



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES  
CARRERA DE INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS  
INTERNACIONALES BILINGUE**

**TÍTULO: Trabajo de Seminario de Graduación previo a la  
obtención del Título de**

**INGENIERO EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES  
BILINGUE**

**AUTOR:**

**VALLEJO COBOS ERNEST FERDINAND**

**IMPLEMENTACION DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA Y  
OPERATIVA PARA LA ADQUISICION E IMPORTACION DE  
LLANTAS DESDE CHINA PARA FENATRAPE MEDIANTE UN  
FIDEICOMISO**

**TUTOR:**

**COELLO CAZAR DAVID**

**Guayaquil, Ecuador**

**2014**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES  
COMERCIO Y FINANZAS**

## **CERTIFICACIÓN**

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por **VALLEJO COBOS ERNEST FERDINAND**, como requerimiento parcial para la obtención del Título de **INGENIERO EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES BILINGUE**.

### **TUTOR (A)**

\_\_\_\_\_  
EC. COELLO CAZAR DAVID

### **REVISOR(ES)**

\_\_\_\_\_  
EC. FELIPE DAVID ALVAREZ ORDOÑEZ

\_\_\_\_\_  
ARTURO BERNARDO ORDOÑEZ MORAN

### **DIRECTORA DE LA CARRERA**

\_\_\_\_\_  
MSC. MARIA TERESA ALCIVAR AVILES

**Guayaquil, a los 24 días del mes de octubre del año 2014**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES  
CARRERA DE INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS  
INTERNACIONALES BILINGUE**

## **DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

Yo, Ernest Ferdinand Vallejo Cobos

### **DECLARO QUE:**

El Trabajo de Titulación **IMPLEMENTACION DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA Y OPERATIVA PARA LA ADQUISICION E IMPORTACION DE LLANTAS DESDE CHINA PARA FENATRAPE MEDIANTE UN FIDEICOMISO** previa a la obtención del Título de **INGENIERO EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES BILINGUE**, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 24 días del mes de octubre del año 2014

**EL AUTOR**

---

**ERNEST FERDINAND VALLEJO COBOS**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES  
CARRERA DE INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS  
INTERNACIONALES BILINGUE**

## **AUTORIZACIÓN**

Yo, **Ernest Ferdinand Vallejo Cobos**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **IMPLEMENTACION DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA Y OPERATIVA PARA LA ADQUISICION E IMPORTACION DE LLANTAS DESDE CHINA PARA FENATRAPE MEDIANTE UN FIDEICOMISO**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 24 días del mes de octubre del año 2014

**EL AUTOR:**

---

**ERNEST FERDINAND VALLEJO COBOS**

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios, el que me ha dado fortaleza para continuar, con mi trabajo y estudio,  
A toda mi familia, porque creyeron en mi y porque me sacaron adelante,  
dándome ejemplos dignos de superación y entrega, porque en gran parte  
gracias a ustedes, hoy puedo ver alcanzada mi meta, por la confianza que  
pusieron de mi, que fue lo que me hizo ir hasta el final.

---

**ERNEST FERDINAND VALLEJO COBOS**

## **DEDICATORIA**

Una persona que fue quien dio la iniciativa para que yo estudiaría en esta prestigiosa Universidad, y estuvo conmigo dándome aliento para ser un profesional, mi Abuelo mi amigo: GEO COBOS VERDUGA, ahora que estás con Dios, puedes estar conmigo en todas partes y serás testigo de mi superación por la eternidad. Gracias PAPI COBOS.

