometía la modernización a ese documento anacrónico y obsoleto que rige en el país desde el 2002. Desde esa época se modificó su estructura con la idea de 'poner al día' al país en materia de tránsito y seguridad vial, aprovechando los nuevos desarrollos tecnológicos de la industria automotriz sin embargo, el proyecto no ha merecido la atención del gobierno, incluso, fue aprobado a las carreras en primer debate, para salvarlo, cuando ya expiraba la legislatura a mediados de junio pasado.

Ilustración 16 Concesionaria Ford ubicada en la ciudad de Guayaquil



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

El Ministerio tampoco ha hecho cumplir la resolución que obliga a los concesionarios a señalar correctamente las carreteras a su cargo, elemento clave para la seguridad vial, y como todo se soluciona con multas, la ministra Cecilia Álvarez insiste en la necesidad de "sanciones severas que impacten para reducir la accidentalidad". Entre tanto, al Código lo siguen remendando: hay en curso un proyecto para revivir el chaleco para los motociclistas y otro para hacer obligatorio el uso de cinturones en los buses. Normas sueltas que a la larga lo hacen más confuso y obsoleto.

La apertura del Ecuador a la producción industrial automotriz

(Caicedo Marcela, 2011) Aunque sigue en un nivel pequeño, la industria de armado de automóviles, ya sean buses, taxis y furgonetas, ha experimentado un alza en Ecuador, al punto que promete adoptar una curva ascendente gracias a tratados con Venezuela que implican la exportación de 2.500 vehículos por un costo de US\$150 millones. Durante los últimos diez años la industria carrocera ha experimentado serios inconvenientes de acuerdo a estadísticas de la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (Canfac), las 130 empresas más importantes, de las 287 existentes, produjeron 700 carrocerías en 2010.

Ilustración 17 Concesionaria IMVERESA situada al norte la ciudad

Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

De ahí que el reto es incrementar las ventas y el primer paso es el convenio con Caracas que prevé que en los próximos cinco años se podrán fabricar otras 4.000 unidades de transporte. El convenio es visto como un reto para la industria ecuatoriana, ya que deberá fabricar 1.000 buses para renovar el transporte público en Venezuela. Se estima que por esta tarea reciba US\$73 millones y genere nada menos que 1.400 nuevos empleos directos e indirectos.

Ilustración 18 Concesionaria TOYOTA situada en la ciudad de Guayaquil

Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

Ilustración 19 Importadora de vehículos E. GUZMÁN situada al sur de la ciudad de Guayaquil



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

Ilustración 20 Concesionaria CHEVROLET ubicada en el noroeste de la ciudad



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

Ilustración 21 Transportación de vehículos a sus diferentes concesionarias



Fotografía por: Jessica Lavayen y María Correa.

Incentivos a la Inversión

Los incentivos a la inversión toman un número de formas que incluyen:

- a) Depreciación acelerada.
- b) Deducción parcial de la inversión.
- c) Créditos fiscales.
- d) Sustitución de capital por trabajo. Al bajar el costo de uso del capital, se induce una sustitución de capital por trabajo, lo que perjudica la generación de empleo.
- e) Incentivo a activos de corta vida. Es más rentable reinvertir en activos de poca duración.

Las formas de incentivo más costo-efectivos son el uso de depreciación acelerada y los créditos fiscales otorgados como un porcentaje de la inversión realizada. Este último método permite llevar una cuenta por cada contribuyente sabiendo exactamente el gasto tributario y el impacto en la inversión realizada. Los conceptos clave para comparar los sistemas de incentivos son las tasas de tributación efectivas: marginales (METR) y medias (AETR)

Incentivos al Empleo:

- a) La generación de empleo, el instrumento es un subsidio a la contratación de mano de obra.
- b) El problema del subsidio es de tipo administrativo, es difícil controlar si los trabajadores que están siendo subsidiados están efectivamente trabajando en la industria o región que se desea incentivar.
- c) También es difícil impedir que una empresa despida a sus trabajadores y los vuelva a recontratar en otra forma para cobrar el subsidio.

CAPÍTULO III: CRÉDITO RENOVA

El plan RENOVA es un proyecto que consiste en la mejora continua de las unidades de transporte público urbano y rural, a través de la financiación directa, con miras a incrementar la oferta y mejor nivel de asistencia. En el plan RENOVA se facilita el acceso al transporte de la población urbana y rural estimulando a los transportistas a reorganizar las operaciones, dejando a un lado la parte empírica, que permite al gobierno local la planificación del transporte público. El proyecto pertenece al Plan Nacional de Modernización del Transporte Terrestre.

Financiamiento de las Unidades de Transporte

Su objetivo es prestar la asistencia financiera al servicio de transporte público con la sustitución de la unidad deteriorada, para mejorar el transporte con mayor calidad para los ciudadanos y así conservar el medio ambiente. Se financia unidades para la sustitución de la oferta del transporte y perfeccionar la tecnología de las unidades y rutas dirigidas al servicio de la población.

La gestión de financiamiento para adquirir las unidades comprende:

- Dotación de autobuses de transporte público.
- Dotación de minibuses en las vías.
- Dotación de vehículos periféricos y rústicos.

