



UNIVERSIDAD DE OTAVALO

Administración de Empresas

“Proyecto para implementar el servicio de Recuperación de Puntos a las Licencias de Conducir en la Universidad de Otavalo”

Erazo Echeverría, Maricela Pamela

AUTOR

Rueda Ubidia, Jorge Eloy, Doctor

Tutor de proyecto

Proyecto de grado presentada como requisito
para la obtención del Título de Ingeniera en Administración y Desarrollo de
Empresas mención Contabilidad, Tributación y Auditoría

Otavalo, octubre de 2015

DEDICATORIA

Dedico este esfuerzo primeramente a Dios que es quien me ha dado la fortaleza para continuar en los momentos más difíciles y me ha enseñado a valorarlos día con día, porque a pesar de las adversidades, me ha dotado de sabiduría para bien encaminarme, porque gracias a él he logrado mi sueño tan anhelado.

A mis padres quienes han sabido formarme con buenos valores, hábitos y sentimientos, por ser los portadores de la semilla de la que logré tan anhelado fruto; por ser las personas que me ha acompañado durante todo mi trayecto de vida, quienes han corregido mis faltas y ha celebrado mis triunfos.

A mi esposo David por ser quien con esmero y paciencia ha luchado junto a mí para cruzar esta difícil etapa, y que conjuntamente con mis hijos Dylan y Ayleen son mi apoyo moral y físico, porque con su amor y comprensión me dan la fortaleza de saber seguir siempre con pie firme.

A mis hermanos por ser también los seres más importantes en mi vida y mis mejores amigos, por haber aportado con ese granito de arena que para este trabajo fue muy significativo y también porque junto a sus ideas y ocurrencias hemos pasado momentos inolvidables y que aun estando distanciados los llevo siempre en mi corazón y mi mente.

AGRADECIMIENTOS

Para mis agradecimientos siempre pondré a Dios en primer lugar, porque con su gran amor me ha permitido llegar a esta etapa, gracias Señor por regalarme la dicha de haber culminado mi carrera.

A mi madre que es el ser más maravilloso de todo el mundo, gracias por el apoyo moral, su cariño, comprensión y amor que desde niña me ha brindado, por guiar mi camino y estar junto a mí en los momentos más difíciles.

A mi padre porque ha sido para mí un gran hombre maravilloso al que siempre he admirado y su amor nunca ha faltado.

Gracias a ustedes por guiar mi vida con energía, esto ha hecho que sea lo que soy.

A mi esposo, a mis dos grandes tesoros que son mis hijos porque con su presencia han enriquecido y han dado estímulo a esta ardua etapa de mi vida, aquí les hago la entrega de mi meta fijada, aquí les entrego mi esfuerzo y todas las ganas de que juntos salgamos adelante.

Con todo mi amor.

Agradezco de todo corazón a todos: maestros, compañeros, amigos, familiares y a todos quienes directa o indirectamente han tenido a bien ayudarme para mi formación como ser humano y profesional, en respuesta a esto, cuenten con una gran amiga.

© DERECHOS DE AUTOR

Yo, Maricela Pamela Erazo Echeverría, portadora de la cédula de ciudadanía 100330132-0, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido previamente presentada para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

Por medio del presente documento certifico que he leído lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual por el Reglamento y por la normativa Institucional vigente de la Universidad de Otavalo y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo de investigación quedan sujetos a lo dispuesto en los mismos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Otavalo para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de investigación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma:

Nombre: Maricela Pamela Erazo Echeverría

Correo electrónico: pamemee@hotmail.com

C. I.: 100330132-0

Fecha: 30 de octubre de 2015

ÍNDICE DE CONTENIDO

| | |
|---|-------|
| PORTADA..... | I |
| DEDICATORIA | II |
| AGRADECIMIENTOS | III |
| RESUMEN EJECUTIVO..... | XVIII |
| EXECUTIVE SUMMARY | XX |
| INTRODUCCIÓN..... | XXI |
| CAPÍTULO I | 1 |
| 1. FUNDAMENTOS TEÓRICOS..... | 1 |
| 1.1. PROYECTO | 1 |
| 1.1.1. TIPOS DE PROYECTO..... | 1 |
| 1.1.2. IMPORTANCIA DE UN PROYECTO | 3 |
| 1.2. EMPRESA..... | 3 |
| 1.2.1. DEFINICIÓN..... | 3 |
| 1.2.2. IMPORTANCIA..... | 4 |
| 1.2.3. CLASIFICACIÓN | 4 |
| 1.3. ORGANIGRAMA | 7 |
| 1.3.1. DEFINICIÓN..... | 7 |
| 1.3.2. TIPOS DE ORGANIGRAMAS | 7 |
| 1.4. UNIVERSIDAD DE OTAVALO | 8 |
| 1.4.1. UBICACIÓN Y ATENEDENTES | 8 |
| 1.5. ESCUELA DE CONDUCCIÓN | 10 |

| | |
|--|----|
| 1.5.1. DEFINICIÓN..... | 10 |
| 1.5.2. IMPORTANCIA..... | 11 |
| 1.5.3. RESOLUCIÓN ESCUELA DE CONDUCCIÓN “UNIVERSIDAD DE OTAVALO”..... | 11 |
| 1.6. CONDUCTOR..... | 15 |
| 1.6.1. DEFINICIÓN..... | 15 |
| 1.6.2. IMPORTANCIA..... | 15 |
| 1.6.3. DIFERENCIA ENTRE CONDUCTOR Y CHOFER | 16 |
| 1.7. LICENCIAS DE CONDUCCIÓN..... | 17 |
| 1.7.1. DEFINICIÓN..... | 17 |
| 1.7.2. TIPOS DE LICENCIAS | 17 |
| 1.8. ESTUDIO DE MERCADO | 19 |
| 1.8.1. DEFINICIÓN..... | 19 |
| 1.8.2. IMPORTANCIA..... | 19 |
| 1.9. MARKETING | 20 |
| 1.9.1. PRODUCTO O SERVICIO..... | 20 |
| 1.9.2. PRECIO | 21 |
| 1.9.3. PLAZA..... | 21 |
| 1.9.4. PROMOCIÓN | 21 |
| 1.10. OFERTA..... | 22 |
| 1.11. LA DEMANDA..... | 22 |
| 1.12. ESTADOS FINANCIEROS | 23 |
| 1.12.1. CONCEPTO | 23 |
| 1.12.2. IMPORTANCIA..... | 23 |
| 1.12.3. COMPONENTES DE LOS ESTADOS FINANCIEROS..... | 23 |
| 1.12.4. ANÁLISIS FINANCIERO | 24 |

| | |
|---|----|
| 1.12.5. MÉTODOS FINANCIEROS..... | 25 |
| CAPÍTULO II..... | 26 |
| 2. DIAGNÓSTICO | 26 |
| 2.1. ANTECEDENTES | 26 |
| 2.2. OBJETIVOS DIAGNÓSTICOS..... | 27 |
| 2.2.1. OBJETIVO GENERAL..... | 27 |
| 2.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS | 27 |
| 2.3. VARIABLES | 28 |
| 2.4. INDICADORES | 28 |
| 2.4.1. MATRIZ DE RELACIÓN DE VARIABLES E INDICADORES | 29 |
| 2.4.1.1. MATRIZ DE RELACIÓN DIAGNOSTÍCA | 30 |
| 2.5. MECÁNICA OPERATIVA | 31 |
| 2.5.1. POBLACIÓN O UNIVERSO | 31 |
| 2.6. DATOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE CANTÓN OTAVALO 2013 | 32 |
| 2.6.1. ENCUESTA..... | 36 |
| 2.7. IDENTIFICACIÓN DE LA MUESTRA | 37 |
| 2.7.1. PRIMERA ENCUESTA..... | 37 |
| 2.7.1.1. APLICACIÓN DE LA MUESTRA..... | 38 |
| 2.7.1.2. RESULTADOS OBTENIDOS | 39 |
| 2.7.2. SEGUNDA ENCUESTA | 41 |
| 2.7.3. TERCERA ENCUESTA | 58 |
| 2.7.3.1. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN | 59 |
| 2.8. LA ENTREVISTA | 67 |
| 2.8.1. RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN | 68 |
| 2.8.1.1. ANÁLISIS OFERTA Y DEMANDA | 68 |
| 2.9. MATRIZ FODA | 69 |

| | |
|---|----|
| 2.9.1. DESARROLLO MATRIZ FODA..... | 69 |
| 2.9.1.1. FORTALEZAS | 70 |
| 2.9.1.2. OPORTUNIDADES | 70 |
| 2.9.1.3. DEBILIDADES | 70 |
| 2.9.1.4. AMENAZAS | 71 |
| 2.10. CRUCE DE ESTRATEGIAS FODA | 71 |
| 2.11. PROBLEMA DIAGNÓSTICO | 72 |
| 2.12. DETERMINACIÓN DE LA SOLUCIÓN DIAGNÓSTICA..... | 73 |
| CAPÍTULO III..... | 75 |
| 3. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN | 75 |
| 3.1. INTRODUCCIÓN | 75 |
| 3.2. JUSTIFICACIÓN | 76 |
| 3.3. DESCRIPCIÓN Y APLICACIÓN DE LA PROPUESTA..... | 77 |
| 3.4. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS | 79 |
| 3.4.1. NOMBRE DE LA ESCUELA..... | 79 |
| 3.4.2. SLOGAN DE LA ESCUELA..... | 79 |
| 3.4.3. LOGOTIPO DE LA ESCUELA DE CONDUCCIÓN..... | 80 |
| 3.4.4. MACRO LOCALIZACIÓN | 80 |
| 3.4.4.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE ECUADOR..... | 80 |
| 3.4.5. MICRO LOCALIZACIÓN..... | 81 |
| 3.4.5.1. DATOS GENERALES CANTÓN OTAVALO..... | 83 |
| 3.5. REQUISITOS AUTORIZACIÓN Y ACREDITACIÓN CENTROS ESPECIALIZADOS PARA LA RECUPERACIÓN DE PUNTOS (LOTTTSV) | 84 |
| 3.5.1. REGLAMENTO PARA LA RECUPERACIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR..... | 86 |
| 3.5.2. DE LAS REGLAS PARA LA RECUPERACIÓN DE PUNTOS | 87 |

| | |
|---|-----|
| 3.5.3. PROCESO CENTROS ESPECIALIZADOS DE CAPACITACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS | 88 |
| 3.6. PROPUESTA ADMINISTRATIVA | 93 |
| 3.6.1. MISIÓN | 93 |
| 3.6.2. VISIÓN | 94 |
| 3.6.3. POLÍTICAS | 94 |
| 3.6.4. VALORES | 94 |
| 3.6.5. OBJETIVOS | 95 |
| 3.6.6. ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL ESC. DE CONDUCCIÓN U.O | 97 |
| 3.6.7. MANUAL DE FUNCIONES ESCUELA DE CONDUCCIÓN UNIVERSIDAD DE OTAVALO | 98 |
| 3.6.7.1. DIRECTOR ADMINISTRATIVO | 98 |
| 3.6.7.2. DIRECTOR PEDAGÓGICO | 99 |
| 3.6.7.3. SECRETARIA | 100 |
| 3.6.7.4. CONTADOR | 101 |
| 3.6.7.5. INSPECTOR | 102 |
| 3.6.7.6. DOCENTES | 103 |
| 3.6.7.7. CONSERJE | 104 |
| 3.7. PROPUESTA OPERATIVA | 104 |
| 3.8. SISTEMA DE PROCESO REALIZACIÓN DE CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR | 105 |
| 3.8.1.1. MATRÍCULAS | 105 |
| 3.8.1.2. REGÍMEN DE ESTUDIOS | 105 |
| 3.8.1.2.1. ASISTENCIA | 105 |
| 3.8.1.2.2. MALLA CURRICULAR | 106 |
| 3.8.1.2.3. APORTE DE NOTAS (CALIFICACIONES) | 107 |
| 3.8.1.2.4. EXÁMEN DE SUFICIENCIA | 107 |

| | |
|---|-----|
| 3.8.1.2.5. REGISTRO Y CALIFICACIONES | 107 |
| 3.8.2. INFRAESTRUCTURA UNIVERSIDAD DE OTAVALO | 108 |
| 3.8.3. ESTUDIO DE FACTIBILIDAD TÉCNICA..... | 114 |
| 3.8.4. PLAN DE ESTUDIOS | 114 |
| 3.8.4.1. CÁLCULO DE TIEMPO Y HORARIOS | 114 |
| 3.9. PROPUESTA FINANCIERA | 117 |
| 3.9.1. DATOS DE ENTRADA..... | 118 |
| 3.9.2. VENTAS DEL SERVICIO | 118 |
| 3.9.3. PRECIO DEL SERVICIO | 119 |
| 3.9.4. COSTOS Y GASTOS GENERALES | 119 |
| 3.9.5. ESTADO DE RESULTADOS PROYECTADO | 124 |
| 3.9.5.1. DETALLE ESTADO DE RESULTADOS..... | 125 |
| 3.9.6. FLUJO DE CAJA PROYECTADO | 126 |
| 3.9.7. VALOR ACTUAL NETO (VAN) | 126 |
| 3.9.8. TASA INTERNA DE RETORNO (TIR) | 127 |
| 3.9.9. REALACIÓN COSTO /BENEFICIO | 127 |
| 3.9.10. PUNTO DE EQUILIBRIO..... | 128 |
| 3.9.11. PERÍODO DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN | 129 |
| 3.9.12. TASA DE DESCUENTO | 130 |
| 3.10. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROYECTO | 131 |
| CAPÍTULO IV | 135 |
| 4. ANÁLISIS DE IMPACTOS..... | 135 |
| 4.1. IMPACTO SOCIAL..... | 136 |
| 4.1.1. NIVEL DE IMPACTO SOCIAL..... | 136 |
| 4.2. IMPACTO EDUCATIVO | 137 |
| 4.2.1. NIVEL DE IMPACTO EDUCATIVO..... | 138 |

| | | |
|--------|----------------------------------|-----|
| 4.3. | IMPACTO ECONÓMICO | 139 |
| 4.3.1. | NIVEL DE IMPACTO ECONÓMICO | 140 |
| 4.4. | IMPACTO AMBIENTAL..... | 141 |
| 4.4.1. | NIVEL DE IMPACTO AMBIENTAL..... | 141 |
| 4.5. | IMPACTO GLOBAL | 142 |
| 4.5.1. | NIVEL DE IMPACTO AMBIENTAL..... | 142 |
| | CONCLUSIONES | 144 |
| | RECOMENDACIONES..... | 146 |
| | BIBLIOGRAFÍA | 147 |
| | LINCOGRAFÍA | 149 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| TABLA 1: VEHÍCULOS AUTORIZADOS UNIVERSIDAD OTAVALO | 12 |
| TABLA 2: MATRIZ DE RELACIÓN DIAGNÓSTICA..... | 30 |
| TABLA 3: UNIDADES TAXIS CANTÓN OTAVALO..... | 32 |
| TABLA 4: UNIDADES CAMIONETAS CANTÓN OTAVALO | 33 |
| TABLA 5: UNIDADES MULAS Y PLATAFORMAS CANTÓN OTAVALO | 34 |
| TABLA 6: BUSES CANTÓN OTAVALO..... | 35 |
| TABLA7: UNIDADES: VEHÍCULOS PRIVADOS DE PASAJEROS, OTROS. | 36 |
| TABLA 8: PORCENTAJE EXCEDENTE AL TOTAL REAL DE CONDUCTORES | 40 |
| TABLA 9: CÁLCULO NÚMERO ESTIMADO CONDUCTORES | 40 |
| TABLA 10: ENCUESTAS DE GÉNERO | 43 |
| TABLA 11: IDENTIFICACIÓN POR EDAD..... | 44 |
| TABLA 12: NIVEL DE EDUCACIÓN | 45 |
| TABLA 13: TIPO DE LICENCIA POR CONDUCTOR | 46 |
| TABLA 14: CONDUCTORES QUE HAN PERDIDO PUNTOS EN LICENCIAS | 47 |
| TABLA 15: TIPO DE INFRACCIONES COMETIDAS | 48 |
| TABLA 16: ACUMULADO DE PUNTOS PERDIDOS EN LICENCIAS | 49 |
| TABLA 17: MEDIOS PUBLICITARIOS MÁS UTILIZADOS | 50 |
| TABLA 18: CONOCIMIENTO ACERCA DEL TEMA..... | 51 |
| TABLA 19: IMPORTANCIA DEL SERVICIO | 52 |
| TABLA 20: FACTORES QUE IMPIDEN REALIZAR ACTIVIDADES | 53 |
| TABLA 21: DISPONIBILIDAD DE TIEMPO..... | 54 |
| TABLA 22: CAPACIDAD DE PAGO | 55 |
| TABLA 23: CONDUCTORES CON PÉRDIDA DE PUNTOS TOTALES..... | 56 |
| TABLA 24: MATERIAS MÁS RELEVANTES EN LA MALLA CURRICULAR | 57 |
| TABLA 25: INFORMACIÓN ESCUELA DE CONDUCCIÓN OTAUTO | 58 |
| TABLA 26: INFORMACIÓN ESCUELA DE CONDUCCIÓN ANETA | 58 |
| TABLA 27: DATOS DE GÉNERO | 59 |
| TABLA 28: INFORMACIÓN EDAD..... | 60 |
| TABLA 29: INFORMACIÓN NIVEL DE INSTRUCCIÓN..... | 61 |

| | |
|--|-----|
| TABLA 30: PÉRDIDA DE PUNTOS..... | 61 |
| TABLA 31: CANTIDAD DE PUNTOS PERDIDOS..... | 62 |
| TABLA 32: REALIZAR CURSOS..... | 63 |
| TABLA 33: INFORMACIÓN NIVEL DE INSTRUCCIÓN..... | 64 |
| TABLA 34: VALOR DEL CURSO..... | 65 |
| TABLA 35: FACTORES QUE IMPIDEN REALIZAR CURSOS..... | 66 |
| TABLA 36: MATRIZ FODA..... | 71 |
| TABLA 37: DURACIÓN DEL CURSO ENTRE SEMANA..... | 90 |
| TABLA 38: DURACIÓN DEL CURSO FINES DE SEMANA..... | 90 |
| TABLA 39: PROVISIÓN HORARIOS DE CLASE ENTRE SEMANA..... | 116 |
| TABLA 40: PROVISIÓN HORARIOS DE CLASE FINES DE SEMANA..... | 116 |
| TABLA 41: TABLA DE APLICACIÓN PARA HORARIOS ENTRE SEMANA.... | 117 |
| TABLA 42: TABLA DE APLICACIÓN PARA HORARIOS ENTRE SEMANA.... | 117 |
| TABLA 43: DATOS DE ENTRADA..... | 118 |
| TABLA 44: DATOS DE VENTAS Y PRECIOS..... | 119 |
| TABLA 45: PROYECCIÓN GASTOS HONORARIOS PROFESIONALES..... | 120 |
| TABLA 46: PROYECCIÓN GASTOS VEHÍCULOS..... | 121 |
| TABLA 47: CÁLCULO GASTO COMBUSTIBLE..... | 121 |
| TABLA 48: CÁLCULO GASTO LLANTAS..... | 122 |
| TABLA 49: CÁLCULO GASTO ACEITE..... | 122 |
| TABLA 50: RESUMEN GASTOS GENERALES..... | 123 |
| TABLA 51: DEPRECIACIÓN DE VEHÍCULOS..... | 123 |
| TABLA 52: CAPITAL DE TRABAJO INICIAL..... | 123 |
| TABLA 53: ESTADO DE RESULTADOS PROYECTADO..... | 125 |
| TABLA 54: FLUJO DE CAJA PROYECTADO..... | 126 |
| TABLA 54: CÁLCULO VALOR ACTUAL NETO..... | 127 |
| TABLA 55: RELACIÓN COSTE/BENEFICIO..... | 128 |
| TABLA 57: PUNTO DE EQUILIBRIO..... | 129 |
| TABLA 58: PERÍODO RECUPERACIÓN INVERSIÓN..... | 130 |
| TABLA 59: DATOS PARA CÁLCULO TASA DE DESCUENTO..... | 131 |
| TABLA 60: NIVELES DE IMPACTO..... | 135 |
| TABLA 61: IMPACTO SOCIO CULTURAL..... | 136 |

| | |
|---|--------------------------------------|
| TABLA 62: IMPACTO EDUCATIVO..... | 138 |
| TABLA 63: IMPACTO ECONÓMICO..... | 139 |
| TABLA 64: IMPACTO AMBIENTAL | 141 |
| TABLA 65: IMPACTO GLOBAL..... | 142 |
| TABLA 66: PROMEDIO CONDUCTORES PROFESIONALES 2013 - 2014 | ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO. |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | |
|---|----|
| GRÁFICO # 1: ORGANIGRAMA VERTICAL..... | 8 |
| GRÁFICO # 2: ORGANIGRAMA ESCUELA DE CONDUCCIÓN | 14 |
| GRÁFICO # 3: ENCUESTAS DE GÉNERO | 43 |
| GRÁFICO # 4: ENCUESTAS DE EDAD | 44 |
| GRÁFICO # 5 NIVEL DE EDUCACIÓN | 45 |
| GRÁFICO # 6: TIPO DE LICENCIA | 46 |
| GRÁFICO # 7: PUNTOS PERDIDOS..... | 47 |
| GRÁFICO # 8: CONTRAVENCIONES COMETIDAS | 48 |
| GRÁFICO # 9: PUNTOS PERDIDOS ACUMULADOS | 49 |
| GRÁFICO # 10: ENCUESTA MEDIOS PUBLICITARIOS | 50 |
| GRÁFICO # 11: ENCUESTAS CONOCIMIENTO DEL SERVICIO | 51 |
| GRÁFICO # 12: ENCUESTA..... | 52 |
| GRÁFICO # 13: POSIBLES FACTORES QUE LIMITAN SEGUIR EL CURSO | 53 |
| GRÁFICO # 14: ENCUESTA DISPONIBILIDAD DE TIEMPO | 54 |
| GRÁFICO # 15: ENCUESTA CAPACIDAD ECONÓMICA | 55 |
| GRÁFICO # 16: ENCUESTA PÉRDIDA ACUMULADA DE PUNTOS..... | 56 |
| GRÁFICO # 17: ENCUESTA MEJORA EN LA CULTURA VIAL Y VALORES | 57 |
| GRÁFICO # 18: DATOS DE GÉNERO | 59 |
| GRÁFICO # 19: EDAD..... | 60 |
| GRÁFICO # 20: NIVEL DE INSTRUCCIÓN | 61 |
| GRÁFICO # 21: PÉRDIDA DE PUNTOS..... | 62 |
| GRÁFICO # 22: TOTAL PUNTOS PERDIDOS..... | 63 |
| GRÁFICO # 23: REALIZACIÓN DE CURSOS | 64 |
| GRÁFICO # 24: CONOCIMIENTO COSTO CURSO | 65 |
| GRÁFICO # 25: CONOCIMIENTO COSTO CURSO | 66 |
| GRÁFICO # 26: FACTORES INFLUYENTES PARA CURSOS | 67 |
| GRÁFICO # 27: LOGOTIPO DE LA EMPRESA..... | 80 |
| GRÁFICO # 28: MAPA ECUADOR..... | 80 |
| GRÁFICO # 29: MAPA IMBABURA..... | 81 |

| | |
|--|-----|
| GRÁFICO # 30: MAPA OTAVALO | 82 |
| GRÁFICO # 31: MAPA UNIVERSIDAD OTAVALO..... | 82 |
| GRÁFICO # 32: ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL E. CONDUCCIÓN U.O..... | 97 |
| GRÁFICO # 33: BLOQUE ACADÉMICO PLANTA BAJA..... | 108 |
| GRÁFICO # 34: BLOQUE ACADÉMICO PLANTA ALTA..... | 109 |
| GRÁFICO # 35: BLOQUE ACADÉMICO PLANTA SUBSUELO..... | 110 |
| GRÁFICO # 36: BLOQUE ADMINISTRATIVO PLANTA BAJA..... | 110 |
| GRÁFICO # 37: BLOQUE ADMINISTRATIVO PLANTA ALTA | 111 |
| GRÁFICO # 38: BLOQUE MULTIUSO PLANTA BAJA | 112 |
| GRÁFICO # 39: BLOQUE MULTIUSO PLANTA ALTA | 113 |
| GRÁFICO # 40: TERMINAL TERRESTRE OTAVALO ; ERROR! MARCADOR NO | |

DEFINIDO.

GRÁFICO # 41: COOPERATIVAS TRANSPORTE CANTÓN OTAVALO ;**ERROR!**

MARCADOR NO DEFINIDO.

GRÁFICO # 42: COOPERATIVAS TRANSPORTE CANTÓN OTAVALO ;**ERROR!**

MARCADOR NO DEFINIDO.

GRÁFICO # 43: TRANSPORTE DE CARGA PESADA OTAVALO..... ;**ERROR!**

MARCADOR NO DEFINIDO.

GRÁFICO # 44: VEHÍCULOS UNIVERSIDAD OTAVALO ;**ERROR! MARCADOR**

NO DEFINIDO.

INDICE DE ANEXOS

ANEXO 1 CONDUCTORES CANTÓN OTAVALO 2013; **Error! Marcador no definido.**

ANEXO 2 COOPERATIVAS TRANSPORTE CANTÓN OTAVALO **Error! Marcador no definido.**

ANEXO 3 FORMATO ENCUESTAS CONDUCTORES PROFESIONALES .. **Error! Marcador no definido.**

ANEXO 4 ENCUESTA NÚMERO CONDUCTORES PROFESIONALES **Error! Marcador no definido.**

ANEXO 5 ENCUESTA CONDUCTORES NO PROFESIONALES; **Error! Marcador no definido.**

ANEXO 6 ENTREVISTA N°1 **Error! Marcador no definido.**

ANEXO 7 ENTREVISTA N°2 **Error! Marcador no definido.**

ANEXO 8 ENTREVISTA N°3 **Error! Marcador no definido.**

RESUMEN EJECUTIVO

El proyecto de implementación del servicio de recuperación de puntos en la Universidad de Otavalo, de la ciudad de Otavalo, nace por la necesidad de brindar un servicio con un valor agregado a aquellos conductores que han perdido puntos a sus licencias, ya sea de forma consciente o inconsciente por medio de infracciones de tránsito cometidas, tomando la pauta acerca de la oportunidad que brinda la Agencia Nacional de Control y Transporte Terrestre del Ecuador, quién exige que se realicen estos tipos de cursos.

Dentro del primer capítulo se toman en cuenta diferentes teorías y fuentes de información que son necesarias para el desarrollo y entendimiento del presente trabajo, por ello que se tiene una gran diversidad de criterios y conceptos referentes al tema de estudio.

En el segundo capítulo se investiga la situación actual de la oferta y demanda de este tipo de servicio, detallando el comportamiento de la economía del mercado meta, de la situación en el tema tiempo, de los conocimientos acerca del servicio, entre otros asuntos de gran interés que serán muy importantes para el desarrollo del siguiente capítulo.

En el tercer capítulo es donde se aplican las diferentes herramientas y estrategias para que sea posible el desarrollo del presente proyecto, así como la viabilidad económica y financiera que este necesitará para su ejecución. También se detallan los precios,

cantidades, calidad del servicio a ofertar y cómo será aplicado de acuerdo a la parte legal. La parte financiera que será expresada en tablas para su mayor comprensión.

El cuarto y último capítulo concluye con el análisis de los posibles impactos que puede generar el presente proyecto tomando en consideración algunas variables que se pueden suscitar después de la aplicación del proyecto.

Finalmente termina con las conclusiones y recomendaciones, además de la información relevante e indispensable en caso de requerirse investigar o desarrollar a futuro el presente tema.

Palabras clave: PROYECTO IMPLEMENTACIÓN, RECUPERACIÓN PUNTOS, LICENCIAS CONDUCIR, CONDUCCIÓN VEHÍCULOS.

EXECUTIVE SUMMARY

The recovery service project of implementation points at University of Otavalo, from Otavalo city, have born from some necessities to provide an additional valve service with drivers who have lost points in their licenses, either consciously or unconscious through committed infractions or violations of transit, taking the pattern on the opportunity provided by the National Agency for Control and Land Transport of Ecuador, who requires these types of courses are made.

Within the first chapter takes into account different theories and sources of information that are necessary for the development and understanding of this work, therefore it has a great diversity of approaches and concepts related to the topic of study.

In the second chapter the current situation of supply and demand for this service is researched, detailing the economic behavior of the target market, the situation at issue time, knowledge about the service and other issues of great interest that will be important for the development of the next chapter.

The third chapter is focus on various tools and strategies to make possible developments of this project as well as the economic and financial feasibility for applying on it. From de other hand prices, quantities, quality are some offering services to will be applied

according to the legal part is also, financial sources will be and required to expressed in tables for better understanding.

Finally the fourth chapter concludes with main points and recommendation to again potential impacts that may be generated by this project taking into consideration certain variables that may raise after implementing this project.

INTRODUCCIÓN

El desarrollo de este proyecto es el resultado de la problemática existente en la ciudad de Otavalo y en sí a nivel de todo el país, ante la falta de conocimiento y disciplina al momento ser un conductor, que da como resultado los diferentes agravantes que se generan en la vida diaria a causa de los accidentes de tránsito y los problemas que acarrear tan mencionados y frecuentes aspectos, como son de salud, económicos y sociales, ocasionando a la vez la pérdida de puntos a sus licencias.

Día a día las personas se capacitan para asumir nuevos retos y escalar posiciones en nivel personal, no es posible ejercer una profesión sin antes haber formado un conocimiento adecuado que lo acredite como persona apta para ejercerla, pero a la hora de conducir un vehículo el panorama cambia y de forma irracional, las personas buscan cualquier método fácil para lograrlo sin importar que con este proceder se está poniendo en riesgo, no solo su vida si no la de las personas del entorno y de la sociedad en general.

Todo esto podría tener otro panorama si el conductor antes de usar un vehículo se encuentra previamente capacitado para poder ejercer de manera adecuada la conducción o se encuentra en constante preparación y actualización de las normas que establece cada cierto tiempo la Agencia Nacional de Tránsito. La mala formación de los conductores y la falta de conciencia de los mismos en cuanto a normas, responsabilidad

social y práctica en el manejo de vehículos, contribuye al aumento de las infracciones de tránsito que son frecuentes día con día.

Cada sociedad tiene, desde su punto de vista, una cultura de tránsito, posee hábitos, actitudes y reglas informales, ya que los ciudadanos no siempre son conscientes de porqué existen leyes y normas.

Partiendo de este hecho fundamental, los estados a través de las constituciones se comprometen a proteger la vida de las personas, y por medio de las leyes de tránsito reglamentan la circulación de vehículos, personas y la formación y acreditación de conductores.