---

**ERNEST FERDINAND VALLEJO COBOS**

## **TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN**

---

**MSC. MARIA TERESA ALCIVAR AVILES**

---

**EC. COELLO CAZAR DAVID**

---

**MSC. MAX ALBERTO GALARZA HERNANDEZ**

---

**EC. FELIPE DAVID ALVAREZ ORDOÑEZ**

---

**ARTURO BERNARDO ORDOÑEZ MORAN**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES  
CARRERA DE INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS  
INTERNACIONALES BILINGUE**

## **CALIFICACIÓN**

---

**COELLO CAZAR DAVID**

# ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I.....	2
1.1 ANTECEDENTES.....	2
1.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN .....	3
1.2.1 General .....	3
1.2.2 Específicos.....	3
1.3 DELIMITACIÓN PRECISA DEL OBJETIVO DEL TRABAJO.....	3
1.4 JUSTIFICACIÓN.....	4
CAPÍTULO II.....	6
MARCO REFERENCIAL .....	6
2.1 MARCO TEÓRICO .....	6
2.1.1 Mercados industriales .....	7
2.1.2 Investigación de mercado .....	7
2.1.3 El transporte pesado .....	8
2.1.4 Los gremios.....	8
2.1.5 La organización no gubernamental .....	9
2.1.6 El fideicomiso .....	10
2.1.7 Mercado financiero: dinero y capitales .....	12
2.1.8 La organización.....	14
2.1.9 Teoría de sistemas.....	15
2.1.10 Planificación.....	15
2.1.11 Procesos.....	17
2.2 MARCO LEGAL.....	17
2.2.1 Ley del Mercado de Valores del Ecuador.....	17
2.2.2 Codificación de Resoluciones del Consejo Nacional de Valores	
18	
2.3 MARCO INSTITUCIONAL .....	19
2.3.1 Consejo Nacional de Valores .....	19
2.4 MARCO REFERENCIAL .....	19
2.4.1 La economía ecuatoriana.....	19
2.4.2 Sobre el parque de vehículos pesados en Ecuador .....	25
CAPÍTULO 3.....	27

MARCO METODOLÓGICO.....	27
3.1 TIPO Y MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....	27
3.2 POBLACIÓN DE ESTUDIO.....	27
3.3 DISEÑO MUESTRAL.....	28
3.4 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN.....	28
3.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	29
3.6 ANÁLISIS DE INFORMACIÓN.....	29
CAPÍTULO IV.....	31
RESULTADOS, ANÁLISIS Y DISCUSIÓN.....	31
4.1 SOBRE LA FENATRAPE.....	31
4.2 DEMANDA ESTIMADA DE LLANTAS.....	35
4.3 OFERTA ESTIMADA DE LLANTAS.....	36
4.3.1 Llantas reencauchadas.....	36
4.3.2 Llantas nuevas para buses y transporte pesado.....	38
4.3.3 Demanda insatisfecha de llantas para buses y camiones.....	40
4.3.4 Demanda de llantas por parte de asociados a FENATRAPE...	41
4.4 MECANISMO DE ADQUISICIÓN Y ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO PARA IMPORTACIÓN DE LLANTAS.....	42
4.4.1 Principios generales.....	42
4.4.2 El producto.....	43
4.4.3 Esquema de financiamiento actual.....	44
CAPÍTULO V.....	45
LA PROPUESTA.....	45
5.1 DISEÑAR ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA ESTRUCTURA CONTRACTUAL DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN.....	45
5.1.1 Condiciones del modelo.....	45
5.1.2 El contrato fiduciario.....	46
5.2 PROCESOS DE PREOPERACIÓN Y OPERACIÓN.....	49
5.2.1 Actores, roles y funciones.....	49
5.2.2 Procesos preoperativos.....	51
5.2.3 Procesos operativos.....	53
5.3 PROPUESTA DE FINANCIAMIENTO DE LA OPERACIÓN DE IMPORTACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE LLANTAS.....	57

5.3.1	Políticas de financiamiento propuesto.....	57
5.3.2	Información de base para el cálculo.....	57
5.3.3	Estructura financiera del costo de la propuesta .....	59
5.3.4	Estructura de garantías .....	67
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....		70
GLOSARIO .....		78