Ilustración 22 Unidades de Taxi RENOVA en la ciudad de Guayaquil



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

Ilustración 23 Colectivo de la Línea 20 Próximamente en Plan RENOVA



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

RENOVA DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS

Es un programa del Gobierno Nacional que renueva el parque automotor con la salida de las diferentes líneas de vehículos del transporte público y comercial que están depreciados y son sometidos a la chatarrización, recibiendo un incentivo de carácter económico que refleja la entrada a un nuevo vehículos a precio factible y con la exoneración de aranceles e impuestos por unidades vehiculares importadas. El Plan de Renovación asegura que el parque de transporte público hará que un vehículo sea chatarrizados.

El Plan de Renovación Vehicular: es un programa implementado por el Gobierno Nacional mediante el decreto No 676 de 24 de febrero del 2011 que permite renovar el parque automotor mediante la salida de vehículos que prestan servicio de transporte público y comercial que son sometidos al proceso de chatarrización y por lo que reciben un incentivo económico de \$ 12.500 que permite acceder a vehículos nuevos de producción nacional a precio preferencial y mediante la exoneración de aranceles para vehículos importados.

El Subsidio: mediante el decreto Ejecutivo Artículo 4 de la Ley de Tránsito, el 15 de marzo 2012, recibirán el valor de \$ 350.00, solo aquellos transportistas que mantengan sus unidades reguladas y en operación. Esto se acordó como medidas compensatorias a los transportistas que venían asumiendo la mitad del costo del pasaje de los estudiantes, adultos mayores y discapacitados.

Tabla 18 Chatarrización, Renovación y mejoramiento del transporte público



Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

La Renovación del parque automotor en el sector público mediante los vehículos sometidos a la chatarrización, y reemplazados por unidades de transporte nuevas, garantizando seguridad, buen servicio, confort y mejoras al sistema ecológico. Su alcance es dirigido a todas las líneas de transporte público esto es Transporte de taxis, Transporte urbano, Transporte escolar, transporte intercantonal e interprovincial, transporte de carga, y transporte de carga pesada

Las Instituciones involucradas: participantes en este incentivo a los transportistas son el Ministerio de Transporte: ente responsable de emitir la reglamentación, además de la Agencia Nacional de Tránsito: que es la encargada de emitir el informe favorable e informe de aduanas del vehículos importados sumando el informe de chatarrización. En el incentivo interviene la Corporación Financiera Nacional: siendo este responsable del crédito. La participación además de la Secretaria Nacional de Aduanas: responsable de la nacionalización del transporte o unidades importadas, y por ultimo las empresas encargadas de receptor el proceso de chatarrización que son las empresas ANDEC y ADELCA.

El financiamiento está dirigido a organizaciones de transporte que presten servicio en rutas urbanas y rurales, respectivamente. Para la asignación de recursos económicos, se definieron líneas de créditos para la adquisición, como:

- a) Un análisis legal, técnico y financiero.
- b) Los servicios están dirigidos a rutas extensas en demanda de pasajeros.
- c) Prioridad en regiones de poca inversión.
- d) Disponibilidad de los recursos financieros, y
- e) Disponibilidad de unidades.

Base legal y requisitos

El presidente de la operadora de transporte solicita la planilla “Solicitud para el Financiamiento de Transporte”, disponible en FONTUR, y en la Oficina sede de la Coordinación. Además presentar copias de los documentos siguientes:

- Documento constitutivo de la organización u cooperativa.
 - Copia cédula de identidad del presidente de la cooperativa de transporte.
 - Certificación de ruta emitida por la Alcaldía, Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTTT).
 - RIF y NIT de la cooperativa de transporte.
 - Certificación de Cumplimiento de SUNACOP.
2. Planilla llenada en su totalidad y asistidos por la Oficina de Atención al Ciudadano (OAC). La información suministrada, es verificada con la documentación anexa.

3. Al ser admitidos, a los quince días hábiles, se dirigirá el presidente al Banco con la planilla “Solicitud de Sobre para el Financiamiento de Transporte Público”, para su aprobación, presentando los siguientes documentos:
 - Documento de la cooperativa.
 - Acta de asamblea de designio del presidente de la cooperativa de transporte.
 - Copia de cédula del presidente de la cooperativa de transporte.
 - Certificación de Explotación de ruta por Alcaldía, Instituto e INTTT.
 - RIF de la cooperativa.
 - Certificación de SUNACOP.
4. Inmediatamente, se llenan los formularios se anexan los documentos para dirigirse al Banco con los respectivos documentos.
5. La presidencia y directivos realizará un chequeo y revisión de las planillas y los documentos entregados.
6. La documentación presentada cuenta con una planilla única con un código en número que será utilizado por la organización y FONTUR.
7. Todos los trámites son de forma gratuita y propia. Quejas y reclamos a (0212) 7070209 - 7624177 – 7623125.

