



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE ECONOMÍA

TESIS DE GRADO PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ECONOMISTA

TEMA:

**PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR Y SU INCIDENCIA
EN LA DEMANDA DE NUEVAS UNIDADES PARA
TRANSPORTE URBANO EN EL CANTÓN QUEVEDO,
AÑO 2013.**

AUTORA:

STEFANÍA CAROLINA UBILLUS CHICAIZA

DIRECTOR DE TESIS:

ECO. DANIEL PARRA GAVILANES, Msc.

QUEVEDO-ECUADOR

2015



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE ECONOMÍA

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS

Yo, **Stefanía Ubillus Chicaiza**, declaro que el trabajo aquí descrito es de mi autoría, que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

La Universidad Técnica Estatal de Quevedo, puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su reglamento y por la normatividad institucional Vigente.

f. _____

Stefanía Ubillus Chicaiza



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA DE ECONOMÍA

CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS

El suscrito, **Eco. Daniel Parra Gavilanes Msc.** Docente de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, certifica que la Egresada **Stefanía Ubillus Chicaiza**, realizó la tesis de grado previo a la obtención del título de **ECONOMISTA**, titulada **PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR Y SU INCIDENCIA EN LA DEMANDA DE NUEVAS UNIDADES PARA TRANSPORTE URBANO EN EL CANTÓN QUEVEDO, AÑO 2013**, bajo mi dirección, habiendo cumplido con las disposiciones reglamentarias establecidas para el efecto.

f. _____

Eco. Daniel Parra Gavilanes Msc.
DIRECTOR DE TESIS



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA DE ECONOMÍA

TRIBUNAL DE TESIS

**PRESENTADO AL CONSEJO DIRECTIVO COMO REQUISITO PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ECONOMISTA.**

Aprobado:

**Econ. Nivaldo Vera Valdiviezo, MBA
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE TESIS**

**Econ. León Arguello Núñez, Msc.
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE
TESIS**

**Econ. José Luis Rivera, Msc.
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE
TESIS**

**QUEVEDO – LOS RÍOS – ECUADOR
AÑO 2015**

AGRADECIMIENTO

Primeramente a Dios, quien nos Da la oportunidad de ser mejores cada día y con ello una gran responsabilidad para alcanzar las metas trasadas

Debo reconocer que mis Padres Pedro Ubillus y Carmen Chicaiza han sido los pilares quienes a diario me inculcaban que las cosas no se dejan inconclusas que hay poner empeño para terminarlas.

También a cada Una de las personas, que Dios predestino para que fuesen ayuda y aportaran con sus conocimientos

En tomar la valentía de asumir nuevos retos que conllevo la culminación de este Trabajo con Amor..

DEDICATORIA

Dedico este Trabajo fruto de mi paciencia, amor y entrega. A mis Padres María Chicaiza y Bolívar Ubillùs que con su ejemplo de superación en esta vida donde lo que toca es sobrevivir a un mundo donde crece a pasos agigantados. Han sembrado en mí la Humildad, respeto, consideración, puntualidad y mas valores, por eso los llevo en mi corazón.

Gracias También a una persona especial. Juan Pablo Castro quien estuvo apoyándome anímicamente para culminar una de las metas pendientes.

Sin olvidarme que nada soy y todo se lo debo a ÈL “Mi Dios” grande y fuerte que cada Día me llena de sus Misericordias cada mañana. y fidelidad cada Noche

ÍNDICE DE CONTENIDOS

TÍTULO O PORTADA	i
CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA Y CESION DE DERECHOS	ii
CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR	iii
CALIFICACIÓN DEL TRIBUNAL	iv
AGRADECIMIENTO	v
DEDICATORIA	vi
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vii
ÍNDICE DE CUADROS.....	ix
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	x
RESUMEN EJECUTIVO	xi
ABSTRACT	xiii
ESQUEMAS DE CODIFICACIÓN	xv
DUBLIN CORE	xvii

CAPÍTULO I

1. MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN	1
1.1. INTRODUCCIÓN	2
1.1.1. Problematización.....	3
1.1.2. Problema general.....	4
1.1.3. Problemas específicos	4
1.1.4. Justificación.....	5
1.2. OBJETIVOS.....	6
1.2.1. Objetivo general	6
1.2.2. Objetivos específicos	6
1.3. HIPÓTESIS	7
1.3.1. Hipótesis General.....	7
1.3.2. Hipótesis Específicas	7

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO	8
2.1. PLAN RENOVA	9

2.1.1. Su objetivo.....	9
2.1.2. Su alcance.....	9
2.1.3. Procedimientos a Seguir	10
2.1.4. Instituciones involucradas	11
2.1.5. Continuidad del Plan Renova	12
2.1.6. Vigencia del Plan Renova	13
2.1.7. Desarrollo Sustentable del Plan Renova.....	14
2.1.8. Proceso de chatarrización.....	15
2.2. PROCESO DE CHATARRIZACIÓN EN LATINOAMÉRICA	26
2.2.1. País Colombia	26
2.2.2. Misión.....	27
2.2.3. Visión.....	27
2.2.4. Funciones.....	27
2.3. BASE LEGAL	30
2.3.1. Programa de Renovación del Parque Automotor	30
2.3.2. Adendum al convenio del programa de renovación del parque automotor	32
2.3.3. Adendum programa de renovación 2013-2015	32
2.3.4. Ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial reforma 2011 ..	33
 CAPÍTULO III	
3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	34
3.1. UBICACIÓN	35
3.2. MATERIALES Y MÉTODOS	35
3.2.1. Materiales.....	35
3.2.2. Métodos	35
3.3. POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO	36
3.3.1. La población o universo	36
3.3.2. La muestra	37
3.4. SELECCIÓN DE TÉCNICAS	39
3.4.1. La observación	39
3.4.2. La entrevista	40
3.4.3. La encuesta.....	40

CAPÍTULO IV

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	42
4.1. Resultados	43
4.1.1. Encuesta dirigida a los socios del transporte urbano	43
4.1.2. Encuesta dirigida a los usuarios del transporte urbano	51
4.2. Discusión	57
4.2.1. Primera Hipótesis Específica	57
4.2.2. Segunda Hipótesis Específica	58
4.2.3. Tercera Hipótesis Específica.....	58

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	60
5.1. Conclusiones.....	61
5.2. Recomendaciones.....	62

CAPÍTULO VI

6. BIBLIOGRAFÍA	63
6.1. Bibliografía Citada.....	64

CAPITULO VII

ANEXOS	67
ANEXO 1: Fotos a las cooperativas de Transporte Urbano y Usuarios	68
ANEXO 2: Instrumentos de recolección de información.....	70

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro No.01: Empresas autorizadas para la chatarrización.....	11
Cuadro No.02: Valores asignado de incentivo por chatarrización	16
Cuadro No.03: Informes técnicos favorables 2008-2012.....	17
Cuadro No.04: Vehículos chatarrizados 2008-2012	18
Cuadro No.05: Vehículos entregados por provincia 2008-2012	19
Cuadro No.06: Vehículos entregados a las empresas autorizadas	20
Cuadro No.07: Cooperativas de transporte urbano – cantón Quevedo	37
Cuadro No.08: Población y muestra	39

Cuadro No.09: Acceso al plan renova	43
Cuadro No.10: Proceso de renovación.....	44
Cuadro No.11: Uso del plan renova.....	45
Cuadro No.12: Mejoramiento del servicio urbano.....	46
Cuadro No.13: Uso de crédito financiero	47
Cuadro No.14: Financiera vs. Plan renova	48
Cuadro No.15: Vehículos por año de fabricación	49
Cuadro No.16: Uso del transporte urbano	51
Cuadro No.17: Calificación del servicio urbano	52
Cuadro No.18: Comodidad de los buses	53
Cuadro No.19: Contaminación causada por los buses.....	54
Cuadro No.20: Conocimiento del plan renova por los usuarios.....	55
Cuadro No.21: Impacto ambiental del plan renova.....	56

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico No.01: Informe técnico 2008-2012 – bus urbano	17
Gráfico No.02: Chatarrización 2008-2011 – bus urbano	18
Gráfico No.03: Vehículos entregados a las empresas 2008-2012.....	20
Gráfico No.04: Acceso al plan renova	43
Gráfico No.05: Proceso de renovación.....	44
Gráfico No.06: Uso del plan renova.....	45
Gráfico No.07: Mejoramiento del servicio urbano.....	46
Gráfico No.08: Uso de crédito financiero	47
Gráfico No.09: Financiera vs. Plan renova	48
Gráfico No.10: Vehículos por año de fabricación	49
Gráfico No.11: Vehículos por marca.....	50
Gráfico No.12: Uso del transporte urbano	51
Gráfico No.13: Calificación del servicio urbano	52
Gráfico No.14: Comodidad de los buses	53
Gráfico No.15: Contaminación causada por los buses.....	54
Gráfico No.16: Conocimiento del plan renova, por los usuarios.....	55
Gráfico No.17: Impacto ambiental del plan renova.....	56

RESUMEN EJECUTIVO

El gobierno del Ecuador, preocupado por ofrecer una mejor calidad de vida a los ciudadanos, a través de las políticas del Buen Vivir, ha desarrollado una propuesta orientada a la renovación vehicular en todo el país. Los tipos de vehículos con prioridades para acceder a la renovación han sido los buses de transportación urbana, provincial e interprovincial, taxis, expresos escolares, camiones entre otros, que han excedido su periodo de circulación. Este plan tiene entre sus prioridades reducir la emisión de CO₂, además que, los usuarios reciban como parte del servicio comodidad y seguridad durante su transportación.

Otro de los aspectos fundamentales del Plan Renova, es el proceso de chatarrización que está a cargo de las empresas autorizadas ADELCA y ANDEC, las mismas que son las encargadas de recibir todos los vehículos que califican en el proceso para ser chatarrizados, y estas empresas a su vez se encargan de clasificar, procesar y fundirlo todo el metal para elaborar nueva materia prima.

En el Cantón Quevedo, desde el año 2008 hasta el 2013 se han renovado 25 unidades de transporte urbano que equivalen al 15% de las unidades renovadas en los últimos año, de las 161 que circulan en la urbe, distribuidas en 7 Cooperativas y Compañías de Transporte Urbano, y que según la información recabada mediante encuesta a los socios de la transportación urbana, para el 2015 se proyecta renovar entre el 26% y 32% de los buses que cumplen su tiempo para el proceso de chatarrización, a menos que sus dueños usen sus propios recursos o financiamiento mediante alguna institución bancaria para renovarlos entes de que termine el nuevo plazo del Plan RENOVA.

Es importante hacer referencia de nuestro país vecino Colombia, que también a implementado el Plan de Renovación Vehicular a partir del año 2011, con sus propias políticas establecidas por el Ministerio de Transporte de ese país, obteniendo en todo este tiempo, resultados favorables que le han permitido tener un mayor dinamismo en matriz productiva.

Con la iniciativa de estos dos países latinoamericanos, se espera que pronto se haga eco por todo el continente, con la finalidad de que se logre generar un impacto ambiental positivo y de responsabilidad social en beneficio de la humanidad.

ABSTRACT

The Ecuador Government, concerned to offer a better quality of life to its citizens, through the policy of good living or living well, has developed a proposal aimed at the renewal of vehicles with more than 20 years of circulation, throughout the country. Vehicle types with priorities for renewal have been buses in urban, provincial and interprovincial transportation, taxis, school express trucks among others.

Vehicle renewal Plan, has also prioritized reduce CO2 emissions, as well as that users receive as part of the service comfort and safety during transportation, fact that it begins to be reflected in the Quevedo city, it is also the place of research of this thesis.

Another fundamental aspect of the Renova Plan, is the process of scrapping is in charge of ADELCA and ANDEC authorized enterprises, which are in charge of receiving all the vehicles that qualify in the process to be chatarrizados, and these companies in turn are responsible for sorting, processing and melt it all metal to produce new raw material.

The Quevedo City, through the vehicle renewal plan, since 2008 until 2013 to penalties have been renovated 25 urban transport units that are equivalent to 15% of the units in the past year, of the 161 that circulate in the city, distributed in 7 cooperatives and urban transport companies, and according to information that has been collected through survey to members of the urban transportation, 2015 is projected to renew between 26% and 32% of the buses in age to be part of the process of scrapping, unless their owners using their own resources or any bank financing to renew them entities that completed the new term of the RENOVA Plan.

It is important to make reference of our neighboring country Colombia, which also implemented the Plan renewal vehicle starting from the year 2011, with their own policies established by the Ministry of transport of that country, in all this time, results favorable to that they have allowed him to have a greater dynamism in productive matrix.

With the initiative of these two Latin American countries, is expected to make soon eco throughout the continent, with the aim of it is to generate a positive environmental impact and social responsibility for the benefit of humanity.