Por tanto este proyecto se realiza con la finalidad de dar a conocer la propuesta de un nuevo servicio que brinde la Escuela de Conducción Profesional de la Universidad de Otavalo como es la Recuperación de Puntos a las licencias, ya que en la Resolución N° 019-DE-2012-ANT, Art. 98 de la LOTTTSV establece que los conductores que pierdan los puntos otorgados en la licencia deberán obligatoriamente tomar un curso para que puedan ser recuperados.

CAPÍTULO I

1. FUNDAMENTOS TEÓRICOS

1.1. PROYECTO

La palabra proyecto toma muchos sentidos según el sujeto que lo defina. Son numerosos los autores que históricamente han adoptado su propia definición del concepto de proyecto dependiendo del objeto a crear o del problema a resolver.

Para **Marcial Córdova Padilla** (2006) un proyecto se lo llama a “todo conjunto metódicamente diseñado de actividades planificadas y relacionadas entre sí, que utilizan recursos para generar resultados concretos, con los cuales apuntan a alcanzar objetivos definidos”.¹

Por su parte **Publicaciones Vértice** (2008) en uno de sus libros menciona que un “proyecto es una operación que se acomete para realizar una obra de gran importancia y que posee una serie de características que serian. Siguiendo esta definición, la complejidad, el carácter no repetitivo, la necesidad de establecer unos plazos determinados y la importancia de la participación de toda la organización”².

1.1.1. TIPOS DE PROYECTO

SEGÚN EL OBJETO DE LA INVERSIÓN.- Este tipo de proyecto se caracteriza por el objetivo de la inversión como es crear nuevas empresas, remodelación, ampliación, dinamización del mercado entre otros.

¹Córdova P. Marcial (2006): *Formulación y Evaluación de Proyectos*. ECOE. Colombia.

²Publicaciones Vértice (2008): *Gestión de Proyectos: Dirección y Gestión de Proyectos*. VERTICE. España.

SEGÚN LA FINALIDAD DEL ESTUDIO.- Se caracteriza por el objetivo del estudio de la investigación, es decir, se cuenta con tres aspectos fundamentales como son: la rentabilidad del proyecto, así como de la inversión que persiguen al momento de poner en marcha el proyecto y su capacidad de pago.³

Según los estudios realizados por **Marcial Córdova Padilla** (2006) “los proyectos pueden catalogarse en 5 grupos básicos como:

- **Productivos.-** Los que utilizan recursos para producir bienes orientados al consumo intermedio o final (proyectos de producción agrícola, ganadera, forestal, etc.).
- **De infraestructura económica.-** Los que generan obras que facilitan el desarrollo de futuras actividades (caminos, diques, canales de riego electrificación y telefonía etc.).
- **De infraestructura social.-** los que se dirigen a solucionar limitantes que afectan el rendimiento de la mano de obra, tales como deficiencia en la educación, salud, provisión de agua potable y para riego, telefonía, etc.
- **De regulación y fortalecimiento de mercados.-** Son los proyectos que apuntan a clarificar y normalizar las reglas del juego de los mercados, o a fortalecer el marco jurídico en donde se desenvuelven las actividades productivas. Por ejemplo los proyectos de saneamiento de títulos de propiedad.
- **De apoyo de base.-** Aquellos dirigidos a apoyar a los proyectos de las tipologías anteriores. Son proyectos de asistencia por ejemplo: de capacitación, asistencia técnica, alfabetización, vacunación, etc., y estudios básicos para diagnóstico e identificación de proyectos”.⁴

³Córdova p. marcial (2006): Formulación y Evaluación de Proyectos. ECOE. Colombia

⁴Córdova p. marcial (2006): Formulación y Evaluación de Proyectos. ECOE. Colombia

1.1.2. IMPORTANCIA DE UN PROYECTO

Según **LEVITT T.** (1960): “La persona que desee emprender un negocio debe ver al mismo a través de los ojos de los futuros clientes, es el primer paso para evitar la miopía comercial.”⁵

En cambio para **JAMES CLEMENTS** (2013) la importancia está en “Tomarse el tiempo para desarrollar un plan bien diseñado es vital para la consecución de un objetivo.

Una vez que el proyecto se inicia, su administración implica el monitoreo del avance para asegurar que todo está resultando según lo planeado, logrando un beneficio fundamental para obtener un resultado satisfecho.”⁶

Por tanto se puede concluir con que la importancia de un proyecto se basa en el esfuerzo que se entrega para lograr un objetivo específico, resultado o producto esperado utilizando varios recursos para su buen desarrollo.

1.2. EMPRESA

1.2.1. DEFINICIÓN

Cada concepto encierra muchas definiciones a lo largo de las investigaciones y de acuerdo a cada autor respecto a lo que es una empresa en la actualidad, de acuerdo a las actividades que se llevan a cabo de tal forma que se puede globalizar en que su concepto básico sería que una empresa es una organización, institución o industria, dedicada a actividades o persecución de fines económicos o comerciales, para satisfacer las necesidades de bienes o servicios de los demandantes.

⁵Levitt Theodore. (1960): Marketing Miopía. IPECOM. París.

⁶James C. (2013): “Administración exitosa de proyectos”. Edamsa. México D.F.

Los estudios realizados por **Adolfo Ruiz de Velasco** (2007) señala que: “El concepto de empresa es una elaboración de la ciencia de la Economía y son muchas las definiciones que desde el punto de vista económico se han dado sobre ella. Nuestra intención no consiste en invadir el campo de las ciencias económicas para pronunciarnos en favor de un concepto u otro, sino en tratar de averiguar si existe una concepción jurídica de lo que conocemos como empresa. Por ello, sin entrar en disquisiciones económicas, nos vamos a limitar a basarnos en un concepto que parece recoger todos los elementos fundamentales en los que, al parecer, coinciden todos los economistas. Podemos, en consecuencia, decir que la empresa, desde la perspectiva económica es, *la organización de los factores de la producción con el fin de obtener una ganancia limitada.*”⁷

1.2.2. IMPORTANCIA

Actualmente la existencia de las empresas son de gran interés e importancia puesto que gracias a ello se promueve el crecimiento o desarrollo en todo el mundo, siendo la inversión tanto oferta como demanda favoreciendo directamente el avance económico de un país, siendo uno de los principales agentes motores de la vida moderna.

1.2.3. CLASIFICACIÓN

Es necesario conocer a las empresas por lo cual también es necesario conocer ¿cómo? se clasifican y ¿qué? tipo de empresas se pueden formar, dependiendo de varios factores a considerarse: A continuación se detalla la clasificación de las empresas en nuestro medio.

La empresa puede ser clasificada desde varios puntos de vista; para este efecto se tomará en consideración los siguientes:

- a) Por la actividad que cumple.
- b) Por el tamaño.

⁷Adolfo Ruiz de Velasco (2007): *Manual de Derecho Mercantil*. Universidad Pontificia Comillas. Colección Jurídica.

- c) Por el sector al que pertenece.
- d) Por la forma de la organización del capital.

a).- Por la actividad que cumple

- **Comercial:** Aquella que se encarga de la distribución de los bienes desde el productor hacia el intermediario minorista o al consumidor, sin realizar cambios de forma ni de fondo en la naturaleza de los bienes.
- **Industria:** Es aquella encargada de la transformación, modificación parcial o total de ciertos bienes menores en otros mayores con la ayuda de la fuerza de trabajo, así como también de maquinaria.
- **Servicios:** Empresa creada con el fin de atender ciertas necesidades de carácter biológico, sentimental, afectivo y similares.

b).- Por el tamaño:

Las empresas se clasifican en pequeñas, medianas y grandes. El tamaño de una empresa está dado por varios factores, entre los cuales los más destacados son:

Valor del patrimonio, volumen de sus activos fijos, número de personas, superficie o área de utilización, etc.

c).- Por el sector al que pertenece:

Las empresas pueden pertenecer al:

- **Sector Privado:** El aporte de capital proviene de personas naturales y jurídicas del sector privado.
- **Sector Público:** Si el aporte del capital lo hace el gobierno o entidades a fines.

- **Sector Mixto:** Cuando a la conformación del capital concurren los aportes tanto del sector privado como del sector público.

d).- Por la forma de organización del capital:

En este sentido las empresas se clasifican en:

- **Unipersonales.-** El capital se conforma con el aporte de una sola persona natural.
- **Sociedad o Compañía.-** El capital se conforma mediante el aporte de varias personas naturales o jurídicas. Las sociedades se subdividen en:

a) De Personas

En comandita Simple.- Según **Adolfo Ruiz de Velasco (2007):**“La compañía en comandita simple existe bajo una razón social y se contrae entre uno o varios socios solidaria e ilimitadamente responsables y otro u otros, simples suministradores de fondos, llamados socios comanditarios, cuya responsabilidad se limita al monto de sus aportes.”

Nombre Colectivo.- Una compañía en nombre colectivo según el mismo autor es la que: “se contrae entre dos o más personas que hacen el comercio bajo una razón social. La razón social es la fórmula enunciativa de los nombres de todos los socios, o de algunos de ellos, con la agregación de las palabras "y compañía". Sólo los nombres de los socios pueden formar parte de la razón social”.⁸

b) De capital

Sociedad Anónima.- “La compañía anónima es una sociedad cuyo capital, dividido en acciones negociables, está formado por la aportación de los accionistas que responden

⁸Adolfo Ruiz de Velasco (2007): *Manual de Derecho Mercantil*. Universidad Pontificia Comillas. Colección Jurídica.

únicamente por el monto de sus acciones. Las sociedades o compañías civiles anónimas están sujetas a todas las reglas de las sociedades o compañías mercantiles anónimas”¹⁰.

Economía Mixta.- “El Estado, las municipalidades, los consejos provinciales y las entidades u organismos del sector público, podrán participar, conjuntamente con el capital privado, en el capital y en la gestión social de esta compañía”.¹¹

Compañía de Responsabilidad Limitada.- De acuerdo al artículo 92 de la Ley de Compañías (1999): “La compañía de responsabilidad limitada es la que se contrae entre tres o más personas, que solamente responden por las obligaciones sociales, hasta el monto de sus aportaciones individuales y hacen el comercio bajo una razón social o denominación objetiva, a la que se añadirá, en todo caso, las palabras "Compañía Limitada" o su correspondiente abreviatura...”⁹

1.3. ORGANIGRAMA

1.3.1. DEFINICIÓN

“El organigrama representa la estructura organizacional de una empresa, es decir la forma en que los órganos y cargos están distribuidos en los distintos niveles (grados) y en los diversos departamentos de la misma”.¹⁰

1.3.2. TIPOS DE ORGANIGRAMAS

“SEGÚN SU ASPECTO: Los organigramas pueden ser verticales o planos.

POR LA FORMA: Son estructurales verticales, horizontales, circulares y semicirculares.

⁹Ley de Compañías artículo 92

¹⁰ Hernández C. (2007): Análisis Administrativo. Euned. Costa Rica

POR LAS CLASES: Son de unidades organizativas y de cargos o de puestos. Se pueden diferenciar diferentes tipos de organigramas entre los cuales uno de los más empleados en las organizaciones es el organigrama vertical.

ORGANIGRAMA VERTICAL.- Tiene la forma de pirámide regular. El máximo puesto jerárquico se ubica en el vértice superior de la pirámide y los siguientes descendientes en jerarquía hasta la base.”¹¹

Gráfico # 1: Organigrama Vertical



Fuente: Octubre 2014

Autor: Análisis Administrativo

1.4. UNIVERSIDAD DE OTAVALO

1.4.1. UBICACIÓN Y ATENEDENTES

La universidad de Otavalo es una Institución Particular Pluricultural constituida con Personería Jurídica mediante Estatutos del CONESUP con resolución N° RCPSS10-

¹¹ Hernández C. (2007): Análisis Administrativo. Euned. Costa Rica

227-04, publicado el Registro Oficial N° 731 de 24-12-02 de la Ley N° 2002-96, que centra su objetivo en lograr la excelencia en la formación académica de los universitarios, basando su filosofía en que “Mantener lo humanístico y técnico son el complemento ideal para avanzar con pie firme”.¹²

Según la LOES (Ley Orgánica de Educación Superior), para el logro de la constitución de las Universidades prevé como principal requisito el cumplimiento de la documentación necesaria y requerida por la misma, con lo dispuesto en el Artículo 1, literal a) de la Ley de Educación Superior, a la cual se rige la actual Universidad de Otavalo desde el inicio de su creación.¹³

La Universidad se encuentra situada en la ciudad de Otavalo, se caracteriza por ser una Institución sin fines de lucro, la misma que empezó a tomar forma de universidad a partir del año 1996, y fue aprobada mediante la Ley N° 2002-96, publicada en el Registro Oficial N° 731 de 24-12-02, Estatuto aprobado por el Consejo Superior de Universidades y Escuelas Politécnicas (CONESUP) con resolución N° RCPSS10-227-04 del 20-05-04, ya que durante 30 años fue considerada como un centro de investigadores, que a un inicio tenían como visión crear en la ciudad de Otavalo grupos de trabajo cultural y artístico conocido como INSTITUTO OTAVALEÑO DE ANTROPOLOGÍA.

Pero el espíritu emprendedor de sus involucrados no permitía conformidad con el Instituto en mención y se trazaron la meta de convertirlo en una gran Universidad, ya que el espíritu y la labor que han inspirado a tal trayectoria ha sido cumplir con el deber de devolver al país la fe perdida que, de tantos fracasos se han presentado a nivel ciudadano, regional y nacional.

La Universidad de Otavalo al dar cumplimiento a todas las exigencias de la LOES (Ley Orgánica de Educación Superior), es que ha demostrado y garantizado que la visión que mantiene plasmada como es la de *”Formar profesionales visionarios, emprendedores, productivos ,comprometidos con el cambio social e involucrados en el quehacer, sustentado en las ciencias humanísticas”*, es de cumplimiento posible, y que

¹²CONESUP Registro Oficial N° 731 de 24-12-02 de la Ley N° 2002-96: www.derechoecuador.com

¹³Ley Orgánica de Educación Superior (Art. 1 Literal a): www.educacionsuperior.gob.ec

además se encuentran basados en el Art. 8 y sus respectivos literales de la LOES (Ley Orgánica de Educación Superior).

Mantiene un reglamento interno, cumpliendo con lo dispuesto en la LOES en donde, la Constitución de la República del Ecuador y la Ley Orgánica de Educación Superior y sus reglamentos, promueven y garantizan a las universidades, gobernarse con su propia normatividad, en aplicación de los principios de la autonomía responsable, cogobierno, igualdad de oportunidades, calidad, pertinencia, integralidad, autodeterminación para la producción del pensamiento y conocimiento, para el buen funcionamiento de sus obligaciones, además de la infraestructura acorde a lo dispuesto en los estatutos legales de la misma ley, área administrativa, campus universitario, tecnología de punta, entre otros aspectos relevantes que como tal la caracterizan.^{14, 15, 16}

En el año 2012 con fecha 7 de noviembre, la Universidad logra la aprobación por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, para el funcionamiento de la Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales, con lo cual se otorgaría la licencia tipo C, apta para conducir taxis y camionetas según resolución N. 062-DE-2012-ANT¹⁷.

En el año 2014 con fecha 12 de junio La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) autoriza a la escuela de formación y capacitación de conductores profesionales de la Universidad de Otavalo, la apertura de los cursos para obtener la licencia profesional tipo D, apta para buses de hasta 45 pasajeros.

1.5. ESCUELA DE CONDUCCIÓN

1.5.1. DEFINICIÓN

Según la (LOTTTSV) **Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial** las Escuelas de Conducción son las encargadas de la formación y capacitación de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales mediante la autorización

¹⁴ www.uotavalo.edu.ec

¹⁵ www.educacionsuperior.gob.ec

¹⁶ www.ceaaces.gob.ec

¹⁷ www.uotavalo.edu.ec

para su constitución y funcionamiento por parte del Directorio de la Comisión Nacional y supervisadas por el Director Ejecutivo del mismo para la aplicación y cumplimiento estricto en su normativa legal que se regirán bajo los parámetros establecidos por sus respectivos reglamentos.¹⁸

1.5.2. IMPORTANCIA

Es muy indispensable la reglamentación de la creación y funcionamiento de estos centros de capacitación para en el país y su especialización en la conducción, ya que profesionalmente renovará y actualizará conocimientos en los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales en una o varias categorías de transporte terrestre incrementando así la seguridad vial en el país.

1.5.3. RESOLUCIÓN ESCUELA DE CONDUCCIÓN “UNIVERSIDAD DE OTAVALO”

Mediante el cumplimiento de todos los requisitos emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito y la documentación pertinente para la creación, funcionamiento y control de estos centros de capacitación dentro del país y en uso de sus atribuciones legales la Agencia Nacional de Regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial resuelve en el año 2012 con fecha 9 de febrero, autorizar el funcionamiento de la Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales de la Universidad de Otavalo en base a los siguientes parámetros de funcionamiento:

NOMBRE DE LA ESCUELA: Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales de la Universidad de Otavalo

DOMICILIO Y JURISDICCIÓN DE OPERACIÓN: Cantón Otavalo, provincia de Imbabura.

DIRECCIÓN: Barrio IOA, Av. De Los Sarances y Av. De Los Pendoneros.

CATEGORÍA DE CONDUCTORES A CAPACITAR: Licencia de conducir tipo C¹⁹

¹⁸Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial CAPÍTULO I

¹⁹ Licdo. Guerra Patricio (2014): Escuela de Conducción Profesional “UNIVERSIDAD DE OTAVALO”

VEHÍCULOS AUTORIZADOS:

Tabla 1: Vehículos autorizados Universidad Otavalo

| PLACA | AÑO | MARCA | MODELO | CHASIS |
|---------|------|-----------|-------------------------|-------------------|
| IBB5728 | 2013 | Chevrolet | Aveo Family 1,5L 4p STD | 8LATD5IY2D0171846 |
| IBB5726 | 2013 | Chevrolet | Aveo Family 1,5L 4p STD | 8LATD5IY8D0172757 |
| IBB5727 | 2013 | Chevrolet | Aveo Family 1,5L 4p STD | 8LATD5IYXD0172758 |

De conformidad con la R.N° 003-DIR-2011-ANT de 16 de junio de 2011, el valor autorizado del curso es capacitación para la obtención de la licencia tipo C es de \$ 958,35 (novecientos cincuenta y ocho dólares de los Estados Unidos de Norte América con treinta y cinco centavos). Dejando constancia de que la Escuela bajo ningún concepto podrá cobrar valores adicionales a los establecidos por la ANT.

Los cursos autorizados con la mencionada resolución pertenecen a los teóricos y prácticos con los siguientes horarios:

| SECCIÓN | DÍAS | HORARIO TEÓRICO |
|------------|-----------------|-----------------|
| Matutina | Lunes a Viernes | 08:00 a 12:20 |
| Vespertina | Lunes a Viernes | 12:00 a 18:00 |
| Nocturna | Lunes a Viernes | 18:00 a 22:00 |

HORARIO DE PRÁCTICA

| | |
|-----------------|---------------|
| Lunes a Viernes | 18:00 a 22:00 |
|-----------------|---------------|

Con un número de 7 paralelos con capacidad para 30 alumnos como máximo por paralelo. Este número en todos los cursos será dado a conocer en las autorizaciones de matrícula previo a la presentación de la programación efectiva de utilización de vehículos, aulas y personal.

Es obligación de la Escuela de Capacitación para Conductores de la Universidad de Otavalo previo al permiso de funcionamiento cumplir y hacer cumplir lo establecido en el Art. 57 del Reglamento de Escuelas e Institutos Superiores de Capacitación para Conductores Profesionales:

- a) Notificar a la CNTTTSV del inicio del nuevo curso en la especialización autorizada y recibir autorización por escrito de la misma.
- b) Enviar los listados de los alumnos matriculados en un lapso no mayor a 8 días una vez iniciado el curso.

La Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales de la Universidad de Otavalo estará bajo la supervisión de la Agencia Nacional de Tránsito de conformidad con lo que se establece en el Art. 11 del Reglamento de Escuelas e Institutos Superiores de Capacitación para Conductores Profesionales.

Es obligación de la Escuela de Capacitación de la Universidad de Otavalo informar a la Agencia Nacional de Tránsito todo cambio de domicilio, lugar de funcionamiento, incremento o disminución de vehículos de instrucción.

En ningún caso la Escuela podrá funcionar sin que previamente la ANT efectúe una inspección a la infraestructura del nuevo domicilio o lugar de funcionamiento.

La Escuela está prohibida aperturar sucursales o extensiones dentro del Cantón Otavalo o fuera de él, sin previa autorización de la ANT en base al cumplimiento de las condiciones y requisitos determinados en la ley, reglamento de aplicación, reglamentos específicos y disposiciones institucionales.

En caso de cometer una o varias faltas establecidas en el reglamento pertinente, la Escuela de Capacitación para conductores profesionales de Universidad de Otavalo se someterá al proceso establecido en el reglamento señalado con anterioridad, a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento de aplicación.

De forma general la resolución establecida para la Escuela de Conducción de la Universidad de Otavalo está sujeta a las disposiciones emitidas por el Consejo de Evaluación, Acreditación y Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior CEAACES y la Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación SENESCYT; la ANT, por ser el organismo rector de la Seguridad Vial conforme lo determina el Art. 16 de la LOTTTSV, se ha determinado de la misma forma el derecho de renovar la resolución obtenida en caso de que el CEAACES y SENESCYT así lo determinen en cumplimiento de sus funciones otorgadas; es decir si el organismo rector de la educación superior determina que la Universidad de Otavalo no mantiene el estándar de educación requerido y se resuelve su cese de funciones, automáticamente la Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales de la Universidad pierde los derechos que la presente resolución otorga.²⁰

De igual forma, con resolución N° 003-DE-DTHA-ANT-2014, de fecha 12 de junio del 2014, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) autorizó a la escuela de formación y capacitación de conductores profesionales de la Universidad de Otavalo, la apertura de los cursos para obtener la licencia profesional tipo D, apta para buses de hasta 45 pasajeros, la misma que permite conducir buses de pasajeros intercantonales, interprovinciales e internacionales.

Para ello se adquirieron tres unidades modelo 2014 (buses) al servicio estudiantil con capacidad para 45 pasajeros, chasis Isuzu LV QUNTUM, carrocería Miral, con lo que empezaría el funcionamiento del primer curso para la categoría D²¹.

1.5.3.1 ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL ESCUELA DE CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES “UNIVERSIDAD DE OTAVALO”

Gráfico # 2: Organigrama Escuela de Conducción

²⁰Licdo. Guerra Patricio (2014): Escuela de Conducción Profesional “UNIVERSIDAD DE OTAVALO”

²¹ www.universidadotavalo.com



Fuente: Escuela Conducción Universidad de Otavalo

1.6. CONDUCTOR

1.6.1. DEFINICIÓN

De acuerdo a lo establecido en la LOTTTSV (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial) se puede definir como conductor a toda aquella persona que reuniendo los requisitos legales necesarios, además de las capacidades y aptitudes, y estando provisto del permiso correspondiente, está en condiciones de conducir un vehículo a motor, muchos de éstos teniendo como actividad laboral la conducción del mismo, toman las medidas de seguridad reglamentarias en la normativa legal ecuatoriana para proteger su seguridad y la del resto de usuarios de las vías.

Además la desobediencia a todas las disposiciones regidas por la ley de tránsito obligará al infractor al pago de los daños causados.²²

1.6.2. IMPORTANCIA

La importancia del profesionalismo en la conducción está en ser ante todo un conductor

²²Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial LIBRO SEGUNDO, TÍTULO II

responsable y seguro, exigiéndose conocimientos y destrezas, lo cual implica tener la capacidad de percibir a tiempo cualquier tipo de riesgo y actuar de manera proactiva.

Así mismo, es importante colocarse en la situación de los demás conductores y usuarios de la vía como son los peatones, ciclistas y motociclistas, logrando ser un conductor previsor.

1.6.3. DIFERENCIA ENTRE CONDUCTOR Y CHOFER

Mientras no aceptemos de forma auténtica la diferencia profesional y técnica, aunque sutil, entre conductor y chofer, nos seguiremos equivocando en la forma de entender y encarar este tema que es de vital importancia en el Transporte Terrestre y no pasa exclusivamente por limitarse a una observación, muy natural por cierto, sobre la edad de la persona, más bien pasa por la observación estricta de la APTITUD que incorpora condiciones psicológicas y destrezas técnicas de la persona para encarar la responsabilidad de CONDUCTOR o ser simplemente un CHOFER.

Un **chofer** simplemente no se encuentra con las aptitudes y destrezas ni la preparación necesaria para maniobrar un vehículo a motor, no tiene control sobre él ya que muchas veces no conoce la responsabilidad que lleva en sus manos, es decir no concibe los valores que están como punto de inicio para alcanzar ser un conductor, por lo tanto no respeta ni cumple con la normativa legal del transporte terrestre.

En cambio un **conductor** es todo lo contrario, tiene sentido de responsabilidad, se encuentra preparado en forma teórico-práctica, además respeta y hace respetar las normas de tránsito, conoce su grado de responsabilidad y honestidad en las vías y con los peatones, se encuentre totalmente preparado para afrontar su labor.

1.7. LICENCIAS DE CONDUCCIÓN

1.7.1. DEFINICIÓN

La **licencia de conducir** “es el documento que contiene la autorización administrativa para la conducción de vehículos en la vía pública. Cada ciudad o país tiene sus propios criterios para otorgar estas licencias.

Es frecuente que, para poder tramitar la licencia de conducir, haya que tener una edad mínima y rendir ciertos tipos de procesos y evaluaciones. Cuando el conductor viola las leyes de tránsito, es posible que le quiten la licencia y que pierda la autorización para conducir.”²³

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial “La **licencia de conducción profesional** constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola o equipo camionero, documento que será entregado por las Comisiones Provinciales de Tránsito, previo a la obtención del título de conductor profesional”, mientras que **la no profesional** posee la misma definición a diferencia de que es apta para conducir únicamente automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas.²⁴

1.7.2. TIPOS DE LICENCIAS

- **LICENCIA TIPO A:** Para conducción de vehículos motorizados: motocicletas, cuadrones.
- **LICENCIA TIPO B:** **automóviles** y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas.
- **LICENCIA TIPO F:** **Para** automotores especiales adaptados de acuerdo a la capacidad especial.

²³ www.definicion.de/licencia

²⁴ Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Art.92

-
- **LICENCIA TIPO A1:** Para la conducción de tricimotos en el transporte comercial de pasajeros.
 - **LICENCIA TIPO C1:** Permitido para vehículos policiales, ambulancias municipales, militares o todo vehículo liviano correspondiente al Estado Ecuatoriano.
 - **LICENCIA TIPO C:** Permite la conducción de taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixtas de hasta 3500 kg y capacidad hasta ocho pasajeros.
 - **LICENCIA TIPO D1:** Para conducir vehículos de servicio escolar y turismo de hasta 45 pasajeros.
 - **LICENCIA TIPO D:** Permitido para el servicio de pasajeros (urbanos, interprovinciales, intraprovinciales y por cuenta propia).
 - **LICENCIA TIPO E1:** Para la conducción de ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar substancias peligrosas, y otros vehículos especiales.
 - **LICENCIA TIPO E:** **Permitido** para la conducción de camiones pesados y extra pesados con o sin remolque de más de 3.5 toneladas (tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, por cuenta propia o del estado.
 - **LICENCIA TIPO G:** **Para** conducir maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camioneros (tractores, moto niveladoras, etc.).²⁵

²⁵AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO, Resolución 2013: www.ant.gob.ec

1.8. ESTUDIO DE MERCADO

1.8.1. DEFINICIÓN

Un estudio de mercado lo podemos definir como una recopilación de datos basados en una investigación con instrumentos como encuestas, entrevistas y la observación, los cuales nos permiten determinar las necesidades de los consumidores de un cierto producto, además de obtener datos reales podemos concluir si el proyecto es factible o no, así como su posible rentabilidad. Pero según los estudios realizados por **Rebeca Landeau (2007)** determina que “Es aquel estudio que se utiliza con la finalidad de aplicar exitosos programas que satisfagan las necesidades de los individuos. Para ello, se requiere fomentar y guiar las estrategias de modo que los consumidores respondan gratamente ante los productos y ofertas del mercado.”²⁶

Mientras que **Marcial Padilla (2006)** señala que “mercado es un instrumento que prevé una importante información a los inversionistas respecto a su propia conveniencia de llevar a cabo el proyecto, a través del cual se podrá medir la rentabilidad del mismo.”²⁷

1.8.2. IMPORTANCIA

En la actualidad se mantiene mucho la palabra proyecto, pero un proyecto se basa en un estudio de mercado el cual determinará si el producto o servicio a ofertarse está enmarcado dentro de las necesidades del consumidor, es decir, si el producto servicio es aceptado en el mercado y bajo ciertos lineamientos que solo el consumidor los puede determinar

Es de gran importancia sobre todo para realizar los estados financieros que estarán basados en los resultados del estudio, ya que estos serán proyectados para la vida útil del proyecto y que ayudara a visualizar de mejor manera la inversión, rentabilidad del mismo, y sobre todo si es presentado a los futuros inversionistas. El estudio debe ser

²⁶Rebeca Landeau (2007), *Elaboración de Trabajo de Investigación*. Editorial Alfa. Venezuela.

²⁷Padilla Marcial. (2006). *Formulación y evaluación de proyectos*. ECOE EDICIONES. Bogotá-Colombia.

realizado con lineamientos básicos y directos que ayuden a determinar la oferta y demanda del producto o servicio que se desea introducir en el mercado actual.

1.9. MARKETING

El marketing es una herramienta que ayuda a la empresa a comercializar sus productos o servicios con el objetivo de satisfacer las necesidades y deseos del consumidor, esta se la puede aplicar como una filosofía que la empresa lo admite y que trata de pronunciarla hacia el mercado y sus consumidores.

Para **Editorial Vértice (2010)** lo define como “la técnica mediante la cual las empresas satisfacen las necesidades, los deseos y las expectativas de los consumidores, suministrándoles los productos y o servicios que necesitan, respondiendo, de esta forma, a la demanda del mercado y obteniendo un beneficio y rentabilidad para la empresa.”²⁸

Mientras que **Charles W. Lamb, Carl D. McDaniel. (2006)** señala que El marketing tiene dos facetas: la primera es una filosofía, una actitud, una perspectiva u orientación administrativa que pone énfasis en la satisfacción del cliente. La segunda consiste en que el marketing es una serie de actividades que se utilizan para implantar esa filosofía.²⁹

1.9.1. PRODUCTO O SERVICIO

Es un bien material o no material que puede ser comprado o vendido, y que responde a una necesidad propia de un grupo de consumidores ofreciéndose en el mercado con el fin de satisfacer las necesidades de los clientes.