ESTADÍSTICAS DEL ESQUEMAS DE FINANCIAMIENTO

Tabla 19 Autobuses y Minibuses

Tipo de Crédito	Número de Meses	Número de Cuotas	Cuota Inicial	Tasa a Financiar	Capital a Recuperar	Prestación Servicio
S1	24	24	3%	10%	51%	49%
S2	30	30	3.25 %	10.25 %	54%	46%
S3	36	36	3.5 %	10.5 %	57%	43%
S4	42	42	3.75 %	10.75 %	60%	40%
S5	48	48	4%	11%	63%	37%
S6	54	54	4.25 %	11.25 %	66%	34%
S7	60	60	4.5 %	11.5 %	69%	31%

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Esquemas de Financiamiento del Seguro

Tabla 20 Rústicos y Periféricos

Tipo de Crédito	Número de Meses	Número de Cuotas	Cuota Inicial	Tasa a Financiar	Capital a Recuperar	Prestación Servicio
S1	24	24	3%	8.5 %	51%	49%
S2	30	30	3.25 %	8.75 %	54%	46%
S3	36	36	3.5 %	9%	57%	43%
S4	42	42	3.75 %	9.25 %	60%	40%
S5	48	48	4%	9.5 %	63%	37%
S6	54	54	4.25 %	9.75 %	66%	34%
S7	60	60	4.5 %	10%	69%	31%

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Tabla 21 Todas las Unidades

Tipo de Crédito	Número de Meses	Número de Cuotas	Cuota Inicial	Tasa a Financiar	Capital a Recuperar	Prestación Servicio
N1	3	3	5%	0%	35%	65%
N2	6	6	7%	0%	37%	63%
N3	9	9	10%	0%	39%	61%
N4	12	12	12%	0%	41%	59%

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Sustitución de Taxis

Modernizar el parque de taxis, con un proceso de sustitución que se encuentren en mal estado, con el propósito de sacarlos del tránsito vial y mejorar el servicio ofrecido a los usuarios.

Criterios específicos para participar:

Las personas prestan el servicio y son propietario de un vehículo en Condición de Operatividad. El taxista debe tener mínimo un año con el vehículo, y en prestación del servicio. El financiamiento que se le otorgue es intransferible.

Esquema de financiamiento de sustitución de Taxis:

Tabla 22 Vehículo

Valor del vehículo	Número de Meses	Número de Cuotas	Cuota mínima inicial	Interés anual	Capital a Recuperar	Prestación Servicio
Hasta 1000 UT	48 meses	48	4%	12%	70%	30%

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Tabla 23 Seguro

Suma Asegurada	Número de Meses	Número de Cuotas	Cuota inicial	Tasa cobertura amplia	Interés Anual
Valor del Vehículo	12 meses	12	0	De acuerdo a la oferta del mercado asegurador	0%

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

Condiciones Financieras de RENOVA

- ❖ El precio no deberá exceder a 1000 unidades tributarias.
- ❖ El beneficiario con el 4% del valor será su cuota inicial, monto con cheque de gerencia a nombre del Fondo Nacional de Transporte Urbano.
- ❖ Son 48 meses o 4 años de financiamiento.
- ❖ Un 30% de descuento por el servicio que se presta.
- ❖ Estimación de una tasa de interés del 12%. anual fija.
- ❖ El trámite es personal y Gratuito.

Ilustración 24 Buses de servicio personal y Escolar



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

Ilustración 25 Colectivos antiguos almacenados



Fotografía tomada por: Jessica Lavayen y María Correa.

CAPÍTULO IV: ESTUDIO DE NUEVOS INCENTIVOS TRIBUTARIOS.

ANÁLISIS DEL PEST SECTOR TRANSPORTE.

DIAGNÓSTICO EXTERNO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTISTA.

FACTOR POLÍTICO.

El transporte masivo Público está regido principalmente por la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, que es la que rige actualmente. Según la Ley de Tránsito reformada en Marzo del 2011, en el Artículo 46 de dicha Ley es obligatoria la implementación de la “caja común” con una sanción en caso que no se dé cumplimiento, haciéndose acreedor de la multa de \$ 1920.00 y que vence en Febrero del 2014.

El Plan de Renovación Vehicular: Que es la Chatarización y por lo que reciben un incentivo económico de \$ 12.500 es un programa implementado por el Gobierno Nacional mediante el decreto No 676 de 24 de febrero del 2011.

El Subsidio: mediante el decreto Ejecutivo Artículo 4 de la Ley de Tránsito, el 15 de marzo 2012, recibirán el valor de \$ 350.00.

FACTOR ECONÓMICO DEL TRANSPORTE MASIVO PÚBLICO.

Con la vigencia de incentivos tributarios en las Cooperativas podría vigilar los ingresos producidos por las unidades de los socios, que no podrán ser retiradas, sino después de un cierto tiempo hasta que dichos ingresos haya contabilizado en la entidad, previo a la retención de los aportes de impuestos por parte de las cooperativas de transporte público.

El transporte masivo Público se ve afectada por el incremento en los precios de insumos, combustible y los repuestos de los vehículos, ya que estas alzas de los precios no se compensan con el precio de los pasajes.

Al momento de adquirir un nuevo vehículo los precios de éstos son demasiado altos, el financiamiento lo realizan para largo plazo que es de 6 a 8 años por ende los intereses para el crédito son demasiado elevados.

FACTORES TECNOLÓGICOS.

SISTEMAS DE CONTROL SENSOR “ROYAL”. GPS.

Con la aplicación del sistema eficiente de control. Los nuevos equipos juegan un papel importante en el transporte masivo público los productos deben ser factibles técnicamente para mejorar el desarrollo operacional de la empresa.