ESQUEMAS DE CODIFICACION			
1	Titulo	M	Plan de renovación vehicular y su incidencia en la demanda de nuevas unidades para transporte urbano en el cantón Quevedo, año 2013
2	Creador	M	Stefania Carolina Ubillus Chicaiza
3	Materia	M	Ciencias Empresariales, Carrera de Economía
4	Descripción	M	<p>La presente investigación se realizo en el cantón Quevedo, Provincia de los Rios, el objetivo principal del mismo radica en determinar la demanda de nuevas unidades para la transportación urbana a través del plan Renova. Año 2013.</p> <p>Se conoció que existen otras entidades bancarias que facilitan obtención de una nueva unidad o sirve como ente financiero para prestación de créditos y así colaboran a los socios quienes todavía no cumplen su vida útil para la renovación de buses, así mismo por la parte social se evidenció las opiniones del actual servicio de transportación pública, en cuanto si cumplen con los estándares de Calidad en el Servicio.</p>
5	Editor	M	Stefania Carolina Ubillus Chicaiza
6	Colaborador	O	Ninguno
7	Fecha	M	

8	Tipo	M	Trabajo de Investigación
9	Formato	R	Programs: Microsoft Word 2010; Microsoft Excel 2010; Microsoft Power Point 2010
10	Identificador	M	carolina.ubillus@gmail.com
11	Fuente	O	Noticias. información del Plan Renova e Internet
12	Lenguaje	M	Español
13	Relación	O	Ninguno
14	Cobertura	O	Proyecto de investigación
15	Derechos	M	Ninguno
16	Audiencia	O	Trabajo de investigación

DUBLIN CORE			
1	Title	M	Vehicle replacement plan and its impact on the demand for new units for urban transport in Quevedo City, year 2013.
2	Creator	M	Stefania Carolina Ubillus Chicaiza
3	Subject	M	Business Studies, Faculty of Economics
4	Description	M	<p>This research was conducted in the Quevedo city, Province of Rivers; the main purpose of it is to determine the demand for new units for urban transportation through Renova plan, year 2013.</p> <p>He knew that other banks that facilitate obtaining a new or serves as a financial entity to provide loans and thus collaborating partners who do not yet meet life for the renewal of buses, also by the social part was evident the views of current public transportation service, as if they meet the standards of Quality Service.</p>
5	Publisher	M	Stefania Carolina Ubillus Chicaiza
6	Contributor	O	None
7	Date	M	
8	Type	M	research work
9	Format	R	Programs: Microsoft Word 2010; Microsoft Excel 2010; Microsoft Power Point 2010

10	Identifier	M	carolina.ubillus@gmail.com
11	Source	O	News: Renova information and Internet Plan
12	Languaje	M	Spanish
13	Relation	O	None
14	Coverage	O	Investigation Proyect
15	Rights	M	None
16	Audience	O	research work

CAPITULO I

1. MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Introducción

Con el retiro de las unidades que cumplieron su vida útil, se dejó de emitir al medio ambiente contaminación, brindando mayor seguridad en el traslado de los usuarios, así lo expresó el presidente de la República, Econ. Rafael Correa.

Como parte del reconocimiento que se ha hecho al sector del Transporte, y en concordancia con el accionar estatal para desarrollar la economía y la productividad del Ecuador, el Gobierno Nacional ha entregado varias unidades de transporte urbano en el Cantón Quevedo, a través del Plan Renova.

Las nuevas unidades que están siendo entregadas consumen mucho menos combustible que las viejas, combustible que está subsidiado desde hace varios años, evitando además el envío de cerca de 100 toneladas de CO₂ a la atmósfera anualmente.

En el desarrollo de este trabajo investigativo se analizara sobre la acogida que ha tenido el Plan de Renovación Vehicular en el Cantón Quevedo, durante el año 2013, las ventajas y desventajas que perciben los socios transportistas, así como también sus beneficios en concordancia con el Buen Vivir, estableciendo un sistema económico social solidario y sostenible.

El Plan Renova ofrece tres beneficios para la adquisición de una nueva unidad: un precio menor que el comercial por gozar de exoneraciones arancelarias, un bono de chatarrización para cubrir el costo de la entra del vehículo y créditos a través de la Corporación Financiera Nacional, con tasas de interés que no superan el 10% y plazos entre 5 y 8 años.

1.1.1. Problematización

Uno de los mayores problemas que existen en todas las ciudades del mundo, es la emisión de gases tóxicos emanados por los buses urbanos, y nuestro país no es la excepción.

Debido a los altos costos que implica renovar cada una unidad de transporte de servicio urbano, sus propietarios prefieren conservarlos hasta que ya no estén en condiciones de rodaje, así estos vehículos se encuentren en condiciones de chatarra.

Con la finalidad de que respetemos nuestro medio ambiente, tratando de recuperar nuestro oxígeno de manera saludable, y también para que la población pueda transportarse de manera segura, se implementó el Plan de Renovación Vehicular que tiene como propósito chatarrizar todos los vehículos más antiguos que son fuente de contaminación.

Indicando que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas anuncio que el incremento del bono de chatarrización para los buses de transporte público en todas sus modalidades, se elevó de \$12.755 a \$17.555

Tal medida ha hecho que los socios de diferentes cooperativas de transporte urbano que tiene el cantón Quevedo, comenzaran a realizar los trámites respectivos para su valoración técnica.

1.1.2. Problema General

¿De qué manera el Plan de Renovación Vehicular incide en la demanda de nuevas unidades para transporte urbano en el Cantón Quevedo, año 2013?

1.1.3. Problemas Específicos

1.1.3.1. ¿Cuáles son los beneficios que adquieren los socios transportistas al acogerse al Plan de Renovación Vehicular?

1.1.3.2. ¿Cuántos de los socios transportistas están haciendo los trámites respectivos para a la aprobación de sus buses urbanos por medio del Plan de Renovación Vehicular?

1.1.3.3. ¿Las unidades que reciben los socios transportistas por medio del Plan de Renovación Vehicular, reúnen los estándares de calidad para ofrecer un mejor servicio a la ciudadanía de Quevedo?

1.1.4. Justificación

La Tesis **Plan de Renovación Vehicular y su incidencia en la demanda de nuevas unidades para transporte urbano en el Cantón Quevedo, año 2013**, tiene por objeto saber realmente cuántos socios transportistas se han acogido al plan de renovación vehicular.

Dificultades en el proceso investigativo existirán, pero la determinación y ganas de indagar en busca de respuestas a fin de transparentar la información, mi contribución será poner en evidencia la realidad que gira en torno al Plan Renova, de cómo se llevaron a cabo las renovaciones durante el año 2013. Probablemente muchos transportistas se acogieron a este nuevo plan, algunos ya han sido favorecidos, unos cuantos han sido rechazadas sus solicitudes, muchos más están en proceso, entre otras situaciones.

Se puede anticipar que este proceso de chatarrización y renovación permite que toda la población se beneficie respirando un aire más puro, que el aparato productivo local y nacional empiece a crecer, porque ya iba siendo el momento de que se inyectara capital a través de la inversión nacional.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo General

Analizar la incidencia del Plan de Renovación Vehicular en la demanda de nuevas unidades de transporte urbano del Cantón Quevedo, año 2013.

1.2.2. Objetivo Específicos

1.2.2.1. Conocer los beneficios adquiridos de los socios transportistas a través del Plan de Renovación vehicular en Quevedo, año 2013.

1.2.2.2. Identificar los socios transportistas que se han acogido al Plan de Renovación vehicular en Quevedo, año 2013.

1.2.2.3. Relacionar la calidad de las nuevas unidades de transporte urbano con el servicio ofrecido a la ciudadanía de Quevedo, año 2013.

1.3. Hipótesis

1.3.1. Hipótesis General

La demanda de nuevas unidades para transporte urbano del Cantón Quevedo, es satisfactoria a través del Plan de Renovación Vehicular.

1.3.2. Hipótesis Específicas

1.3.2.1. Los socios de las cooperativas de transporte urbano del cantón Quevedo, se han acogido al plan de renovación vehicular, o a la renovación con sus propios recursos.

1.3.2.2. Se considera que las unidades de transporte urbano han sido renovadas en más del 75% hasta el 2013, para mejorar el servicio en la transportación de pasajeros.

1.3.2.3. La calidad de las unidades de transporte urbano mejora el servicio ofrecido a la ciudadanía de Quevedo

CAPITULO II

2. MARCO TEORICO

2.1. PLAN RENOVA

Es un programa implementado por el Gobierno Nacional 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 que permite acceder a vehículos nuevos de producción nacional a precio preferencial y mediante la exoneración de aranceles para vehículos importados.

El Plan de Renovación Vehicular asegura que por cada vehículo nuevo que ingrese al parque automotor de transporte público y comercial, un vehículo salga y sea chatarrizado.

2.1.1. Su objetivo

Renovar el parque automotor del sector público y comercial, mediante el reemplazo de los vehículos que han cumplido su vida útil y que son sometidos al proceso de chatarrización, por vehículos nuevos que garanticen las condiciones de seguridad, confort, buen servicio y mejoras al medio ambiente.

Este proceso se centra en tres acciones fundamentales, que garantizaran el desarrollo de nuestra economía y el buen vivir de nuestro pueblo:

- CHATARRIZAR las unidades que han cumplido su vida útil
- RENOVAR con el ingreso de unidades nuevas
- MEJORAR el servicio de transporte público y comercial

2.1.2. Su alcance

Está dirigido a todas las modalidades de transporte público o comercial esto es:

- Transporte de taxis
- Transporte escolar

- Transporte urbano
- Transporte interprovincial e intraprovincial
- Transporte de carga liviana y pesada

2.1.3. Procedimiento a Seguir, según.

1. Llenar un formulario que obtendrá en la página Web de la ANT (www.cntttsv.gov.ec) con la finalidad de que cumplan con los datos y requerimientos exigidos.
2. Concurrir a las diferentes Federaciones de transporte, para llenar el formulario físico, según su modalidad. En caso de no estar federado, deberá acercarse a la ANT o Comisiones Provinciales para obtener el formulario, llevando los documentos exigidos.
3. Para el caso de los transportistas federados, las Federaciones, se encargarán de enviar el formulario físico a la ANT, junto con los documentos solicitados. En caso de no estar federado, deberá acercarse a la ANT o Comisiones Provinciales con los documentos solicitados.
4. La ANT, procederá a calificar los formularios y emitir el Informe Técnico Favorable, de ser el caso, para luego remitirlos a las Federaciones correspondientes o Comisiones Provinciales.
5. Para el caso de los vehículos importados, la ANT enviará los Informes Técnicos Favorables y la base de datos a la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) para el beneficio de la exoneración arancelaria.
6. Con el Informe Técnico Favorable y los documentos exigidos, de estar interesados en el crédito, deberá acercarse a la Corporación Financiera Nacional (CFN), para solicitar el financiamiento al amparo del Plan “RENOVA”.

7. Una vez que ha sido aprobado el financiamiento en la CFN, deberá comunicar a la Comisión Nacional de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial para la entrega de los vehículos a chatarrizar.
8. Las empresas autorizadas para receptor los vehículos y los horarios de recepción son:

Cuadro No.1: Empresas autorizadas para la chatarrización

Empresa Autorizada	Lugar de Recepción	Horario
ANDEC	Guayaquil	Los días viernes desde las 08h00
ADELCA	Quito (Alóag)	Los días miércoles desde las 09h00
ADELCA	Cuenca	Los días jueves desde las 09h00

Elaboración: Plan Renova
 Autor: Stefanía Ubillús Chicaiza

9. Los requisitos que necesita para entregar el vehículo para chatarrizar son los siguientes:
 - Matricula original vigente y fotocopia;
 - Fotocopia de la cédula de ciudadanía del propietario;
 - Placas originales del vehículo;
 - Improntas del número de chasis y motor;
 - El vehículo deberá llegar propulsado por sus propios sistemas mecánicos y eléctricos en condiciones normales de operación; y,
 - La entrega debe ser realizada por el propietario.
 -

2.1.4. Instituciones involucradas

Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

Ente administrador responsable de emitir la reglamentación que rige al plan.

Agencia Nacional de Tránsito:

Ente operativo encargado de emitir el informe técnico favorable, informe de nacionalización de vehículos importados y el certificado de chatarrización.

Corporación Financiera Nacional:

Ente operativo responsable de la asignación de créditos.

Secretaría Nacional de Aduanas:

Ente operativo responsable de la nacionalización de vehículos importados.

ANDEC y ADELCA:

Empresas autorizadas para el proceso de chatarrización de los vehículos

2.1.5. Continuidad del Plan Renova

Como parte del reconocimiento que se ha hecho al sector del Transporte, y en concordancia con el accionar estatal para desarrollar la economía y la productividad del Ecuador, el Gobierno Nacional continua entregando vehículos nuevos, a través del Plan Renova.

Con el retiro de las unidades que cumplieron su vida útil, se dejó de emitir al medio ambiente contaminación, brindando mayor seguridad en el traslado de los usuarios, ahorro de combustible, e incremento de la producción.

La ministra de Transporte y Obras Públicas, María de los Ángeles Duarte, explicó que la inversión que el programa requiere se retribuye en eficiencia, a través de la disminución de contaminación ambiental, por ejemplo.

[...] El Presidente de la República, Rafael Correa, explicó que el proceso tiene una lógica basada en economía elemental.

Explico así que los subsidios e impuestos son simples instrumentos de política económica que pueden ser de utilidad, dependiendo de su uso y aplicación.