²⁸Editorial Vértice. (2010). *La gestión del marketing, producción y calidad en las pymes Marketing y publicidad*. Editorial Vértice. España.

²⁹ Charles W. Lamb, Carl D. McDaniel (2006). *Fundamentos de Marketing*. Editorial Thomson. México.

En el producto se puede encontrar lo que es la marca, etiqueta, envases, empaques dependiendo del producto a ofertarse. Lo que el consumidor desea en un producto es que sea de calidad, confiable, cómodo, garantizado y sobre todo satisfaga sus necesidades.

1.9.2. PRECIO

El precio es una expresión monetaria de un producto o servicio en su etapa de comercialización, considerando que la utilidad del producto se cristaliza en términos monetarios. El precio de un producto pueden ser altos, bajos, dependiendo de la mente del consumidor, en el precio está compuesto por el costo de producción, es decir, los valores que se tuvieron que incurrir para la fabricación del producto o servicio más la utilidad o porcentaje de ganancia que el fabricante desea obtener por el mismo.

Los factores a considerarse en la fijación del precio de un bien o servicio es la oferta y demanda del mismo, así como la competencia, también depende del margen de utilidad que el productor desee obtener por la elaboración de un producto o servicio.

1.9.3. PLAZA

Se puede determinar cómo los canales de distribución y puntos de venta del producto, sin dejar de lado el transporte ya que es un factor fundamental para la distribución del mismo. Los canales de distribución se los realiza entre el productor, intermediario, punto de venta y finalmente el consumidor.

Existen muchos factores para elegir el correcto canal de distribución como son: costo del transporte, tiempo de entrega, acondicionamiento para productos especiales, situación geográfica entre otros.

1.9.4. PROMOCIÓN

La promoción es un elemento muy importante e indispensable en el mix de la mercadotecnia y especialmente al momento de proponer nuevos proyectos con el lanzamiento de nuevos productos y servicios. Por eso lo podemos definir como un mix promocional y está compuesto por la promoción de ventas, la publicidad y relaciones públicas. Entre las principales herramientas que se utilizan en la promoción y publicidad de un producto se encuentra la prensa, radio, televisión y en la actualidad con el avance de la tecnología contamos con páginas web especializadas en publicidad en el internet, así como también las redes sociales.³⁰

1.10. OFERTA

La oferta es la cantidad de bienes o servicios que los productores están dispuestos a ofertar al mercado a un precio determinado en un momento dado. El precio depende de los costos que se hayan incurrido en la elaboración del producto como son: materia prima, mano de obra, tecnología, y materiales indirectos.

1.11. LA DEMANDA

La demanda, es la cantidad de bienes y servicios que las personas o consumidores están dispuestos a comprar en un momento dado a un precio determinado. El precio del bien o servicio depende de la capacidad económica y financiera de las personas, así como sus gustos y preferencias.

En la demanda de productos existe una relación inversa entre el precio y la cantidad demandada de un bien durante un cierto periodo; es decir, si el precio de un bien aumenta, la demanda por éste disminuye; por el contrario, si el precio del bien disminuye, la demanda tenderá a subir. Cabe indicar que existen excepciones a esta ley, dependiendo del bien del que se esté hablando.

³⁰ Charles W. Lamb, & Carl D. McDaniel. (2006). *Fundamentos de Marketing*. Editorial Thomson. México.

1.12. ESTADOS FINANCIEROS

1.12.1. CONCEPTO

Los Estados Financieros son una fotografía organizada o una representación estructurada de la situación financiera y el rendimiento financiero de una empresa, debiendo ser útiles para la toma de decisiones.³¹

1.12.2. IMPORTANCIA

La elaboración de los estados financieros, es una de las tareas más importantes de la parte contable. Por consiguiente, todos los valores deben comprobarse más de una vez para asegurarse de que son exactas y verídicas. Las cifras que figuran en el balance general y en el estado de resultados las utilizan los directores y propietarios de las empresas para planear las actividades actuales y futuras, es decir, los proyectos se basan principalmente en la parte financiera.

Aquí también se reflejan los beneficios de la empresa y en la estructura del activo y de la participación de las utilidades, los futuros inversionistas, los organismos estatales y muchas entidades toman sus decisiones en base a la interpretación y análisis de los estados financieros.

1.12.3. COMPONENTES DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Los estados financieros son instrumentos que nos ayudan a visualizar como se encuentra económicamente la empresa y su rentabilidad en un período de tiempo determinado, para lo cual contamos con dos instrumentos muy importantes que son:

BALANCE GENERAL: Es el estado financiero que muestra la situación financiera de una empresa a una determinada fecha. El balance general lo conforman tres elementos:

³¹www.facilcontabilidad.com

Activos: Todos los bienes que posee la empresa

Pasivos: Todas las obligaciones que posee la empresa con terceras personas

Capital Contable: Son todas las obligaciones que posee la empresa con sus accionistas y propiedad de la empresa.³²

ESTADO DE RESULTADOS: Presenta la situación financiera de una empresa a una determinada fecha tomando como parámetro los ingresos y gastos que se han efectuado, proporcionando así la utilidad neta de la misma, dando como resultado la diferencia entre el total de ingresos en sus diferentes modalidades como es la venta de bienes o servicios, cuotas y aportaciones y los egresos representados por costo de ventas, de servicio, entre otros gastos.³³

La ecuación es la siguiente:

INGRESOS - COSTOS Y GASTOS = UTILIDAD

Donde los ingresos son los valores monetarios correspondientes a las ventas del bien o servicio, mientras que los costos y gastos son valores que se incurrieron para su fabricación y distribución, determinando una ganancia o pérdida según el caso.

1.12.4. ANÁLISIS FINANCIERO

El análisis de los estados financieros conlleva a un exhaustivo estudio de los mismos, para determinar con exactitud si los valores que se encuentran escritos sean verídicos y confiables. Este tipo de análisis nos permite evaluar diferentes áreas de la empresa como son: activos, pasivos, renta, gastos, costos, y son de gran importancia ya que los futuros inversionistas adoptan sus decisiones en base a la interpretación de los estados financieros.

³²Ávila J. (2007): Introducción a la Contabilidad. UMBRAL S.A. México

³³www.monografias.com

Para ello se cuenta con instrumentos que nos ayudan a visualizar de mejor manera la situación económica y financiera de la empresa.

1.12.5. MÉTODOS FINANCIEROS

Dentro de los principales índices que se requieren para evaluar un proyecto de acuerdo a su inversión son los siguientes:

VAN: El Valor Actual Neto mide la rentabilidad absoluta neta de un proyecto, permitiendo evaluar el mismo en forma clara para la toma de decisiones.³⁴

TIR: La Tasa Interna de Retorno es un indicador de la rentabilidad de un proyecto, que se lee a mayor TIR, mayor rentabilidad. Por esta razón, se utiliza para decidir sobre la aceptación o rechazo del mismo.³⁵

FLUJO DE CAJA: Es un resumen de las entradas y salidas en efectivo, mostrando los movimientos del mismo en un período de tiempo establecido, no el ingreso neto o rentabilidad de la empresa, ayudando así a observar el comportamiento diario del movimiento de caja.³⁶

TIEMPO DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN.- Es un método el cual nos permite determinar el tiempo en el que podremos recuperar la inversión que hemos realizado en un proyecto, una vez calculado el VAN ya que se basa en su proyección trayendo a un tiempo real o presente.

³⁴ Santana D. (2006): Finanzas Corporativas en la Práctica. DELTA. Madrid.

³⁵ Santana D. (2006): Finanzas Corporativas en la Práctica. DELTA. Madrid.

³⁶ UNAD-Colombia (2003): El flujo de Efectivo- Concepto e Importancia. LECCIÓN 21. Colombia

CAPÍTULO II

2. DIAGNÓSTICO

2.1. ANTECEDENTES

El factor humano es determinante en las infracciones y accidentes de tránsito, por ello la importancia de que se establezcan normas y leyes en cuanto a ciertos temas que creen conflictos, es necesario resolverlos influyendo positivamente en las personas, al impartir no solo conocimientos, conceptos o habilidades y destrezas para enfrentarse a algún fenómeno , sino también en el comportamiento de todo individuo a través de la educación y formación, tanto en valores como en actitudes adecuadas para mejorar las relaciones sociales y aprender a convivir en una sociedad en constante evolución.

Esta educación y formación debería tener un marcado carácter sistémico y permanente, incluyendo desde el ámbito familiar, la educación formal hasta la educación informal, a lo largo de todo el ciclo vital del individuo, puesto que, la conducta del ser humano es definida desde su niñez, por ser tomada o recibida del entorno que le rodea.

Sin embargo no todos son responsables de estos principios, por esta razón y de forma consciente o inconsciente las infracciones y accidentes de tráfico no dejan de ser el pan de cada día en nuestro país. En la actualidad todo esto tiene como consecuencia la pérdida de puntos a las licencias de conductores profesionales y no profesionales de acuerdo a la gravedad del caso.

Es así que la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial establece el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir para los casos de comisión de infracciones de tránsito de conformidad con el Art. 97 de la LOTTTSV, en donde instituye que perdidos los primeros 30 puntos la licencia será suspendida por 60 días y será obligatorio tomar un curso para la recuperación de puntos en las Escuelas de Capacitación de Conductores no profesionales, profesionales, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas y Universidades legalmente autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito.

Para la realización del presente trabajo de investigación se obtuvo la información de campo dentro del cantón Otavalo (conductores), ya que es el mercado meta al que va dirigido este proyecto, puesto que se puede establecer una posible demanda de aspirantes para los cursos de recuperación de puntos a las licencias de conducir que se plantea en este proyecto.

Para el levantamiento de información se aplicaron los diferentes métodos de investigación de mercado para analizar sus diferentes componentes como son la demanda y oferta.

Para la demanda se aplicó la técnica de la encuesta en los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre del año 2014 con la colaboración de 5 personas que colaboraron para la encuesta y determinar la muestra según el universo o población establecida.

Para la oferta se aplicó la observación y sitios web que contribuyeron a determinar el número de oferentes, así como también datos de la Agencia Nacional de Tránsito de la provincia de Imbabura.

2.2. OBJETIVOS DIAGNÓSTICOS

2.2.1. OBJETIVO GENERAL

- Determinar la factibilidad de implementar el servicio de recuperación de puntos en la Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales de la Universidad de Otavalo.

2.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Determinar la demanda actual en el cantón Otavalo de los posibles aspirantes para los cursos de Recuperación de Puntos.

- Analizar la oferta actual de las Escuelas de Conducción que ofrecen este servicio dentro del cantón Otavalo.
- Definir la situación actual de la pérdida de puntos a las licencias de conducir.
- Identificar la necesidad de ofrecer este tipo de servicio.

2.3. VARIABLES

Para el cumplimiento de los objetivos anteriormente planteados, se han determinado ciertos aspectos generales que se requieren en función de cada objetivo, para lo cual se han establecido las siguientes variables:

Variable 1: Demanda

Variable 2: Oferta

Variable 3: Información

Variable 4: Servicio

2.4. INDICADORES

Para hacer posible la operatividad dentro del funcionamiento establecido, es necesario relacionar los indicadores que brindarán información a cada una de las variables mencionadas, utilizando para ello diferentes técnicas e instrumentos para la obtención de dicha información:

Variable 1: Demanda

Indicadores:

- Conductores

Variable 2: Oferta

Indicadores:

- Competidores
- Precios
- Servicios

Variable 3: Información**Indicadores:**

- Estadísticas
- Leyes vigentes ANT

Variable 4: Servicio**Indicadores:**

- Precio
- Calidad
- Accesibilidad

2.4.1. MATRIZ DE RELACIÓN DE VARIABLES E INDICADORES

Es necesario crear una matriz de relación para el presente trabajo de investigación y ponerlo en práctica al momento de realizar la investigación de campo, para posterior a ello analizar la relación que existe entre cada una de las variables y los indicadores anteriormente señalados y así tener una visión más clara de la misma.

2.4.1.1. MATRIZ DE RELACIÓN DIAGNOSTICA

Tabla 2: Matriz de relación diagnóstica

| OBJETIVOS | VARIABLES | INDICADORES | TÉCNICAS | FUENTES DE INFORMACIÓN |
|---|-------------|--|--|--|
| Determinar la demanda actual en el cantón Otavalo de los posibles aspirantes para los cursos de Recuperación de Puntos. | DEMANDA | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Conductores | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Encuesta | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agencia Nacional de Tránsito ▪ Población Cantón Otavalo |
| Analizar la oferta actual de las Escuelas de Conducción que ofrecen este servicio dentro del cantón Otavalo. | OFERTA | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Competidores ▪ Precio ▪ Servicios | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Observación directa ▪ Investigación documental ▪ Investigación virtual | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agencia Nacional de Tránsito ▪ Internet ▪ Folletos |
| Definir la situación actual de la pérdida de puntos a las licencias de conducir | INFORMACIÓN | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Estadísticas ▪ Leyes vigentes ANT | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Investigación documental ▪ Investigación virtual | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agencia Nacional de Tránsito ▪ Internet |
| Identificar la necesidad de ofrecer este tipo de servicio. | SERVICIO | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Normativa Legal ▪ Preferencias ▪ Conductores | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Encuestas ▪ Investigación documental ▪ Investigación virtual | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Población cantón Otavalo ▪ Internet |

2.5. MECÁNICA OPERATIVA

2.5.1. POBLACIÓN O UNIVERSO

La presente investigación está dirigida a los conductores del cantón Otavalo, sobre todo a quienes han perdido puntos a sus licencias ya sea de forma consciente o inconsciente, que al final han afectado sus permisos dependiendo de la gravedad del caso. Según información obtenida de funcionarios de la Agencia Nacional de Tránsito de Imbabura y colaboradores de las instituciones inherentes al tema de proyecto se obtuvo un número estimado de 1852 conductores profesionales existentes habilitados en el cantón hasta el año 2013 y 6777 conductores no profesionales hasta el año 2015.

Para lo cual tomaremos este dato al realizar el trabajo de campo que nos ayudará a determinar la demanda existente para el servicio acerca de la recuperación de puntos a las licencias.

Se adjunta el análisis realizado en base a una encuesta a los conductores de las diferentes cooperativas y compañías de transporte del cantón Otavalo para ayudar a determinar un número estimado de conductores profesionales que se encuentran actualmente habilitados.

Para ello se presenta un resumen con la información relevante gracias a las fuentes obtenidas y sus colaboradores:

2.6. DATOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE CANTÓN OTAVALO 2013

COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE CANTÓN OTAVALO

TIPO DE TRANSPORTE: Comercial

Tabla 3: Unidades taxis cantón Otavalo

| NOMBRE ORGANIZACIÓN | N° | ESTACIONAMIENTO |
|-----------------------------|---------------|------------------------------------|
| TAXIS | SOCIOS | |
| 31 DE OCTUBRE | 19 | Juan Montalvo y Bolívar |
| AUTO UNION | 17 | Sucre y Juan Montalvo |
| COPACABANA | 19 | Atahualpa y Juan Montalvo |
| CIUDAD DE OTAVALO | 16 | Atahualpa y Abdón Calderón |
| EL JORDAN | 15 | Abdón Calderón y Bolívar |
| IMBAYA | 16 | Pedro Hernández de la Reina y C. |
| CABAÑAS DEL LAGO CIA LTDA | 11 | Parque principal de San Pablo |
| ECOESPEJO C.A | 23 | Parroquia Eugenio Espejo - Otavalo |
| MARIO CARRILLO CIA LTDA | 15 | Panam. Norte Vía Selva Alegre |
| TAXIXIMON B. C.A | 16 | Parroq. Miguel Egas - Peguche |
| SEDELAN C.A | 18 | Calle Atahualpa panamericana Sur |
| LA Y DE GONZALEZ SUAREZ S.A | 12 | Parroquia González Suárez |
| LOS PENDONEROS S.A | 13 | Constitución Jurídica |
| YAMORTAXI CIA LTDA | 8 | Constitución Jurídica |
| 7 COOP DE TAXIS | 123 | |
| 6 CIAS DE TAXIS | 95 | |
| TOTAL TAXIS | 218 | |

TIPO DE TRANSPORTE: Carga liviana

Tabla 4: Unidades camionetas cantón Otavalo

| NOMBRE ORGANIZACIÓN | N° | ESTACIONAMIENTO |
|-----------------------------|------------------|--|
| CARGA LIVIANA | SOCIOS | |
| MOJANDA ARRIBA | 39 | Calle: 31 de Octubre y Abdón Calderón |
| PAMPLONA | 48 | Calle Abdón Calderón y Modesto Jaramillo |
| CURIÑAN | 40 | Mercado Copacabana |
| CENTENARIO | 30 | Calle: Modesto Jaramillo y Salinas |
| PEDRO PAREJA CISNEROS | 30 | Frente al Terminal Terrestre Atahualpa |
| SAN PABLO CIA LTDA | 12 | Parroquia Urbana de San Pablo |
| SAJUIL CIA LTDA | 11 | San Juan de Ilumán |
| SAN VICENTE FERRER | 29 | Entrada a la Vía Selva Alegre |
| RUMIÑAHUI TRANSCCLIR C.A | 3 | Otavalo |
| MIRADOR IMPAKUCHA S.A | 25 | Otavalo |
| | | |
| 6 COOP CARGA LIVIANA | 216 Unid. | |
| 4 COOP CARGA LIVIANA | 51 Unid. | |
| TOTAL | 267 Unid. | |

TIPO DE TRANSPORTE: Carga pesada

Tabla 5: Unidades mulas y plataformas cantón Otavalo

| NOMBRE ORGANIZACIÓN | N° | ESTACIONAMIENTO |
|-----------------------------------|---------------|--|
| CARGA PESADA | SOCIOS | |
| EL JORDAN CIA LTDA | 37 | Virgilio Chávez y Manuel Andrade |
| MIXVALCAR S.A | 10 | Luis Chávez y José P. Cdla. Imbaya |
| PEREZ HINOJOSA GASSEPH CIA L. | 29 | Otavalo |
| SELVA ALEGRE S.A | 39 | Otavalo |
| RAPIDO EL OTAVALEÑITO S.A | 15 | Otavalo |
| SOLIDER S.A | 5 | Otavalo |
| LOPEZ BOLAÑOS TRANSLOBOL S.A | 7 | Otavalo |
| FALDAS IMBABURA FALIMBA S.A | 12 | San Pablo |
| TRANSPELQUIN S.A | 9 | Otavalo |
| TALACOS S.A | 3 | Otavalo |
| TRANSPESVALL S.A | 3 | Otavalo - Parroquia Eugenio Espejo |
| MONTAÑ. DE IMB. IMBABUMON S.A | 5 | Otavalo |
| SAN JOSE DE PASTAVI SAN JOPAS S.A | 1 | Otavalo - Parroquia de Quichinche |
| TRANSSJQ S.A | 14 | Constitución Jurídica Parr. Quichinche |
| LOPEZ BOLAÑOS TRANSLOBOL S.A | 6 | Constitución Jurídica |
| TOTAL CARGA PESADA | 195 | |

TIPO DE TRANSPORTE: Transporte interprovincial, urbano, florícola, turístico, otros

Tabla 6: Buses cantón Otavalo

| TRANSPORTE INTERPROVINCIAL | N° SOCIOS | ESTACIONAMIENTO |
|-----------------------------------|------------------|------------------------------------|
| OTAVALO | 69 | Av. Atahualpa Terminal Terrestre |
| LOS LAGOS | 55 | Av. Atahualpa Terminal Terrestre |
| IMBABURAPAC CHURIMI CANCHIC | 51 | Av. Atahualpa Terminal Terrestre |
| TOTAL | 175 Unid. | |
| | | |
| SARANACE SARANTRANS C.A | 2 | Constitución Jurídica |
| TOTAL | 2 Unid. | |
| | | |
| TRANSPORTE URBANO | | |
| 8 DE SEPTIEMBRE | 34 | Av. 31 de Octubre y Abdón Calderón |
| TOTAL | 34 Unid. | |
| FLORICOLAS | | |
| GONZALEZ SUAREZ | 44 | Parroquia González Suárez |
| TOTAL | 44 Unid. | |
| TRANSPORTE TURISTICO | | |
| OTAVALO TURIS | 3 | |
| CUENCA DEL LAGO SAN PABLO | 15 | |
| TURISCUENCA LAGO S.A | | |
| TOTAL | 18 Unid. | |
| TOTAL GENERAL | 273 | |

TIPO DE TRANSPORTE: Escolar e institucional

Tabla7: Unidades: vehículos privados de pasajeros, otros.

| NOMBRE ORGANIZACIÓN | Nº | ESTACIONAMIENTO |
|---|-----------------|------------------------|
| TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL | SOCIOS | |
| TRANSEDEFI CIA LTDA | 14 | Otavaló |
| COPACABANA S.A | 15 | Otavaló |
| DE LA TORRE TRANSDel CIA L. | 3 | Otavaló |
| SAN LUIS DE OTAVALO S.A | 10 | Otavaló |
| SISAPACARI S.A | 2 | Otavaló |
| TRANSCORAZA S.A | 5 | Otavaló |
| ESCOFLOR CIA LTDA | 3 | Otavaló |
| AMANVALLE VALLE DEL AMANECER S.A | 3 | Otavaló |
| CONFORTURIS S.A | 23 | Constitución Jurídica |
| OTAILU S.A | 12 | Constitución Jurídica |
| | 90 | |
| TOTAL | 90 Unid. | |

En base a la totalidad de los datos presentados se ha visto la necesidad de realizar un análisis más específico a través de la técnica de la encuesta.

2.6.1. ENCUESTA

La encuesta es una técnica destinada a obtener datos de varias personas cuyas opiniones impersonales interesan al investigador. Para ello, a diferencia de la entrevista, se utiliza un listado de preguntas escritas que se entregan a los sujetos, a fin de que las contesten igualmente por escrito. Ese listado se denomina cuestionario.

Se lo realizó a las unidades de transporte del cantón Otavaló en todas sus categorías (con respectivos socios y ayudantes) referente al transporte público, comercial y de cuenta propia.

Para ello es necesario conocer cuál es el número de la muestra dentro de la población a la cual va dirigida dicha encuesta.

2.7. IDENTIFICACIÓN DE LA MUESTRA

2.7.1. PRIMERA ENCUESTA

POBLACIÓN O UNIVERSO

Para el cálculo de la muestra se tomará como punto de partida el número total las unidades de transporte (1043), de donde se obtendrá una muestra representativa con una confiabilidad del 95%, con un error admisible del 5% = al 0,05.

Al ser ésta una población finita, la fórmula a ser aplicada será la siguiente:

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

Con la siguiente descripción:

n= Tamaño de la muestra, número de unidades a determinarse.

N= Universo o población a estudiarse (1043 comprende el promedio de los vehículos de transporte contabilizados de acuerdo a la información anterior, en todas sus categorías, lo que representa un socio por cada unidad de éstos).

d²= Varianza de la población respecto a las principales características que se van a representar. Es un valor constante que equivale a 0.25, ya que la desviación típica tomada como referencia es = 0.5

N-1= Corrección que se usa para muestras mayores a 30 unidades.

E= Límite aceptable de error de muestra que varía entre 0.01-0.09 (1% y 9%). Para el caso de estudio se tomara en cuenta el valor de 0,05.

Z= Valor obtenido mediante niveles de confianza o significación con el que se va a realizar el tratamiento de estimaciones. Es un valor constante que si se lo toma en relación al 95% equivale a 1.95.

Cálculo del tamaño de la muestra

Para determinar el tamaño de la muestra reemplazamos los valores en la fórmula.

$$n = \frac{1043 \quad (0,25) (1,95)^2}{(1043-1) \quad (0,05)^2 + (0,25) (1,95)^2}$$

$$n = \frac{991,4758}{1042 \quad (0,0025) + (0,25) (3,8025)}$$

$$n = \frac{991,4758}{2,6050 \quad + \quad 0,9506}$$

$$n = \frac{991,4758}{3,5556}$$

$$n = 278,8177$$

$$n = 279$$

Luego de reemplazar la fórmula para obtener la muestra, se obtuvo con un error de 5%, un resultado de 279 unidades de transporte aproximadamente a encuestar de un universo de 1043 dentro del cantón Otavalo.

2.7.1.1. APLICACIÓN DE LA MUESTRA

El número de vehículos con sus respectivos socios para el cálculo de la muestra es de 279.

Luego de la respectiva entrevista realizada a los socios según el número de vehículos que se encuentran actualmente habilitados y constituidos legalmente dentro del cantón Otavalo, se obtuvo como resultado la siguiente información:

2.7.1.2. RESULTADOS OBTENIDOS

NÚMERO TOTAL DE LA MUESTRA ESTUDIADA:

| | |
|----------------------|------------|
| TOTAL GENERAL | 279 |
|----------------------|------------|

CONDUCTORES PROPIETARIOS SIN AYUDANTES:

113

Se obtuvo un resultado de **113** socios propietarios que no requieren ayuda de colaboradores para la conducción de sus vehículos, es decir son ellos mismos los encargados de administrar su propio negocio.

CONDUCTORES PROPIETARIOS CON AYUDANTES:

166

Algunos de los propietarios cuentan con uno y dos ayudantes, y en su prioridad hasta tres, en los casos más necesarios, teniendo como resultado un total de **166** socios.

Lo que nos da como resultado final un total de **279** que es el número de la muestra de un universo de **1043**.

A partir del resultado que se obtenga con esta muestra se establecerá un porcentaje adicional que vendrá a pertenecer al número estimado del resto de conductores

profesionales existentes en el cantón que no se encuentran asociados a alguna cooperativa.

AYUDANTES DE SOCIOS EN UNIDADES DE TRANSPORTE (incluyen terceros dueños): 216

En base a esta información se puede observar que adicional a los socios (conductores profesionales), forman parte de los conductores profesionales del cantón Otavalo un número equivalente al **77,58%** más del total estudiado.

Esta tercera opción se encuentra tomada en cuenta sobre todo para hacer referencia a la existencia de más de un propietario por vehículo, no siendo todos socios legalmente constituidos de una compañía o cooperativa, pero sí representando a un conductor profesional lo que indica un dato relevante para el presente estudio investigativo.

Tabla 8: Porcentaje excedente al total real de conductores

| | |
|-----|---------------|
| 279 | 100 |
| 216 | 77,58% |

Al realizar el análisis con el porcentaje obtenido, se puede deducir que el número estimado de conductores con licencia profesional en el cantón Otavalo es de **1852 habilitados hasta el año 2013.**

Tabla 9: Cálculo número estimado conductores

| |
|---------------|
| 1043 x 0,7758 |
| = 809 |

| | |
|--|---------------------|
| SOCIOS CONSTITUÍDOS LEGALMENTE | 1043 |
| CONDUCTORES PROFESIONALES AYUDANTES | 809 |
| TOTAL CONDUCTORES PROFESIONALES | <u>1.852</u> |

2.7.2. SEGUNDA ENCUESTA

POBLACIÓN O UNIVERSO

Para calcular la muestra se tomará como punto inicial a los conductores profesionales del cantón Otavalo, de donde obtendremos una muestra representativa con una confiabilidad del 95%, con un error admisible del 5% = al 0,05.

Para determinar el tamaño de la muestra se utilizará la siguiente fórmula:

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

En donde:

n = tamaño de la muestra

N = Población o universo a estudiarse es de 1852 conductores con licencia profesional dentro del cantón Otavalo.

d² = Varianza de la población. Valor constante equivalente a 0,25, puesto que es la desviación típica tomada como referencia es 0,5

N - 1 = corrección que se usa para muestras mayores de 50 unidades.

E = límite aceptado de error de muestra que es del 5%.

Z = nivel de confianza con el que se va a realizar es una constante que se lo toma en relación al 95% que equivale al 1,95.

Reemplazando:

$$n = \frac{1852(0,25)(1,95)^2}{1851(0,05)^2 + (0,25)(1,95)^2}$$

$$n = 1852(0,9506)$$

$$4,6275 + 0,9506$$

$$n = \frac{1760,5112}{5,5781}$$

$$n = 315,6112$$

$$n = \mathbf{316}$$

Después de reemplazar la fórmula, se obtuvo con un error del 5%, un resultado de 316 conductores profesionales aproximadamente a encuestar de un universo de 1852.

2.7.2.1. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN (TABULACIÓN Y ANÁLISIS)

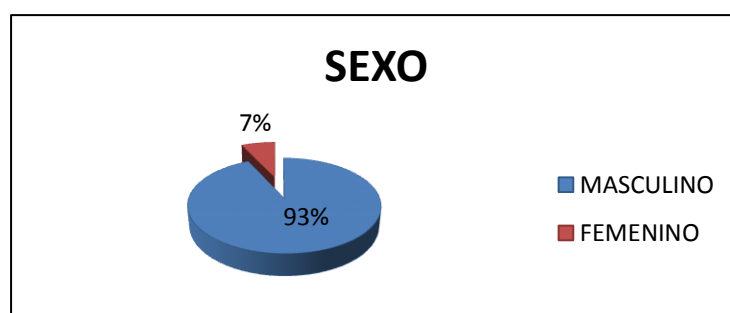
Esta encuesta está dirigida a los conductores profesionales del cantón Otavalo para determinar si es factible la implementación del servicio de recuperación de puntos a las licencias de conducir en la Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales de la Universidad de Otavalo.

DATOS GENERALES

Tabla 10: Encuestas de género

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| MASCULINO | 294 | 93% |
| FEMENINO | 22 | 7% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 3: Encuestas de Género



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

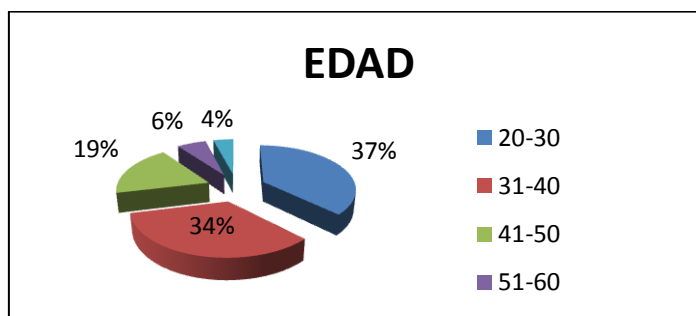
La aplicación de las encuestas fue realizada a un total de 316 conductores profesionales de distinto sexo, obteniendo como resultado un porcentaje del 93% masculino. Esto nos

refleja que la mayoría de personas que se dedican a la conducción profesional son hombres, debido a que la mayor parte de los hombres son quienes han estudiado este tipo de profesión.