La implementación Sensores Royal que nos permitirá cuantificar el número de personas que abordan al bus y el Sistema de Monitoreo Global GPS o cámara de vigilancia para vigilar cualquier acontecimiento dentro y fuera de la unidad, incluyendo el monto de pasajeros y la estimación económica percibida por la unidad, y el desglose de pago de impuesto e incentivo adquiridos de la unidad.



FACTORES SOCIALES Y CULTURALES.

El transporte constituye uno de los elementos principales para el desarrollo de las sociedades y es de mucha importancia para el desarrollo principalmente de la ciudad de Guayaquil. El incremento poblacional también constituye un aspecto positivo para el desarrollo del transporte masivo Público.

El transporte masivo público gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, existe inconveniente en la cultura y trato que ofrecen los conductores encargados

de las unidades, siendo equívoco el reaccionar en base a interés de ingresar más dinero y llevar consigo una capacidad excesiva sin importar el servicio que ofrece ni los factores que influyen en su interior

ADMINISTRACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

En cuanto a la organización del sector transportista de uso masivo el problema que se puede observar, no cuenta con un modelo de gestión eficiente para vigilar los diferentes departamentos que no cumplen a cabalidad con todas las funciones establecidas para cada uno de ellos debido a la falta de conocimiento de cuáles son exactamente sus atribuciones, también en algunos casos las funciones no están de acuerdo a su cargo porque lo manejan empíricamente basadas en hechos anteriores.

IMPLEMENTACIÓN DE INCENTIVO TRIBUTARIO EN EL PAGOS DE SUELDO CONDUCTORES Y AYUDANTE.

El chofer es un colaborador de la unidad de transporte masivo público por lo que este requiere una cultura de aportación y pago de impuesto, que serán devengado por la entidad cooperada, dando un aporte directo al servicio de renta interna, en donde los valores que ingresan deben estar sujetos a las normas laborales y de aseguramiento social, al percibir un valor único mensual se le adjudica un control directo sobre lo que puede gastar en base al ingreso percibido, es importante que los entes colaboradores de las unidades de transporte se encuentren regulados por el sistema financiero nacional motivo por lo que forjara la población económicamente activa y percibirá los beneficios como aportante.

Ejemplo de valores percibido promedio en lo referente a pago Chofer el 30%

Cargo	No. Per	P. Diario	P. Mensual	T. Anual
Conductor	2	\$ 67.50	\$ 1890.00	\$ 22680.00
Ayudante	2	\$ 20.00	\$ 560.00	\$ 6720.00
Totales	4	\$ 88.00	\$ 2450.00	\$ 29400.00

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

IMPLEMENTACIÓN DE INCENTIVO TRIBUTARIO. GASTOS DE COMBUSTIBLE ACTUAL DIARIO

Las unidades de transporte público generan gastos que podrían tranquilamente disminuir los impuesto a cancelar en base al número y monto de facturas diarias que genera, siendo un ingreso directo al servicio de rentas interna y una aplicación de crédito o descuento fiscal para todos los propietarios de vehículos, siendo base importante para que el control se los lleve en base al incentivo de una contabilidad doméstica en donde generalmente los ingreso y egresos son el incentivo que disminuirá el valor a cancelar a la renta por lo gastos deducibles realizados y percibidos por el consumo de combustible.

Ejemplo percibido del consumo de combustible de una cooperativa

Unidad 10	Diario	T. Mensual	Total Anual
Diésel	\$ 39.00	\$ 1092.00	\$ 13104.00

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

IMPLEMENTACIÓN DE INCENTIVO TRIBUTARIO. DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS PARA LOS SOCIOS.

Los socios de cooperativas y propietarios de transporte público masivo, mantienen un ingreso considerable amplio en lo referente a los valores que ingresan a diario, producto de la transportación, siendo un ingreso bruto, pero que no factura o existe constancia de lo percibido, en el presente momento que se obliga al socio propietario de la unidad que se respalde en base al ingreso percibido para que detalle el incentivo fiscal permite el descuento o crédito fiscal que generan los gastos y el IVA pagado a terceros por los insumos y servicios percibidos.

Ejemplo de los ingresos que recibe el socio transportista de uso masivo

Unidad	No. Pasajeros	Total Bruto	Gastos Adminis.	Sueldo. 2 Chofe	Sueldo. Ayud.2	Total Recibir
0910	900	\$225.00	\$ 16.00	\$ 67.50	\$ 20.00	\$121.50
0911	888	\$222.00	\$ 16.00	\$ 66.60	\$ 20.00	\$119.40
0912	828	\$207.00	\$ 16.00	\$ 62.10	\$ 20.00	\$109.00
0913	800	\$200.00	\$ 16.00	\$ 60.00	\$ 20.00	\$104.00
0914	700	\$175.00	\$ 16.00	\$ 52.50	\$ 20.00	\$ 86.50
0915	680	\$170.00	\$ 16.00	\$ 51.00	\$ 20.00	\$ 83.00
0916	580	\$145.00	\$ 16.00	\$ 43.50	\$ 20.00	\$ 65.50
0917	600	\$150.00	\$ 16.00	\$ 45.00	\$ 20.00	\$ 69.00
0918	880	\$220.00	\$ 16.00	\$ 66.00	\$ 20.00	\$118.00
0919	840	\$210.00	\$ 16.00	\$ 63.00	\$ 20.00	\$111.00
Totales	7696	\$1924.00	\$ 160.00	\$577.00	\$200.00	\$987.00

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

IMPLEMENTACIÓN DE INCENTIVO TRIBUTARIO GASTOS TOTALES DE INSUMOS.