“Pueden servir para tapar alcahueterías como el salvataje bancario o para tener transporte y carros más seguros”, ilustró el Jefe de Estado.

“En promedio, en tres años, recuperamos lo entregado a los transportistas”, agregó, explicando que las nuevas unidades consumen mucho menos combustible que las viejas, combustible que está subsidiado desde hace varios años, evitando además el envío de cerca de 100 toneladas de CO₂ a la atmósfera.

“Los subsidios más grandes de la historia no se los ha entregado a los más pobres, sino a los más ricos”, explicó el Mandatario, enumerando la sucretización y el feriado bancario, de 1983 y 1999, respectivamente

2.1.6. Vigencia del Plan Renova

La renovación del parque automotor del país seguirá con el impulso del Plan Renova. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas decidió suscribir un nuevo convenio para ampliar la vigencia de este exitoso programa hasta el 31 de diciembre del 2015.

Beneficios como la exoneración en el pago de aranceles para la importación de vehículos y chasis, durante el periodo 2013-2015, es lo que tienen los transportistas, siempre que se cumplan con los parámetros contemplados en las Normas y Reglamentos Técnicos del INEN.

Desde el 1 de julio de 2014, el financiamiento con la CFN para vehículos de producción nacional podrá continuar una vez que los interesados tengan incorporado un porcentaje superior al 15% de componente nacional, es decir, de producción hecha en el país calificada por la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador

2.1.7. Desarrollo Sustentable del Plan Renova

Más de 200 millones de dólares anuales ahorra el país gracias al proceso de reciclaje de chatarra que realiza la industria de Acería del Ecuador C.A. (Adelca), según indicó Jorge Glas, vicepresidente de la República, tras visitar esta fábrica, ubicada en la vía Aloag-Santo Domingo.

“Hemos aprendido cómo la industria ecuatoriana favorece el desarrollo sostenible”, dijo el Vicepresidente tras precisar que el sector privado es el principal actor para el cambio de la matriz productiva.

El segundo mandatario puntualizó que los empresarios de Adelca están planeando hacer una nueva inversión de más de 110 millones de dólares que entrará en operación en los próximos 2 años y que permitirá el ahorro de recursos.

Además informó que hay industrias como Adelca que piensan en invertir en el país y que han expuesto su propósito de aumentar su capacidad instalada.

Antes de la visita se firmó también un convenio entre el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) y Adelca a través del cual esta empresa privada se compromete a chatarrizar 330.000 refrigeradoras antiguas que el Gobierno Nacional ha recolectado en el país para transformarlas nuevamente en productos de acero.

Ramiro González, titular del Mipro, recordó que el régimen impulsa el Plan Renova Refrigeradora y el Plan Renova Automotriz, de tal forma que “toda esa materia prima que está en las más de 22 empresas eléctricas del país la vamos a trasladar a Adelca”.

2.1.8. Proceso de chatarrización

Álvaro Rosado, gerente de mercadeo de Adelca, informó que la empresa procesa 400.000 toneladas de chatarra al año. “Eso hace un promedio de 35.000 a 37.000 toneladas mensuales. Un reciclador pequeño está moviendo entre 300 y 400 kilos a la semana”, explicó.

Rosado indicó que el Plan Renova es un socio estratégico de esta compañía, ya que reciclan más o menos 5.000 autos pertenecientes a este plan. El empresario recalcó que la empresa recicla otras cosas como motores fuera de borda, triciclos, autos, latas, tubos, rieles, etc.

La compañía trabaja con alrededor de 7.000 recicladores a nivel nacional. La chatarra tiene un costo en el mercado estándar de entre 350 y 400 dólares la tonelada, es decir 35 centavos el kilo.

El 14 de septiembre de 2007, el Gobierno, sectores de la industria y la transportación firmaron el convenio que establece el Programa de Renovación del Parque Automotor. Este acuerdo busca reducir la contaminación ambiental, mejorar la competitividad de la industria automotriz, entre otros beneficios

2.1.8.1. Valores asignados por el plan renova

Cuadro No.2 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	
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
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		

Elaboración: Plan Renova

Autor: Stefania Ubillús Chicaiza

Nota: Adicionalmente reciben un valor por parte de ANDEC o ADELCA por el peso del vehículo entregado, el mismo que depende del peso medido al momento de la entrega.

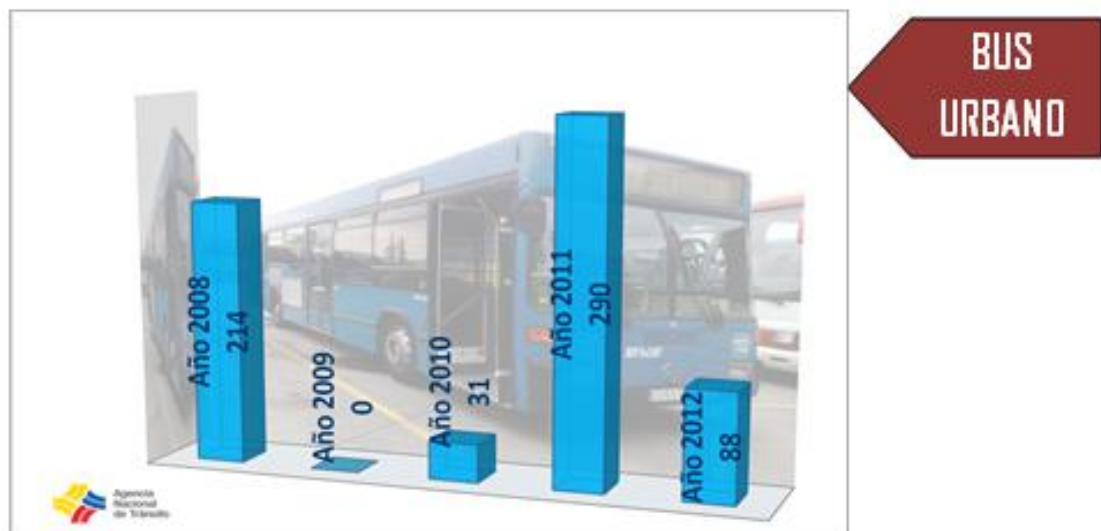
2.1.8.2. Informes técnicos emitidos

**Cuadro No.3: INFORMES TÉCNICOS FAVORABLES EMITIDOS
GESTIÓN 2008 – 2012**

Modalidad de transporte	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Subtotal
Taxi	4198	2590	2842	2144	317	12091
Carga liviana	943	288	952	445	62	2690
Escolar	368	407	623	391	52	1841
Urbano	214	0	31	290	88	623
Inter e intraprovincial	164	165	182	241	67	819
Carga Pesada	137	127	103	288	104	759
Total:	6024	3577	4733	3799	690	18823

Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito
Autor: Stefania Ubillus Chicaiza

Gráfico No.1: INFORME TÉCNICO 2008-2012 – BUS URBANO



Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito
Autora: Stefania Ubillus Chicaiza.

2.1.8.3. Datos de vehículos chatarrizados

Cuadro No.4: VEHÍCULOS CHATARRIZADOS – AÑOS 2008 – 2012

Modalidad de transporte	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Subtotal
Taxi	399	1310	2611	1967	415	6702
Carga liviana	4	96	349	356	44	849
Escolar	2	348	516	483	96	1445
Urbano	3	154	84	270	76	587
Inter e intraprovincial	0	202	210	287	86	785
Carga Pesada	2	30	110	194	136	472
Totales:	410	2140	3880	2196	853	10840

Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito

Autora: Stefanía Ubillús Chicaiza

Gráfico No.2: CHATARRIZACIÓN 2008-2011– BUS URBANO



Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito

Autora: Stefanía Ubillús Chicaiza

2.1.8.4. Vehículos entregados por provincia

Cuadro No.5: VEHÍCULOS ENTREGADOS POR PROVINCIA 2008-2012

Procedencia	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Totales
	Cant.	Cant.	Cant.	Cant.	Cant.	Cant.
Azuay	2	89	152	116	17	376
Bolívar	0	4	11	4	3	22
Cañar	0	2	5	20	26	53
Carchi	0	9	28	8	0	45
Chimborazo	0	26	72	48	13	159
Cotopaxi	0	32	183	99	8	322
El Oro	0	145	119	100	23	387
Esmeraldas	0	11	22	39	4	76
Galápagos	0	15	16	0	0	31
Guayas	398	1188	2136	2051	461	6234
Imbabura	0	21	35	72	18	146
Loja	0	9	20	12	3	44
Los Ríos	0	25	33	130	42	230
Manabí	0	147	418	487	157	1209
Morona Santiago	0	0	0	2	0	2
Napo	0	2	0	1	0	3
Orellana	0	0	1	1	1	3
Pastaza	0	1	4	3	3	11
Pichincha	5	150	304	140	28	627
Santa Elena	4	188	69	60	19	340
Santo Domingo	0	19	54	46	9	128
Sucumbíos	0	0	1	13	3	17
Tungurahua	1	56	197	105	15	374
Zamora Chinchipe	0	1	0	0	0	1
Total:	410	2140	3880	3557	853	10840

Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito
 Autora: Stefania Ubillús Chicaiza

2.1.8.5. Vehículos entregados a empresas autorizadas

Cuadro No.6: TOTAL DE VEHÍCULOS ENTREGADOS A LAS EMPRESAS AUTORIZADAS

ANDEC	Año	Guayaquil	Quito		Subtotal	Total
	2008	406	2		408	7392
	2009	1680	0		1680	
	2010	2363	0		2363	
	2011	2378	0		2378	
	2012	563	0		563	
					:	
ADELCA	Año	Quito	Cuenca	Portoviejo	Subtotal	Total
	2008	2	0	0	2	3448
	2009	290	100	70	460	
	2010	924	188	405	1517	
	2011	558	150	471	1179	
	2012	91	50	149	290	
					:	
					TOTAL:	10840

Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito
 Autor: Stefania Ubillus Chicaiza

Gráfico No.3: VEHÍCULOS ENTREGADOS A LAS EMPRESAS 2008-2012



Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito
 Autor: Stefania Ubillus Chicaiza

2.1.8.6. Sistema de Gestión Integral

Acería del Ecuador C.A. ADELCA firme a su compromiso con el medio ambiente y la sociedad, sometió sus procesos de producción y Comercialización a una serie de rigurosos análisis que le otorgarán el certificado “Reduciendo Nuestra Huella de Carbono”, emitido por CARBON MASTERS a nivel nacional e internacional.

Además, la Certificación S2M, Sostenibilidad, Mediación y Medición de la Embajada Británica, le otorgará una certificación en el ámbito social y en todos sus proyectos emblemáticos como lo son el Dispensario Médico de Alóag y la Medición de la Huella de Carbono en sus procesos, garantizando así el cumplimiento de normas ambientales internacionales presentes en todos los productos que llevan la marca de ADELCA.

El compromiso de ADELCA con el sistema de gestión integral se ve reflejado en nuestras políticas de seguridad, salud ocupacional y nuestro compromiso con el cuidado del ambiente.

Nuestros productos y operaciones cuentan con certificaciones ISO 9001:2008, ISO 14001:2004, y OHSAS 18001:2007, sistemas certificados por Bureau Veritas del Ecuador.

Por medio de SGI, ADELCA realiza gestiones enfocadas a los procesos, a satisfacer las necesidades de los clientes, a tener el personal competente, a mejorar continuamente trabajando con una conciencia de calidad, seguridad ocupacional, responsabilidad social y de cuidado del ambiente.

Además contamos con Sellos de Calidad INEN, los mismos que son constantemente controlados por auditores líderes en cada una de las Normas. Productos con sellos INEN.

Nuestro personal también posee certificaciones en Value Stream Mapping Program, Red X, Sistema de solución de problemas, Competencia en Procedimientos de Calibración y Gestión de Calidad otorgados por el INEN.

ADELCA también se encuentra adherida al Pacto Mundial el cual es un instrumento de libre adhesión para las empresas, sindicatos y organizaciones de la sociedad civil, para aplicar los Diez Principios que lo integran en sus estrategias y operaciones. La entidad que se adhiere al Pacto Mundial asume voluntariamente el compromiso de ir implantando los diez principios en sus actividades cotidianas y rendir cuentas a la sociedad, con publicidad y transparencia, de los progresos que realiza en ese proceso de implantación, mediante la elaboración de Informes de Progreso.

ADELCA como parte del Pacto Mundial apoya y lleva a la práctica un conjunto de valores fundamentales en materia de:

- **Derechos Humanos**

Principio Nº 1. Apoyar y respetar la protección de los derechos humanos.

Principio Nº 2. No ser cómplice de abusos de los derechos.

- **Normas Laborales**

Principio Nº 3. Apoyar los principios de la libertad de asociación y sindical y el derecho a la negociación colectiva.

Principio Nº 4. Eliminar el trabajo forzoso y obligatorio.

Principio Nº 5. Abolir cualquier forma de trabajo infantil.

Principio Nº 6. Eliminar la discriminación en materia de empleo y ocupación.

- **Medio Ambiente**

Principio Nº 7. Apoyar el enfoque preventivo frente a los retos medioambientales.