Tabla 11: Identificación por edad

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|----------------|------------|-------------|
| 20-30 | 118 | 37% |
| 31-40 | 107 | 34% |
| 41-50 | 59 | 19% |
| 51-60 | 19 | 6% |
| 61 EN ADELANTE | 13 | 4% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 4: Encuestas de Edad



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

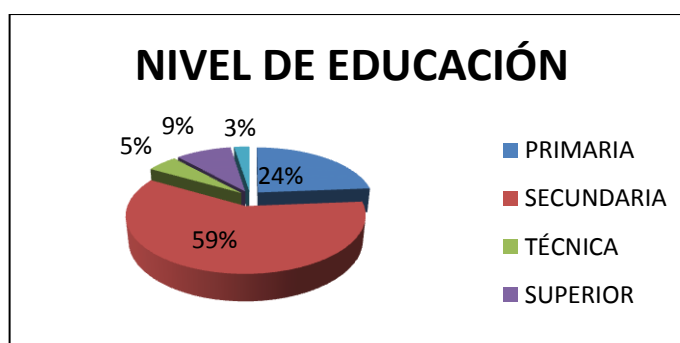
Análisis:

Podemos observar en un 34 % que las personas más jóvenes se van insertando en el ámbito de la conducción profesional, ya sea por ser una carrera corta o porque desean tener su propio negocio.

Tabla 12: Nivel de educación

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| PRIMARIA | 75 | 24% |
| SECUNDARIA | 188 | 59% |
| TÉCNICA | 16 | 5% |
| SUPERIOR | 29 | 9% |
| NINGUNA | 8 | 3% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 5 Nivel de Educación



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

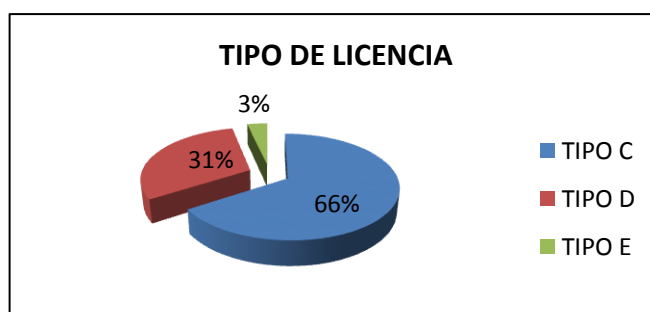
Se puede notar en un 59% que las personas que se dedican a la conducción profesional, la mayoría han estudiado un bachillerato, así mismo vemos que en un 24% son personas han estudiado únicamente la primaria y entre un 9% y 5% ya cuentan con estudios superiores. Tan solo un 3% no tienen ningún tipo de nivel en educación, esto se debe en forma principal a que anteriormente no se exigía como requisito nivel alguno de educación.

1.- ¿Qué tipo de licencia profesional posee usted?

Tabla 13: Tipo de licencia por conductor

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| TIPO C | 208 | 66% |
| TIPO D – D1 | 97 | 31% |
| TIPO E | 11 | 3% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 6: Tipo de licencia



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

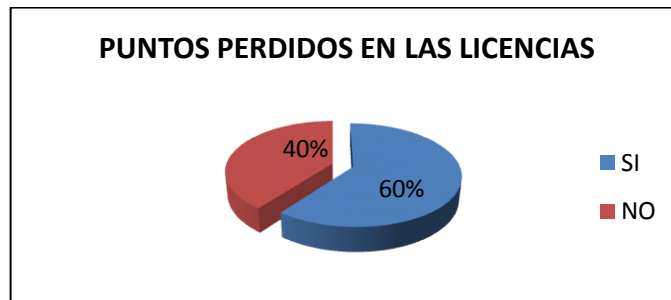
Podemos apreciar que un 66% de los encuestados manifiesta que su licencia es de tipo “C”, es decir que la mayoría de conductores profesionales en el cantón Otavalo se dedican a la conducción de taxis, camionetas livianas o mixtas hasta 3.500 kg, hasta 8 pasajeros, vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25, entre otros comprendidos en esta categoría; lo que demuestra que son pocos los conductores que tienen un nivel de licencias más especial.

2.- ¿Ha perdido en algún momento puntos a su licencia?

Tabla 14: Conductores que han perdido puntos en licencias

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| SI | 191 | 60% |
| NO | 125 | 40% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 7: Puntos perdidos



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

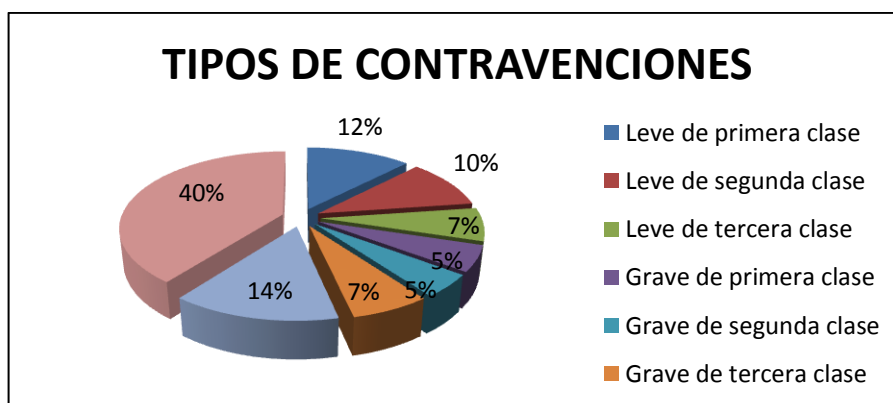
Se pueda apreciar que más de la mitad de los conductores encuestados han tenido inconvenientes con la rebaja de puntos a sus licencias, ya sea que provocaron alguna infracción o por un inesperado accidente que cometieron en contra de su voluntad representando un 60% de este número de acuerdo a la población estudiada, en cambio quienes aún mantienen intactos sus puntos y no han pasado más allá de una pequeña multa corresponden a un 40% de la totalidad y esperan seguirse manteniendo como hasta ahora con disciplina y respeto.

3.- En caso de ser afirmativa la pregunta 2: ¿Cuál fue considerado el tipo de infracción que cometió la última vez?

Tabla 15: Tipo de infracciones cometidas

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|------------------------|------------|-------------|
| Leve de primera clase | 39 | 12% |
| Leve de segunda clase | 33 | 10% |
| Leve de tercera clase | 22 | 7% |
| Grave de primera clase | 17 | 5% |
| Grave de segunda clase | 15 | 5% |
| Grave de tercera clase | 21 | 7% |
| Muy grave | 44 | 14% |
| Ninguna | 125 | 40% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 8: Contravenciones cometidas



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

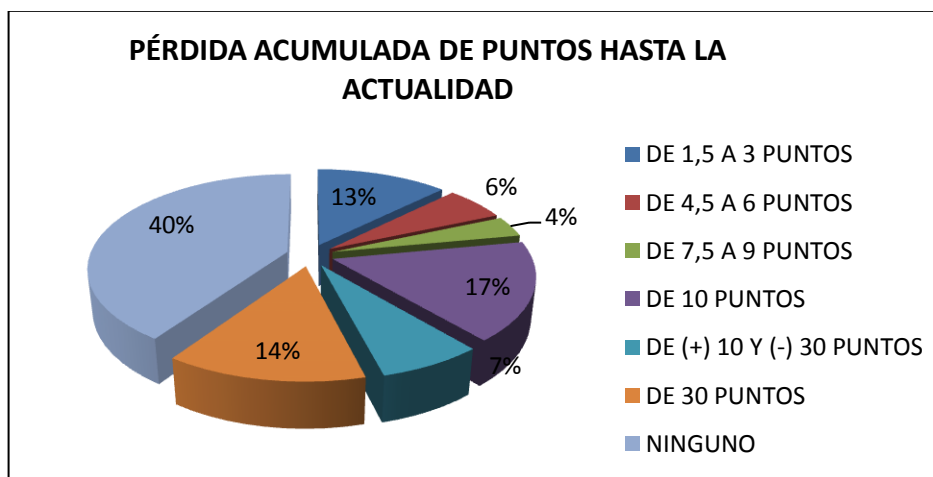
Como se puede observar en el gráfico y en forma resumida podemos decir que un 21% (de un total de 60%) de los conductores han cometido faltas muy graves dentro de la red vial, pudiendo apreciar que el resto de conductores con 5, 7, 10 y 12% han cometido faltas de menor rango a las mencionadas, pero que si no toman las debidas precauciones podrían llegar a formar la lista de los más agravantes y las medidas contra ellos serán aplicadas sobre todo con la rebaja de puntos.

4.- En caso de tener una respuesta afirmativa en la pregunta 2 ¿Cuántos puntos ha perdido su licencia hasta la actualidad?

Tabla 16: Acumulado de puntos perdidos en licencias

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|---------------------------|------------|-------------|
| DE 1,5 A 3 PUNTOS | 39 | 13% |
| DE 4,5 A 6 PUNTOS | 18 | 6% |
| DE 7,5 A 9 PUNTOS | 11 | 4% |
| DE 10 PUNTOS | 52 | 17% |
| DE (+) 10 Y (-) 30 PUNTOS | 22 | 7% |
| DE 30 PUNTOS | 42 | 14% |
| NINGUNO | 125 | 40% |
| Total | 309 | 100% |

Gráfico # 9: Puntos perdidos acumulados



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

Según la investigación realizada se puede establecer que el porcentaje de quienes ya no cuentan con puntos en sus licencias es de un 14% (de un total del 60%), siguiendo por la misma ruta y a punto de formar parte de ellos con un porcentaje del 7% se encuentran quienes sumadas sus rebajas casi llegan a perder la totalidad de éstos, mientras que el resto y con un porcentaje mayor que es de un 33% nos muestra que quienes más han

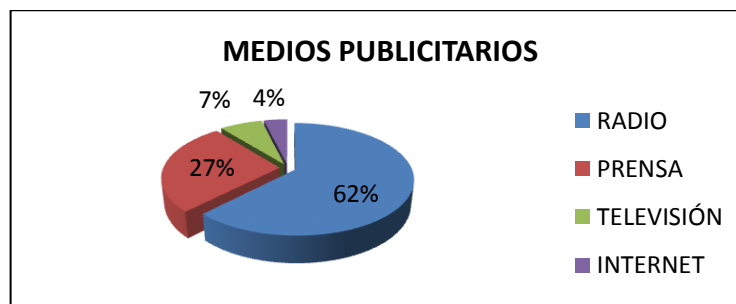
perdido sus puntos se encuentra en el rango de los 10 puntos y el resto con otros porcentajes que igual reflejan el puntaje perdido.

5.- ¿Qué medios publicitarios utiliza o mira constantemente?

Tabla 17: Medios publicitarios más utilizados

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| RADIO | 197 | 62% |
| PRENSA | 85 | 27% |
| TELEVISIÓN | 22 | 7% |
| INTERNET | 12 | 4% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 10: Encuesta medios publicitarios



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

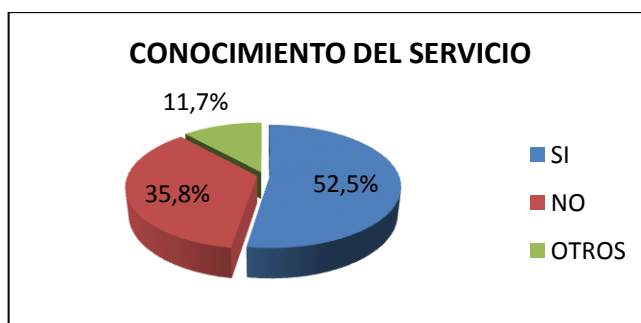
A pesar de la revolución tecnológica los conductores por el factor tiempo tienden a utilizar el medio publicitario que es la radio, es evidente que se lo usa con más frecuencia ya que representa un 62%, como segundo medio se encuentra la prensa con un 27%, y por último se encuentra la televisión y el internet con un 7 y 4 por ciento respectivamente, lo que quiere decir que podríamos informar acerca de nuestro nuevo servicio dentro a través de este medio lo que sería una gran opción para llegar a nuestros posibles clientes.

6.- ¿Tiene usted conocimiento acerca del tema de la recuperación de puntos que podrían brindar las escuelas de conducción según la disposición de la Comisión Nacional de Tránsito?

Tabla 18: Conocimiento acerca del tema

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| SI | 166 | 52,5% |
| NO | 113 | 35,8% |
| OTROS | 37 | 11,7% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 11: Encuestas conocimiento del servicio



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis

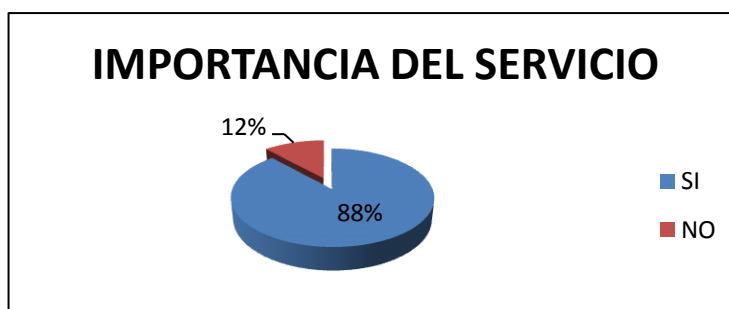
Se obtuvo un 53% de respuestas positivas afirmando que conocen acerca del tema, sin embargo existe un número considerable en donde mencionan que desconocen el mecanismo de este sistema abarcando un porcentaje del 36%, sugiriendo que de ser posible se difundan estos temas de interés a través de los diferentes medios de comunicación para adentrarse en ellos.

7.- ¿Cree usted que es importante ofrecer este tipo de servicio en la Escuela de conducción profesional de la Universidad de Otavalo?

Tabla 19: Importancia del servicio

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| SI | 279 | 88% |
| NO | 37 | 12% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 12:



Encuesta

Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

A pesar de que algunos conductores no tienen muy claro el panorama acerca de la recuperación de puntos, al momento de elegir este tipo de servicio lo ven como algo muy importante y de gran ayuda para todos, ya que nadie se encuentra libre de algún inconveniente que puede ocurrir en las vías, por ello claramente podemos apreciar cómo un 88% concuerda en que sería de mucho interés e importancia contar con un servicio de esta índole dentro del cantón, sobre todo viniendo de una institución de educación superior, en cambio un 12% no está de acuerdo con esto, argumentando que lo más

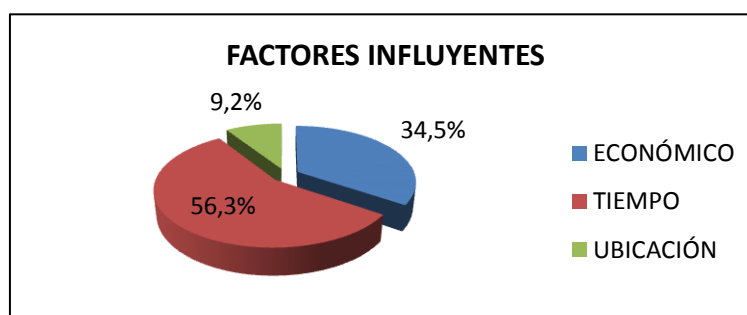
importante sería ser más prudentes en las vías, ya que esto hace que sean más irresponsables.

8.- ¿Cuál cree usted que es el factor más influyente que le impida realizar este curso en caso de haber perdido o llegar a perder puntos en su licencia?

Tabla 20: Factores que impiden realizar actividades

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| ECONÓMICO | 109 | 34,5% |
| TIEMPO | 178 | 56,3% |
| UBICACIÓN | 29 | 9,2% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 13: Posibles factores que limitan seguir el curso



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

Los conductores consideran que el tiempo es el factor más influyente para cualquier actividad que ellos desean realizar, puesto que el trabajo es el lugar a donde le dedican más tiempo durante el transcurso del día, por ello podemos evidenciar que un 56% de los encuestados han señalado al tiempo como el principal motivo de impedimento en el caso de requerir y realizar este tipo de cursos, en tanto que el factor económico también representa un número considerable con un 34%, ya que consideran que la parte económica es su debilidad en este momento, ya que algunos mantienen deudas aún no saldadas de infracciones cometidas con la Comisión Nacional de Tránsito, y un porcentaje mínimo como es un 9% lo ven a la ubicación como el obstáculo para realizar

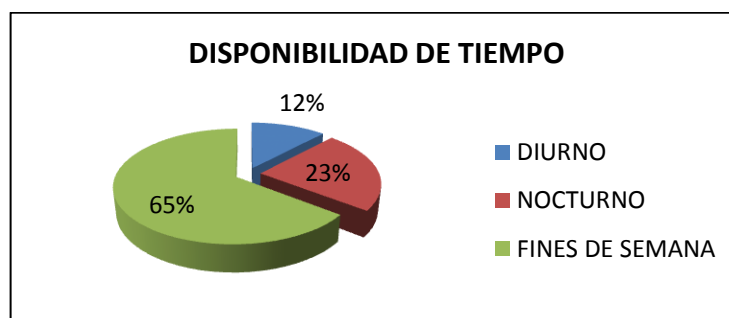
cualquier actividad fuera de su horario de trabajo, ya que viven a los alrededores del cantón Otavalo, y muchas veces no tienen transporte disponible en todos los horarios.

9.- En caso de requerir realizar este curso de recuperación de puntos, ¿qué horario considera que es el más factible de acuerdo a su disponibilidad de tiempo?

Tabla 21: Disponibilidad de tiempo

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-----------------|------------|-------------|
| DIURNO | 38 | 12% |
| NOCTURNO | 74 | 23% |
| FINES DE SEMANA | 204 | 65% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 14: Encuesta disponibilidad de tiempo



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

Un total del 65% consideran que es más factible tener disponible su tiempo los fines de semana, ya que se les facilita obtener un permiso en el caso de quienes trabajan como empleados, y para algunos propietarios consideran que es más factible poner un reemplazo fines de semana que todos los días de la semana, de igual forma algunos de los conductores encuestados lo ven como factible realizar este tipo de cursos en un horario nocturno después de sus jornadas laborales, esto en el caso de quienes trabajan

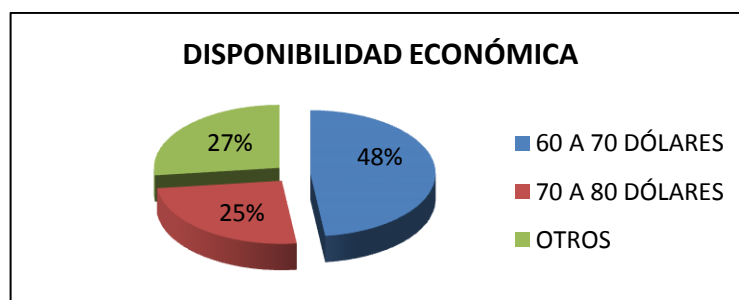
en horarios de la mañana, en cambio algunos conductores que laboran en horarios de la tarde consideran que más factible lo ven realizar alguna actividad en horarios diurnos, representando únicamente un porcentaje del 12%.

10.- ¿Cuál es el costo que estaría dispuesto a pagar en caso de tener que realizar el curso para la recuperación de puntos?

Tabla 22: Capacidad de pago

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-----------------|------------|-------------|
| 60 A 70 DÓLARES | 152 | 48% |
| 70 A 80 DÓLARES | 79 | 25% |
| OTROS | 85 | 27% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 15: Encuesta capacidad económica



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

Se puede evidenciar que un 48%, que viene a ser la mayoría de la población se encuentran de acuerdo en pagar los precios que se lo ha tomado como referencia de acuerdo a la normativa legal de la Agencia Nacional de Tránsito en caso de requerir este curso de recuperación de puntos, con un 27% le siguen quienes no pagarían más de lo establecido, y que lo consideran que no debería tener ningún costo por el tiempo de duración del curso, en cambio existe un porcentaje de un 10% que mencionan estar

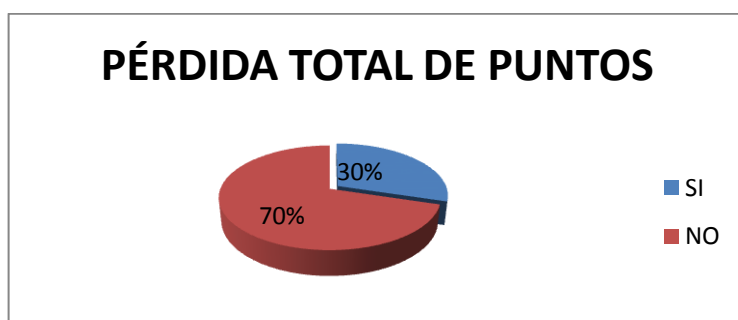
dispuestos a pagar más de lo que la ley establece, puesto que consideran que es una gran oportunidad que tienen los conductores de ser mejores en las vías y que oportunidades de esta índole no tienen precio.

11.- ¿Está de acuerdo en que los conductores profesionales pierdan la totalidad de puntos a sus licencias para poder ingresar al curso de recuperación?

Tabla 23: Conductores con pérdida de puntos totales

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| SI | 94 | 30% |
| NO | 222 | 70% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 16: Encuesta pérdida acumulada de puntos



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

Quienes consideran que no debería existir una pérdida total de puntos en las licencias para poder recuperarlos representa un 70% que es un número elevado en comparación a quienes si están de acuerdo, argumentando que se debería corregir a tiempo a quienes están cometiendo estos errores o falta de consciencia, ya que así se podría evitar muchas infracciones y sobre todo muchos accidentes por que se estarían formando constantemente, pero un 30% si está de acuerdo en que se les quite en forma total el

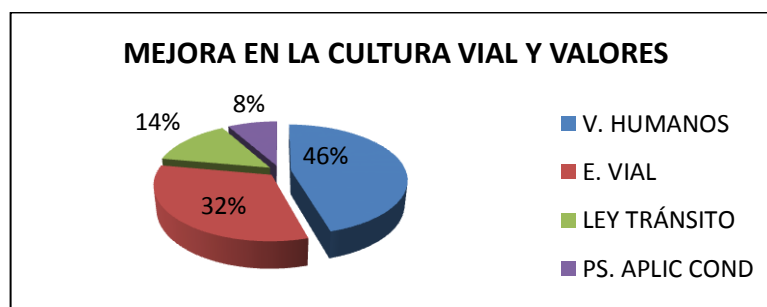
puntaje en las licencias para que sean más responsables, ya que al tener oportunidad de irlos recuperando lo harán un mal hábito y las cosas podrían ir empeorando.

12.- ¿Qué materias cree usted que deberían profundizarse en este tipo de cursos para que el conductor tome más consciencia y cometa menos infracciones?

Tabla 24: Materias más relevantes en la malla curricular

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|----------------|------------|-------------|
| V. HUMANOS | 144 | 46% |
| E. VIAL | 102 | 32% |
| LEY TRÁNSITO | 44 | 14% |
| PS. APLIC COND | 26 | 8% |
| Total | 316 | 100% |

Gráfico # 17: Encuesta mejora en la cultura vial y valores



Fuente: Diciembre 2013

Autor: Pamela Erazo

Análisis:

En esta encuesta se ha considerado averiguar qué aspectos son más importantes y en qué se enfocan más los conductores, independientemente de requerir o no el realizar un curso de recuperación de puntos, ya que todos tenemos falencias y en algún momento las consecuencias pueden llegar a ser como en este caso infracciones de tránsito, como resultado se obtuvo un 46% de que lo más importante sería la materia de valores humanos, a esta le sigue la educación vial con un 32%, ya que son temas que las

personas conocen o por lo menos ha escuchado en algún momento. En cambio ley de tránsito y psicología aplicada a la conducción con un 14% y 8% respectivamente no lo consideran de mucho interés ya que enfatizan en que la disciplina viene de la voluntad de cada uno al ser aplicados, conscientes y responsables, más que atender a la obligatoriedad de las leyes.

2.7.3. TERCERA ENCUESTA

Se ha considerado la necesidad de incrementar a la información existente una encuesta realizada a los conductores no profesionales del cantón Otavalo, con un número aleatorio de 20 encuestados para determinar un número general estimado que actualmente requerirán recuperar puntos a sus licencias, sobre todo quienes han perdido en su totalidad, es decir que se conocerá cuál es la demanda existente para el caso.

Gracias a la colaboración brindada de funcionarios de las escuelas de conducción no profesional del cantón se obtuvo la siguiente información de los últimos cinco años:

ESCUELA DE CONDUCCIÓN OTAUTO

Tabla 25: Información Escuela de Conducción Otauto

| PERÍODO NOV - OCTUBRE 2009 A NOV - OCTUBRE 2014 | | | | | | | |
|---|-------------|----------|------------------|----------------|----------------|------------|-------------|
| N°. | AÑO | N° AUTOS | N° ALUM.x VEHÍC. | T. MATR. MENS. | T. MATR.ANUAL. | 3% REPROB. | TOTAL ALUM. |
| 1 | 2009 - 2010 | 3 | 16 | 48 | 576 | 17 | 559 |
| 2 | 2010 -2011 | 3 | 16 | 48 | 576 | 17 | 559 |
| 3 | 2011 - 2012 | 4 | 16 | 64 | 768 | 23 | 745 |
| 4 | 2012 - 2013 | 5 | 16 | 80 | 960 | 29 | 931 |
| 5 | 2013 -2014 | 6 | 16 | 40 | 480 | 14 | 466 |
| TOTAL GENERAL | | | | | 3360 | 101 | 3259 |

ESCUELA DE CONDUCCIÓN ANETA

Tabla 26: Información Escuela de Conducción Aneta

| PERÍODO ENERO - DICIEMBRE 2010 A ENERO - DICIEMBRE 2014 | | | | | | | |
|---|------|----------|------------------|----------------|----------------|--------------|-------------|
| N°. | AÑO | N° AUTOS | N° ALUM.x VEHÍC. | T. MATR. MENS. | T. MATR.ANUAL. | 4,5% REPROB. | TOTAL ALUM. |
| 1 | 2010 | 3 | 16 | 48 | 576 | 26 | 550 |
| 2 | 2011 | 4 | 16 | 64 | 768 | 35 | 733 |
| 3 | 2012 | 4 | 16 | 64 | 768 | 35 | 733 |
| 4 | 2013 | 6 | 16 | 96 | 1152 | 52 | 1100 |
| 5 | 2014 | 6 | 16 | 35 | 420 | 19 | 401 |
| TOTAL GENERAL | | | | | 3684 | 166 | 3518 |

En resumen se obtiene el número estimado de conductores no profesionales en los últimos cinco años con un total de **6777** dentro del cantón Otavalo entre las dos escuelas de conducción no profesional como son Otauto y Aneta.

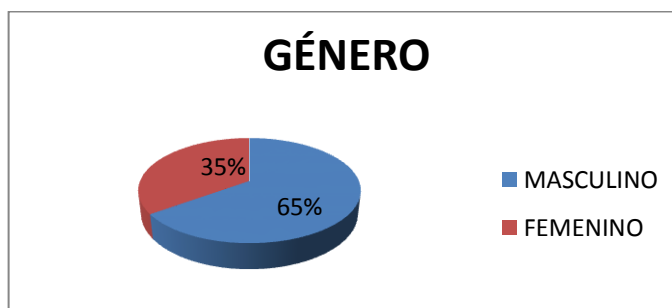
2.7.3.1. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

DATOS GENERALES

Tabla 27: Datos de Género

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| MASCULINO | 13 | 65% |
| FEMENINO | 7 | 35% |
| Total | 20 | 100% |

Gráfico # 18: Datos de género



Fuente: Julio 2015

Autor: Pamela Erazo

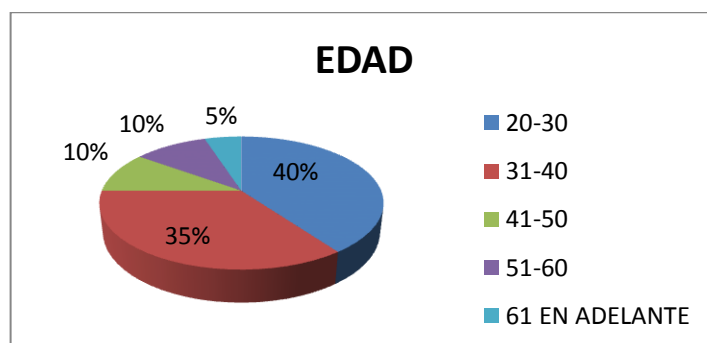
ANÁLISIS

La aplicación de las encuestas fue realizada a los conductores no profesionales de distinto sexo, obteniendo como resultado un porcentaje del 65% del género masculino.

Tabla 28: Información Edad

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|----------------|------------|-------------|
| 20-30 | 8 | 40% |
| 31-40 | 7 | 35% |
| 41-50 | 2 | 10% |
| 51-60 | 2 | 10% |
| 61 EN ADELANTE | 1 | 5% |
| Total | 20 | 100% |

Gráfico # 19: Edad



Fuente: Julio 2015

Autor: Pamela Erazo

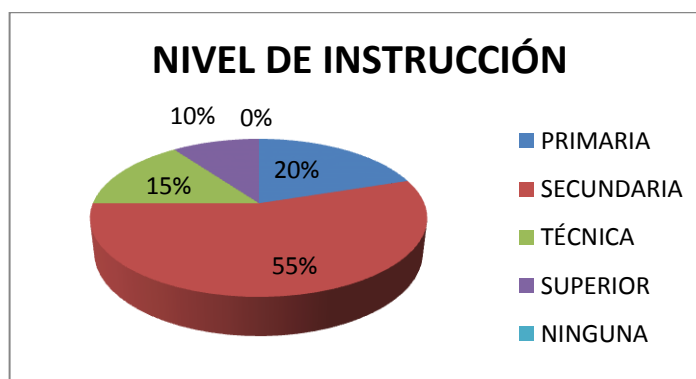
ANÁLISIS

Se puede observar que la mayor parte de los conductores se encuentran en una edad promedio entre 20 y 30 años, y hasta los 40 años que son conductores jóvenes.

Tabla 29: Información Nivel de Instrucción

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| PRIMARIA | 4 | 20% |
| SECUNDARIA | 11 | 55% |
| TÉCNICA | 3 | 15% |
| SUPERIOR | 2 | 10% |
| NINGUNA | 0 | 0% |
| Total | 20 | 100% |

Gráfico # 20: Nivel de instrucción



Fuente: Julio 2015

Autor: Pamela Erazo

ANÁLISIS

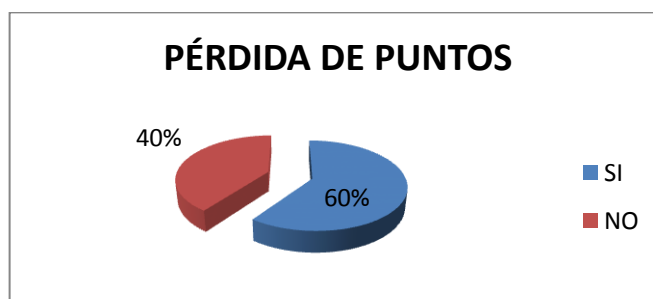
Los resultados nos muestran que la mayor parte de los encuestados han cursado la secundaria con un 59%, lo que muestra que en su mayoría son bachilleres.