Los ingresos son base para el desarrollo de las familias y a la vez en el momento que existen transacciones comerciales, el estado se beneficia en un valor porcentual mínimo, sin embargo estas transacciones multiplicada por miles de personas que comercializan en un país, eso generan impuestos constantes y valores que permite al Servicio de rentas interna incrementar las obras y servicios que el Estado ofrece, sin embargo existe incentivos que hace que los deducibles sean utilizados para disminuir el pago de impuesto a la renta y crédito fiscales.

Ejemplo de los gastos que se realizan en la transportación pública masiva

INSUMOS	TOTAL
	ANUALES
Lubricantes	\$ 1872.00
Llantas	\$ 7272.00
Zapatas	\$ 688.00
Repuestos (Cardan)	\$ 924.00
Repuestos (Embrague)	\$ 1180.00
Totales Neto	\$ 11936.00

Elaborado por: Jessica Lavayen y María Correa.

RÉGIMEN ECONÓMICO E INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN EL SECTOR TRANSPORTISTA.

El Patrimonio Técnico de las Cooperativas que condicionan el aval tributario y está integrado por el Capital Social y son variable e ilimitado e indivisible, están constituido por las aportaciones pagadas por los socios en numerarios, bienes o trabajo debidamente avaluados por el Consejo de Administración.

Las aportaciones de los socios están representadas por certificados de aportación nominativos, indivisibles y transferibles entre socios a favor de la Cooperativa y tendrá un valor nominal de 0.04 centavos de dólar, tal como establece el Art. 52 de la Ley de Cooperativas.

ACTIVOS INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN COOPERATIVAS.

Una cooperativa de Guayaquil posee activos:

Caja \$ 12.211,52;

Bancos \$ 144.016,33;

Cartera de Crédito \$ 273.757,55;

Cuentas por Cobrar \$ 220.705,94.

Otros Activos como Inversión en Metro Bastión \$ 59.065,11;

Muebles, Vehículos 2 buses, Inmuebles Sede Social, Terrenos etc. Que es de \$ 667.694,2. Que da un total de Activos de \$1.377.450,65.

PASIVOS INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN COOPERATIVAS.

Obligaciones con los socios que son Ahorro Forzoso de \$194.508,97.

Depósito a la vista \$ 74.609,97.

Ahorros fondos de retiro \$ 67.181,45.

Cuentas por Pagar como Obligaciones Patronales \$ 29.421,01.

Obligaciones Financieras \$ 109.216,12.

Fondo Asistencial como aportaciones seguro de Salud y Accidentes \$ 64.185,73. Proveedores \$ 5.586,28.

Otros Pasivos como Retenciones en la fuente y IVA \$ 362,44.

Que da un total de Pasivos \$ 545.071,97.

LOS AHORROS INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN COOPERATIVAS.

Todos los socios están en la obligación legal de ahorrar diariamente las sumas resueltas por la Asamblea General que es para ahorro acumulativo y no podrán ser retirados de la Cooperativa, por ningún concepto mientras permanezca el socio en la institución, para tener derecho y acceso al crédito que otorga la cooperativa a sus socios y el aporte de \$ 2.00 diario.

El valor adicional es un incentivo que ciertas empresas otorgan a sus empleados sobre los ahorros que estos realizan, en si es la primera cuenta que se le apertura al asociado cuando este se vincula a una Cooperativa con cual esta crece con las cuotas descontadas ya sea quincenal o mensualmente de consignaciones realizadas por el ahorrador y por este motivo crece la revalorización de los aportes que se decretan anualmente las cuales se establecen los diferentes créditos que son solicitados por los asociados.

CLASES DE PRÉSTAMO INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN COOPERATIVAS.

Préstamo Ordinario: Son los destinados a cubrir los gastos de mantenimiento y reparación de las unidades de los socios y se concede un monto equivalente hasta el 100% de total de ahorros.

Préstamo de Inversión: Son los que concede la cooperativa para la adquisición de unidades nuevas o de unidades de segunda mano que estuvieren en perfectas condiciones mecánicas y de mantenimiento.

El sistema de recaudación: Se realiza por medio del departamento financiero (recaudación) por una cajera y es supervisado por el contador y Gerente, Por lo que entrega a los socios una tarjeta para que elabore su unidad que va registrado la fecha, los intervalos de tiempo de salida y llegada de las unidades a la estación de trabajo.

PATRIMONIO INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN COOPERATIVAS.

CAPITAL, Certificados de Aportación \$ 623.102,95.

Aportes para aumento de C.A \$ 130.000,00.

Reserva Legal que es Previsión y Asistencia Social, Contingencias, reservas para cuentas Incobrables \$ 31.776,03.

Cuotas de ingresos de nuevos socios \$ 45.000,00.