Principio Nº 8. Promover mayor responsabilidad medioambiental.

Principio Nº 9. Alentar el desarrollo y la difusión de tecnologías respetuosas del medio ambiente.

2.1.8.7. Todos ganamos con el Reciclaje de Chatarra

Definición de chatarra

La chatarra no es otra cosa que un montón de desperdicios de hierro acumulados que no cumplen ninguna función. Por eso, ADELCA, como lo hacen en otros países del mundo, ha emprendido un proyecto de reciclaje, para convertir esa chatarra en su materia prima y elaborar nuevos productos de acero.

Beneficios de la Chatarrización

- **Porque hay menos contaminación**

- 1) El ahorro de materias primas reduce la sobreexplotación de los recursos naturales y disminuye la cantidad de residuos sólidos que genera el país.
- 2) Reciclar reduce el costo de retiro de la basura domiciliaria. Esos valores pueden luego invertirse en obras para la comunidad.
- 3) Disminuye la necesidad de nuevas áreas para disposición de chatarra.
- 4) Entrega a la industria materias primas de alto valor como acero, aluminio, cobre, zinc y plomo.
- 5) Conserva recursos naturales para el futuro de nuestros hijos

- **Nuevas Plazas de Empleo**

El dinero que se necesita actualmente para la importación de materia prima, se destinará a la compra de chatarra generada en el país. Su recolección, preparación y procesamiento, creará miles de nuevas fuentes de trabajo directas e indirectas.

- **Reducción del costo del acero**

ADELCA importa 80 millones de dólares por año en materia prima. Fabricar productos a partir del reciclaje, reducirá considerablemente los costos de los productos que fabrica, lo que permitirá a ADELCA competir en el mercado mundial sosteniendo las actuales fuentes de trabajo.

Riesgos con la chatarra

La mayoría de los metales que conforman la chatarra, están diseminados en formas de láminas, trozos o partes. De acuerdo al convenio de Basilea, del cual Ecuador es signatario, la chatarra no constituye un residuo peligroso.

La chatarra solo puede ser peligrosa si:

1. Se incinera a cielo abierto.
2. Si se vierten los líquidos que contienen equipos obsoletos como transformadores o baterías.

ADELCA ha creado y patrocinado centros de acopio controlados para garantizar un manejo seguro en chatarra. En la planta se reciben y reciclan todo tipo de metales.

La chatarra generada en el Ecuador

De acuerdo al comportamiento del mercado de chatarra, durante el 2006, el país genera cerca de 20.000 toneladas por mes, lo que significa 240.000 toneladas anuales.

2.1.8.8. La industria ecuatoriana avanza en la producción de acero con el reciclaje de chatarra

Quito, 31 Oct (Andes), Durante el recorrido realizado este jueves por el vicepresidente del Ecuador, Jorge Glass, en una empresa ecuatoriana especializada en la producción de acero, el segundo mandatario resaltó el avance que tiene la industria ecuatoriana en este ámbito, debido a los procesos implementados con el reciclaje de chatarra.

“El reciclaje de chatarra es hoy por hoy el más moderno, sustentable y amigable con la naturaleza”, expresó Álvaro Rosado, gerente de Mercado de

Acería del Ecuador C.A. (Adelca), empresa ecuatoriana dedicada a la reutilización de chatarra, aproximadamente 400.000 toneladas al año, para convertirla en acero.

El vicepresidente Glass, recorrió toda la planta ubicada en Aloag, en el cantón Mejía, al sur de Quito, donde presenció las fases de producción de acero y enfatizó el logro que se ha hecho con la articulación de políticas públicas para los avances de la industria, como es el Plan Renova, impulsado por el Estado ecuatoriano y al que Adelca está asociado estratégicamente y ha reciclado 5.000 autos del Plan Renova.

Este plan se enfoca en la chatarrización de vehículos, latas, refrigeradoras y todo tipo de materiales; y a cambio los ciudadanos se ven beneficiados con bonos o créditos otorgados por la Corporación Financiera Nacional (CFN), para adquirir otro producto o electrodoméstico que sea menos contaminante y esté alineado con la matriz productiva.

En este recorrido también se firmó un convenio entre el Ministerio de Industrias y Proactividad y Adelca para el retiro de gases y chatarrización de 3.000 refrigeradoras. Con este convenio la empresa pagará al Estado 250 dólares por tonelada métrica, por la chatarra. Se espera que exista un ingreso de 2 millones de dólares en los próximos años, si se cumple la meta de retirar 330.000 refrigeradoras hasta 2017.

- **Proceso de reciclaje de chatarra y producción de acero**

La empresa cumple tres fases para el reciclaje de la chatarra, que se inicia con la recolección de chatarra ferrosa, seleccionada por los recicladores a nivel nacional, para luego entrar al área de trituración, que le da una menor densidad y mayor peso posible.

Esta chatarra triturada pasa al área de fundición. En una cesta de carga se obtienen aproximadamente 35 toneladas acero líquido. Según Rosado, la temperatura de la fundición del acero es 1.600 grados centígrados.

El acero líquido es llevado a un horno de afino, que es donde se afina el acero al añadir otras sustancias o ferro elementos como carbono, cal, silicio y manganeso para obtener la química deseada.

Después es filtrado por unos ductos refrigerados para salir en forma de palanquillas (lingotes de acero de unos 30 milímetros de sección por 12 metros de largo), con un peso de 1,5 toneladas cada uno, lo que la convierte en la materia prima para el área de laminación.

En el área de laminación las palanquillas de acero se los recalienta a 1.200 grados, una temperatura elástica, en el que no se derrite, y se realiza un estiramiento del acero con la finalidad de darle forma de varilla o perfiles, entre otros.

Después del proceso de trituración, fundición y laminación se obtiene material de acero para la comercialización.

2.2. PROCESO DE CHATARRIZACION EN LATINOAMERICA

2.2.1. País Colombia

De acuerdo la Constitución Política Nacional, la Ley 489 de 1998, la Ley 790 de 2002 y demás normas vigentes, los Ministerios son, junto con la Presidencia de la República y los Departamentos Administrativos, los organismos principales de la Administración Pública Nacional y hacen parte del Sector Central de la Rama Ejecutiva del Poder Público.

Los Ministerios tienen como objetivos primordiales la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo que dirigen.

Así las cosas, el Ministerio de Transporte, como lo establece el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE).

2.2.2. Misión

Garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte, tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura.

2.2.3. Visión

El Ministerio de Transporte garantizará a la sociedad colombiana, un sistema de transporte que permita la integración de las regiones, el crecimiento económico y el desarrollo social del país.

2.2.4. Funciones

El decreto 087 del 17 de enero de 2011 establece las funciones del Ministerio de Transporte.

Objetivo, funciones e integración del Sector Transporte:

Artículo 1°. Objetivo. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Artículo 2°. Funciones. Corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

- 2.1. Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.
- 2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.
- 2.3. Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.
- 2.4. Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
- 2.5. Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.
- 2.6. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.
- 2.7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.
- 2.8. Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.
- 2.9. Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la

construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.

- 2.10. Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.
- 2.11. Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.
- 2.12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.
- 2.13. Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.
- 2.14. Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.
- 2.15. Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.
- 2.16. Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dinar.
- 2.17. Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.
- 2.18. Las demás que le sean asignadas.

Parágrafo 1°. Exceptuase de la Infraestructura de Transporte, los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la Dirección General Marítima, Dimar.

Parágrafo 2°. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia.

Artículo 3°. Dirección. La Dirección del Ministerio de Transporte estará a cargo del Ministro, quien la ejercerá con la inmediata colaboración de los Viceministros.

Artículo 4°. Integración del Sector Transporte. El Nivel Nacional del Sector Transporte está constituido, en los términos de la Ley 105 de 1993, por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas:

Entidades adscritas:

- Instituto Nacional de Vías, en vías.
- Agencia Nacional de Infraestructura, ANI.
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aero civil.
- Superintendencia de Puertos y Transporte, Super transporte.

2.3. BASE LEGAL

2.3.1. PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

CLAUSULA SEGUNDA: ANTECEDENTES:

- 2.1.** Como parte de la política de desarrollo productivo nacional, es decisión del Gobierno implementar acciones para la renovación del Parque Automotor para el sector transportista, a través de un programa que cumpla los siguientes objetivos:

- a) Promover la reactivación productiva del sector industrial automotriz (ensambladores, carroceros y autopartistas), mediante la oferta al sector transportista de productos nacionales a precios y en condiciones competitivas.
- b) Mejorar la competitividad de la prestación del servicio de transporte urbano, interprovincial e internacional de personas y mercancías por vía terrestre.
- c) Contribuir a la seguridad ciudadana y reducir la contaminación ambiental.

2.2. EL PROGRAMA ha sido previamente conocido y aceptado por los intervinientes, especialmente por el sector transportista.

CLAUSULA CUARTA: COMPROMISOS DE LAS PARTES:

Con el fin que alcanzar el objetivo propuesto, las partes se comprometen a lo siguiente:

4.1. COMPROMISOS DEL GOBIERNO NACIONAL:

4.1.2. El Gobierno Nacional promoverá la producción y la adquisición de vehículos ensamblados y carrozados en el país así como sus partes y piezas, destinados al transporte público terrestre, en las condiciones de volumen, precio y calidad ofrecidas por la industria nacional en el marco del presente Programa.

4.2. COMPROMISOS DEL SECTOR INDUSTRIAL NACIONAL:

4.2.1. La industria ensambladora nacional ofrece al sector transportista vehículos de ensamblaje y carrocería nacional, en las cantidades y precios definidos...

4.3. COMPROMISOS EN EL SECTOR DE LA TRANSPORTACIÓN

4.3.1. El sector transportista se compromete a chatarrizar las unidades que superen los años de vida útil definidos por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial para cada una de las modalidades de transporte, de conformidad con el programa que implemente el Gobierno Nacional.

2.3.2. ADENDUM AL CONVENIO DEL PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR.

CLAUSULA TERCERA: MODIFICACIONES:

“3.10 Modifíquese la sección SEXTA del convenio con el siguiente texto:

Dónde Dice:

SEXTA: PLAZO:

El presente Convenio se mantendrá vigente hasta el 30 de septiembre del 2010.

Debe Decir:

SEXTA: PLAZO:

El presente convenio se mantendrá vigente hasta el 10 de agosto del 2013.”

2.3.3. ADENDUM PROGRAMA DE RENOVACIÓN 2013 - 2015

“El Ministerio de Transporte y Obras Públicas decidió suscribir un nuevo convenio para ampliar la vigencia de este exitoso programa hasta el 31 de diciembre del 2015.

2.3.4. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL REFORMA 2011

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

CAPITULO III

3. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

3.1. UBICACIÓN

La investigación sobre el Plan de Renovación Vehicular se desarrollará en el Cantón Quevedo, Provincia de Los Ríos, considerando a los socios de las diferentes cooperativas, así como los usuarios que utilizan el servicio de Transportación.

3.2. MATERIALES Y MÉTODOS

3.2.1. Materiales

Los materiales que he visto factible de utilizar en el proceso de investigación y análisis. Son:

- Computador, para editar la información.
- Linkcografía, para soporte del marco teórico de la tesis de grado.
- Dispositivo de almacenamiento extraíble (Pen Drive) para transportar la información.
- Impresora, para obtener el documento físico de la tesis.
- Hojas tamaño A4, para imprimir y presentar el documento borrador para las correcciones y el documento final de la tesis.

3.2.2. Métodos

La metodología empleada en el proceso investigativo de la tesis, ha sido seleccionada para alcanzar los objetivos propuestos ya antes mencionados.

3.2.2.1. Método Científico

Al emplear éste método, me motiva a ampliar mis conocimientos a través de la búsqueda de información que abalice y sustente a través de un criterio

científico y tecnológico el proceso investigativo que estoy desarrollando, para construir una nueva postura teórica que me permitirá emitir un criterio de análisis que generalmente es exigidos en toda investigación.

3.2.2.2. Método Hipotético – Deductivo

De acuerdo las hipótesis planteadas (véase pág. 7), he utilizado esta metodología para determinar las variables que me permitirán orientar el proceso investigativo partiendo de un conjunto de datos empíricos o de fenómenos que tienen una causa y un efecto, por lo que se deduce que toda hipótesis debe ser planteada a través de procedimientos inductivos y deductivos.

Las hipótesis que se plantean contienen la información a verificar, es decir las variables dependientes y las variables independientes, mismas que tendrán que verificarse para alcanzar el conocimiento preferentemente válido y se lo puede relacionar con la experiencia.

3.2.2.3. Método Analítico

Una vez que se haya recabado toda la información necesaria, se procederá a realizar un extracción de las partes fundamentales cuya finalidad es la de analizar cada proceso, de asociar esos resultados a cada variables y cumplir con los objetivos de estudio propuestos. Gracias a la utilización de esta metodología, podemos ir desagregando de un todo, todas las partes necesarias para que el estudio minucioso sobre el problema de estudio.

3.3. POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO

3.3.1. La Población o Universo

La población a investigar la conforman las cooperativas de transporte urbano del Cantón Quevedo, y el número de unidades que cada una de ellas posee.