1.- ¿Ha perdido puntos en su licencia? (Si el resultado es SI por favor continúe con la siguiente respuesta)

Tabla 30: Pérdida de puntos

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| SI | 12 | 60% |
| NO | 8 | 40% |
| Total | 20 | 100% |

Gráfico # 21: Pérdida de puntos



Fuente: Julio 2015

Autor: Pamela Erazo

ANÁLISIS

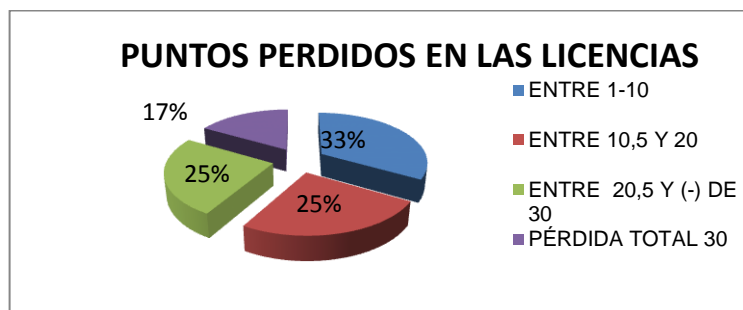
Como se puede observar en el gráfico la mayor parte de los conductores encuestados han perdido puntos en sus licencias ya sea de forma mínima o máxima con un porcentaje del 60%, lo que demuestra que más de la mitad de éstos no cuentan con sus 30 puntos que es el total otorgado a cada conductor.

2.- ¿Cuántos puntos ha perdido?

Tabla 31: Cantidad de puntos perdidos

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|------------------------|------------|-------------|
| ENTRE 1-10 | 4 | 33% |
| ENTRE 10,5 Y 20 | 3 | 25% |
| ENTRE 20,5 Y (-) DE 30 | 3 | 25% |
| PÉRDIDA TOTAL 30 | 2 | 17% |
| Total | 12 | 100% |

Gráfico # 22: Total puntos perdidos



Fuente: Julio 2015

Autor: Pamela Erazo

ANÁLISIS

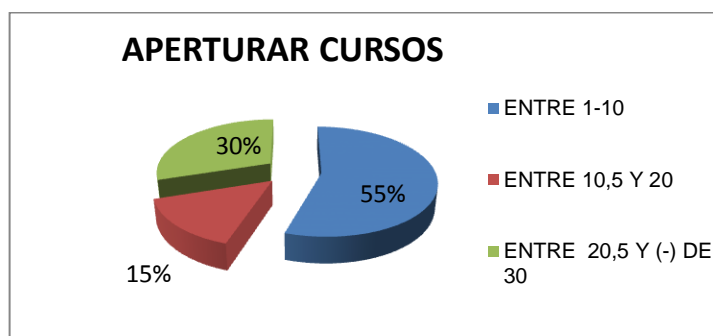
Según los resultados de las encuestas de un total del 100% el 17% ha perdido ya la totalidad de sus puntos, lo que demuestra que se encuentran inhabilitados o se encuentran conduciendo ilegalmente, se lo ha tomado este ítem ya que el estudio que se está realizando va enfocado especialmente a conductores con estas características, le sigue con 25% la pérdida de entre 10 y menos de 30 puntos lo que quiere decir que muchos de estos van por el mismo camino de quienes ya no tienen permiso para conducir en las vías.

3.- ¿En el caso de requerir el curso usted estaría de acuerdo en hacerlo?

Tabla 32: Realizar cursos

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| SI | 11 | 55% |
| NO | 3 | 15% |
| TAL VEZ | 6 | 30% |
| Total | 20 | 100% |

Gráfico # 23: Realización de cursos



Fuente: Julio 2015

Autor: Pamela Erazo

ANÁLISIS

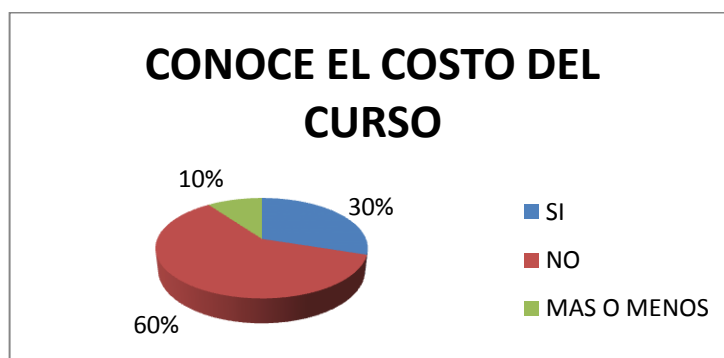
Más de la mitad de la población encuestada ha respondido de manera afirmativa, es decir que el 55% de los conductores estarían de acuerdo en realizar el curso en caso de que se requiera.

4.- ¿Conoce cuál es el costo actual del curso de recuperación de puntos?

Tabla 33: Información Nivel de Instrucción

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| SI | 6 | 30% |
| NO | 12 | 60% |
| MAS O MENOS | 2 | 10% |
| Total | 20 | 100% |

Gráfico # 24: Conocimiento costo curso



Fuente: Julio 2015

Autor: Pamela Erazo

ANÁLISIS

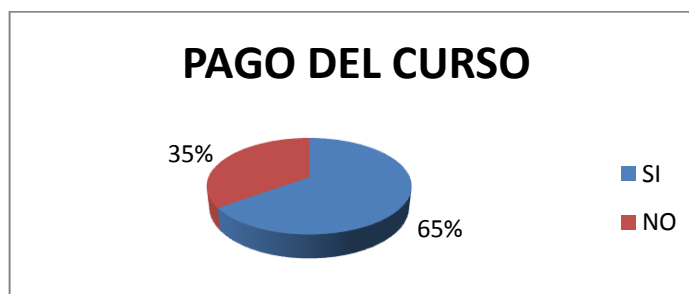
La mayor parte de la población encuestada desconoce cuál es el costo que tiene el realizar el curso de recuperación de puntos, algunos en cambio sí tienen claro de cuánto les costaría en caso de que tengan que ingresar a realizarlo.

5.- ¿Usted estaría dispuesto a pagar el valor de 60,68 por el curso de recuperación de puntos en caso de requerirlo?

Tabla 34: Valor del curso

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| SI | 13 | 65% |
| NO | 7 | 35% |
| Total | 20 | 100% |

Gráfico # 25: Conocimiento costo curso



Fuente: Julio 2015

Autor: Pamela Erazo

ANÁLISIS

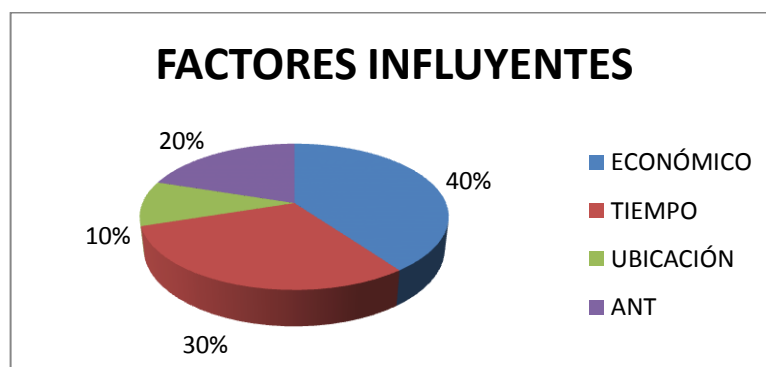
Una cantidad elevada de la población sí considera que es una cantidad muy accesible el pagar la cantidad establecida por la Agencia Nacional de Tránsito para el curso de recuperación de puntos, es decir que el 65% accedería por ser un valor mínimo.

6.- ¿Cuál consideraría usted que es o sería el factor que impediría o ha impedido realizar el curso de recuperación de puntos?

Tabla 35: Factores que impiden realizar cursos

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| ECONÓMICO | 8 | 40% |
| TIEMPO | 6 | 30% |
| UBICACIÓN | 2 | 10% |
| ANT | 4 | 20% |
| Total | 20 | 100% |

Gráfico # 26: Factores influyentes para cursos



Fuente: Julio 2015

Autor: Pamela Erazo

ANÁLISIS

En este caso los conductores encuestados han considerado que uno de los factores que han impedido o impedirían ingresar a tomar los cursos es el factor económico, puesto que muchos por el hecho de tener rebaja en sus puntos o la pérdida total mantienen multas que aún no han sido saldadas en la Agencia Nacional de Tránsito, representando un 40% del total estudiado, mientras que a esto le sigue el factor tiempo, ya que muchos trabajan de lunes a sábado y algunas veces de domingo a domingo, lo que no les ha posible recuperar sus puntos, con un porcentaje del 30%.

2.8. LA ENTREVISTA

Es una técnica para obtener datos que consisten en un diálogo entre dos personas: El entrevistador "investigador" y el entrevistado; se realiza con el fin de obtener información de parte de éste, de hecho la entrevista constituye una técnica indispensable porque permite obtener datos que de otro modo serían muy difícil conseguir.

Para complementar de mejor manera la información anteriormente recopilada y conocer un poco a la competencia se ha visto la necesidad de realizar una entrevista a algunas personas que tienen conocimiento de la misma, para determinar de qué forma incide actualmente la competencia dentro de la demanda actual.

2.8.1. RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Hasta el momento y en base a la información obtenida se menciona que existe la apertura de cursos mensuales para la recuperación de puntos con un número promedio de 30 alumnos.

Según las entrevistas realizadas hasta el momento el inconveniente que más se ha presentado para que los alumnos ingresen a matricularse son obligaciones con la Agencia Nacional de Tránsito.

Actualmente para informar a la ciudad de Otavalo sobre el servicio, la competencia ha realizado únicamente perifoneo dentro de la misma.

Todo conductor que ha ingresado a los cursos está de acuerdo en que el costo para la realización de los cursos de recuperación de puntos es accesible.

2.8.1.1. ANÁLISIS OFERTA Y DEMANDA

OFERTA

Como es natural, en todo producto y servicio siempre se encuentra presente la competencia, y el servicio de cursos para la recuperación de puntos a las licencias no es la excepción. Por ello se puede mencionar que para el servicio que propone este proyecto su principal competidor es la Escuela de Capacitación para Conductores no Profesionales del Cantón Otavalo ANETA.

DEMANDA

Según los datos obtenidos en las encuestas y entrevistas realizadas, se puede estimar que en el cantón Otavalo una gran parte de los conductores conoce poco acerca de cómo funciona el tema de la recuperación de puntos. Una vez aplicada la información de campo se puede evidenciar que una cantidad estimable ha perdido puntos en sus licencias ya sea en forma total o parcial, y que la mayor cantidad de conductores se encuentran de acuerdo en que se brinde este tipo de servicio, sobre todo siendo un servicio de alta calidad, que posee un valor agregado en comparación a la competencia.

Pero dos de los factores más relevantes que estiman que les pueda impedir realizar la recuperación de los puntos para quienes ya los han perdido y conocen del tema es el factor tiempo en primera instancia y luego el factor económico, ya que dentro de éste algunos conductores mantienen pendiente algún valor con la Agencia Nacional de Tránsito, siendo éste uno de los principales requisitos que la entidad exige. Por otra parte los horarios de sus trabajos no les han permitido tomar la decisión de acudir a estos centros para obtener información sobre el proceso que debe seguirse para realizar los cursos.

A más de lo expuesto algunos conductores mencionan no haberse informado de que existe la Escuela de Conducción de la Universidad de Otavalo, y mucho menos que podría brindar este tipo de servicio.

2.9. MATRIZ FODA

2.9.1. DESARROLLO MATRIZ FODA

La matriz FODA es un instrumento técnico por medio del cual podemos visualizar resultados de cada una de las variables con la finalidad de detectar el problema del diagnóstico a través de la información obtenida en el transcurso de la investigación.

2.9.1.1. FORTALEZAS

- Organización administrativa
- Infraestructura y tecnología.
- Equipos.
- Docentes.
- Instructores
- Horarios accesibles.
- Servicio de calidad.
- Sistema normativo.

2.9.1.2. OPORTUNIDADES

- Cursos de recuperación de puntos
- Comisión Nacional de Tránsito
- Gobierno Autónomo Descentralizado (GADs.)
- Policía Nacional
- Sistema normativo de la ANT.

2.9.1.3. DEBILIDADES

- Falta de difusión y conocimiento.
- Cometimiento de infracciones.
- No respetar las leyes vigentes.
- Falta de aplicación del sistema normativo.
- Docentes no capacitados.

2.9.1.4. AMENAZAS

- Competencia.
- El sistema político.
- Crisis del sistema económico del país.
- Sistema Normativo de la ANT.
- Contravenciones

Tabla 36: Matriz FODA

| FORTALEZAS | AMENAZAS |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Organización administrativa - Infraestructura y tecnología. - Equipos. - Docentes - Instructores - Horarios accesibles. - Servicio de calidad - Sistema normativo. | <ul style="list-style-type: none"> - Competencia. - El sistema político - Crisis del sistema económico del país. - Sistema Normativo de la ANT. - Contravenciones |
| DEBILIDADES | OPORTUNIDADES |
| <ul style="list-style-type: none"> - Falta de difusión y conocimiento. - Acometimiento de infracciones. - No respetar las leyes vigentes - Falta de aplicación del sistema normativo. - Docentes no capacitados. | <ul style="list-style-type: none"> - Cursos de recuperación de puntos - Comisión Nacional de Tránsito -Gobierno Autónomo Descentralizado (GADs.) - Policía Nacional - Sistema normativo de la ANT |

2.10. CRUCE DE ESTRATEGIAS FODA

Una vez identificadas las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas se debe establecer una combinación de éstas para señalar estrategias que ayuden a la mejora y fortalecimiento de las mismas.

ESTRATEGIAS FO – FA - DO – DA

a).- Estrategias Fortalezas – Oportunidades (FO)

- Para evitar la rebaja de puntos a las licencias se plantea dar cursos de recuperación de puntos a través de la infraestructura tecnológica y administrativa con la que cuenta la Escuela de conducción de la Universidad de Otavalo.

b).- Estrategias Fortalezas – Amenazas (FA)

- A través de la apertura del curso de recuperación de puntos vamos a bajar las contravenciones aplicando el sistema normativo que nos da la Agencia Nacional de Tránsito.

c).- Estrategias Debilidades – Oportunidades (DO)

- Con los cursos de recuperación de puntos vamos a dar a conocer el sistema normativo de la Agencia Nacional de Tránsito para que se apliquen las sanciones respectivas.

d).- Estrategias Debilidades – Amenazas (DA)

- A través de los GADs y el sistema normativo de la Agencia Nacional de Tránsito se deben respetar las leyes de tránsito en vigencia.

2.11. PROBLEMA DIAGNÓSTICO

Una vez realizada la investigación de campo, se puede deducir que uno de los problemas más latentes que se ha detectado en la actualidad, es el factor tiempo, ya que la mayoría de los conductores que laboran como empleados no disponen del tiempo necesario para realizar este curso de la recuperación de puntos, y lo encuentran más factible realizarlo un fin de semana, que es una de las opciones que también brinda esta propuesta.

En segundo plano se encuentra el factor económico, ya que para algunos el mantener pendientes algunas multas con la Agencia Nacional de Tránsito, producto del tema de investigación, les ha impedido tratar de realizar el curso de la recuperación de puntos, siendo imprescindible para ellos y obligatorio a su vez.

Dentro de los factores restantes de este problema, se puede señalar la falta de conocimiento y la poca importancia que se le da al caso, la falta de difusión por parte de los medios de comunicación o de la misma escuela de conducción.

También se puede deducir que en las variables e indicadores más importantes dentro de la misma, se obtienen los suficientes elementos, argumentos técnicos y debilidades a corregir, que permiten dar hincapié para que la finalidad de este trabajo concluya exitosamente.

En lo que se refiere a los costos es evidente que casi en su totalidad requieren una oferta accesible económicamente, por lo que dentro del tema financiero este punto será muy tomado en cuenta, ya que nos regiremos disciplinadamente con la LOTTTSV (Ley Orgánica de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial) con la finalidad de entregar y recibir beneficios que abarquen a cada una de las necesidades.

2.12. DETERMINACIÓN DE LA SOLUCIÓN DIAGNÓSTICA

Por todo lo manifestado anteriormente y por los resultados obtenidos acerca de la acogida de este servicio, se ve necesario solucionar este tema que en la actualidad es muy común por su relevancia en el caso, mediante la implementación del servicio de

recuperación de puntos con la elaboración planificada de un sistema de procesos y medidas que cumplan todas las expectativas impuestas, generadas y solicitadas dentro y fuera de la Escuela de Conducción de la Universidad de Otavalo.

CAPÍTULO III

3. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN

3.1. INTRODUCCIÓN

En nuestro país el transporte terrestre tiene su propia ley, establecida por la Asamblea Nacional quien es la encargada de expedir la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en donde tiene establecido como objetivos principales de estas normas la organización, 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.

Es así que la LOTTTSV (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial) creó la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte terrestre el cual es el encargado de la regulación planificación y control del mismo en el territorio nacional.

En el Art. 98 de la LOTTTSV establece que en las licencias de conducir, perdidos los primeros 30 puntos, serán suspendidas por 60 días y será obligatorio tomar un curso para recuperación de puntos en las Escuelas de conducción de conductores profesionales y no profesionales, los Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas y Universidades autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito.

En su mayoría los accidentes están relacionados con la conducta y los valores de los conductores en el volante que son de riesgo en el tránsito y tienden a involucrarse en los accidentes que frecuentemente son ocasionados

La violación e irrespeto a las normas de tránsito y en si la corrupción, han creado la falta de compromiso en el conductor y el incumplimiento hacia las propias leyes que lo establecen, lo que trae como resultado una pésima conducta en las carreteras atentando

contra la sociedad, provocando graves problemas y consecuencias muchas veces irreparables.

Actualmente se las infracciones y accidentes de tránsito ya no solo aplican como penalización la reclusión, prisión, multas, trabajos comunitarios, sino además la reducción de puntos a las licencias, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos.

Una o varias de estas penas se aplican de conformidad con lo establecido en cada norma, pero en todos los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el Art. 97 de la LOTTTSV.

El presente proyecto tiene como finalidad brindar el servicio de recuperación de puntos a las licencias y ayudar de alguna manera a quienes los hayan perdido, brindándoles un servicio de excelencia y calidad basado en el cumplimiento de normas y leyes establecidas, con un valor agregado en un nivel de educación superior y concienciación siendo una ventaja competitiva dentro de la competencia y de la problemática existente hasta la actualidad.

3.2. JUSTIFICACIÓN

Mediante la implementación de un nuevo servicio como es la de recuperar puntos a las licencias, será un paso relevante a la innovación para quienes forman parte de la Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales de la Universidad de Otavalo y una oportunidad para los posibles beneficiarios que lo conformen ya que podrán aumentar su interés en la mejora de su preparación, contribuyendo así la seguridad vial en el país.

Con referencia a esta breve introducción se propone implementar el servicio de recuperación de puntos en la ciudad de Otavalo, pero a diferencia de la competencia existente, basada en procesos académicos y prácticas profesionales, y de manera estricta al momento de prestar un servicio a la ciudadanía, con el propósito de que sean de

calidad, garantizando así que dicho servicio se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad con tarifas socialmente justas que de antemano sería para la Agencia Nacional de Tránsito consagrada como una organización o elemento fundamental contra la informalidad, según lo establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Este proyecto a más de sus objetivos expuestos anteriormente, tiene también como propósito demostrar que los accidentes y las infracciones de tránsito que se viven a cada instante son en alto grado predecibles y evitables, puesto que toda irresponsabilidad por mínima que sea, figura las causas de accidentes.

Para el desarrollo de este proyecto se toma en cuenta todos los parámetros técnicos, administrativos, y presupuestarios que garanticen el correcto inicio, desenvolvimiento y desarrollo del mismo, ya que poniendo en práctica todo lo planteado y expuesto obtendrá el prestigio correspondiente como institución y los beneficiarios como personas y ciudadanos.

3.3. DESCRIPCIÓN Y APLICACIÓN DE LA PROPUESTA

Según Blanco (2007), “el principal objetivo de un estudio de factibilidad de un proyecto es determinar la viabilidad social, económica y financiera haciendo uso de herramientas contables y económicas como lo son el cálculo del punto de equilibrio y el valor agregado, así como también el uso de herramientas financiera tales como el cálculo de la tasa interna y el valor presente neto.”²⁶

Así mismo, Blanco (2007), “expresa que el resultado integral de la evaluación no debe centrarse solo en los resultados que obtenga de las herramientas financieras valores del VPN y TIR) ya que esto dejaría de lado los aspectos económicos y sociales.

Propone entonces que se de especial importancia al flujo de fondos que tenga la organización ya que de este análisis se podrá verificar el origen y su aplicación, así como el balance entre los ingresos y lo egresos líquidos.

Proponiendo así que un estudio de factibilidad se compone de:

- Estudio de mercado
- Estudio técnico
- Estudio económico – financiero³⁷

Ramírez, Vidal y Domínguez (2009), mencionan que “el análisis de factibilidad forma parte del ciclo que es necesario seguir para evaluar un proyecto. Un proyecto factible, es decir que se puede ejecutar, es el que ha aprobado cuatro estudios básicos:

- Estudio de factibilidad de mercado
- Estudio de factibilidad técnica
- Estudio de factibilidad medio ambiental.
- Estudio de factibilidad económica-financiera³⁸

Torres Dujisin (2011), señala que” para llevar a cabo los objetivos o metas señalados, la factibilidad se apoya en los siguientes aspectos básicos:

- **Viabilidad Comercial:** Indica si la situación de mercado existente, respecto a la demanda y la oferta.
- **Viabilidad Técnica:** Indica si técnicamente el proyecto es viable, si resulta posible la implementación material concreta del mismo considerando inversiones, infraestructura, maquinaria, equipamiento, requerimientos tecnológicos, insumos claves, localización específica, normas medioambientales, etc.
- **Viabilidad Legal:** Indica si existen impedimentos legales para el funcionamiento de la empresa que se proyecta desarrollar.

³⁷Blanco, Adolfo. (2007). *Formulación y Evaluación de proyectos*. (6ª Ed.).Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.

³⁸Ramírez, A., Vidal M. & Domínguez R. (2009). *Etapas del Análisis de Factibilidad*.

- **Viabilidad de RRHH:** Indica si se pueden conseguir y captar los recursos humanos claves para el funcionamiento operativo del proyecto.
- **Viabilidad Económica:** Indica si el proyecto se observa rentable a través de cálculo de costos y beneficios proyectados para un período determinado.”²⁹

Luna (2009), señala que “la factibilidad de un proyecto estará centrada especialmente en los recursos existentes, los cuales se analizarán en los siguientes aspectos:

- Factibilidad económica
- Factibilidad operativa
- Factibilidad técnica
- Factibilidad social”³⁹

Según los argumentos citados con anterioridad por varios autores en el tema de la propuesta para desarrollar un proyecto, se toma los siguientes aspectos que ayudarán a un mejor desenvolvimiento de los recursos para alcanzar los objetivos y metas establecidas. En conclusión, para el desarrollo del presente proyecto se plantea los siguientes aspectos que serán implementados en las siguientes propuestas: Organizacional y administrativa, operativa técnica, comercial y económica financiera.

3.4. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

3.4.1. NOMBRE DE LA ESCUELA

ESCUELA DE CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES
UNIVERSIDAD DE OTAVALO

3.4.2. SLOGAN DE LA ESCUELA

Conducción tu pasión, Seguridad nuestra misión.

³⁹ Luna, R. (2009). *Manual para determinar la factibilidad económica de proyectos*.

3.4.3. LOGOTIPO DE LA ESCUELA DE CONDUCCIÓN

Gráfico # 27: Logotipo de la empresa



Fuente: Escuela de Conducción Universidad de Otavalo

3.4.4. MACRO LOCALIZACIÓN

La escuela de conducción de la Universidad de Otavalo se encuentra localizada en Ecuador, provincia de Imbabura.

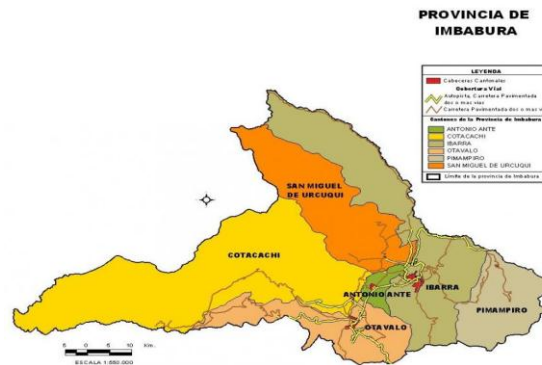
3.4.4.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE ECUADOR

Gráfico # 28: Mapa Ecuador



Fuente: www.participacionciudadana.org

Gráfico # 29: Mapa Imbabura



Fuente: www.participacionciudadana.org

Según los datos del Gobierno Municipal del Cantón Otavalo (2013): “En el norte del Ecuador se encuentra la provincia de Imbabura, así llamada por el volcán que le sirve de cerro tutelar. La provincia tiene una ubicación estratégica, pues se encuentra a 60km. de la capital de la república (Quito) y a 100 km. de la frontera colombiana.

En el sentido perpendicular, es un eje comunicador entre la Costa y la Amazonia. La actividad económica de Imbabura es esencialmente agropecuaria y de servicios.

3.4.5. MICRO LOCALIZACIÓN

San Luis de Otavalo, o simplemente Otavalo, es una ciudad de la provincia de Imbabura, en Ecuador; situada a 110 kilómetros al norte de la ciudad de Quito, utilizando la panamericana norte, para llegar hasta esta ciudad con un recorrido de dos horas, por una vía asfaltada de excelentes condiciones. En el trayecto se pueden visitar Cayambe y Cotacachi.

Se puede llegar en transporte público, en buses nuevos y cómodos que cubren la ruta Quito – Ibarra – Tulcán y viceversa, existiendo frecuencias regulares todos los días, en todos los horarios.⁴⁰

Gráfico # 30: Mapa Otavalo



Fuente: www.participacionciudadana.org

Gráfico # 31: Mapa Universidad Otavalo



Fuente: www.universidadotavalo.com

El cantón Otavalo está situado en la zona norte del Ecuador y al sur oriente de la provincia de Imbabura. Tiene una superficie de 579 kilómetros cuadrados, según los nuevos límites otorgados por el Gobierno Municipal de Otavalo.

⁴⁰ www.otavalo.gob.ec

La ciudad de Otavalo se localiza al norte del callejón interandino a 110 kilómetros de la capital Quito y a 20 kilómetros de la ciudad de Ibarra, se encuentra a una altura de 2.565 metros sobre el nivel del mar, y está ubicada geográficamente en las siguientes coordenadas:

78° 15' 49'' longitud oeste

0° 13' 43'' latitud norte

3.4.5.1. DATOS GENERALES CANTÓN OTAVALO

| | |
|--------------------|---|
| PROVINCIA: | Imbabura |
| CANTON: | Otavalo |
| REGION: | Sierra Norte |
| CABECERA CANTONAL: | San Luis de Otavalo |
| NOMBRE DEL ALCALDE | Lic. Gustavo Pareja |
| SUPERFICIE (Km2) | Urbana: 82,10; Rural: 424,37; Total Cantón 507,47 |
| PERIMETRO URBANO: | 800 Hectáreas |
| POBLACION URBANA: | 44.536 |
| POBLACION RURAL: | 65.925 |
| POBLACION TOTAL: | 110.461- PAGINA WEB: www.otavalo.gob.ec |
| Email: | municipio@otavalo.gob.ec |
| TELEFONOS: | 06-920460 / 06-920418 / 06-920302 |
| FAX: | 06-920381 |
| TELEFAX: | 06-920381 |
| FECHA DE CREACION: | 31 de Octubre de 1829 |

PARROQUIAS

RURALES: Eugenio Espejo, San Pablo del Lago, González Suárez, González Suárez, San Juan de Ilumán, Dr. Miguel Egas C.; San José de Quichinche, San Pedro de Pataquí y Selva Alegre

URBANAS: Jordán y San Luis

IDIOMA OFICIAL GRUPOS ÉTNICOS

Castellano y kichwa
Mestizo e Indígena⁴¹

⁴¹www.otavalo.gob.ec

La escuela de conducción de la Universidad de Otavalo realiza sus actividades en la ciudad de Otavalo, ciudadela La Imbaya, avenida de los Sarances y Pendoneros.

3.5. REQUISITOS AUTORIZACIÓN Y ACREDITACIÓN CENTROS ESPECIALIZADOS PARA LA RECUPERACIÓN DE PUNTOS (LOTTTSV)

Las personas jurídicas que se encuentren interesadas en acreditarse como un Centro Especializado de Capacitación para la Recuperación de Puntos, deberán obtener autorización del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Son requisitos y condiciones para las escuelas de conductores no profesionales, profesionales, Institutos Tecnológicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas y Universidades legalmente autorizadas por la ANT, para participar como aspirantes a Centros Especializados de Capacitación para recuperación de puntos a las licencias de conducir son los siguientes:

Solicitud (formato de solicitud):

En el contenido de la solicitud deberá constar la siguiente información:

- a) Razón social de la persona jurídica solicitante;
- b) Nombres y apellidos completos del representante legal;
- c) La mención a la resolución de autoridad competente por la cual se autorizó el funcionamiento como Escuela de Conducción o la disposición legal que le faculta para funcionar.⁴²
- d) Petición precisa, concreta y expresa de la autorización para acreditarse como un Centro Especializado para la Recuperación de Puntos.

⁴²Agencia Nacional de Tránsito R.N° 019-DE-2012-ANT

Presentar documentación pertinente:

- a) Listado de la planta docente de acuerdo a las áreas temáticas y cumplir con los perfiles establecidos para los profesionales que no constan en el anexo del Reglamento para la Recuperación de Puntos de Licencias de Conducir basada en la Resolución N° 013-DIR-2011-ANT.
- b) El desarrollo de los temas de acuerdo a la malla curricular establecida en el anexo del Reglamento para la Recuperación de Puntos de Licencias de Conducir en la Resolución N° 013-DIR-2011-ANT.
- c) El documento que contenga el sistema y proceso de evaluación a realizarse a los conductores.
- d) Garantizar la cobertura, infraestructura física y equipamiento para la prestación del servicio dentro de los siguientes parámetros básicos:
 - Infraestructura suficiente para cubrir las necesidades de los cursantes para la recuperación de puntos.
 - Aulas en plena capacidad de funcionamiento (espacios y tiempos requeridos para recuperación de puntos exclusivamente y que sean las autorizadas por la ANT en la resolución de funcionamiento).
 - Demostrar que cuentan con equipos informáticos necesarios y suficientes (máximo 2 cursantes por equipo).