Resultados 31/12/2013 \$ 2.499,70.

Patrimonio = \$ 832.378,68

Pasivo = \$ 545.071,97

Total Pasivo y Patrimonio = \$ 1.377.450,65

INGRESOS INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN COOPERATIVAS.

La Cooperativa de ejemplo genera ingresos en el ejercicio económico 2013 por \$334.766,90 por la actividad principal de transportación urbano, establecidos en \$ 7 dólares diarios por cada socio, para que se efectúe los gastos presupuestados en el año, Adicionalmente la Cooperativa genera otros ingresos por los siguientes servicios:

Venta de mercaderías, es decir, insumos para las unidades, garaje y alquiler de bienes inmuebles que da un valor de \$ 184.624,45.

Intereses ganados como Bancarios y préstamo a los socios el valor de \$22.114,31.

Que da un total de Ingresos \$ 541.505,66.

EGRESOS INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN COOPERATIVAS.

La Cooperativa ejemplo tiene los siguientes Egresos.

Gastos del personal los sueldos y beneficios de Ley \$ 95.835,49.

Otros gastos de Administración que son gastos de representación de los directivos, Viáticos y movilizaciones un valor de \$ 168.599,92,

Gastos de Operación. Contribuciones, cuotas, impuesto. Sistema Satelital da un valor de \$ 92.890,7.

Depreciaciones de muebles y equipos \$ 3.666,76.

Costo de Venta de Mercadería. Gastos de operación de Buses de la Cooperativa. Gastos financieros que da un valor de \$ 112.419,74.

Menos la Utilidad del presente Ejercicio de \$ 2.499,70, da un valor de 109.516,26.

Total \$539.005,96.

INCENTIVO TRIBUTARIO.

Incentivos Tributarios son aquellas excepciones, ahorros, condicionantes, descuentos, promociones que se fortalecen el servicio de rentas internas para ofrecer a todos los usuarios que de una u otra manera realizan actividades comerciales y de servicios, además estimula el interés y la cultura de tributar en el tiempo preciso y con los valores descrito en la ley. Las premisas importantes a detallar son:

Un impuesto representa lo recauda sin afectar el comportamiento de los entes económicos.

- ✓ Los incentivos a lo impuestos tributarios representan lo opuesto es decir disminuye el comportamiento de los entes de impuestos, es decir que el costo de recaudado es limitado, y se basa más a la cantidad de lo recaudado que al monto que se recauda.

La legislación tributaria del Ecuador son las obligaciones de pagos los cuales promueven los diversos objetivos de política pública, el “gasto tributario” es al monto global de los impuestos que se dejan de recaudar, estos beneficios son los que se adoptan de diversas maneras como esquemas de cálculos de los impuestos como las bases imponibles, créditos tributarios entre otras.

Objetivos de los incentivos tributarios

La racionalidad de los incentivos fiscales se sustenta en lograr impactos significativos sobre la economía, por ejemplo:

- I. Desarrollo de ciertas regiones atrasadas.
- II. Aumento de Inversión.
- III. Promoción de Exportaciones.
- IV. Industrialización.
- V. Generación de empleo.
- VI. Transferencia de tecnología.

Instrumentos utilizados

Los incentivos fiscales toman diferentes formas:

1. Concesión de diversos Impuestos (“Taxholydays”).
2. Incentivos para que el cuerpo automotor invierta en nuevas unidades con créditos fiscales.
3. Incentivos a diferentes plazas de Empleo.
4. Zonas especiales de tratados tributario de privilegio al transportista.

Concesión de Impuestos “Taxholidays”

Consiste en eximir del IR (y a veces otros impuestos) a las empresas que cumplen ciertas condiciones durante un cierto período de tiempo.

Lo que se logra con estas concesiones es reducir el costo de uso del capital a estas empresas, esperando que ello induzca una mayor inversión.

La evidencia internacional muestra que este es el peor método (el más costoso) para estimular la inversión.

Factor Impuestos “Taxholidays”

Los incentivos tributarios son sólo un factor entre muchos que influyen en la decisión de inversión y casi nunca es el factor más importante. Otros factores son:

- ✓ Tamaño del mercado y perspectivas de crecimiento.
- ✓ Salarios y productividad de los trabajadores.
- ✓ Disponibilidad de infraestructura.
- ✓ Niveles de tributación general y estabilidad del sistema tributario.
- ✓ Marco legal.
- ✓ Calidad de la burocracia (preocupación por corrupción).
- ✓ Sistemas de licitación.
- ✓ Acceso a terrenos bien ubicados.

Hay amplio consenso en que los incentivos tributarios no son sustitutos de:

- ✓ Estabilidad política.
- ✓ Mantención de los equilibrios macroeconómicos básicos.
- ✓ Disponibilidad de infraestructura.
- ✓ Buen marco legal.
- ✓ Mano de obra entrenada.

Estos últimos factores son mucho más importantes para los inversionistas extranjeros y si estos fallan es prácticamente imposible reemplazarlos con incentivos tributarios.