**Cuadro No.7: COOPERATIVAS DE TRANSPORTE URBANO
CANTÓN QUEVEDO**

COOPERATIVAS	No. DE UNIDADES
Grupo 8	16
Vencedores	15
Timoteo	19
Cooperativa Plaza	32
Cooperativa 7 de Octubre	31
General Alfaro	16
SELECSIETE	32
TOTAL DE UNIDADES	161

Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

El total de socios por cooperativa de transporte, dan una población total de 116.

El total de choferes es igual al número de unidades existentes por cada cooperativa de transporte urbano, es decir 161. El número de oficiales, según información compartida por los socios, es del 35% aproximadamente, es decir 56 oficiales, ya que la nueva modalidad es que el chofer realice las funciones de oficial.

3.3.2. La Muestra

La muestra de estudio se la tomara de la encuesta y entrevista que se las efectuará a los socios, directivos, choferes u oficiales de cada cooperativa de transporte urbano del Cantón Quevedo. Es decir, el trabajo de la muestra constituye el número de personas que se debe seleccionar de una población.

Para determinar el tamaño de la muestra he utilizado la siguiente formula.

$$n = \frac{N}{(E)^2(n - 1) + 1}$$

Dónde:

n = muestra

N = Tamaño de la población

E = Error máximo admisible al cuadrado $(0.05)^2$

Muestra de Socios de las Cooperativas de Transporte Urbano

$$n = \frac{116}{(0.05)^2(116 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{116}{0.0025(115) + 1}$$

$$n = \frac{116}{1.2875}$$

$$n = 90$$

Muestra de los Usuarios del Transporte Urbano de Quevedo

$$n = \frac{64400}{(0.05)^2(64400 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{64400}{0.0025(64399) + 1}$$

$$n = \frac{64400}{161.9975}$$

$$n = 397$$

Cuadro No.8: TAMAÑO DE LA POBLACION Y MUESTRA.

SUJETOS DE OBSERVACIÓN	POBLACIÓN	MUESTRA	PORCENTAJE
Socios transportistas	116	99*	85%
Usuarios del servicio urbano	64400***	425**	0,66%
TOTAL	64516	524	1%

Elaboración: Poblacion y Muestra de Socios Transportistas y Usuarios de servicio urbano
Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

* Se realizó una encuesta superior a la proyectada (+9)

** Se realizó una encuesta superior a la proyectada (+28)

*** Total de buses urbanos en el cantón Quevedo **161**. Recorridos de los buses por día, estimado **10 vueltas** en todas las líneas. Capacidad de transportación, sólo sentados, **40 pasajeros** por vuelta en cada bus. Total de usuarios al día es de **64400**.

3.4. SELECCIÓN DE TÉCNICAS

Ayuda en gran manera al Investigador en recolectar la información y así poder en verificar las hipótesis trazadas desde el inicio del proyecto

3.4.1. La observación

Observar es advertir los hechos que se manifiestan en la realidad y redactarlos para constatar un proceso. Como es conocer cuantas líneas de unidades están prestando el servicio público así mismo el desenvolvimiento de los usuarios.

La observación se transforma en un método o una técnica en la medida en que se cumple una serie de requisitos u objetivos:

1. Sirve a un objeto de investigación, previamente establecido.
2. Se la planifica de forma sistemática.

3. Se la controla previamente.
4. Está sujeta a comprobación de fiabilidad y validez

3.4.2. La entrevista

Es una técnica muy utilizada, en donde el encuestado proporciona información como son los socios/gerentes de diferentes Cooperativas

5. Verifica y amplía el conocimiento que se tuvo al inicio del proyecto
6. Permite la reflexión del entrevistado de ese algo, objeto de estudio, que no tenía sistematizado o concienciado.

3.4.3. La encuesta

Es una técnica que te facilita información tangible como los datos, así mismo el encuestador se enriquece de la información visual que son las reacciones de los encuestados antes diferentes preguntas, hay que tener un orden, para así culminar en menor tiempo y mayor información que será la base de nuestros gráficos y proyecciones, dado el caso

Las encuestas fueron elaboradas a través del internet, utilizando una de las herramientas de la aplicación **Gmail**, esta es el **Google Docs**, que sirve para diseñar y elaborar test, encuestas, presentaciones entre otras actividades.

La encuesta dirigida a los socios de la transportación urbana, fue aplicada a través de un equipo móvil con conexión a internet, y se procedió a visitar las oficinas y lugares de asambleas de las Cooperativas y Compañías de Transporte Urbano: Grupo 8, Vencedores, Timoteo, Plaza, 7 de Octubre, General Alfaro, Selecsiete.

La encuesta dirigida a los socios de la transportación urbana del Cantón Quevedo, fue accedida a través del siguiente link:

https://docs.google.com/forms/d/1EnTqcLA8AH6DGSGoDWWgDWycldY6biBMuDCM7_iytjM/viewform?c=0&w=1&usp=mail_form_link

La encuesta dirigida a los usuarios de la transportación urbana del cantón Quevedo, fue distribuida a través de las redes sociales y correos electrónicos, con el siguiente link de acceso:

https://docs.google.com/forms/d/1MPDMwjDRKxFydd9NdCs6c2uHFIV2qeaAA_DTNhBkSWg/viewform?c=0&w=1&usp=mail_form_link

CAPITULO IV

4. RESULTADOS Y DISCUSION

4.1. RESULTADOS

4.1.1. Encuesta dirigida a los Socios de las Cooperativas de Transporte Urbano del Cantón Quevedo

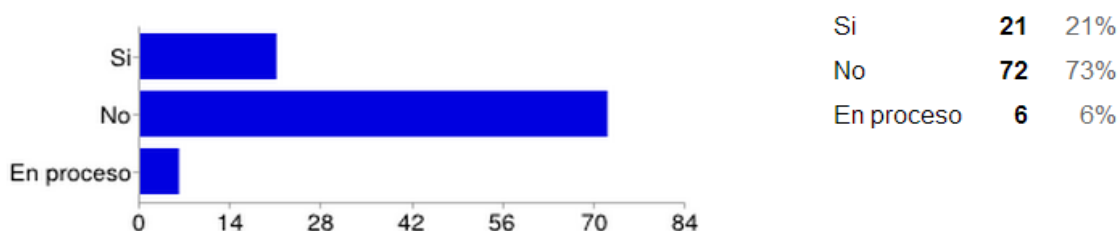
Pregunta No.1: ¿USTED HA ACCEDIDO AL PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR?

Cuadro No.9: ACCESO AL PLAN RENOVA

ITEMS	Si	No	En proceso	TOTAL
Observación	21	72	6	99
Porcentaje	21%	73%	6%	100%

Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

Gráfico No.4: ACCESO AL PLAN RENOVA



Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

Según el gráfico que antecede, podemos observar que el 73% de los encuestados no han accedido a Plan de Renovación vehicular, porcentaje que corresponde a 72 de los 99 socios encuestados. También se ha detectado que el 21% de los dueños de transporte urbano de Quevedo han accedido al Plan Renova, y se suma a este grupo un 6% de ellos que están en proceso.

La opinión de los transportistas, mencionan que no han accedido al plan de renovación por lo que desde el 2008 empezó este programa, y que consecuentemente sus unidades de transporte aún no cumplen con los años de vida útil.

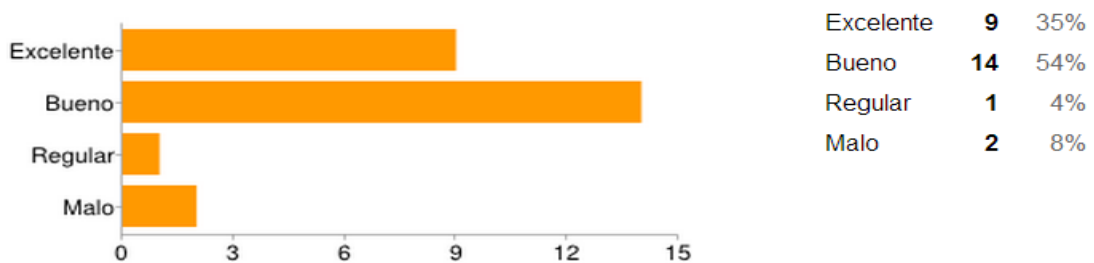
Pregunta No.2: ¿CALIFIQUE EL PROCESO PARA RENOVAR LAS UNIDADES DE TRANSPORTE URBANO?

Cuadro No.10: PROCESO DE RENOVACIÓN

ITEMS	Excelente	Bueno	Regular	Malo	TOTAL
Observación	9	14	1	2	26
Porcentaje	35%	54%	4%	8%	100%

Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

Gráfico No.5: PROCESO DE RENOVACIÓN



Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

Observamos que, de cada 4 socios de transporte urbano que hay en el cantón Quevedo, tan sólo 1 de ellos ha accedido al Plan de Renovación Vehicular, lo que representan el 25% de los socios que se han beneficiado de esta iniciativa, e indican lo siguiente: el 54% manifiesta que el proceso de renovación es bueno, el 35% es excelente, el 8% malo y 4% regular

Se debe entender que más de la mitad de los socios que han accedió al Plan renova califican el proceso como bueno, debido a que presentaron alguna demora o tuvieron que completar el trámite según lo que establece la normativa legal, en cambio el 35% realizaron su trámite y recibieron su nueva unidad de manera ágil. También detectamos que en un 12% hay inconformidad con relación a los trámites que deben realizar para poder tener una nueva unidad de transporte.

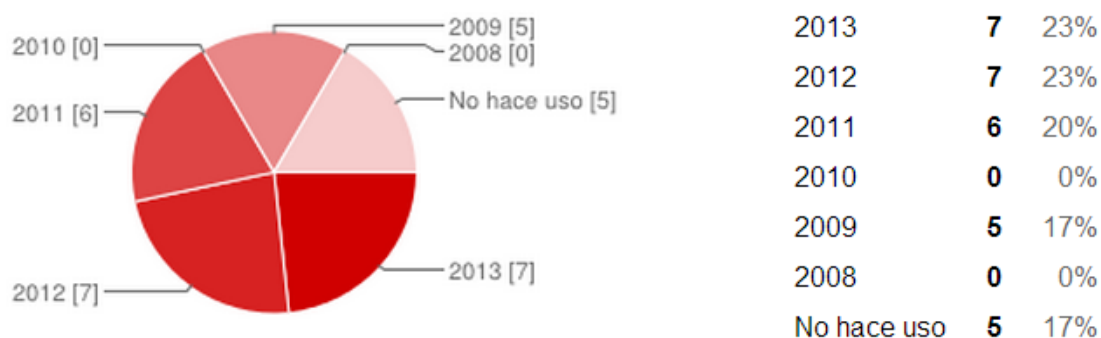
Pregunta No.3: ¿EN QUÉ AÑO HIZO USO DEL PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR?

Cuadro No.11: USO DEL PLAN RENOVA

ITEMS	2013	2012	2011	2010	2009	2008	No hace uso	TOTAL
Observación	7	7	6	0	5	0	5	26
Porcentaje	23%	23%	20%	0%	17%	0%	17%	100%

Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

Gráfico No.6:- USO DEL PLAN RENOVA



Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

De los socios que han accedido al Plan de Renovación Vehicular, podemos observar que en el 2009, se hicieron 5 renovaciones, en el 2011, 6 nuevos buses, en el 2012 y 2013 se renovaron 7 nuevos buses en cada año.

Si tomamos como referencia desde el año 2008 hasta el 2013, y según los resultados obtenidos, se han renovado 25 nuevas unidades de las 161 que existen en el cantón Quevedo, lo que equivale al 15% de unidades renovadas en los últimos 5 años.

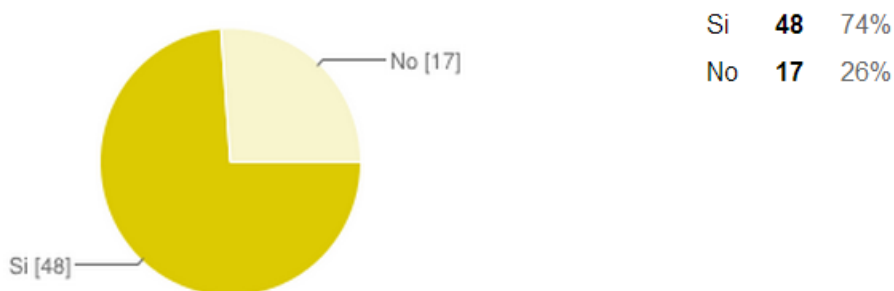
Pregunta No.4: ¿EL PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR ES FAVORABLE PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN URBANA?

Cuadro No.12: MEJORAMIENTO DEL SERVICIO URBANO

ITEMS	Si	No	TOTAL
Observación	48	17	65
Porcentaje	74%	26%	100%

Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

Gráfico No.7: MEJORAMIENTO DEL SERVICIO URBANO



Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

El 74% los socios que respondieron a esta pregunta, manifiestan que si es favorable el plan de renovación vehicular para mejorar el servicio de transportación urbana, mientras que el 26% indican que no es favorable.