Verificación de la ANT de documentación:

- a) Autorización Vigente de creación y funcionamiento, otorgadas por la ANT y por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior, cuando corresponda
- b) Que la organización aspirante haya prestado servicios al menos 6 meses consecutivos en la formación y capacitación de conductores profesionales o no profesionales.
- c) Que la organización aspirante no tenga pendientes o en curso procesos administrativos en la ANT.

- d) Que la Institución aspirante no haya incurrido en infracciones y faltas establecidas en la LOTTTSV en el Reglamento de Escuelas de Conducción.⁴³

Autorización para acreditarse como un Centro Especializado de Capacitación para la Recuperación de Puntos

Ésta será emitida mediante resolución motivada, la cual será publicada en el Registro Oficial.

Convenio para habilitarse como un centro especializado de Capacitación para la Recuperación de Puntos

El Director Ejecutivo determinará los términos del convenio a suscribirse, una vez emitida la autorización de Acreditación como un Centro Especializado de Capacitación para la Recuperación de Puntos de conformidad con el Art.192.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Una vez conseguida la autorización como Centro de Especializado de Capacitación para la recuperación de puntos de las licencias de conducir y previo al inicio de sus operaciones como tales deberán obligatoriamente deberán suscribir un convenio de acuerdo al modelo diseñado para el efecto.

El plazo para la suscripción de convenios es de 5 días, contados a partir de la fecha de notificación de su autorización.

Los convenios tendrán una duración de 1 año calendario a partir de su suscripción, pudiendo ser renovado con la actualización de datos y requisitos que se establece en el Art. 5 de la R.N°019-DE-2012-ANT. De la Agencia Nacional de Tránsito.⁴⁴

3.5.1. REGLAMENTO PARA LA RECUPERACIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

DISPOSICIONES GENERALES:

⁴³Agencia Nacional de Tránsito R.N° 019-DE-2012-ANT

⁴⁴Agencia Nacional de Tránsito R.N° 019-DE-2012-ANT

Los alumnos que ingresen a tomar el curso de “CONCIENCIACIÓN, REEDUCACIÓN Y REHABILITACIÓN VIAL”, deberán provenir de una escuela distinta a la que realizaron el curso de conducción antes de la pérdida de puntos a sus licencias, debiendo cumplir con los siguientes requisitos:

Requisitos

- Contar con un certificado de licencia emitido por la Agencia Nacional de Tránsito, y encontrarse al día en el pago de sus multas de tránsito.
- Encontrarse al día en el pago de sus multas de tránsito.
- Realizar una evaluación psicológica que será indicada de qué tipo por parte del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito, conjuntamente con los parámetros a evaluarse y los formatos homologados a utilizarse.

Supervisión

La gestión de supervisión y auditoría documental de los centros de capacitación para la recuperación de puntos será ejercida por el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito o un delegado bajo el mismo reglamento que será expedido por su parte para el efecto.

3.5.2. DE LAS REGLAS PARA LA RECUPERACIÓN DE PUNTOS

- 1) **Primera recuperación:** El conductor con una licencia profesional o no profesional que haya perdido los 30 primeros puntos podrá recuperar 20 puntos después de haber aprobado un nuevo curso de recuperación de puntos, haber tenido una evaluación psicológica favorable y haber cumplido los 60 días de suspensión de su licencia.
- 2) **Segunda recuperación:** El conductor con una licencia profesional o no profesional que haya perdido 20 puntos podrá recuperar 15 puntos después de

haber aprobado un nuevo curso de recuperación de puntos, haber tenido una evaluación psicológica favorable y haber cumplido 120 días suspensión de su licencia.

3) Tercera recuperación: El conductor con una licencia profesional o no profesional que haya perdido 15 puntos podrá recuperar 15 puntos después de haber aprobado un nuevo curso de recuperación de puntos, haber tenido una evaluación psicológica favorable y haber cumplido 1 año de suspensión de su licencia.

4) Cuarta recuperación: El conductor con una licencia profesional o no profesional que haya perdido 15 puntos podrá recuperar 15 puntos después de haber aprobado un nuevo curso de recuperación de puntos, haber tenido una evaluación psicológica favorable y haber cumplido 1 año de suspensión de su licencia.

Luego de la cuarta recuperación el conductor no podrá beneficiarse de ninguna otra recuperación y perderá el derecho a renovarla.

La aprobación del curso de recuperación no significará el cese de la suspensión de la licencia de conducir, y el cumplimiento del plazo de la suspensión no revela de la aprobación del curso⁴⁵

3.5.3. PROCESO CENTROS ESPECIALIZADOS DE CAPACITACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS

Los Centros Especializados de Capacitación para la Recuperación de Puntos deberán cumplir los procesos establecidos por la Agencia de Transporte y Control de Tránsito para llevar a cabo la prestación de servicios de recuperación de puntos y dar cumplimiento a los mismos con los siguientes aspectos:

⁴⁵Agencia Nacional de Tránsito, Resolución N° 013-DIR-2011-ANT, Reglamento para la Recuperación de Puntos de licencias de conducir

Período de matriculación:

- Las matrículas deberán llevarse a cabo con por lo menos quince días previos al inicio del curso según la notificación de la Agencia Nacional de Tránsito. Prohibiéndose matricular alumnos después de iniciado el curso ya que quienes hubieran inobservado esta norma deberán ser sancionados.
- Los Centros Especializados de Capacitación para la Recuperación de Puntos deberán presentar la nómina definitiva de los alumnos matriculados en un plazo máximo de 48 horas luego de terminado el período.
- Además no podrán matricular a los aspirantes que no se encuentren al día en el pago de sus multas de tránsito.

Registro de alumnos matriculados

- Los Centros Especializados de Capacitación para la Recuperación de Puntos deberán remitir a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial la nómina definitiva de los alumnos matriculados para efectos de registro, estadística y control de los mismos. De no cumplirse con esta obligación se harán acreedores a la respectiva sanción.

Asistencia

Una vez concluido el curso de recuperación de puntos y aprobado o reprobado, quien se encarga de la verificación de la información mencionada, será la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial quien verificará alumnos matriculados, aprobados y asistencias.

Duración curso:

- El período de duración del curso se ha establecido de la siguiente manera:

TABLA DE DURACIÓN DEL CURSO SEGÚN LA NORMATIVA ANT

Tabla 37: Duración del curso entre semana

| HORARIO LUNES A VIERNES | | | | |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|--------------------|
| SEMANAS | H. POR SEMANA | HORAS DIARIAS | DÍAS LABORABLES | TOTAL HORAS |
| SEMANA 1 | 10 | 2 | 5 | 10 |
| SEMANA 2 | 10 | 2 | 5 | 10 |
| SEMANA 3 | 10 | 2 | 5 | 10 |
| TOTAL HORAS CURSO | | | | 30 |

Los cursos también pueden desarrollarse los fines de semana:

TABLA DE DURACIÓN DEL CURSO SEGÚN LA NORMATIVA ANT

Tabla 38: Duración del curso fines de semana

| HORARIO FINES DE SEMANA | | | | |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|--------------------|
| SEMANAS | H. POR SEMANA | HORAS DIARIAS | DÍAS LABORABLES | TOTAL HORAS |
| 1ER SÁBADO | 4 | 4 | 1 | 4 |
| 1ER DOMINGO | 4 | 4 | 1 | 4 |
| 2DO SÁBADO | 4 | 4 | 1 | 4 |
| 2DO DOMINGO | 4 | 4 | 1 | 4 |
| 3ER SÁBADO | 4 | 4 | 1 | 4 |
| 3ER DOMINGO | 4 | 4 | 1 | 4 |
| 4TO SÁBADO | 4 | 4 | 1 | 4 |
| 4TO DOMINGO | 4 | 2 | 1 | 2 |

| | |
|-------------------|----|
| TOTAL HORAS CURSO | 30 |
|-------------------|----|

Debiendo ser cumplidas de acuerdo a la malla curricular y horas presenciales establecidas.

- En lo correspondiente a la Malla curricular, Plan y Módulo de estudios, serán aplicados en forma obligatoria a nivel nacional por parte de la ANT y se lo obtendrá con la respectiva autorización de funcionamiento.

Costo del curso

- De igual forma el costo del curso lo establecerá la ANT en forma general y obligatoria.
- Para este año se encuentra establecido el valor de \$60,64 (sesenta con sesenta y cuatro centavos de dólar americano).

3.5.3.1. REGÍMENES DE ESTUDIO:

Inicio de clases

- Los Centros de Capacitación deberán enviar el listado de alumnos matriculados en un período máximo de diez días luego de iniciado el curso para la respectiva aprobación por escrito notificando el hecho a la Agencia Nacional de Tránsito.

Diseño curricular

- La Malla curricular, Plan de Estudios y Módulo de Estudios, serán de aplicación inmediata y obligatoria en el ámbito nacional por los Centros de Recuperación de Puntos legalmente habilitados, los mismos que serán realizados por profesionales de la Agencia Nacional de Tránsito.

Programas de Estudio

- Las horas teórico – prácticas impartidas, serán consideradas horas cronológicas (60 minutos).
- El cupo por aula no podrá ser superior a 30 alumnos;
- La carga horaria será de dos horas diarias en jornadas vespertina y nocturna; y de cuatro horas diarias sábados y domingos
- La asistencia de los alumnos será mínimo del 90%, caso contrario, reprobará el curso
- Las calificaciones deberán ser efectuadas de acuerdo a una escala de 0 a 10 puntos para determinar el logro de los módulos de estudio.
- El promedio mínimo de aprobación por módulo será de 7 sobre 10.
- Las ponderaciones porcentuales para asignar una nota será de:

Trabajo en equipo = 2 puntos;

Estudio de casos = 2 puntos

Prueba práctica = 3 puntos

Prueba teórica = 3 puntos

En caso de no aprobar el módulo quedará suspenso y en el plazo de 48 horas rendirá por una sola vez el examen de suspensión sobre 10 puntos, debiendo obtener una calificación mínima de 7 puntos para aprobar el módulo, caso contrario perderá el curso.

Modificaciones

- Los Centros de Recuperación de Puntos podrán presentar sugerencias o modificaciones de los planes y programas de estudio que serán analizados por la Agencia Nacional de Tránsito.

Examen de suficiencia

Una vez terminado el curso y aprobado el módulo de estudio, se registrará la calificación final que será de cero a diez. El alumno que tuviera una nota menor a 7

deberá por una sola vez repetir el examen de suficiencia y de no obtener la nota mínima perderá el curso.

Registro y emisión de certificados

Los Centros de Recuperación de Puntos remitirán a la Agencia Nacional de Tránsito, en el plazo máximo de 5 días posteriores a la prueba de suficiencia, las certificaciones de los alumnos aprobados y reprobados el curso que en un inicio obtuvieron a través de su secretaría.

Recibidas las certificaciones por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, ésta procederá al registro correspondiente y en el plazo máximo de 30 días remitirá a las Unidades Administrativas Provinciales, la nómina de los alumnos aprobados y habilitados para que sin más trámite se proceda al registro de los puntos recuperados.

3.6. PROPUESTA ADMINISTRATIVA

Brindar el servicio de recuperación de puntos a las licencias de conducir profesionales para quienes hayan perdido en su totalidad, reeducando y capacitando a las personas en el uso correcto de los medios de tránsito y transporte terrestres; atribuyendo a prevenir la contaminación ambiental y disminución de las infracciones de tránsito.

3.6.1. MISIÓN

Somos una institución que además de capacitar a conductores profesionales y otorgar licencias de conducción tipo C y D, brindamos el servicio de recuperación de puntos servicio que se ofrece con un nivel de educación superior, bajo procesos y sistemas y modernos encaminados a la conciencia y responsabilidad hacia la problemática que en la actualidad vive nuestro país, con altos estándares éticos, cuyo desenvolvimiento en la sociedad sea positivo y aporte al mejoramiento en la seguridad vial del país.

3.6.2. VISIÓN

Ser para el año 2016 un referente en el país en cuanto a la concienciación, reeducación y rehabilitación vial, buscando el cambio y actitud de aquellos conductores que se encuentran con sus licencias suspendidas por efecto de la reducción de puntos, siempre comprometidos con la calidad en la educación teórica y práctica para liderar la satisfacción de la demanda regional de este servicio.

3.6.3. POLÍTICAS

Política de Calidad

Emplear una estricta política de calidad, en todos los procesos, trato justo, así como también en escuchar sus requerimientos y solicitudes de clientes, ya que la razón de ser y el funcionamiento de la institución es el cliente.

Política de Responsabilidad.

Atender al cliente es responsabilidad de todos los integrantes de la institución, para lo cual deberán conocer los procedimientos a fin de orientarlos.

Política de Eficiencia

Demostrar en todo momento eficiencia en todos los procesos y etapas, dentro y fuera del área de trabajo.

3.6.4. VALORES

Respeto

Se caracterizará por el respeto que se mantendrá en todo momento y contacto con el cliente, trabajadores, jefes entre otros, ya que todo proceso se basa en el respeto de cada persona.

Ética

Cumplir y respetar todos los procedimientos que se apliquen en los procesos será una clave importante para el éxito de toda la institución.

Honestidad

La honestidad es un factor importantísimo para llevar a cabo todo trabajo, sin perjudicar a la contraparte se logra fidelizar a los clientes.

Trabajo en Equipo

Trabajar constantemente la unión entre todos los colaboradores de nuestra institución, ya que somos un solo equipo de trabajo que busca un solo objetivo en común y en bienestar de la misma.

Calidez humana

Que los clientes pueden contar con un trato amable y personalizado.

3.6.5. OBJETIVOS

GENERALES

Dictar cursos de recuperación de puntos a las licencias de conducir, mediante la impartición de conocimientos y competencias pertinentes a la profesión, con el fin de

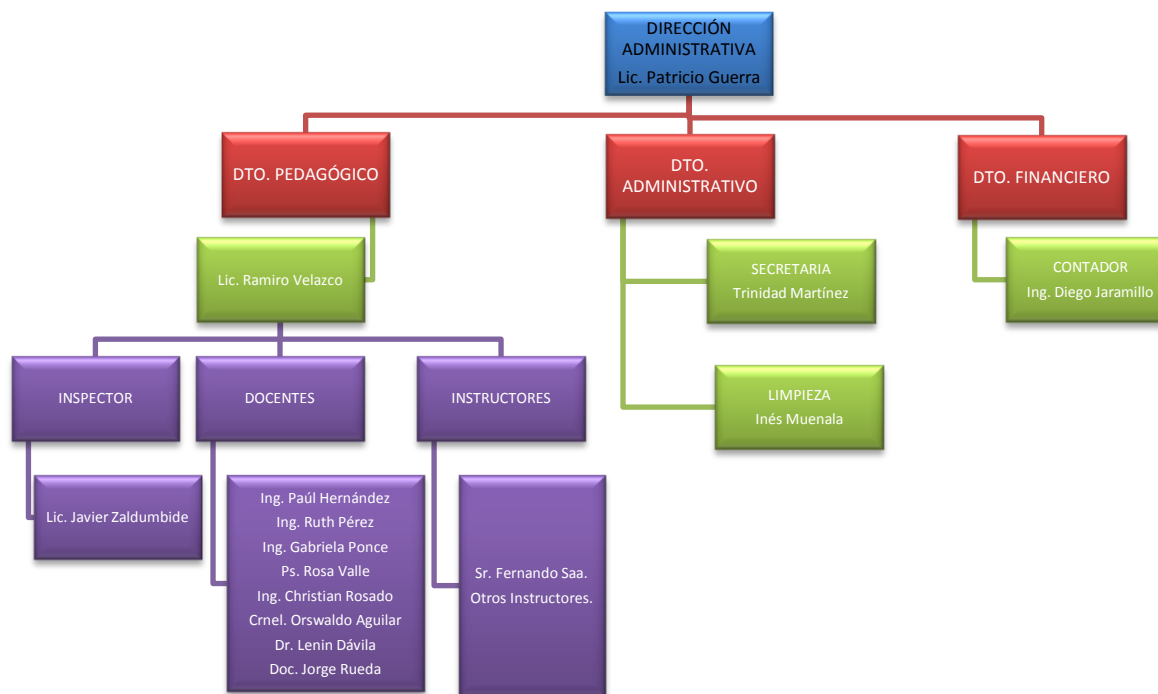
reeducar los comportamientos, actitudes y valores de convivencia y respeto en del entorno de tránsito, con una cultura de seguridad, brindando un servicio innovador y de alta calidad que permita un mejor desempeño en los conductores.

ESPECÍFICOS

- Impartir conocimientos responsablemente en base a las leyes vigentes de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la educación vial.
- Orientar y capacitar constantemente a nuestro equipo de trabajo para brindar un servicio de calidad a nuestros clientes.
- Presentar una propuesta y programa de capacitación teórica y práctica en base a una malla curricular acorde a los reglamentos actuales y exigencias de la sociedad y Estado.
- Satisfacer las necesidades y requerimientos de los clientes.
- Realizar un análisis de los impactos que tendría la implementación del servicio de recuperación de puntos en una Escuela de Capacitación para conductores profesionales en el cantón Otavalo.

3.6.6. ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL ESC. DE CONDUCCIÓN U.O

Gráfico # 32: Organigrama Estructural E. Conducción U.O.



Fuente: Escuela de Conducción Profesional “Universidad de Otavalo”

3.6.7. MANUAL DE FUNCIONES ESCUELA DE CONDUCCIÓN UNIVERSIDAD DE OTAVALO

3.6.7.1. DIRECTOR ADMINISTRATIVO

El director administrativo será el responsable de la administración y el correcto funcionamiento de la escuela de conducción de la Universidad de Otavalo, será quien tenga a su cargo el buen desarrollo de la misma.

Perfil:

- Poseer título profesional de tercer nivel en Administración de empresas
- Experiencia no menor a un año en el área de trabajo.
- Tener conocimientos y experiencia en:
 - Dirigir centros de capacitación de conductores profesionales
- Trabajo en equipo.

Funciones:

- Planificar y coordinar el cumplimiento de las metas y objetivos.
- Coordinar y controlar el cumplimiento de funciones de cada uno de los departamentos de la escuela de conducción Universidad de Otavalo.
- Dirigir correctamente la gestión económica y financiera de la escuela de conducción.
- Velar por el cumplimiento y normas para el correcto desarrollo de las actividades.
- Colaborar para que en la institución existan buenas relaciones laborales.

3.6.7.2. DIRECTOR PEDAGÓGICO

El director pedagógico será el encargado planificar, mandar, influir y motivar a los empleados para que realicen tareas esenciales.

Perfil

- Profesional con título académico de tercer nivel en Ciencias de la Educación
- Experiencia no menor a un año en administrar instituciones educativas de nivel medio y superior (Rector o Vicerrector)
- Conocimientos y experiencia en materias de tránsito y seguridad vial
- Trabajo en equipo
- Conocimiento en relaciones humanas

Funciones:

- Diseñar las mallas curriculares las cuales contengan todas las materias a desarrollarse en el curso para la recuperación de puntos.
- Hacer que cada uno de los docentes cumplan con la malla establecida y los objetivos de la institución.
- Velar por los intereses de los estudiantes y ayudar en la solución a los problemas.
- Cumplir con la normativa para el correcto funcionamiento de la institución.
- Realizar procesos de evaluación y supervisión
- Supervisar las clases de teoría y práctica que se dictan

- Elaborar instrumentos de evaluación de las actividades

3.6.7.3. SECRETARIA

La secretaría constituye un apoyo básico en la administración, es la persona que tiene conocimiento sobre las actividades docentes y conoce a cada uno de los estudiantes.

Perfil

- Poseer por lo menos título de especialización técnica en la especialidad o en materias a fin.
- Experiencia no menor a un año en el área de trabajo
- Trabajo en Equipo
- Conocimiento en atención al cliente

Funciones

- Organizar y coordinar la agenda de trabajo del director administrativo.
- Atender al público que solicita información dándole la orientación requerida.
- Proporcionar información clara y exacta.
- Conocer en detalle los precios y horarios de cada uno de los cursos de conducción y saber presentarlos atractivamente.
- Matricular a los alumnos a los cursos así como asesorarles en los horarios.
- Administrar y controlar la documentación legal y confidencial perteneciente a la institución.
- Entregar las llaves correspondientes a cada uno de los docentes para la impartición de clases.

3.6.7.4. CONTADOR

El Contador será el encargado de procesar y registrar la información necesaria para la elaboración de los Estados Financieros, controlará la recepción de la información contable proveniente de cada una de las áreas de la Escuela de Conducción.

Perfil

- Poseer título de tercer nivel en Contabilidad y Auditoría
- Experiencia de no menos de 2 años en el área de trabajo
- Trabajo en equipo

Funciones

El contador tendrá las funciones de supervisión, coordinación y control de las actividades contables de la escuela de conducción Universidad de Otavalo.

- Analizar conjuntamente con contabilidad e informar al director administrativo sobre los resultados obtenidos.
- Analizar los resultados económicos periódicamente y proponer las acciones necesarias para mejorarlos.
- Preparar informes.
- Elaborar y recomendar continuamente políticas y cambios para la información adecuada de la administración financiera.
- Realizar, tramitar, ejecutar, y comunicar al director administrativo todo lo relacionado al SRI, Superintendencia de Compañías, IESS, Inspectoría de Trabajo, entre otras.
- Revisar y controlar la documentación concerniente al área contable.
- Verificar liquidaciones de impuestos, tales como IVA, retenciones en la fuente y aportaciones para el IESS.

- Emisión y revisión de Estados Financieros que incluyen:
 - Balance general,
 - Estado de pérdidas y ganancias,
 - Estado de flujo de efectivo,
 - Estado de evolución del patrimonio
 - Control contable de listado de depreciaciones, amortizaciones y provisiones.
 - Será responsable de la documentación revisada, generada y procesada en contabilidad.
 - Control y registro de las obligaciones de la compañía.
- Revisión periódica de todas las cuentas de balance y de resultados.

3.6.7.5. INSPECTOR

Será la persona encargada del cumplimiento de las actividades de la institución, el uso correcto de cada uno de los materiales pertenecientes a la misma.

Perfil

- Poseer título de tercer nivel en Administración de Empresas.
- Experiencia docente mínima de 1 año en el área de trabajo
- Trabajo en equipo
- Conocimiento en Liderazgo y Emprendimiento

Funciones

- Velar por el cumplimiento de la normativa legal por parte de los estudiantes.
- Controlar la asistencia normal de todos los estudiantes de la escuela de conducción Universidad de Otavalo.
- Elaborar programas que ayuden al cumplimiento de objetivos de la institución.

- Velar por el uso correcto de los vehículos destinados para la utilización de los estudiantes.
- Diseñar la de aprendizaje en cuanto a conducción y el cumplimiento de la misma por parte de los conductores.

3.6.7.6. DOCENTES

Los docentes serán las personas encargadas de la formación académica del estudiante, son profesionales orientados a la impartición de conocimiento teórico como práctico.

Perfil

- Título de tercer nivel
- Experiencia de un año en el área de trabajo
- Trabajo en equipo
- Conocimiento en Relaciones Humanas

Funciones

Las funciones que los instructores de conducción deben realizar son las siguientes:

- Instruir las prácticas con sujeción a lo establecido en los programas y horarios;
- Hacer uso máximo de la tolerancia y paciencia para lograr impartir conocimientos prácticos a los estudiantes
- Indicar oportunamente a conocimiento del director administrativo los problemas que se le presentaren.
- Evaluar a los estudiantes después de cada práctica.
- Respetar el compromiso de trabajo adquirido con la escuela y cumplirlo a cabalidad.

En lo referente a las funciones de los docentes que imparten materias teóricas son las siguientes:

- Instruir las prácticas con sujeción a lo establecido en los programas y horarios;
- Tener tolerancia y paciencia para lograr impartir los conocimientos teóricos a los estudiantes
- Dar a conocer oportunamente los problemas que se le presentaren.
- Evaluar continuamente a los estudiantes;
- Respetar el compromiso de trabajo adquirido con la escuela y cumplirlo a cabalidad

3.6.7.7. CONSERJE

Será la persona encargada de mantener limpia la escuela de conducción Universidad de Otavalo con la utilización de todos los suministros de limpieza.

Perfil

- Instrucción primaria o secundaria
- Trabajo en equipo

Funciones

- Mantener limpio las aulas y oficinas.
- Hacer pedidos de suministros cuando estén por terminarse.
- Vigilar el ingreso de personal autorizado a las oficinas.
- Cumplir con los requerimientos del personal administrativo.

3.7. PROPUESTA OPERATIVA

Se propone realizar los cursos de recuperación de puntos en forma trimestral, desde el año 2016, se prevé hacerlos en los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año proyectado.

Las matrículas se realizarán con 15 días anticipados al inicio de clases.

Los cobros de matrículas se receptorán en la primera semana de éstas, es decir dentro del segundo mes de cada trimestre: febrero, mayo, agosto y noviembre.

Los costos serán establecidos de acuerdo a la normativa vigente de la Agencia Nacional de Tránsito, que hasta el momento se encuentra en 60,64.

3.8. SISTEMA DE PROCESO REALIZACIÓN DE CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

3.8.1.1. MATRÍCULAS

PERÍODO DE MATRICULACIÓN

Los alumnos deberán matricularse dentro de los 15 días antes del inicio de clases, conjuntamente con la realización de una prueba psicológica y los requisitos detallados de conformidad con los parámetros establecidos por el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito.

3.8.1.2. REGÍMEN DE ESTUDIOS

3.8.1.2.1. ASISTENCIA

Los alumnos adquieren la obligación de observar los horarios respectivos al momento de la matrícula para el cumplimiento de la asistencia a clases, ya que las inasistencias se justificarán únicamente en caso de enfermedad o calamidad doméstica.

Los alumnos deberán cumplir en forma general y obligatoria de acuerdo al horario que escogieron al momento de las matrículas, como mínimo el 90% de la asistencia a clases.

Deberán cumplir un total de 30 horas de asistencia, en los días de lunes a viernes, de 2 horas por día en el tiempo de 3 semanas o a su vez fines de semana entre sábado y domingo, 4 horas por día, con un total de 4 semanas.

3.8.1.2.2. MALLA CURRICULAR

Las materias que deberán dictarse para el cumplimiento de la malla curricular establecida por la Agencia Nacional de Tránsito son las siguientes:

EDUCACIÓN VIAL

- Los accidentes de tránsito: la magnitud del problema.
- Dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas.
- Seguridad activa y pasiva.
- La conducción preventiva.

LEY DE TRÁNSITO

- La importancia del cumplimiento de las normas de tránsito. (reglamento a la ley)

PSICOLOGÍA APLICADA A LA CONDUCCIÓN

- La conducción: una tarea de toma de decisiones.
- Aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura.
- Los grupos de riesgo.
- La velocidad como factor de riesgo.
- El alcohol como factor de riesgo.
- Las drogas de abuso como factor de riesgo.

- Las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo.
- La somnolencia como factor de riesgo.
- La fatiga como factor de riesgo.
- El estrés como factor de riesgo.

PRIMEROS AUXILIOS

- Actuación en caso de accidente de tránsito.

3.8.1.2.3. APORTE DE NOTAS (CALIFICACIONES)

Se realizarán cuatro evaluaciones a los alumnos de acuerdo a los siguientes indicadores:

- a) Trabajado en equipo
- b) Estudio de casos
- c) Prueba práctica
- d) Prueba teórica

3.8.1.2.4. EXÁMEN DE SUFICIENCIA

Los alumnos según los aportes obtenidos concluyen el curso y aprueban el módulo de estudio, en donde se les registrará la calificación final que tendrá un rango de 0 a 10 puntos.

En caso de tener una nota menor a 7 puntos, el alumno deberá repetir por una sola vez el examen de suficiencia, y de no lograrlo reprobará el curso.

3.8.1.2.5. REGISTRO Y CALIFICACIONES

En un plazo de cinco días posteriores a la aprobación de las pruebas de suficiencia, el Director General Administrativo es el responsable de emitir las certificaciones y listados de los alumnos aprobados y reprobados a la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

En un plazo máximo de 30 días la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, procederá al registro pertinente y remitirá a las Unidades pertinentes la nómina de alumnos aprobados que se encuentran nuevamente habilitados y sin más trámite se proceda al registro de los puntos recuperados en las correspondientes licencias de conducir.