EL TAX HOLIDAYS

El TAX HOLIDAYS o más conocido como vacaciones fiscales, es una moratoria fiscal la cual es una reducción temporal o la eliminación definitiva de un impuesto. Los gobiernos son los que crean las conocidas moratorias fiscales en forma de incentivos para las distintas inversiones empresariales que necesite, estas vacaciones fiscales son muy bien conocidas por los gobiernos a nivel nacional, los cuales han incluido los diversos ingresos, propiedades, ventas, el IVA entre muchos más. Algunas de estas vacaciones son mencionadas como extra-legales, por lo que los distintos órganos de gobierno ayudan a la reducción de impuestos que no están netamente autorizados por la ley.

El TAX HOLIDAYS es un programa de incentivos que genera la reducción de impuestos, además forma parte de un beneficio tributario que según (Roca Jeronimo, 2010) manifiesta:

“La posición actualmente dominante en la literatura sobre incentivos fiscales e inversión es que los factores no tributarios son más importantes como determinantes del monto y la calidad de la inversión que los beneficios tributarios, particularmente en el caso de los países en desarrollo”.

También se considera la reinversión de las utilidades, esto implica que forma un beneficio el incentivo tributario que lo genera, según manifiesta el autor (Buenaño Hermosa, 2012).

“Evalúa el impacto de la reinversión de utilidades como incentivo fiscal en la generación de inversión por parte de las empresas, para el período 2003-2009. El efecto causal del incentivo se lo obtiene mediante técnicas cuasi-experimentales de evaluación de impacto: diferencias en diferencias, pareo por propensity score matching, efectos fijos y corrección de sesgos por Heckman”.

La situación del TAX HOLIDAYS para su aplicación es necesario medir y controlar el gasto tributario y su aplicación en el impuesto a la renta, reflejando una disminución en el ingreso para el Estado ecuatoriano, según el analista tributario, (Triviño Aguilar, 2012) manifiesta que:

“Este estudio analiza el Gasto Tributario en el Ecuador, como causal de la disminución de ingresos para el Estado, restando equidad al sistema tributario. Para ello el cuerpo central del documento estará dedicado a la evaluación del Gasto Tributario en la imposición sobre la renta y el valor agregado, tanto en su efectividad como su eficiencia relativa”.

Explica (Jorratt, Villela, & Lembruger Viol, 2009)

“Los gastos tributarios son generalmente definidos como aquellos gastos del gobierno realizados por medio de disposiciones de la legislación tributaria, reglamentos y práctica que reducen o postergan el impuesto para una parte de los contribuyentes, hay una preocupación general de que los gastos tributarios tienen efectos negativos en las políticas tributaria y presupuestaria, con efectos sobre la transparencia, eficiencia y equidad de los sistemas fiscales”.

Estos gastos tributarios son lo que el Estado deja de percibir al otorgar las concesiones tributarias, los cuales ayudan al beneficio particular de algunos contribuyentes, los cuales tienen como objetivo principal determinadas políticas públicas.

Según (Villela & Lembruger Viol, 2009) “Muchos países de Latinoamérica y unos pocos del Caribe ya hacen estimativas de sus gastos tributarios, pero en muchos casos sin adoptar una metodología consistente que permita comparaciones adecuadas, o mismo evaluar su efectividad”.

Procedimiento de la Amnistía Tributaria

Los procedimientos que se aplican para la amnistía tributaria abarcan un ejemplo que se derogan de la declaración, sumado el cálculo de interés o multas incurridas, aplicando en ese momento la amnistía en la fecha de pago indicada, si el

caso pasa a ser una declaración a tiempo pero incompleta entonces el paso será el pagar la multa y la diferencia de intereses, que se haya generado y después del cálculo total se procede a cancelar la diferencia a la fecha.

Acorde a la fecha, los contribuyentes poseen mediante ley las siguientes exoneraciones:

PERÍODO:	PERÍODO:	% DE AMNISTÍA:
Del 31/07/2014	Al 23/14/2014	100%
Del 24/10 de 2014	Al 5/12/2014	75%
Del 8/12/2014	Al 20/01/ 2015	50%
Del 21/01/2015	Al 3/.3/2015	25%

Fuente: SRI.

Si el caso se da que el SRI, se pone de acuerdo con el pago solo se considera la generación de la obligación sin sumar los interés y las multas ocasionadas que sería le resultado oficial de una amnistía ejecutada.

CONCLUSIONES

El tema relacionado a la implementación de incentivos tributarios en el sector transportista de uso masivo, para renovar el parque automotor ecuatoriano, forma parte de un programa de desarrollo que incentiva a los transportistas a nuevas opciones tecnológicas del mercado actual, generando actividades laborales e impuestos para el sector automotriz.

El gobierno nacional entre sus principales proyectos, fue el ofrecer al transporte automotriz variedades de beneficios para mejorar el servicio, captando las unidades obsoletas entregando crédito y unidades moderna, esto cambio el parque automotor de servicio dando a la ciudad unidades que despiertan el aparato productivo y la seguridad de los ciudadanos.