En el gráfico podemos observar que tan solo 65 encuestados respondieron a esta pregunta, por lo que las $\frac{3}{4}$ partes de ellos aprovecharan esta oportunidad para dar un mejor servicio a los usuarios del transporte urbano. La $\frac{1}{4}$ parte de los que respondieron manifestaron que la renovación del parque automotor urbano no va mejorar el servicio debido a que los usuarios no cuidan el interior de los buses, y buscan el mínimo detalle para causar perjuicio, y luego presentan sus quejas por el mal estado en el que dejan sus buses. En cambio, 24 de los 99 socios encuestados se abstuvieron de responder a esta pregunta.

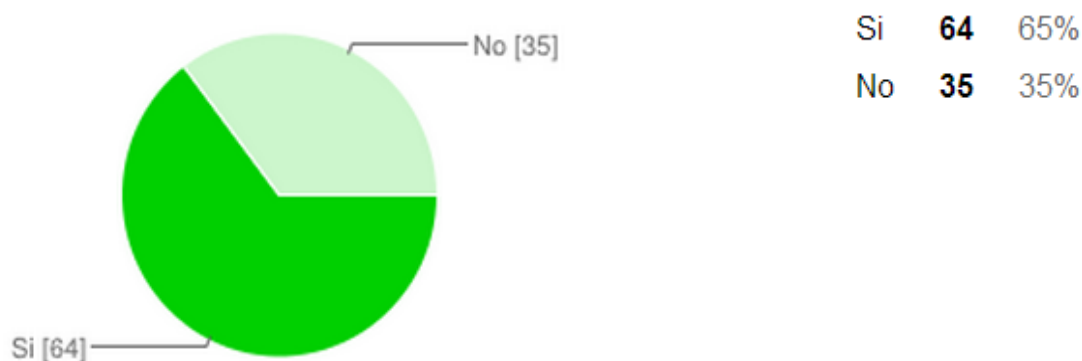
Pregunta No.5: ¿HA HECHO USO DE CRÉDITO A TRAVÉS DE UNA ENTIDAD FINANCIERA, PARA RENOVAR LA UNIDAD DE TRANSPORTE?

Cuadro No.13: USO DE CRÉDITO FINANCIERO

ITEMS	Si	No	TOTAL
Observación	64	35	99
Porcentaje	65%	35%	100%

Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

Gráfico No.8: USO DE CRÉDITO FINANCIERO



Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

De acuerdo a la información que observamos en el grafico, notamos que el 65% han optado por acceder a un crédito a través de una institución financiera, mientras que el 35% no han tomado esta alternativa para renovar sus unidades de transporte.

Entre las financieras que figuran como acreedoras de los socios transportistas que han accedido a un crédito, tenemos: banco Pichincha, Guayaquil y Machala y, los socios que no han accedido a este servicio, lo han hecho con sus propios recursos u otra forma de financiamiento con instituciones no financieras o familiares con mayores recursos económicos.

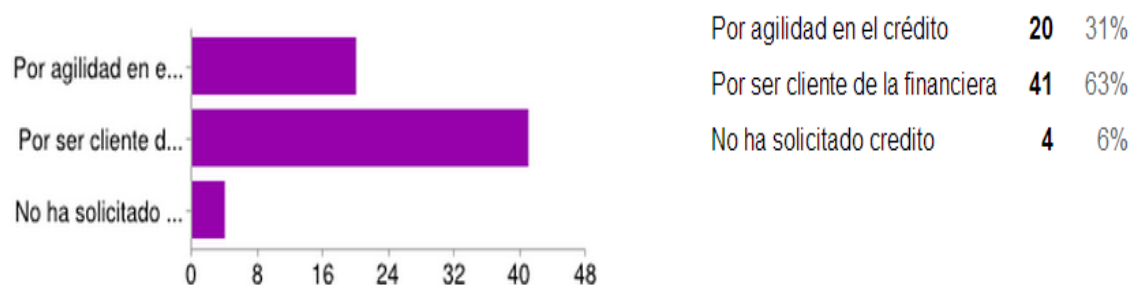
Pregunta No.6: ¿POR QUÉ ESCOGIÓ UNA FINANCIERA EN LUGAR DEL PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR?

Cuadro No.14: FINANCIERA vs. PLAN RENOVA

ITEMS	Por agilidad en el crédito	Por ser cliente de la financiera	No ha solicitado crédito	TOTAL
Observación	20	41	4	65
Porcentaje	31%	63%	6%	100%

Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

Gráfico No.9: FINANCIERA vs. PLAN RENOVA



Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

Podemos observar que el 63% de los que han accedido a un crédito bancario, ha sido por ser clientes de una entidad financiera, el 31% en cambio dicen que su motivo es por la agilidad en el trámite.

Los socios de las cooperativas, prefieren realizar créditos en las financieras por su agilidad en lugar de acceder al plan renova, cuyo proceso es más demorado.

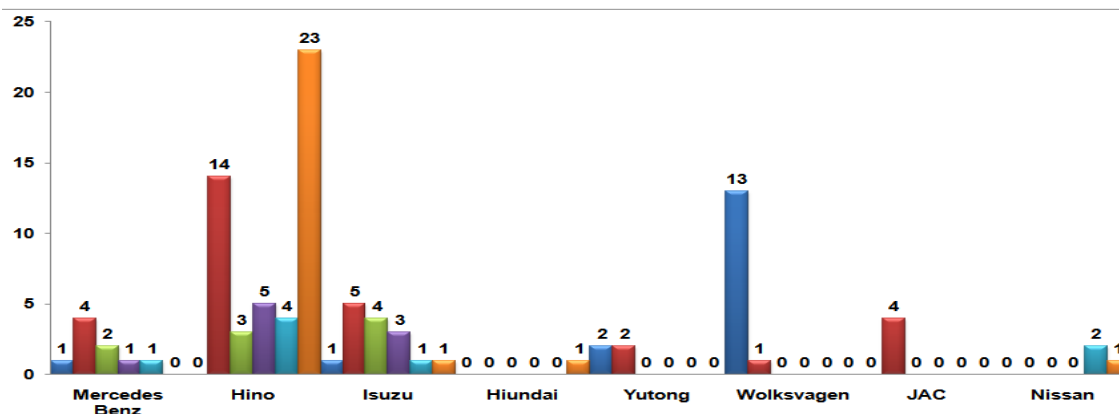
Pregunta No.7: ¿INDIQUE LA MARCA Y EL AÑO DE FABRICACIÓN DEL BUS QUE POSEE?

Cuadro No.15: VEHÍCULOS POR AÑO DE FABRICACIÓN

ITEMS	2013-2011	2010-2008	2007-2005	2004-2002	2001-1999	1998-1996	TOTAL	%
Mercedes Benz	1	4	2	1	1	0	9	9%
Hino	0	14	3	5	4	23	49	50%
Isuzu / Chevrolet	1	5	4	3	1	1	15	15%
Hiundai	0	0	0	0	0	1	1	1%
Yutong	2	2	0	0	0	0	4	4%
Wolksvagen	13	1	0	0	0	0	14	14%
JAC	0	4	0	0	0	0	4	4%
Nissan	0	0	0	0	2	1	3	3%
SUMATORIA	17	30	9	9	8	26	99	100%

Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

Gráfico No.10: VEHÍCULOS POR AÑO DE FABRICACIÓN



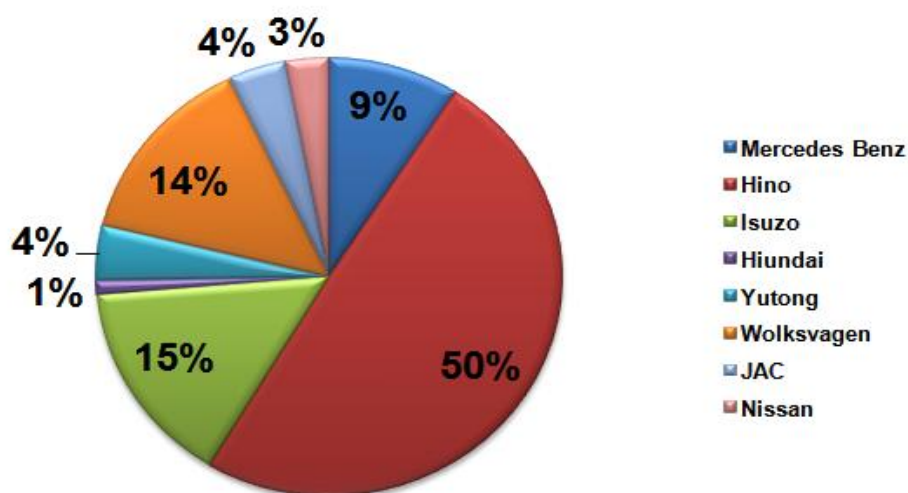
Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autor: Stefanía Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

Según la información proporcionada por los transportistas, observamos que el vehículo más usado es de marca Hino con un 50%, seguido del Isuzu/Chevrolet con un 15% y el Wolksvagen con un 14%, las marcas menos usadas o que están en empezando a usar son Mercedes Benz, Yutong, JAC, Nissan y Hiundai que hacen un total del 21%.

Entre el 2008 y 2013 se han renovado 47 unidades de transporte urbano esto indica que el 47% de las unidades han sido renovadas en los últimos 5 años, de las cuales ya se ha detectado que 25 buses fueron renovados mediante el plan renova, y los 12 buses restantes fueron renovados mediante crédito financiero y recursos propios. También podemos establecer que el 53% de las unidades de transporte urbano fueron renovados entre 1996 y 2007. Para el 2015, de acuerdo al año de fabricación de vehículos están próximos a renovarse el 26% que están comprendidos entre 1996 y 1998, con la posibilidad que también se renueve un 8% adicional de los buses urbanos comprendidos entre los años 1999 y 2001.

Gráfico No.11: VEHÍCULOS POR MARCA



Elaboración: Socios de las Cooperativas de transporte Urbano de Quevedo
 Autora: Stefanía Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS

Este Grafico se realizo como complemento de la pregunta 7. Puesto que en el Grafico 10 se tomo como referencia el Año de Fabricacion. Ahora observamos las marcas de buses con el mayor porcentaje son escogidas por sus propietarios, por ser comerciales y además el costo de las refacciones son más económicos y fáciles de conseguir en los almacenes de repuesto.

4.1.2. Encuesta dirigida a los usuarios de la transportación urbana en Quevedo

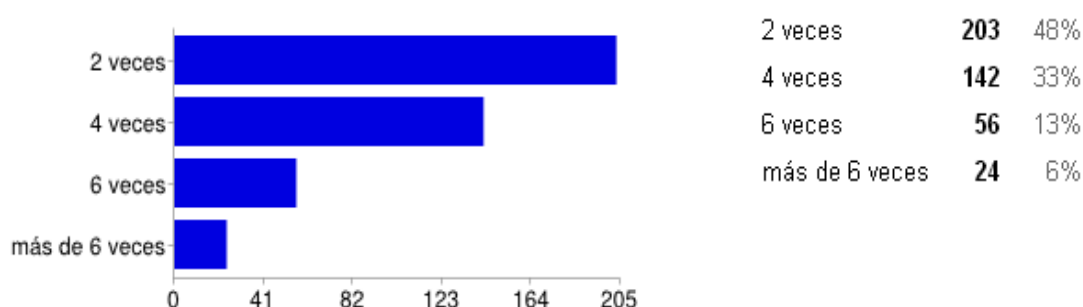
Pregunta No.1: ¿CON QUE FRECUENCIA AL DÍA, HACE USO DEL TRANSPORTE DE SERVICIO URBANO?

Cuadro No.16: USO DEL TRANSPORTE URBANO

ITEMS	2 veces	4 veces	6 veces	Más de 6 veces	TOTAL
Observación	203	142	56	24	425
Porcentaje	48%	33%	13%	6%	100%

Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

Gráfico No.12: USO DEL TRANSPORTE URBANO



Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

Observamos que el 48% corresponde a los usuarios que utilizan el transporte urbano 2 veces por día, el 33% en cambio, lo utilizan 4 veces al día, en cambio el 19% lo utilizan 6 veces o más al día. Podemos deducir que la mayor cantidad de usuarios corresponden a que toman un solo bus para dirigirse a sus destinos y retornar a casa, entre ellos tenemos, estudiantes de básica, bachillerato y universitarios, amas de casa, empleados públicos y privados que no tienen medio de transporte propio.

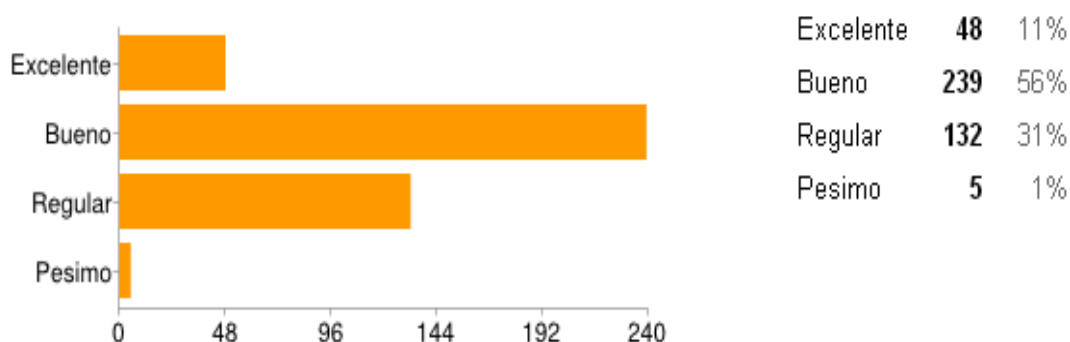
Pregunta No.2: ¿CÓMO CALIFICA USTED EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE QUEVEDO?