3.8.2. INFRAESTRUCTURA UNIVERSIDAD DE OTAVALO

INFRAESTRUCTURA

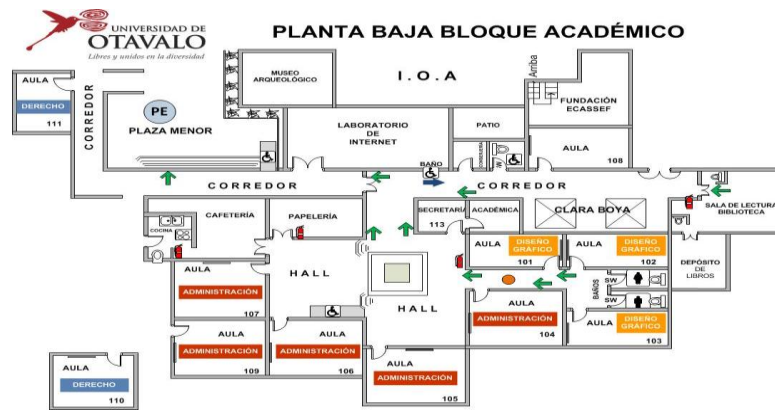
Actualmente la Universidad de Otavalo cuenta con una infraestructura distribuida en tres bloques, de la siguiente manera:

- 1) **BLOQUE ACADÉMICO** : (*Planta Baja, Planta Alta y Subsuelo*)
- 2) **BLOQUE ADMINISTRATIVO** : (*Planta Baja y Planta Alta*)
- 3) **BLOQUE MULTIUSOS** : (*Planta Baja y Planta Alta*)

1) BLOQUE ACADÉMICO

Planta Baja

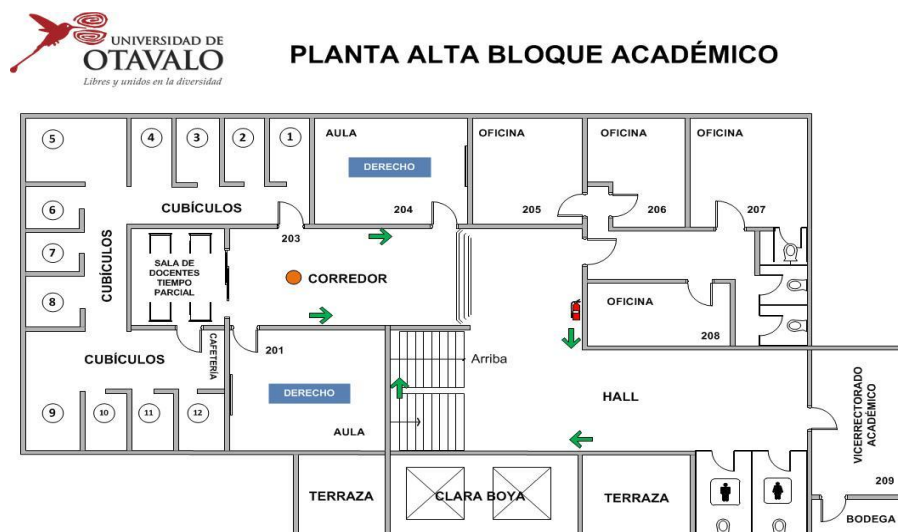
Gráfico # 33: Bloque académico planta baja



Fuente: www.universidadotavalo.com

- 11 aulas
- 1 Museo arqueológico
- 1 Laboratorio de Internet
- 1 Cafetería
- 1 Papelería
- 1 Biblioteca
- Baños
- Secretaría Académica

Gráfico # 34: Bloque académico planta alta



Fuente: www.universidadotavalo.com

Planta Alta

2 aulas

4 oficinas

1 sala de docentes tiempo parcial

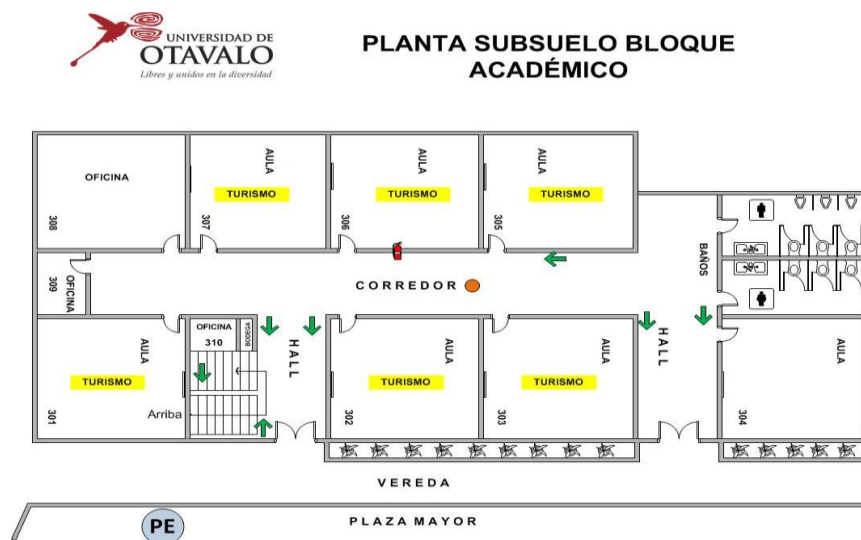
12 cubículos de docentes tiempo completo

Vicerrectorado Académico

1 Bodega

Baños

Gráfico # 35: Bloque académico Planta Subsuelo

Fuente: www.universidadotavalo.com**Subsuelo Bloque Académico**

7 aulas

2 oficinas

Baños

2) BLOQUE ADMINISTRATIVO

Gráfico # 36: Bloque administrativo planta baja



Fuente: www.universidadotavalo.com

Planta Baja

Rectorado

Secretaría General

Dirección de Planificación

Comisión de evaluación Interna

Dirección CEI

Dirección de comunicación y RR.PP

Dirección de Recursos Humanos y Finanzas

Dirección Administrativa

Coordinación de Inventario y bodega

1 bodega

1 oficina

1 consultorio odontológico

1 oficina de Dirección bienestar universitario

1 sala de espera

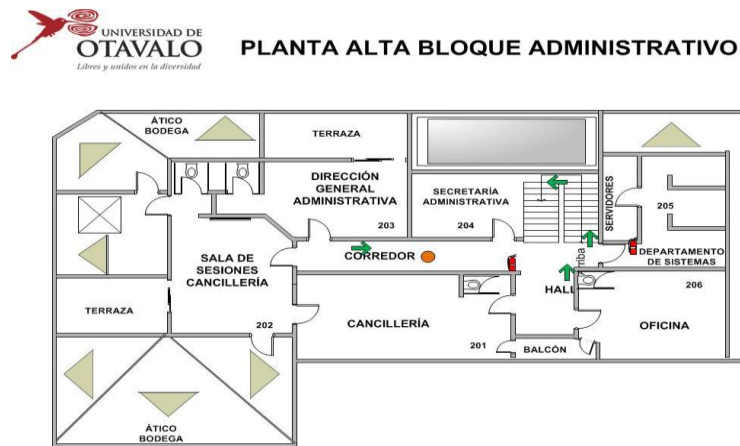
1 área de psicología

1 baño

Parqueadero para docentes y estudiantes

Parqueadero para autoridades

Gráfico # 37: Bloque administrativo planta alta



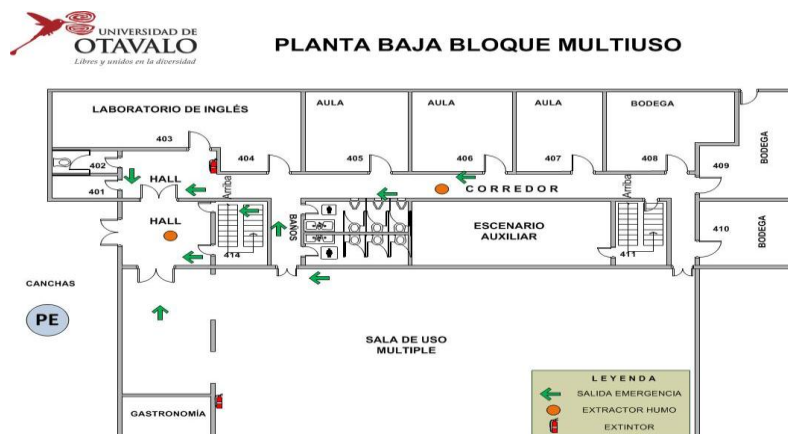
Fuente: www.universidadotavalo.com

Planta Alta

- Dirección General Administrativa
- Sala de Sesiones Cancillería
- Secretaría Administrativa
- Cancillería
- Departamento de Sistemas
- Oficina

3) BLOQUE MULTIUSO

Gráfico # 38: Bloque multiuso planta baja



Fuente: www.universidadotavalo.com

Planta Baja

1 Laboratorio de Inglés

1 Escenario Auxiliar

1 Sala de Múltiple uso

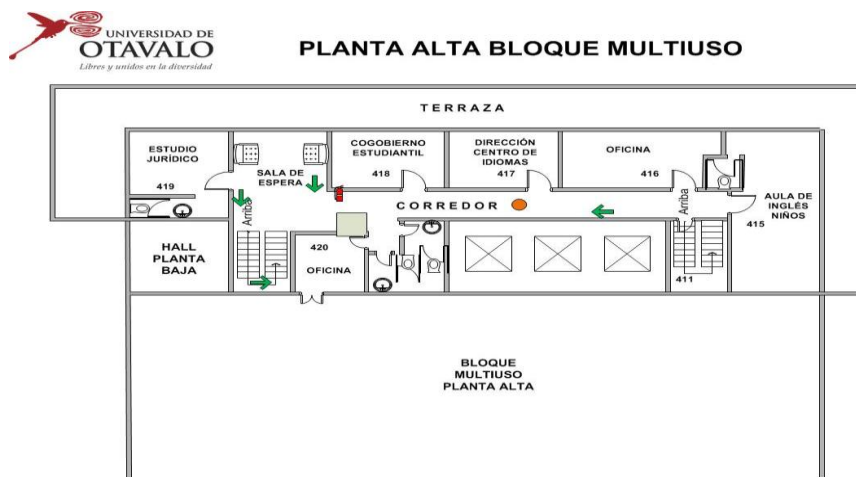
3 aulas

1 Aula de Gastronomía

3 bodegas

Baños

Gráfico # 39: Bloque multiuso planta alta



Fuente: www.universidadotavalo.com

Planta Alta

Oficina Estudio Jurídico

Cogobierno estudiantil

Dirección Centro de Idiomas

2 Oficinas

Aula Inglés Niños

3.8.3. ESTUDIO DE FACTIBILIDAD TÉCNICA

Los horarios de funcionamiento de la Escuela de Conducción Universidad de Otavalo tendrán un horario adaptable al cliente externo e interno (horario diurno y nocturno).

Para inicios del curso de recuperación de puntos se considerará un cupo máximo de 120 estudiantes, con los horarios elegidos al momento de las matrículas por parte de los aspirantes y la disponibilidad que hubo de los mismos hasta ese momento. Cada aula tendrá un número de estudiantes no mayor a 30 para brindar una educación de calidad y así cumplir con lo establecido por la Agencia Nacional de Tránsito.

3.8.4. PLAN DE ESTUDIOS

a). Parte común, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá del siguiente modo:

- ✓ Catorce horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial.
- ✓ Diez horas destinadas al Estudio de Casos, destinados a la reflexión sobre los accidentes de tránsito.

b). Parte específica, dividida en grupos, que incidirá sobre las áreas concretas en las que el conductor presente mayores carencias.

- ✓ El tiempo destinado a esta parte será de seis horas. Esta formación grupal podrá tener en cuenta el perfil infractor de cada conductor y sus conocimientos sobre seguridad vial⁴⁶.

3.8.4.1. CÁLCULO DE TIEMPO Y HORARIOS

⁴⁶ Agencia Nacional de Tránsito. R.N°013-DIR-2011-ANT. Reglamento para la Recuperación de Puntos

Para las materias de Leyes y Reglamentos del Transporte Terrestre y Educación Vial se requieren:

HORARIOS DE LUNES A VIERNES

HORAS = 30

SEMANAS = 3 semanas

HORAS DIARIAS = 2

PRIMERA SEMANA = 10 horas

SEGUNDA SEMANA = 10 horas

TERCERA SEMANA = 10 horas

En vista de que los cursos también se pueden desarrollar los fines de semana, se requieren:

HORARIOS FINES DE SEMANA

HORAS = 30

FINES DE SEMANA = 4

PRIMER SÁBADO = 4 horas

PRIMER DOMINGO = 4 horas

SEGUNDO SÁBADO = 4 horas

SEGUNDO DOMINGO = 4 horas

TERCER SÁBADO = 4 horas

TERCER DOMINGO = 4 horas

CUARTO SÁBADO = 4 horas

CUARTO DOMINGO = 2 horas

**PROVISIÓN HORARIOS DE CLASES CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS
LUNES A VIERNES**

Tabla 39: Provisión horarios de clase entre semana

| SEMANAS | MATERIAS | HORARIOS | TOTAL HORAS |
|---|--|-----------------|--------------------|
| SN1 A SN3 | Cultura de la seguridad vial | Diurno/Nocturno | 14 |
| SN1 A SN3 | Estudio de casos destinado a la reflexión sobre accidentes de tránsito | Diurno/Nocturno | 10 |
| SN1 A SN3 | Refuerzo y trabajos en grupo sobre los temas revisados y analizados | Diurno/Nocturno | 6 |
| TOTAL NÚMERO DE HORAS DE ACUERDO A LA MALLA CURRICULAR | | | 30 |

FINES DE SEMANA

Tabla 40: Provisión horarios de clase fines de semana

| SEMANAS | MATERIAS | HORARIOS | TOTAL HORAS |
|---|--|-----------------|--------------------|
| S1 A D4 | Cultura de la seguridad vial | Diurno/Nocturno | 14 |
| S1 A D4 | Estudio de casos destinado a la reflexión sobre accidentes de tránsito | Diurno/Nocturno | 10 |
| S1 A D4 | Refuerzo y trabajos en grupo sobre los temas revisados y analizados | Diurno/Nocturno | 6 |
| TOTAL NÚMERO DE HORAS DE ACUERDO A LA MALLA CURRICULAR | | | 30 |

HORARIOS DE CONDUCCIÓN PRÁCTICA

Los horarios de conducción práctica para los estudiantes serán fuera del horario de clase, con un número de 2 horas por semana para el cumplimiento de la malla y evaluación de los mismos.

Para lo cual se establece la siguiente tabla de aplicación:

LUNES A VIERNES

Tabla 41: Tabla de aplicación para horarios entre semana

| SEMANAS | HORARIO SELECCIONADO EN MATRÍCULA | CONDUCCIÓN PRÁCTICA | N° HORAS | N° SEMANAS | T. HORAS |
|------------|-----------------------------------|---------------------|----------|------------|----------|
| SN 1 A SN3 | DIURNO | NOCTURNO | 2 | 3 | 6 |
| SN 1 A SN3 | NOCTURNO | DIURNO | 2 | 3 | 6 |

FINES DE SEMANA

Tabla 42: Tabla de aplicación para horarios entre semana

| SEMANAS | HORARIO SELECCIONADO EN MATRÍCULA | CONDUCCIÓN PRÁCTICA | N° HORAS | N° SEMANAS | T. HORAS |
|------------|-----------------------------------|---------------------|----------|------------|----------|
| SN 1 A SN4 | DIURNO | NOCTURNO | 2 | 3 | 6 |
| SN 1 A SN4 | NOCTURNO | DIURNO | 2 | 3 | 6 |

3.9. PROPUESTA FINANCIERA

ESTUDIO FINANCIERO

Es importante contar con las herramientas financieras y contables básicas para que esta Institución pueda desarrollarse y crecer, factores que serán analizados en este capítulo.

Para el desarrollo de la parte financiera del presente proyecto se ha tomado como referencia ciertos aspectos económicos externos, así como las tasas de interés actuales del sistema financiero entre otros que se detallan.

Cabe recalcar que todos los resultados que se obtienen se los han considerado en función de que lleguen a darse las ventas totales que se estiman dentro del presente trabajo de investigación.

3.9.1. DATOS DE ENTRADA

Tabla 43: Datos de entrada

| 1.- DATOS DE ENTRADA | | | | |
|--|----------------------------|---------------------|------------------------|------------------------|
| | Alternativa actual: | ALTERNATIVAS | | |
| | 1 Normal | 1 Normal | 2 Optimista | 3 Pesimista |
| PLAZO PROYECCIÓN (Años) : | 5 | 5 | 5 | 5 |
| I. VARIABLES EXTERNAS | | | | |
| INFLACIÓN ANUAL | 3.78% | 4.05% | 3.00% | 5.00% |
| TASA DE INTERÉS (activa) | 9.11% | 7.31% | 8.00% | 22.00% |
| TASA DE INTERÉS (pasiva) | 4.98% | 5.31% | 7.00% | 4.00% |
| RIESGO PAÍS | 1270.00 | 7% | 3% | 15% |
| II. VARIABLES INTERNAS | | | | |
| INCREMENTO ANUAL EN ENTREGA DE SERVICIO: | | | | |
| Volumen | 2% | 5% | 7% | 1% |
| Precios | 0% | 0.00% | 5.00% | 2.00% |
| III. FINANCIAMIENTO | | | | |
| APORTE PROPIO : | 100% | 50% | 100% | 30% |
| PRÉSTAMO : | 0% | 50% | 0% | 100% |

3.9.2. VENTAS DEL SERVICIO

El volumen en las ventas para el presente proyecto es de un 2%, ya que al ser un

servicio que no tiene muchos años en el mercado no se lo puede manejar mediante un dato estadístico con el número de años que demanda este tipo de información, para ello se ha considerado tomar en cuenta el índice de incremento poblacional del Cantón Otavalo de los próximos cinco años provisionales realizados por el INEN.

Tabla 44: Datos de ventas y precios

| MATRÍCULAS TRIMESTRALES | | | |
|--|--------------|--------------------|---------------------------|
| PRECIO CURSO RECUPERACIÓN DE PUNTOS | VALOR | Unidad Med. | |
| MATRICULA | 60.64 | 1 | |
| MATRÍCULAS ESTIMADAS | | CANT. | TRIMESTRAL |
| Nº ALUMNOS | | 60 | 4 |
| | | | VTAS SERV. ANUALES |
| TOTAL | | | 240 |

Los cursos serán realizados en forma trimestral, es decir que al año se aperturarán cuatro cursos de 60 alumnos por curso, lo que nos da un total de 240 alumnos anuales en el primer año.

En resumen por cada curso se estima utilizar dos aulas de 30 alumnos por cada una de ellas.

3.9.3. PRECIO DEL SERVICIO

En lo que respecta a los precios se han mantenido durante el tiempo que tiene de creación este servicio, y han sido establecidos por la Agencia Nacional de Tránsito, lo que no da lugar a considerar un incremento, pero al hablar de tiempo futuro no podremos asegurar que la situación se mantenga, es por eso que se ha tomado en cuenta la inflación anual para estimar una posible alza de precios.

3.9.4. COSTOS Y GASTOS GENERALES

El pago por honorarios profesionales, gastos de vehículos, depreciaciones, suministros y publicidad que incurrirán y que se detallan a continuación son tomados como

referencia de acuerdo a las necesidades y requerimientos para los cursos de recuperación de puntos.

Las provisiones son calculadas basadas a los porcentajes que se manejan en la Escuela de Conducción Profesional de la Universidad de Otavalo, así como también la Agencia Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (ANT), medios de comunicación del cantón Otavalo, y algunas papelerías de la ciudad.

PROYECCIÓN GASTOS HONORARIOS PROFESIONALES

Tabla 45: Proyección gastos honorarios profesionales

| RUBRO | CANT. | N° H. REQUER. | V. POR HORA | TOTAL |
|--------------------------------------|-------|---------------|-------------|-----------------|
| Docente Educación Vial | 1 | 18 | 8.00 | 144.00 |
| Docente Ley de Tránsito | 1 | 18 | 8.00 | 144.00 |
| Docente Primeros auxilios | 1 | 12 | 8.00 | 96.00 |
| Docente Psicología Aplicada a la Con | 1 | 12 | 8.00 | 96.00 |
| Instructores de conducción | 3 | 360 | 8.00 | 2,880.00 |
| TOTAL H. TEORÍA | | 60 | | 3,360.00 |

Para el cumplimiento de la malla curricular se requiere contratar los servicios de cuatro docentes para las materias de teoría, que se encuentran detalladas en el cuadro anterior.

El número de horas a cumplirse dentro de la malla es de 30 horas por aula, dando un total por curso de 60 horas, en el caso de teoría.

En número de horas para conducción práctica es de 6 horas por alumno, es decir que multiplicado por los 60 alumnos que se estiman matricular nos da un total de 360 horas por curso y por trimestre.

El costo de la hora por honorario profesional es de \$8.00.

PROYECCIÓN GASTOS VEHÍCULOS

Tabla 46: Proyección gastos vehículos

| PROYECCIÓN GASTOS VEHÍCULOS | | | | | | | | |
|-----------------------------|-------------|--------------|-------------------------|------------|---------------|-----------------|-------------------|------------------|
| DETALLE | H. CONDUCC. | KM X TANQUE | GALONES X VEHÍC. TANQUE | KM X GALÓN | H. X TANQUE | GALONES X CURSO | COSTO X GALÓN | V. COMBS. X CURS |
| Combustible | 360 | 535.5 | 11.90 | 48 | 66.64 | 68.64 | 1.48 | 95.14 |
| DETALLE | H. CONDUCC. | DUR.1 LLANTA | H. ANUALES | COS X LLAN | COS KM X LLAN | N° LLANTAS | V. X CURS LLAN | V. LLNTS X CURS |
| Llantas | 360 | 30,000 | 8,640 | 160.00 | 0.0053 | 4 | 6.667 | 26.67 |
| DETALLE | H. CONDUCC. | KM X GALÓN | KM X CURSO | COS X GAL. | - | - | ESTIMADO X 1 GAL. | V. ACET X CURS |
| Aceite | 360 | 5,000 | 1250 | 30.00 | | | 4 | 7.50 |
| TOTAL GENERAL | | | | | | | | 129.31 |

FORMA DE CÁLCULO

Tabla 47: Cálculo gasto combustible

| CÁLCULO COMBUSTIBLE REGLA X GALONES Y HORAS | | | |
|---|--------------|-------|------------------|
| CAPACIDAD GALONES AVEO 1,5 | 11.9 | 48 | RINDE KM X GALÓN |
| KM RINDE X TANQUE | 571.20 | | |
| TIEMPO EN MINTS X KM ESTUDIANTE | 7 | 60 | MINUTOS X HORA |
| CÁLCULO COMBUSTIBLE REGLA X KM Y MINUTOS | | | |
| MINUTOS | 7 | 1 | KM |
| MINUTOS | 60 | 8.57 | KM X HORA |
| HORAS RINDE x TANQUE | 66.64 | 1.48 | COSTO X GALÓN |
| HORAS X CURSO | 360 | 64.29 | GALONES X CURSO |
| COSTO X CURSO | 95.14 | | |

Para el cálculo del combustible se ha investigado la capacidad que rinde en un vehículo Aveo Family 1,5 para lo cual se obtuvo la siguiente información:

Tanque de combustible: 11.9 galones / 45 litros

Rendimiento por galón: 48 km

Considerando que al conducir normalmente se recorre alrededor de 7 minutos por kilómetro.

Para el cálculo correspondiente se realiza una regla de tres tomando en cuenta el kilometraje y el número de horas que se requieren para el curso de recuperación de puntos que es de 360 horas en este caso y las horas mencionadas como se demuestra en el cuadro anterior. El costo de combustible es de \$1,48 y se obtiene un resultado de

\$95.14 que sería lo que se utilizará en cada uno de los cursos que se darán en forma trimestral.

Tabla 48: Cálculo gasto llantas

| DATOS LLANTAS | | | |
|-------------------------------------|---------|--------------|----------------------|
| DURACIÓN KM X LLANTA | 30,000 | 360 | TIEMPO (1 AÑO) |
| H. X DÍA NORMAL | 24 | 8,640 | HORAS ANUALES |
| COSTO X KM DE LLANTA | 0.00533 | 160 | COSTO X LLANATA |
| COSTO CURSO x LLANTA | 6.67 | | |
| CANT. LLANTAS X VEHÍCULO | 4 | 26.67 | COSTO x CURSO |
| CÁLCULO LLANTAS REGLA X3 KM x HORAS | | | |
| KM | 30,000 | 8640 | HORAS ANUALES |
| KM X CURSO | 1250 | 360 | HORAS X CURSO |

En lo correspondiente al cálculo de llantas se estima un promedio general de duración, así como también datos de vehículos de la Escuela de Conducción de la Universidad de Otavalo, además el costo por llanta, de igual forma realizando una regla de tres simple en donde nos da como resultado \$26,67 de gasto en llantas por cada curso realizado.

Tabla 49: Cálculo gasto aceite

| CÁLCULO ACEITE REGLA X3 KM - MINUTOS | | | |
|--------------------------------------|-------------|-------|---------------|
| H. Q DURA X GALÓN | 5000 | 1250 | KM X CURSO |
| CANT. ACEITE X CURSO | 4 | 30.00 | COSTO X GALÓN |
| COSTO X CURSO | 7.50 | | |

Dentro del cálculo de gasto aceite se consideran los datos obtenidos tanto de Kilómetros que dura un cambio de aceite como de kilómetros que se utilizarán en cada uno de los cursos de recuperación de puntos que en este caso nos da $\frac{1}{4}$ de galón, entonces se ha realizado una operación en donde se divide el costo del galón de aceite dividido para la cantidad que será utilizada dándonos como resultado \$7,5 por curso.

TOTAL GASTOS GENERALES

Tabla 50: Resumen gastos generales

| DETALLE | Rubro | Valor x curso |
|-----------------------------|--------------------------|----------------------|
| Gtos de personal | Honorarios profes. | 3,360.00 |
| Gtos vehículos | Mantenimiento | 129.31 |
| Gtos suministros de oficina | Suministros y materiales | 103.20 |
| Gtos publicidad | Publicidad | 50.00 |
| TOTAL | | 3,642.51 |

El total de gastos generales para el primer año es de \$3,642.51, ya que se han restado a los gastos de suministros y publicidad del primer año lo correspondiente al rubro del primer trimestre, puesto que se lo considerará como capital de trabajo que será requerido para el inicio de las actividades del presente proyecto.

GASTO DEPRECIACIÓN

Tabla 51: Depreciación de vehículos

| GASTO DEPRECIACIÓN | | | |
|---------------------------|-------------|--------------|----------------|
| COSTO VEHÍCULO | 14000 | 5 | AÑOS DEPREC. |
| DEPR X AÑO | 2800 | 7.78 | DEP. DIARIA |
| DEPR X HORA | 0.32 | 360 | HORAS X CURSO |
| DEP X CURSO | 116.67 | 38.89 | MENSUAL |

La depreciación para el presente ejercicio se encuentra considerada de acuerdo al costo de adquisición de los vehículos en el año 2011.

CAPITAL DE TRABAJO INICIAL

Tabla 52: Capital de Trabajo inicial

| RUBRO | DESCRIPCIÓN | T. TRIMEST. |
|---|--------------------------|--------------------|
| Gasto de ventas | Suministros y materiales | 34.40 |
| | Publicidad | 50.00 |
| TOTAL CAPITAL DE TRABAJO INICIAL | | 84.40 |

Se estiman únicamente los rubros detallados ya que la Escuela de Conducción de la Universidad de Otavalo cuenta con la infraestructura y tecnología adecuadas para la implementación del servicio de Recuperación de Puntos.

Dentro del Estado de Resultados se puede visualizar de mejor manera los ingresos, gastos, y la utilidad que se generará al implementar el nuevo servicio.

3.9.5. ESTADO DE RESULTADOS PROYECTADO

El Estado de resultados es un estado financiero que muestra ordenada y detalladamente la forma de cómo se obtuvo el resultado del ejercicio durante un periodo determinado.

3.9.5.1. DETALLE ESTADO DE RESULTADOS

Tabla 53: Estado de resultados proyectado

| Proyección Estado de Resultados | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------------|----------|------------------|----------------|----------|------------------|-----------------|----------|------------------|-----------------|----------|------------------|-----------------|----------|------------------|
| Del 01 de enero al 31 de diciembre de 2016 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | AÑO 1 | | | AÑO 2 | | | AÑO 3 | | | AÑO 4 | | | AÑO 5 | | |
| INGRESOS | COSTO CURSO | Q. ANUAL | INGRESO ANUAL | COSTO CURSO | Q. ANUAL | INGRESO ANUAL | PRECIO UNITARIO | Q. ANUAL | INGRESO ANUAL | PRECIO UNITARIO | Q. ANUAL | INGRESO ANUAL | PRECIO UNITARIO | Q. ANUAL | INGRESO ANUAL |
| MATRÍCULAS CURSOS | | | | | | | | | | | | | | | |
| Costo por curso | 60.64 | 240 | 14,553.60 | 62.93 | 245 | 15,405.80 | 65.31 | 250 | 16,307.90 | 67.78 | 255 | 17,262.83 | 70.34 | 260 | 18,273.67 |
| TOTAL INGRESOS | | | 14,553.60 | | | 15,405.80 | | | 16,307.90 | | | 17,262.83 | | | 18,273.67 |
| COSTOS VARIABLES | VALOR | Q. ANUAL | COSTO ANUAL | COSTO UNITARIO | Q. ANUAL | COSTO ANUAL | COSTO UNITARIO | Q. ANUAL | COSTO ANUAL | COSTO UNITARIO | Q. ANUAL | COSTO ANUAL | COSTO UNITARIO | Q. ANUAL | COSTO ANUAL |
| Combustible | 95.14 | 4 | 380.57 | 98.74 | 4 | 394.96 | 102.47 | 4 | 409.89 | 106.35 | 4 | 425.38 | 110.36 | 4 | 441.46 |
| Llantas | 26.67 | 4 | 106.67 | 27.20 | 4 | 108.80 | 27.74 | 4 | 110.98 | 28.30 | 4 | 113.20 | 28.86 | 4 | 115.46 |
| Aceite | 7.50 | 4 | 30.00 | 7.65 | 4 | 30.60 | 7.80 | 4 | 31.21 | 7.96 | 4 | 31.84 | 8.12 | 4 | 32.47 |
| Honorarios profesionales | 3,360.00 | 4 | 13,440.00 | 3,487.01 | 4 | 13,948.03 | 3,618.82 | 4 | 14,475.27 | 3,755.61 | 4 | 15,022.43 | 3,897.57 | 4 | 15,590.28 |
| Suministros y materiales | 34.40 | 3 | 103.20 | 35.70 | 4 | 142.80 | 37.05 | 4 | 148.20 | 38.45 | 4 | 153.80 | 39.90 | 4 | 159.61 |
| TOTAL COSTO VARIABLE | | | 14,060.44 | | | 14,625.19 | | | 15,175.54 | | | 15,746.65 | | | 16,339.29 |
| COSTOS FIJOS | VALOR | Q. ANUAL | COSTO ANUAL | COSTO UNITARIO | Q. ANUAL | COSTO ANUAL | COSTO UNITARIO | Q. ANUAL | COSTO ANUAL | COSTO UNITARIO | Q. ANUAL | COSTO ANUAL | COSTO UNITARIO | Q. ANUAL | COSTO ANUAL |
| Depreciación | 38.89 | 12 | 466.67 | 38.89 | 12.00 | 466.67 | 38.89 | 12.00 | 466.67 | 38.89 | 12.00 | 466.67 | 38.89 | 12.00 | 466.67 |
| Publicidad | 50.00 | 1 | 50.00 | 51.89 | 2 | 103.78 | 53.85 | 2 | 107.70 | 55.89 | 2 | 111.77 | 58.00 | 2 | 116.00 |
| TOTAL COSTO FIJO | | | 516.67 | | | 570.45 | | | 574.37 | | | 578.44 | | | 582.67 |
| TOTAL COSTOS | | | 14,577.10 | | | 15,195.64 | | | 15,749.91 | | | 16,325.09 | | | 16,921.95 |
| UTILIDAD BRUTA EN VENTAS | | | -23.50 | | | 210.16 | | | 557.99 | | | 937.74 | | | 1,351.72 |
| UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO | | | -23.50 | | | 210.16 | | | 557.99 | | | 937.74 | | | 1,351.72 |

3.9.6. FLUJO DE CAJA PROYECTADO

En finanzas y economía se entiende por flujo de caja todos los movimientos de caja, es decir las entradas y salidas de efectivo en un período dado, constituyendo un indicador importante de la liquidez de una empresa en el análisis de la viabilidad de proyectos siendo la base del cálculo del Valor actual neto (VAN) y de la Tasa interna de retorno (TIR)

Tabla 54: Flujo de caja proyectado

| FLUJO DE CAJA | | | | | | |
|---------------------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| ENTRADAS | AÑO 0 | AÑO 1 | AÑO 2 | AÑO 3 | AÑO 4 | AÑO 5 |
| Matrículas | | 14,553.60 | 15,405.80 | 16,307.90 | 17,262.83 | 18,273.67 |
| TOTAL INGRESOS | - | 14,553.60 | 15,405.80 | 16,307.90 | 17,262.83 | 18,273.67 |
| SALIDAS DEL EFECTIVO | | | | | | |
| Costos y gastos | | | | | | |
| CAPITAL DE TRABAJO | (84.40) | | | | | |
| Costo variable total | | 14,060.44 | 14,625.19 | 15,175.54 | 15,746.65 | 16,339.29 |
| Costo fijo total | | 516.67 | 570.45 | 574.37 | 578.44 | 582.67 |
| TOTAL COSTOS Y GASTOS | (84.40) | 14,577.10 | 15,195.64 | 15,749.91 | 16,325.09 | 16,921.95 |
| TOTAL FLUJO NETO DE CAJA | (84.40) | -23.50 | 210.16 | 557.99 | 937.74 | 1,351.72 |
| TOTAL FLUJO ACUMULADO | (84.40) | -107.90 | 102.26 | 660.25 | 1,597.99 | 2,949.71 |

3.9.7. VALOR ACTUAL NETO (VAN)

El VAN es un indicador financiero que mide los flujos netos de los futuros ingresos y egresos que tendrá un proyecto, para determinar, si luego de descontar la inversión inicial, nos quedaría alguna ganancia. Si el resultado es positivo, el proyecto es viable.