Con el plan RENOVA, el sector automotriz en líneas de camiones y buses intensifico la iniciativa en varias áreas de la transportación, siendo un proceso que fue recibido por la ciudadanía de manera oportuna, siendo este beneficiado por el crédito y por la exoneración de los aranceles de importación e impuesto por el SRI.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Angulo, G. (2012). *La "caja común" como modelo de gestión*. Quito: Ediciones UPS.
- Benítez, J. (9 de Septiembre de 2012). El transporte pesado crece al 20%. *EL Comercio*, págs. http://www.elcomercio.com/negocios/transporte-pesado-crece-mercado-camion-demanda-expotransporte_0_770323056.html.
- Bravo. (11 de Mayo de 2013). Caja Común Unica en la Ciudad de Cuenca. *Diario EL TELÉGRAFO*, págs. 3-14.
- Buenaño Hermosa, E. V. (2012). *Evaluación de la reinversión de utilidades como incentivo tributario para fomentar la inversión empresarial. Un análisis mediante el uso de técnicas cuasi - experimentales*. Quito: Escuela Politecnica Nacional.
- Caicedo Marcela. (21 de Septiembre de 2011). Industria automotriz ecuatoriana crece gracias a exportaciones a Venezuela. *Diario el Comercio*, pág. 21.
- CTP, C. d. (2010). *Caja Comun en las cooeprativas*. Guayaquil Ecuador: CTP.
- Eduardo Alcântara Vasconcellos. (2010). *Unidad de Analisis de la movilidad urbana, espacio, Medio Ambiente y Equidad*. Bogotá, Colombia: Corporacion Andina de Fomento.
- Garcia, E. (2010). *Manual de Indicadores de Gestión*. Colombia: MGC 003.
- Gonzales Xavier Aurelio. (2011). *Situacion Economica actual*. Lima: Ediciones Baldeon.
- Holguin Ricardo. (2012). *Las reformas de la industria automotriz*. Quito: Ediciones Perez.
- Intriago Fransisco. (2009). *Tendencias del Comercio Internacional*. Rosario : Ediciones Peña.
- Ivan. (2010). Caja Común. *Buen viaje*, 6-18.
- Jorratt, M., Villela, L. A., & Lembruger Viol, A. (2009). *Los Presupuestos de Gastos Tributarios: Conceptos y Desafíos de Implementación*. Estados Unidos: Banco Internacional de Desarrollo.
- María. (20 de Marzo de 2014). SUPERINTENDENCIA ECONOMÍA POPULAR SOLIDARIA (Fases para la implementación Caja Común. Quito, PICHINCHA, ECUADOR.
- Martinez Sanchez Salvador. (2008). *Aparicion del Tratado de Libre Comercio*. Santiago: Ediciones Llop.
- Mendoza, E. (2011). *Banco Multisectorial de Inversiones en una Caja comun*. Cuenca Ecuador.

- Mendoza, G. d., Campos, G., & Nombela. (2008). *Economía del transporte*. Mexico: Antoni Bosch editor.
- Montoya Salas Esteban. (2007). *Estrategia de beneficios a productos agrícolas*. Mexico: Ediciones Blanco.
- Pasmíño. (5 de Noviembre de 2013). Consorcio Metro Express. *Diario El Universo*, págs. 11-13.
- PROEcuador. (Enero de 2014). http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf. Recuperado el 23 de Enero de 2014, de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf
- Roca Jeronimo. (2010). *Evaluación de la efectividad y eficiencia de los beneficios tributarios*. Estados Unidos: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Sánchez, A. (2012). *La "caja común" como modelo de gestión operativo financiero en la compañía de transporte San Francisco de Chillogallo S.A.* Chillogallo.
- Triviño Aguilar, J. (2012). *Análisis del gasto tributario en la economía ecuatoriana: período 2006-2010*. Cuenca: Universidad de Cuenca.
- Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. (Abril de 2005). Transporte Público- Secretaría de Movilidad de Bogotá. Bogotá, Colombia.
- Valdez. (2013). TRANSFLORESTA: Descripción del modelo Caja Común. *MÁS MOVILIDAD; Edición No1*., 20-60.
- Villela, L. A., & Lembruger Viol, A. (2009). *Los Presupuestos de Gastos Tributarios: Conceptos y Desafíos de Implementación*. Estados Unidos: Banco Internacional de Desarrollo.
- Yánes. (2010). Interrogante, percepciones y análisis de la Caja Común. *Publicación Anual Buen Viaje*, 25-6.
- YANES. (2011). "Caja Común en el Transporte urbano de pasajeros. *MÁS Movilidad*, 13-21.

Referencias Bibliográficas

- La transportación urbana en Guayaquil, de Graciela García de Veliz y Gaitán Villavicencio
<http://www.ant.gob.ec/index.php/transporte/urbano>
 Constitución (2008),
 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (2009),
 Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones (2010),

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (2012)

Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado (2011)

INEC

CRONOGRAMA

ACTIVIDAD	DURACION (MESES)						
	1	2	3	4	5	6	7
1 Anteproyecto	■						
2 Establecer contacto con el sector		■					
3 Recolección de información		■	■				
4 Elaborar marco teórico		■	■				
5 Recoger información			■				
6 Procesar datos				■			
7 Describir los resultados					■		
8 Analizar los resultados					■		
9 Elaboración y redacción de informe final						■	■
10 Entregar Informe							■

10. PRESUPUESTO

El desarrollo del presente trabajo de investigación incurrirá en los siguientes costos:

Materiales USD 350, 00

Movilización| USD 500, 00

Misceláneos USD 200,00

TOTALUSD1,150.00