Cuadro No.17: CALIFICACIÓN DEL SERVICIO URBANO

ITEMS	Excelente	Bueno	Regular	Pésimo	TOTAL
Observación	48	239	132	5	424
Porcentaje	11%	56%	31%	1%	100%

Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

Gráfico No.13: CALIFICACIÓN DEL SERVICIO URBANO



Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

El 56% de los usuarios de la transportación urbana, califican el servicio como bueno, el 31% regular, tan solo el 11% de los usuarios califican el servicio como excelente. Y a penas el 1% lo evalúan como pésimo. Entre las posibles causas para que el servicio de transporte urbano sea bueno, está el trato que le dan los choferes u oficiales de los buses.

Por otra parte, también se puede considerar los asientos, carrocería de los buses que no ha sido renovado, y que por el desgaste del uso diario se va deteriorando, esta última observación hace eco cuando los usuarios opinan que el servicio de la transportación es regular.

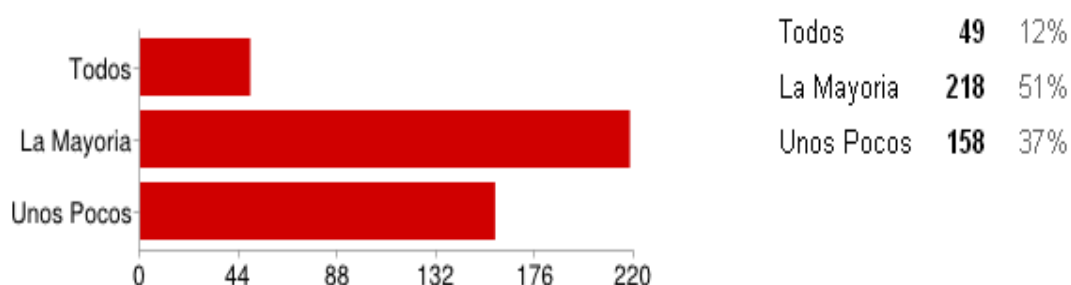
Pregunta No.3: ¿CONSIDERA USTED QUE LOS BUSES DE TRANSPORTE URBANO, LE BRINDAN COMODIDAD?

Cuadro No.18: COMODIDAD DE LOS BUSES URBANOS

ITEMS	Todos	La Mayoría	Unos Pocos	TOTAL
Observación	49	218	158	425
Porcentaje	12%	51%	37%	100%

Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

Gráfico No.14: COMODIDAD DE LOS BUSES URBANOS



Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

Según los resultados proyectados, podemos observar que el 51% de los usuarios opinan que la mayoría de los buses le brindan comodidad, el 37% enfatizan que solo son unos pocos, y el 12% consideran que todos los buses brindan comodidad al usuario.

Una de las posibles variaciones puede darse durante la hora pico (mañana, medio día y tarde) cuando los buses exceden la capacidad de sólo sentados y llevan pasajeros de pie.

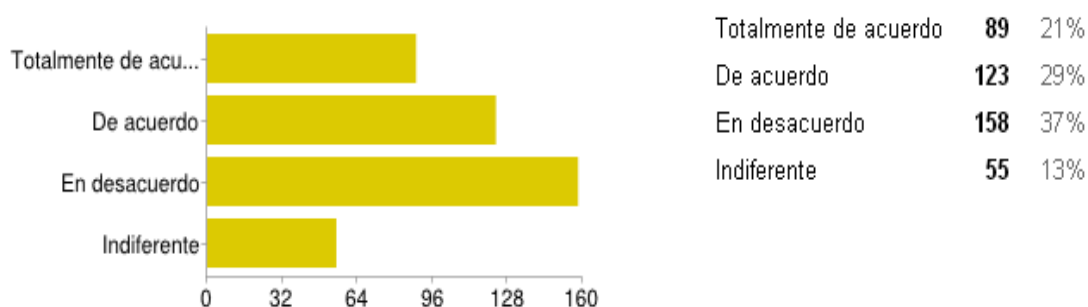
Pregunta No.4: ¿CREE USTED QUE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA CIUDAD DE QUEVEDO SE DEBE EN GRAN PARTE A LOS BUSES DE TRANSPORTE URBANO?

Cuadro No.19: CONTAMINACIÓN CAUSADA POR LOS BUSES URBANOS

ITEMS	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Indiferente	TOTAL
Observación	89	123	158	55	425
Porcentaje	21%	29%	37%	13%	100%

Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

Gráfico No.15: CONTAMINACIÓN CAUSADA POR LOS BUSES URBANOS



Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

El 37% de los usuarios del bus urbano están en desacuerdo, es decir ellos sostienen que los buses no son en su totalidad los responsables o causantes de la contaminación del aire en la ciudad de Quevedo, mientras que un 50% cree que los buses son la principal causa de la contaminación ambiental en nuestro entorno. Ante esta situación de responsabilidades, hay un 13% que le es indiferente esta situación.

Es correcto pensar que los buses no son los responsables de toda la contaminación ambiental, además señalo que hay también cooperativas de taxi, motocicletas.y por ultimo los aerosoles, la quema de basura ect.

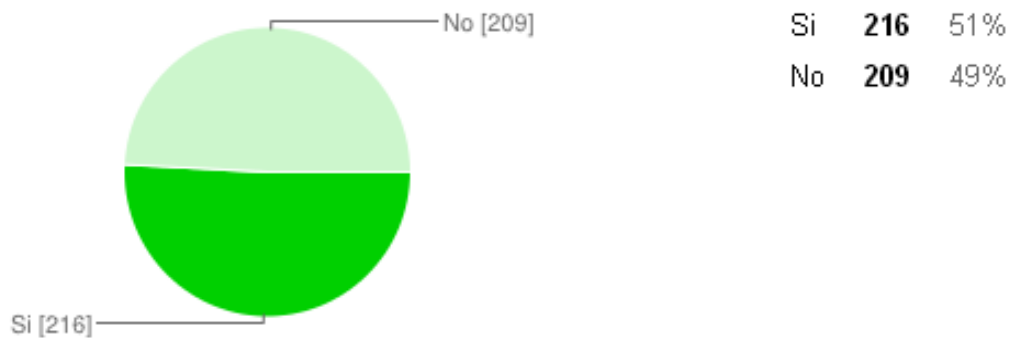
Pregunta No.5: ¿USTED TIENE CONOCIMIENTO DEL PLAN RENOVA IMPLEMENTADO POR EL GOBIERNO NACIONAL?

Cuadro No.20: CONOCIMIENTO DEL PLAN RENOVA POR LOS USUARIOS

ITEMS	Si	No	TOTAL
Observación	216	209	425
Porcentaje	51%	49%	100%

Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

Gráfico No.16: CONOCIMIENTO DEL PLAN RENOVA POR LOS USUARIOS



Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

A penas el 51% de los usuarios del transporte urbano conocen o han escuchado sobre el Plan Renova y a quienes está beneficiando, mientras que el 49% no tiene conocimiento de esta iniciativa del gobierno para reactivar el aparato productivo de la transportación.

De las personas que conocen del plan renova, se han informado a través de los medios de comunicación o entre sus amistades como suelen ser los choferes y oficiales de los propios buses. Mientras que casi la mitad de la población se mantiene sin saber o no les interesa saber en qué consiste el plan de renovación vehicular.

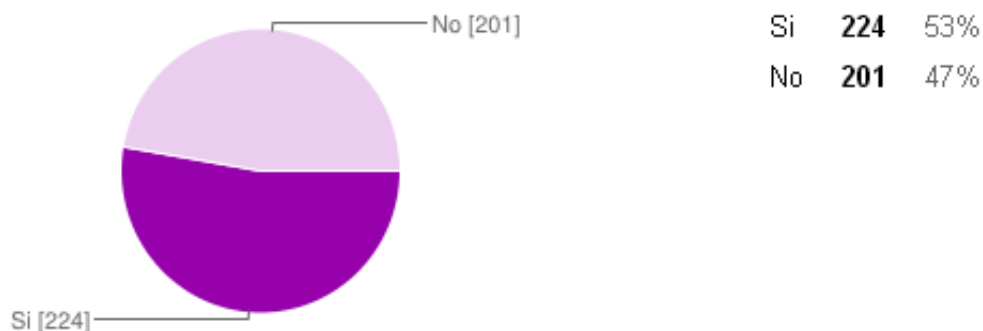
Pregunta No.6: ¿CREE USTED QUE EL PLAN RENOVA TIENE UN IMPACTO AMBIENTAL POSITIVO PARA EL CANTÓN QUEVEDO?

Cuadro No.21: IMPACTO AMBIENTAL DEL PLAN RENOVA

ITEMS	Si	No	TOTAL
Observación	224	201	425
Porcentaje	53%	47%	100%

Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

Gráfico No.17: IMPACTO AMBIENTAL DEL PLAN RENOVA



Elaboración: Usuarios de la transportación Urbana del Cantón Quevedo
 Autora: Stefania Ubillus Chicaiza

ANÁLISIS:

El 53% de los usuarios sostenien que el plan renova debe de tener un impacto ambiental positivo para el cantón Quevedo, puesto que sus unidades son nuevas, asi se disminuye la emisión de CO2 en nuestra atmosfera

Por lo tanto el 47% indicaron que no, por la falta de conocimiento, además el Plan Renova no solo puede lidiar con un impacto positivo puesto que hay otros factores que inciden

4.2. DISCUSIÓN

4.2.1. Primera Hipótesis Específica

En base a los resultados obtenidos se acepta la primera hipótesis específica:

“La identificación de los beneficios de los que se ha acogido a este Plan de Renovación Vehicular, permitirá conocer el grado de aceptación por parte de los socios transportistas.”

Aún con los beneficios que el plan de renovación vehicular ofrece, no todos los socios de la transportación urbana del cantón Quevedo se han acogido a este programa de renovación.

Con los resultados obtenidos de la encuesta realizada a una muestra de 99 socios, se ha detectado que el 73% de ellos no han accedido al Plan de Renovación Vehicular, lo que equivale a que 1 de cada 4 socios ha aceptado renovar su unidad mediante el plan renova.

Se asume que no todos los socios están de acuerdo con los procesos que exige el plan de renovación vehicular, y que dicho trámite tiende a ser demorado, lo que impacienta a los transportistas debido a que cada día que están sin sus unidades en servicio, están perdiendo de ganar dinero. Es por esta razón que 3 de cada 4 socios prefieren renovar sus unidades utilizando recursos propios o accediendo a algún crédito bancario.

Así mismo, de los resultados obtenidos, demuestran que muy pocos socios han renovado sus unidades de transporte desde del año 2008 al 2013.

Por ello se rechaza la segunda hipótesis específica.

4.2.2. Segunda Hipótesis Específica

Se considera que las unidades de transporte urbano han sido renovadas en más del 75% hasta el 2013, para mejorar el servicio en la transportación de pasajeros.

De acuerdo a las encuesta realiza a los usuarios del servicio de transporte urbano, se ha encontrado que el 56% ofrece un servicio de buena calidad, y un 11% que afirma que es excelente, esto sólo indica que el servicio ha mejorado en más del 60%.

Pero según la encuesta tomada a los socios, revela y confirma que 1 de cada 4 propietarios de buses de transporte urbano han renovado sus unidades, y precisamente no desde el 2008, sino desde el año 2009 al 2013.

A pesar de que son muy pocas las unidades que han sido renovadas, las que aún están en circulación están sometidas a revisión constante por parte de sus propietarios y también por la Agencia Nacional de Tránsito.

Después del proceso investigativo, se asume la tercera hipótesis específica.

4.2.3. Tercera Hipótesis Específica

Las unidades de transporte urbano, cumplen con el estándar de calidad que les permitan ser responsables con el medio ambiente de la ciudad.

La mitad de los usuarios del transporte urbano sostienen que los buses no son los que tienen mayor emisión de CO₂, ya que con el incremento del parque automotor en la ciudad de Quevedo, el origen de la contaminación ambiental, se desvía a otro segmento vehicular.

La Agencia Nacional de Tránsito, por su parte realiza estrictos controles de calidad para que la emisión del humo sea menor y no perjudique la salud de los transeúntes y peatones.

Por otra parte, se reafirma que el plan renova también actúa de manera responsable con la finalidad de que el parque automotor sea renovado en su totalidad, y de ese modo cuidar de la salud de las personas que habitan en cada sector, barrio, ciudad, cantón, etc.

La expectativa generada por el plan de renovación vehicular, garantizando respeto por el medio ambiente, calidad de servicio y comodidad al usuario, se admite la hipótesis general.

CAPITULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

1. Algunos socios de la cooperativa de transporte urbano de Quevedo se acogieron a los beneficios de: Un precio menor que el comercial por gozar de exoneraciones arancelarias. Un bono de chatarrización para cubrir el costo de la entrada del vehículo. Créditos a través de la Corporación Financiera Nacional, con tasas de interés que no superan el 10% y plazos de entre 5 y 8 años. Y otros han accedió a renovar desde el lado del sector privado, ya que, han sido las instituciones financieras quienes le ha otorgados créditos, por ser clientes fijos de los bancos Guayaquil y Machala.
2. De los 99 encuestados, 23 Socios han accedido al Plan Renova indicando el proceso como “Excelente” y “ Bueno”. El 15% de la transportación urbana ha sido renovada en los últimos 6 años, mediante el plan de renovación vehicular. Comprendiendo del Año 2008 hasta el 2013 en Quevedo, esto permite observar que los dueños de transporte en su mayoría poco o nada han realizado para modernizar sus unidades, limitándose a arreglos de carrocerías, pero no así de partes mecánicas e interiores. En el año 2013 han puesto en servicio 7 nuevas unidades
3. La calidad del servicio de Transportación para los choferes de la cooperativa manifiestan que ha mejorado un 74%. Sin embargo, los usuarios de este servicio público responden en un 67% que el servicio está entre excelente y bueno, un 37% manifiesta que son poco cómodas. Por lo tanto a pesar de que algunas unidades se han renovado esto no ha incidido en la percepción del usuario sobre la calidad del servicio y de las unidades mismas.

5.2. RECOMENDACIONES

1. A Los socios Transportista que aun no han renovado sus unidades, visiten la página del gobierno ,así mismo a las entidades involucradas de este Plan, hacer visitas periódicas a las diferentes cooperativas y compañías de transporte que tiene la ciudad de Quevedo, para las diferentes inquietudes de los socios y así lleguen a un mutuo acuerdo para la facilitación del mismo y puedan obtener sus beneficios
2. De acuerdo a mi investigación entre el 2008 y 2013 se han renovado 47 unidades de transporte urbano, de las cuales ya se ha detectado que 25 buses fueron renovados mediante el plan renova, y los 12 buses restantes fueron renovados mediante crédito financiero u recursos propios. Recomiendo, que de acuerdo a las estadísticas futuras, por su año de fabricación ; los buses que aún no han chatarrizado su unidad de transporte , lo hagan por medio del Plan Renova ya que sus tasas de interés son mas cómodas, y tienen accesos a modelos importados
3. Todo desarrollo sustentable requiere la participación del gobierno como ente que verifica, organiza y toma medidas políticas, en beneficio a la ciudadanía, como es el plan del Buen Vivir , es por ello que recomiendo a los choferes transportistas revisar periódicamente todo cuanto accesorios y repuestos de los buses que aun no han sido renovados por este plan, así mismo a los usuarios que a diaria se trasladan a sus labores , como estudiantes en guardar el orden general en los diferentes asientos , en no desfigurar la imagen de la cultura Quevedeña.

CAPITULO VI

6. BIBLIOGRAFIA

6.1. BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ADELCA, A. d. (2011). La Chatarra. Recuperado el 21 de Julio de 2014, de http://www.adelca.com/sitio/esp/reciclaje_lachatarra.php
- ADELCA, A. d. (2011). Sistema de Gestión Integral. Recuperado el 21 de Julio de 2014, de http://www.adelca.com/sitio/esp/respsoc_gestion.php
- ANDES, A. P. (31 de Octubre de 2013). La Industria Ecuatoriana Avanza en la Producción de Acero. Recuperado el 23 de Julio de 2014, de <http://www.andes.info.ec/es/noticias/industria-ecuatoriana-avanza-produccion-acero-reciclaje-chatarra.html>
- ANT. (s.f.). Requisitos para Chatarrización. Recuperado el 20 de Julio de 2014, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/servicios/plan-renova/requisitos-parachatarrizacion#.U87G15V5Nc0>
- CIUDADANO, E. (25 de Agosto de 2013). Ecuador Inmediato. Recuperado el 18 de Julio de 2014, de http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=203653&umt=plan_renova_seguira_hasta_2015
- Competitividad, M. d. (2007). Convenio para el Establecimiento del Programa de Renovación del Parque Automotor. Milagro, Guayas, Ecuador.
- LOTTTSV. (2011). Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad a Vial Reforma. Recuperado el 02 de Agosto de 2014, de <http://es.scribd.com/doc/57259372/LOTTTSV-Ley-Organica-de-Transporte-terreste-y-Seguridad-a-Vial-reforma2011>

- Luzon Cobos, F.G., Silva Hernández, P.A. (2009). Renovación vehicular para la flota de buses Cooperativa de Transporte de Pasajeros y Encomiendas Unión Cariamanga. Repositorio Digital UPS. Loja – Ecuador.
- MIC, M. d. (14 de Septiembre de 2007). Convenio por el que se establece el Programa de Renovación del Parque Automotor. Recuperado el 31 de Julio de 2014, de <http://www.ant.gob.ec/servicios/plan-renova/base-legal/?download=25:adendum-al-convenio-del-programa-de-renovacion-del-parque-automotor>
- MINTRANSPORTE, C. (26 de Noviembre de 2012). Plan de Renovación Vehicular. Recuperado el 29 de Julio de 2014, de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones.php?id=33>
- MTOP, M. d., & MCPEC, M. d. (2010). ADENDUM AL CONVENIO DEL PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR. Quito, DM.
- RADIO SUCRE, C. S. (17 de Octubre de 2013). CFN y Ministerio de Transporte amplían vigencia del Plan Renova. Recuperado el 01 de Agosto de 2014, de <http://www.radiosucra.com.ec/cfn-y-ministerio-de-transporte-amplian-vigencia-del-plan-renova/>
- RENOVA. (s.f.). Plan de Renovación Vehicular. Recuperado el 11 de Julio de 2014, de <http://renovaec.blogspot.com/p/procedimiento-seguir.html>
- TELEGRAFO, E. (20 de Diciembre de 2012). Recuperado el 15 de Julio de 2014, de El telegrafo: <http://www.telegrafo.com.ec/noticias/informacion-general/item/con-75-millones-adicionales-el-plan-renova-sigue-en-ejecucion.html>

- TELEGRAFO, E. (02 de Noviembre de 2013). El Vicepresidente Jorge Glas visitó Industria de acero. Recuperado el Julio 20 de 2014, de <http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/200-millones-ahorra-el-pais-con-el-reciclaje-de-chatarra.html>
- Villamarín Gavilanez, C.R. (2013). Evaluación financiera del plan de renovación vehicular implementado por la CFN y propuesta de ampliación dirigida al sector de transporte privado particular. ESPE. Sangolquí – Pichincha – Ecuador.

CAPITULO VII

7. ANEXOS

ANEXO 1. Fotos a las cooperativas de transporte urbano y Usuarios



Socio de la Cooperativa Vencedores de Quevedo



Socio de la Cooperativa y Usuario del Transporte Urbano



Gerente de la Cooperativa Transporte Urbano Plaza

ANEXO 2. INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES CARRERA DE ECONOMÍA

INSTRUMENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Dirigido a los Socios de las Cooperativas de Transporte Urbano del Cantón Quevedo.

Como parte de mi formación académica, he planteado como Tesis de Investigación: **PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR Y SU INCIDENCIA EN LA DEMANDA DE NUEVAS UNIDADES PARA TRANSPORTE URBANO EN EL CANTÓN QUEVEDO, AÑO 2013.**

Objetivo: Analizar la incidencia del Plan de Renovación Vehicular en la demanda de nuevas unidades de transporte urbano del Cantón Quevedo, año 2013.

A los encuestados, le solicito su generosa colaboración contestando unas breves preguntas que demandan poco de su valioso tiempo. La información que nos brinde será usada exclusivamente en la tesis de investigación antes mencionada.

Gracias por su colaboración.

1. ¿USTED HA ACCEDIDO AL PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR?

Si

No

En proceso

2. ¿CALIFIQUE EL PROCESO PARA RENOVAR LAS UNIDADES DE TRANSPORTE URBANO?

Excelente

Bueno

Regular

Malo

3. ¿EN QUÉ AÑO HIZO USO DEL PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR?

2008 2009 2010

2011 2012 2013

4. ¿EL PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR ES FAVORABLE PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN URBANA?

Si No

5. ¿HA HECHO USO DE CRÉDITO A TRAVÉS DE UNA ENTIDAD FINANCIERA (CFN, BANCOS, OTROS), PARA RENOVAR LA UNIDAD DE TRANSPORTE?

Si No

6. ¿POR QUÉ ESCOGIÓ UNA FINANCIERA EN LUGAR DEL PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR?

Por agilidad de crédito

Por ser cliente de la financiera

No ha solicitado crédito

7. INDIQUE LA MARCA DEL BUS QUE POSEE Y EL AÑO DE FABRICACION

	2013-2011	2010-2008	2007-2005	2004-2002	2001-1999	1998-1996
Mercedes Benz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hino	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Isuzu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hiundai	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yutong	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wolkswagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
JAC	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nissan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chevrolet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE ECONOMÍA

INSTRUMENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Dirigido a los Usuarios de la Transportación Urbana del Cantón Quevedo.

Como parte de mi formación académica, he planteado como Tesis de Investigación: **PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR Y SU INCIDENCIA EN LA DEMANDA DE NUEVAS UNIDADES PARA TRANSPORTE URBANO EN EL CANTÓN QUEVEDO, AÑO 2013.**

Objetivo: Analizar la incidencia del Plan de Renovación Vehicular en la demanda de nuevas unidades de transporte urbano del Cantón Quevedo, año 2013.

A los encuestados, le solicito su generosa colaboración contestando unas breves preguntas que demandan poco de su valioso tiempo. La información que nos brinde será usada exclusivamente en la tesis de investigación antes mencionada.

Gracias por su colaboración.

1. ¿CON QUE FRECUENCIA AL DÍA, HACE USO DEL TRANSPORTE DE SERVICIO URBANO?

2 veces

4 veces

6 veces

Más de 6 veces

2. ¿CÓMO CALIFICA USTED EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE QUEVEDO?

Excelente

Muy Bueno

Bueno

Regular

3. ¿CONSIDERA USTED QUE LOS BUSES DE TRANSPORTE URBANO, LE BRINDAN COMODIDAD?

Todos

La mayoría

Unos pocos

4. **¿CREE USTED QUE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA CIUDAD DE QUEVEDO SE DEBE EN GRAN PARTE A LOS BUSES DE TRANSPORTE URBANO?**

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

En desacuerdo

Indiferente

5. **¿USTED TIENE CONOCIMIENTO DEL PLAN RENOVA IMPLEMENTADO POR EL GOBIERNO NACIONAL?**

Si

No

6. **¿CREE USTED QUE EL PLAN RENOVA TIENE UN IMPACTO AMBIENTAL POSITIVO PARA EL CANTÓN QUEVEDO?**

Si

No



UNIVERSIDAD TECNICA ESTADAL QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE ECONOMÍA



MEMORANDO

Para : Lcdo. Edgar Pastrano – Decano, Facultad de Ciencias Empresariales
De : Eco. Daniel Parra Gavilanes - Docente
Asunto : Informe de dirección de proyecto de investigación
Fecha : 28 de enero del 2015

Adjunto al presente sirvase encontrar el documento final del Proyecto de Investigación titulado: **PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR Y SU INCIDENCIA EN LA DEMANDA DE NUEVAS UNIDADES PARA TRANSPORTE URBANO EN EL CANTÓN QUEVEDO, AÑO 2013**, elaborado por la señorita **UBILLUS CHICAIZA STEFANIA CAROLINA**, previo a la obtención del título de **ECONOMISTA**, que fue elaborado bajo mi dirección según lo asignado en la Resolución Segunda de fecha 02/10/2014, el mismo que cumple con los componentes que exige el Reglamento General de Grados y Títulos de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo e incluye el informe de URKUND, el cual avala los niveles de originalidad, en un 97% y de similitud del 3% del trabajo investigativo.

← <https://secure.orkund.com/view/13023449-360699-653507#qLbKLVayijYOMNYxNDABYIMdQ0NDILbUMTQy1bE00LE01L1>

Últimas noticias Más visitados Comenzar a usar Firefox :: Quipux - Sistema de... Inicio de sesión - Cuen...

URKUND

Document [FIN TESIS.doc \(D13032023\)](#)

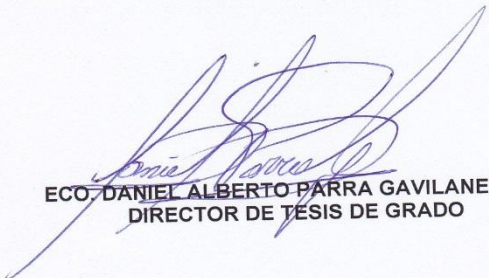
Submitted 2015-01-26 11:56 (-05:00)

Submitted by dparra@uteq.edu.ec

Receiver dparra.uteq@analysis.orkund.com

Message [Show full message](#)

3% of this approx. 27 pages long document consists of text present in 4 sources.


ECO. DANIEL ALBERTO PARRA GAVILANES MSc.
DIRECTOR DE TESIS DE GRADO