Tabla 55: Cálculo Valor Actual Neto

| Año | VALORES FUTUROS | VALORES TRAJIDOS A PRESENTE |
|-------------------|-----------------|-----------------------------|
| 0 | -84.40 | -84.40 |
| 1 | -23.50 | -21.14 |
| 2 | 210.16 | 170.01 |
| 3 | 557.99 | 405.97 |
| 4 | 937.74 | 613.62 |
| 5 | 1,351.72 | 795.53 |
| Σ TOTALVAN | 2,949.71 | 1,879.59 |

3.9.8. TASA INTERNA DE RETORNO (TIR)

La Tasa Interna de Retorno es un indicador de la rentabilidad de un proyecto que se lee: a mayor TIR mayor rentabilidad. Por esta razón se utiliza para decidir sobre la aceptación o rechazo de un proyecto de inversión.

La TIR es rentable cuando:

- Supera al costo de oportunidad del capital
- Supera a la tasa de interés pasiva que pagan las instituciones financieras
- Supera a la inflación del período.

| | |
|------------|----------------|
| TIR | 161.18% |
|------------|----------------|

En presente estudio de investigación se obtuvo una Tasa Interna de Retorno del 161,18%, lo que porcentualmente se estima que el resultado es muy rentable.

3.9.9. REALACIÓN COSTO /BENEFICIO

Para el cálculo de la relación Costo /Beneficio de un proyecto se requiere de una tasa de descuento para su operación.

En la relación de beneficio / costo se establecen por separado los valores actuales (VAN) de los ingresos y los egresos, luego se divide la suma de los valores actuales de los costos e ingresos.

Tabla 56: Relación coste/beneficio

| FLUJO DE CAJA | | | | | | |
|---------------------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| ENTRADAS | AÑO 0 | AÑO 1 | AÑO 2 | AÑO 3 | AÑO 4 | AÑO 5 |
| Matrículas | | 14,553.60 | 15,405.80 | 16,307.90 | 17,262.83 | 18,273.67 |
| TOTAL INGRESOS | - | 14,553.60 | 15,405.80 | 16,307.90 | 17,262.83 | 18,273.67 |
| SALIDAS DEL EFECTIVO | | | | | | |
| Costos y gastos | | | | | | |
| CAPITAL DE TRABAJO | (84.40) | | | | | |
| Costo variable total | | 14,060.44 | 14,625.19 | 15,175.54 | 15,746.65 | 16,339.29 |
| Costo fijo total | | 516.67 | 570.45 | 574.37 | 578.44 | 582.67 |
| TOTAL COSTOS Y GASTOS | (84.40) | 14,577.10 | 15,195.64 | 15,749.91 | 16,325.09 | 16,921.95 |
| TOTAL FLUJO NETO DE CAJA | (84.40) | -23.50 | 210.16 | 557.99 | 937.74 | 1,351.72 |
| TOTAL FLUJO ACUMULADO | (84.40) | -107.90 | 102.26 | 660.25 | 1,597.99 | 2,949.71 |

| | |
|--------------|---------------|
| TASA DESCTO. | 11.18% |
|--------------|---------------|

- 1) TOTAL VALORES ACTUALES DE INGRESOS: **\$ 59.467,36**
- 2) TOTAL VALORES ACTUALES DE EGRESOS: **\$ 57.587,77**

FÓRMULA: B/C

$$B/C = \frac{\$ 59.467,36}{\$ 57.587,77}$$

$$B/C = 1,03$$

Si el beneficio/costo es > 1 es viable financieramente.

Si el beneficio/costo es $= 1$ es indiferente.

Si el beneficio/costo es < 1 el proyecto debe rechazarse.

3.9.10. PUNTO DE EQUILIBRIO

El punto de equilibrio permite aún antes de iniciar las operaciones, conocer cuál es el nivel de ventas que se necesitará para recuperar la inversión de un proyecto para cubrir

tanto los costos fijos como variables, es decir es el punto en el cual no se gana ni se pierde.

Existen varias fórmulas para calcular el punto de equilibrio. Para calcular en unidades se aplicará la siguiente fórmula:

$$PE = \frac{CF.}{(PVU. - CVU)}$$

DETALLE:

Costos Fijos / (Precio de venta unitario – Costo de venta unitario)

Tabla 57: Punto de equilibrio

| DATOS PARA EL CÁLCULO | |
|---------------------------|-----------|
| COSTOS FIJOS | 516.67 |
| UNIDS. PRODUC. Ó VENDIDAS | 240 |
| COSTO DE VENTA | 60.64 |
| VENTAS TOTALES | 14,553.60 |
| COSTO VARIABLE | 14,060.44 |
| COSTO VENTA UNITARIO | 58.59 |

| | |
|-----------------------|--------|
| Punto de Equilibrio = | 516.67 |
| | 2.05 |

| | |
|----------------|-----|
| P.E UNIDADES = | 251 |
|----------------|-----|

Según el estudio realizado el punto de equilibrio para el presente trabajo de investigación es de 251, es decir el número de matrículas.

3.9.11. PERÍODO DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN

Cuanto más corto sea el plazo de recuperación y mayor la duración del proyecto, mayor será el beneficio que se obtenga.

FÓRMULA:

$$\text{Tiempo} = \text{Recuperación} \frac{\text{Inversión}}{\frac{\text{Sumatoria Flujos}}{\text{Numero de flujos}}}$$

Tabla 58: Período recuperación inversión

| DETALLE | FLUJO | RECUPERACION |
|---------|----------|--------------|
| AÑO 0 | -84.40 | -84.40 |
| AÑO 1 | -23.50 | -107.90 |
| AÑO 2 | 210.16 | 102.26 |
| AÑO 3 | 557.99 | 660.25 |
| AÑO 4 | 937.74 | 1,597.99 |
| AÑO 5 | 1,351.72 | 2,949.71 |

En el presente trabajo de investigación el período de recuperación se refleja en el primer año.

3.9.12. TASA DE DESCUENTO

La tasa de descuento (TD) con la que se descuenta el flujo neto proyectado, es la tasa de oportunidad, rendimiento o rentabilidad mínima, que se espera ganar; por lo tanto, cuando la inversión resulta mayor que el VAN (VAN negativo o menor que 0) es porque no se ha satisfecho dicha tasa. Cuando el VAN es igual a la inversión (VAN igual a 0) es porque se ha cumplido con dicha tasa. Y cuando el VAN es mayor que la inversión es porque se ha cumplido con dicha tasa y además, se ha generado una ganancia o beneficio adicional.

Para el cálculo de la tasa de descuento existen algunos métodos, pero el más aplicable al presente trabajo de investigación es el siguiente:

$$\text{TASA DE DESCUENTO} = \frac{\text{Kd} * \text{D} (1-\text{T}) + \text{Ke} * \text{E}}{\text{E} + \text{D}}$$

En donde:

Tabla 59: Datos para cálculo tasa de descuento

| | |
|--|-------|
| D: Deuda financiera | 0.00 |
| E: Capital aportado | 84.40 |
| Kd: Coste de la deuda financiera | 0% |
| T: El impuesto pagado sobre las ganancias | 0% |
| Ke: Rentabilidad exigida por los accionistas | 10% |

Aplicación de la fórmula:

$$\text{TASA DE DESCUENTO} = \frac{0.0 * 0 (1-0.00) + 0.10 * 84.40}{84.40}$$

$$\text{TASA DE DESCUENTO} = 0.1118$$

$$\text{TASA DE DESCUENTO} = 11,18\%$$

Tasa de oportunidad designa el coste de la inversión de los recursos disponibles, en una oportunidad económica, a costa de la mejor inversión alternativa disponible.

3.10. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROYECTO

Un plan financiero prevé la preparación de los estados pro forma, los mismos que concentran datos de los presupuestos estudiados como son: las ventas y gastos que se realizan. Uno de los métodos indispensables para esto es el estado de resultados o de pérdidas y ganancias.

Como resultado de los presupuestos anteriores se puede estructurar los estados de resultados proyectados en este caso a cinco años.

PRESUPUESTO DE VENTAS

El presupuesto de ventas se ha realizado en base a la normativa de la Agencia Nacional de Tránsito que es quien indica una base y un límite de los cursos para quienes se encuentran en proceso de iniciación de los mismos.

En donde se ha estimado un incremento del 2% anual en la venta de este servicio y un 3,78% con respecto al precio, porcentaje que se lo ha tomado en cuenta en vista de que según las resoluciones de los últimos cinco años se han mantenido con el mismo valor.

PRESUPUESTO DE LOS PRECIOS

Los precios no pueden ser diferentes a los que establece la normativa legal de tránsito y transporte terrestre del Ecuador, que hasta el momento se ha resuelto por un valor de 60,64 (sesenta dólares americanos con sesenta y cuatro centavos).

COSTOS Y GASTOS

Dentro de estos se consideran los gastos por honorarios profesionales, de vehículos, suministros de oficina y publicidad, en donde el resto de gastos no se han considerado puesto que al ser gastos fijos como son depreciaciones, servicios básicos, entre otros son absorbidos por la misma escuela de conducción en el resto de servicios que brinda, y al analizar dichos costos se pudo observar que no tienen relevancia.

FLUJO DE CAJA

Existen varios criterios con el propósito de encontrar la rentabilidad de un proyecto.

En el presente estudio los dos criterios más utilizados y que permiten verificar si un proyecto es rentable o no son el Valor Actual Neto (VAN) y la Tasa Interna de Retorno (TIR).

VALOR ACTUAL NETO

Este criterio plantea que el proyecto debe aceptarse si su valor actual neto VAN es igual o superior a cero, en donde VAN es la diferencia entre todos los ingresos y egresos expresados en moneda actual.

El motivo de descontar los flujos de caja futuros es determinar si la inversión en estudio rinde beneficios esperados.

Toda inversión que se realiza presenta una inversión hoy y unos ingresos de dinero en el futuro. Para evaluar que tan conveniente es invertir es necesario traer todos los flujos al tiempo presente, de manera que nos indica el resultado de la rentabilidad.

Como resultado de este análisis el proyecto presenta una suma total positiva, ya que supera considerablemente a la inversión inicial trayéndolo a valor presente.

TASA INTERNA DE RETORNO

El criterio TIR se evalúa en función de una única tasa de rendimiento por períodos, por lo cual la totalidad de los beneficios actualizados son exactamente iguales a los desembolsos expresados en moneda actual.

RELACIÓN COSTO BENEFICIO

Este modelo utiliza los mismos flujos descontados y la inversión utilizada en el cálculo de la tasa interna de retorno TIR y el valor actual neto VAN. La estimación de la razón se la obtiene sumando todos los flujos y luego opera en la suma total de ingresos y egresos dividiéndose entre sí.

Esta razón representa el rendimiento en términos de valor actual neto, que genera la inversión por unidad monetaria invertida, esta razón debe ser mayor a la unidad para aceptar la inversión.

PUNTO DE EQUILIBRIO

Es importante considerarlo dentro del análisis financiero ya que nos permite ver antes de iniciar una operación de negocios cuál es el número que no nos dejará ni ganar ni perder, es decir conocer cuál es el punto donde se equilibra nuestro negocio.

CAPÍTULO IV

4. ANÁLISIS DE IMPACTOS

Se ha creído conveniente realizar un análisis prospectivo de los impactos que el proyecto generara en diferentes áreas o ámbitos, para lo cual de la gran variedad de metodologías para realizar estos análisis, se ha seleccionado la que utiliza matrices con diferentes indicadores para cada área o ámbito, además es sencilla, efectiva y utiliza la siguiente metodología:

- Se selecciona niveles de impactos sobre la base de la tabla que se presenta a continuación:

Tabla 60: Niveles de impacto

| NIVEL | TIPO DE IMPACTO |
|--------------|------------------------|
| 3 | Impacto alto positivo |
| 2 | Impacto medio positivo |
| 1 | Impacto bajo positivo |
| 0 | No existe impacto |
| -1 | Impacto bajo negativo |
| -2 | Impacto medio negativo |
| -3 | Impacto alto negativo |

- Se determinan las áreas o ámbitos en los cuales se realizará el análisis de los impactos. Para el presente caso se ha escogido las áreas:

SOCIAL

EDUCATIVO

ECONÓMICO

AMBIENTAL

Se construye una matriz de impactos para cada área, en la cual en el eje horizontal se ubican los rangos de impactos negativos e impactos positivos (-3 a 3), mientras que con el eje vertical se determina una serie de indicadores del área o ámbito.

- Para cada indicador se asigna un nivel de impacto, para luego realizar una sumatoria de todos los indicadores, la cual se dividirá para el número de indicadores, obteniéndose de esta manera el nivel de impacto de área.

- Bajo la matriz se realiza un breve análisis o argumentación por cada indicador.

- Finalmente se construye una matriz de impacto global o general, pero la diferencia es que en lugar de indicadores en el eje vertical se ubican las áreas analizadas.

4.1. IMPACTO SOCIAL

Tabla 61: Impacto socio cultural

| INDICADORES | NIVEL DE IMPACTO | | | | | | | |
|--|------------------|----|----|---|---|---|---|------------|
| | -3 | -2 | -1 | 0 | 1 | 2 | 3 | |
| Capacitación al personal de la institución | | | | | | | X | |
| Fuentes de empleo | | | | | | X | | |
| Calidad de vida | | | | | | X | | |
| Mejor servicio | | | | | | X | | |
| TOTAL | | | | | | 6 | 3 | Σ 9 |

4.1.1. NIVEL DE IMPACTO SOCIAL

$$\underline{Ni} = \frac{9}{4} \quad 2.25 \quad \text{Impacto medio positivo}$$

Nº Indicadores = 4

Análisis

- **Capacitación a los empleados**

La capacitación a los empleados de la institución genera un impacto alto positivo, ya que ellos se capacitarán constantemente en temas relacionados a la educación vial, relaciones humanas, atención al cliente, y otros inherentes al tema con el servicio que se oferta en la institución.

- **Calidad de vida**

Se encuentra en un nivel dos, lo que representa un impacto medio positivo, puesto que a más de tener un beneficio económico, hará que la vida de sus empleados y familias tengan una vida de calidad.

- **Fuentes de empleo**

Su resultado es de un nivel medio positivo puesto que la prestación de este servicio requiere de personal para el éxito en sus funciones, y eso dará lugar a que la institución cree nuevas fuentes de empleo.

- **Mejor servicio**

La educación impartida por parte de la escuela de conducción será de nivel superior, lo cual permite conocer más allá a sus clientes y ser mejores sirviendo a la colectividad.

4.2. IMPACTO EDUCATIVO

Tabla 62: Impacto educativo

| NIVEL DE IMPACTO | | | | | | | | |
|-------------------------|----|----|----|---|---|---|---|------------|
| INDICADORES | -3 | -2 | -1 | 0 | 1 | 2 | 3 | |
| Aspecto legal | | | | | | X | | |
| Conocimiento | | | | | | X | | |
| Nivel académico | | | | | | | X | |
| Valores | | | | | | X | | |
| TOTAL | | | | | | 6 | 3 | Σ 9 |

4.2.1. NIVEL DE IMPACTO EDUCATIVO

$$Ni \quad \frac{9}{4} = 2.25 \text{ Impacto medio positivo}$$

Nº Indicadores = 4

Análisis

- **Aspecto legal**

El resultado es de impacto medio positivo ya que el inducir hacia una cultura vial en donde se aplique y se dé cumplimiento a las leyes de tránsito en vigencia aporta a las personas que no tienen conciencia de los aspectos negativos a tenerlos y así se suman hacia quienes sí la tienen disminuyendo en forma paulatina los riesgos de accidentes de tránsito y la rebaja de puntos a las licencias.

- **Conocimiento**

El nivel de impacto es de igual forma que el indicador anterior medio positivo, ya que al dar la pauta de las consecuencias que tienen las infracciones a las normas y leyes de tránsito la gente evitará cometerlas en un mayor porcentaje al que se ha

venido dando, ello mejorará la conducta al menos de quienes vayan mejorando constantemente en una escuela en donde les brinden mejores servicios.

- **Nivel académico**

El hecho de mejorar en esta profesión mediante una escuela de conducción con niveles de educación superior, hará de estas personas unos profesionales con características que lo ameriten, con una conducta que aporte al cumplimiento y requerimientos de las leyes de tránsito y para controlar y permitir controlar que disminuyan las infracciones cometidas hasta la actualidad, por ello su nivel de impacto es alto positivo.

- **Valores**

Se considera un nivel de impacto medio positivo para este indicador ya que con la prestación de un servicio de calidad mejorará en la sociedad una concientización de mantener una cultura vial, ya que el trabajar en equipo se logrará mejores resultados, buscando beneficios comunes, pero depende mucho también de quien lo tome a conciencia.

4.3. IMPACTO ECONÓMICO

Tabla 63: Impacto Económico

| NIVEL DE IMPACTO | -3 | -2 | -1 | 0 | 1 | 2 | 3 | |
|----------------------------|----|----|----|---|---|---|---|------------|
| INDICADORES | | | | | | | | |
| Márgenes de utilidad | | | | | | X | | |
| Oportunidad de crecimiento | | | | | | X | | |
| Fuentes de empleo | | | | | | X | | |
| Incremento de la demanda | | | | | | X | | |
| TOTAL | | | | | | 8 | | Σ 8 |

4.3.1. NIVEL DE IMPACTO ECONÓMICO

$$Ni = \frac{8}{4} = 2 \quad \text{Impacto medio positivo}$$

Nº Indicadores = 4

- **Márgenes de utilidad**

Se ha asignado un análisis medio positivo ya que se logrará un tipo servicio con una utilidad media en vista de que los rubros ya vienen establecidos por la Agencia Nacional de Tránsito.

- **Oportunidad de crecimiento**

El ser unos profesionales con diferentes características a las que se han venido adquiriendo abre muchas puertas para los conductores que hayan realizado una retroalimentación de calidad, sobretodo generándose desde una escuela de conducción que brinda un valor agregado, por ello se estima como un impacto de nivel medio positivo.

- **Incremento de la demanda**

La sociedad siempre elige lo mejor para sí, y la Escuela de Conducción de la Universidad de Otavalo mantiene las condiciones necesarias para brindar lo que el cliente busca, indagando que es lo que hace falta para ser cada vez mejores y guiándolos siempre por el mejor camino para llegar al éxito, además el incremento de la demanda va en forma paulatina en este tipo de servicio, por ello se lo considera que es de nivel medio positivo.

4.4. IMPACTO AMBIENTAL

Tabla 64: Impacto Ambiental

| NIVEL DE IMPACTO | -3 | -2 | -1 | 0 | 1 | 2 | 3 | |
|---|----|----|----|---|---|---|---|-----------|
| INDICADORES | | | | | | | | |
| Contaminación del aire | | | | | X | | | |
| Contaminación por residuos | | | | | X | | | |
| Irrespeto a las normas ambientales | | | | | X | | | |
| No aplicación de las normas ambientales | | | | | X | | | |
| TOTAL | | | | | 4 | | | Σ4 |

4.4.1. NIVEL DE IMPACTO AMBIENTAL

$$\underline{N_i} = \frac{4}{4} = 1 \text{ Impacto bajo positivo}$$

Análisis

- **Contaminación del aire**

La utilización de los vehículos en la Escuela de Conducción de la Universidad de Otavalo genera un impacto, ya que la emisión del humo crea una contaminación nociva para el medio ambiente.

- **Contaminación de Residuos**

Es un impacto que se genera a través de los desechos, ya sea de papeles, plástico, entre otros, que pueden producir efectos dañinos y que pueden afectar contra el medio ambiente o la salud humana.

- **Irrespeto a las normas ambientales**

Dada la irracionalidad con la que actuamos en muchos casos los seres humanos, constantemente cometen conductas ilícitas e infracciones en contra del medio ambiente al irrespetar los procedimientos contemplados en las leyes de control ambiental, uno de los ejemplos puede ser el exceso de pito vehicular (contaminación ambiental por ruido).

- **No aplicación de las normas ambientales**

No existe una educación o conducta adecuada en lo relacionado con el medio ambiente por la falta de compromiso voluntario a pesar de que existen leyes y reglas ambientales a las que hacen caso omiso, un ejemplo claro está al derramar aceites, grasas, entre otros aspectos que se suelen dar a menudo en las vías, o en las mismas mecánicas.

4.5. IMPACTO GLOBAL

Tabla 65: Impacto Global

| NIVEL DE IMPACTO INDICADORES | -3 | -2 | -1 | 0 | 1 | 2 | 2,25 | 3 | |
|-------------------------------------|----|----|----|---|---|---|------|---|-------------|
| Impacto Social | | | | | | | X | | |
| Impacto Educativo | | | | | | | X | | |
| Impacto Económico | | | | | | X | | | |
| Impacto Ambiental | | | | | X | | | | |
| TOTAL | | | | | | | | | Σ7.5 |

4.5.1. NIVEL DE IMPACTO AMBIENTAL

$$\underline{N_i} = \frac{7.5}{4} = 1,87 \text{ Impacto medio positivo}$$

Análisis

Se ha realizado un resumen de los impactos revisados anteriormente, con el fin de definir cuál será el impacto global que generará el presente trabajo de investigación, por ello se obtienen las siguientes puntuaciones:

- **IMPACTO SOCIAL.-** Dentro del impacto social se obtuvo un resultado de 2.25 el mismo que nos indica que se obtiene un impacto medio positivo, es decir que el presente proyecto de alguna forma determinará beneficios sociales.
- **IMPACTO ECONÓMICO.-** En el impacto económico del proyecto según la matriz se obtuvo un resultado de 2.50 que indica que se tiene un impacto medio positivo, es decir con un plan estratégico de marketing se mejorará el posicionamiento de la escuela de conducción de la Universidad de Otavalo.
- **IMPACTO EDUCATIVO.-** Con la matriz desarrollada se obtuvo un impacto medio positivo 2.75, ya que se analizó y se determinó, que será un documento de exploración y capacitación para otros trabajos de investigación, y lo más importante será de ayuda para la escuela de conducción de la Universidad de Otavalo.
- **IMPACTO EMPRESARIAL.-** El resultado que se obtuvo fue de 2.33 que indica que el proyecto tendrá un impacto medio positivo ya que con esto se mejorará el posicionamiento y reconocimiento de la marca.
- **IMPACTO AMBIENTAL.-** Al elaborar la matriz se determinó un indicador de 1 que es medio positivo bajo. Debido a que afecta en un pequeño porcentaje la contaminación del medio ambiente, para contrarrestarlo de desarrollarán las actividades en material reciclable.

CONCLUSIONES

- Al realizar la recopilación de la información en el capítulo primero se puede evidenciar que las fuentes de información sirvieron como soporte técnico y científico para el buen desenvolvimiento del presente proyecto, poniendo en consideración que hay escasos de textos referentes al tema del presente proyecto.
- Al realizar la investigación de mercado a ser estudiada, se acudió a fuentes directas como son la Agencia Nacional de Tránsito, textos relacionados al tema, información virtual y conductores profesionales y no profesionales del cantón Otavalo, personal y estudiantes de escuelas de conducción no profesional y profesional del cantón, así como también de la escuela de conducción profesional de la Universidad de Otavalo, que facilitaron obtener los datos de investigación, pudiéndose así concluir que es necesario brindar el servicio de la recuperación de puntos, ya que existe demanda según el análisis y resultados obtenidos.
- En el desarrollo de la propuesta se pudo evidenciar que al aplicar un servicio con infraestructura, equipamiento y tecnología adecuados, se podrá brindar una calidad en el servicio que nos diferencia de la competencia.

En la parte financiera obtuvimos resultados positivos pero con un margen de utilidad no considerable para la Escuela de Conducción Profesional de la Universidad de Otavalo, ya que la demanda existe, pero el costo de los cursos es mínimo, lo que no sería muy importante en términos económicos para la Institución. A pesar de obtener un VAN positivo y una TIR del 161,18%.

Sin embargo existe un punto de equilibrio, el mismo que nos permite conocer cuál es el nivel de ventas que se requiere para recuperar una inversión.

- En resultado de los impactos analizados se obtiene que son medios y algunos altos positivos, los cuales respaldan el buen desenvolvimiento y aplicación del presente proyecto para la Escuela de Conducción que brindaría este servicio.

RECOMENDACIONES

- El presente proyecto sirva como una fuente de consulta, porque contiene datos reales, obtenidos de fuentes confiables y una investigación de campo, sin embargo cabe notar que las fuentes de investigación deben ser actualizadas ya que las situaciones legales, de mercado, económicas tienen un cambio constante dentro y fuera del país, recomendando que la institución adquiera y provea información relacionada al tema, puesto que la institución se encuentra avanzando a pasos agigantados.
- Es importante brindar este tipo de servicio, primero por ser obligatorio, y segundo porque al tener un número alto de conductores, nunca faltarán las infracciones y contravenciones de tránsito en las vías, ya que esto se genera por un mínimo de error por parte de quienes conducen un vehículo, no sin antes analizar los resultados obtenidos luego del estudio de investigación y considerar si debe ser o no aplicado.
- El proyecto en un principio propone implementar el servicio de la recuperación de puntos a las licencias a través de la debida autorización de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pero por el momento no se recomienda considerar la implementación dentro de la Escuela de Conducción Profesional de la Universidad de Otavalo ya que no es representativa financieramente para la misma.

En el caso de ser aplicado, se recomienda que el punto de equilibrio sea de 251 matrículas anuales según el estudio de investigación realizado.

- De todas maneras llegándose a brindar el servicio como el que se propone en este proyecto mejorarían algunos aspectos de gran importancia, que mencionando uno de los más importantes sería la cultura vial en los conductores.

BIBLIOGRAFÍA

- Adolfo Ruiz de Velasco (2007): *Manual de Derecho Mercantil*. Universidad Pontificia Comillas. Colección Jurídica. Chile
- Agencia Nacional de Tránsito R.N° 019-DE-2012-ANT
- Agencia Nacional de Tránsito, Resolución N° 013-DIR-2011-ANT, Reglamento para la Recuperación de Puntos de licencias de conducir
- Ávila J. (2007): *Introducción a la Contabilidad*. UMBRAL S.A. México
- Blanco, Adolfo. (2007). *Formulación y Evaluación de proyectos*. (6ª Ed.).Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.
- Charles W. Lamb, & Carl D. McDaniel. (2006). *Fundamentos de Marketing*. Editorial Thomson. México.
- Córdova P. Marcial (2006): *Formulación y Evaluación de Proyectos*. ECOE. Colombia.
- Editorial Vértice. (2010). *La gestión del marketing, producción y calidad en las pymes Marketing y publicidad*. Editorial Vértice. España.
- Hernández C. (2007): *Análisis Administrativo*. Euned. Costa Rica
- James C. (2013): “Administración exitosa de proyectos”. Edamsa. México D.F.
- Levitt T. (1960): *Marketing Myopia*. IPECOM. París.
- Ley de Compañías artículo 92
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial CAPÍTULO I

-
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial LIBRO SEGUNDO, TÍTULO II
 - Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Art.92
 - Licdo. Guerra Patricio (2014): Escuela de Conducción Profesional “UNIVERSIDAD DE OTAVALO
 - Luna, R. (2009). *Manual para determinar la factibilidad económica de proyectos.*
 - Padilla Marcial. (2006). *Formulación y evaluación de proyectos.* ECOE EDICIONES. Bogotá-Colombia.
 - Publicaciones Vértice (2008): *Gestión de Proyectos: Dirección y Gestión de Proyectos.* VERTICE. España.
 - Ramírez, A., Vidal M. & Domínguez R. (2009). *Etapas del Análisis de Factibilidad.*
 - Rebeca Landeau (2007), *Elaboración de Trabajo de Investigación.* Editorial Alfa. Venezuela.
 - Santana D. (2006): *Finanzas Corporativas en la Práctica.* DELTA. Madrid.
 - UNAD-Colombia (2003): *El flujo de Efectivo- Concepto e Importancia.* LECCIÓN 21. Colombia

LINCOGRAFÍA

- AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO / COMISIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL ECUADOR: www.ant.gob.ec : Resolución N° 013-DIR-2011-ANT
- BANCO CENTRAL DEL ECUADOR: www.bce.fin.ec
- Comisión Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Art.57, Capítulo III: www.derechoecuador.com.ec
- CONESUP Registro Oficial N° 731 de 24-12-02 de la Ley N° 2002-96): www.derechoecuador.com
- ILUSTRE MUNICIPIO DEL CANTÓN OTAVALO: www.otavalo.gob.ec
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS INEC: www.inec.gob.ec
- Ley Orgánica de Educación Superior. www.loes.gov.ec
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial R. O. No. 391, Libro Primero. CAPÍTULO II, Título II, LIBRO SEGUNDO, TÍTULO II y VI, Art. 63 al 75.
- SECRETARÍA NACIONAL DE EDUCACIÓN SUPERIOR, CIENCIA Y TECNOLOGÍA: www.educacionsuperior.gob.ec
- UNIVERSIDAD DE OTAVALO: www.uotavalo.edu.ec
- www.ant.gob.ec Agencia Nacional de Tránsito, Resolución 2013
- www.ant.gob.ec AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO, Resolución 2013
- www.ceaaces.gob.ec
- www.ceaaces.gob.ec
- www.derechoecuador.com

-
- www.derechoecuador.com (CONESUP Registro Oficial N° 731 de 24-12-02 de la Ley N° 2002-96)
 - www.educacionsuperior.gob.ec
 - www.educacionsuperior.gob.ec (Art. 1 Literal a) Ley Orgánica de Educación Superior)
 - www.elcomercio.com
 - www.facilcontabilidad.com
 - www.lotttsv.com.ec
 - www.monografias.com
 - www.otavalo.gob.ec
 - www.uotavalo.edu.ec
 - www.tsc.unex.es