# ÍNDICE DE TABLAS

Cuadro 1. Clasificación de mercados financieros .....	12
Cuadro 2. Vehículos con capacidad de carga superior a 15,5 toneladas matriculados por provincia, 2012 .....	25
Cuadro 3. Demanda estimada de llantas de transporte pesado en Ecuador, 2013.....	35
Cuadro 4. Detalle de empresas reencauchadoras en Ecuador, 2013.....	37
Cuadro 5. Importaciones ecuatorianas de llantas para buses y transporte pesado, 2009-2013, (miles de dólares).....	38
Cuadro 6. Estimación de demanda insatisfecha de llantas para buses y camiones .....	40
Cuadro 7. Características y precios de llantas.....	43
Cuadro 8. Estructura financiera del costo de la propuesta .....	59
Cuadro 9. Detalle de gastos por constitución, operación y liquidación de fideicomiso mercantil .....	60
Cuadro 10. Presupuesto de gastos de emisión de carta de crédito.....	61
Cuadro 11. Presupuesto de gastos de embarque.....	62
Cuadro 12. Presupuesto de gastos por verificación pre-embarque .....	62
Cuadro 13. Presupuesto de gastos por honorarios.....	62
Cuadro 14. Presupuesto de gastos de salida de carga del Puerto .....	63
Cuadro 15. Presupuesto de transporte y almacenamiento .....	63
Cuadro 16. Presupuesto de gastos financieros .....	64
Cuadro 17. Estado presupuestado de resultados; cuatro meses.....	65
Cuadro 18. Presupuesto de flujo de caja, cuatro meses.....	66
Cuadro 19, Cálculo de VAN y relación beneficio/costo.....	66
Cuadro 20. Estructura de garantías de la operación financiera .....	67
Cuadro 21. VAN en escenario pesimista .....	69

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Esquema del marco teórico y referencial.....	6
Figura 2. Gráfico de crecimiento de la economía ecuatoriana, periodo 2005-2013, (miles de dólares del 2007).....	20
Figura 3. Crecimiento de la economía ecuatoriana, periodo 2005-2013 (porcentaje).....	21
Figura 4. Gráfico de crecimiento de la economía ecuatoriana por subsector, año 2013.....	22
Figura 5. Ecuador: Inflación, periodo 2007-2013.....	23
Figura 6. Vehículos de carga superior a 15.5 matriculados por provincia, 2012.....	26
Figura 7. Organigrama estructural de FENATRAPE.....	32
Figura 8. Proceso de venta de mercancías.....	55
Figura 9. Proceso de despacho de mercancía.....	56

## RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo general el diseñar la estructura financiera y operativa por medio de un fideicomiso para la importación de neumáticos para transporte pesado a cargo de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador –FENATRAPE-, entidad de tipo gremial, de segundo piso, que es la voz política de los transportistas pesados de algunas provincias del Ecuador. Una de las conquistas para el gremio es la exoneración de aranceles en la importación de un cupo asignado de llantas. Para el cumplimiento del objetivo se realiza una recopilación de teorías relacionadas a la investigación y se cuantifica la demanda de llantas para transporte pesado, basado en estadísticas del transporte al año 2012 que provee el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). Metodológicamente es una investigación aplicada, no experimental, de tipo exploratoria y transversal, la información fue obtenida mediante un análisis documental. Las principales conclusiones son: **i)** FENATRAPE no está estructurada para el tema comercial ni dispone de capital de trabajo para entrar en la comercialización de llantas; y para efectos legales, el beneficio que se le concede de exención de derechos arancelarios en importación de llantas no es transferible a un tercero. Por lo que tiene que ejecutarlo directamente; **ii)** Para que FENATRAPE acceda a los beneficios de la exención, deberá importar directamente, para ello y dada la no disposición de capital de trabajo, tiene que optar por instrumentos financieros y operativos que el mercado dispone como lo son: **a)** el anticipo de clientes; **b)** carta de crédito bancaria; **c)** una vez en Ecuador se cancela la factura de las llantas al proveedor, por medio de un crédito bancario, con el colateral de las llantas; **d)** la mercadería pasa de área del Puerto a un depósito comercial como territorio aduanero; **e)** Se recauda de los clientes previa la entrega del producto; **iii)** Se describen los procesos requeridos para la administración, ventas y despacho; y, **iv)** La estructura contractual se rige a la reglamentación de la Ley del Mercado de Valores.

**Palabras Claves:** FIDEICOMISO, TRANSPORTE PESADO, LLANTAS, INGENIERÍA FINANCIERA, FACTIBILIDAD, PROCESO OPERATIVO.

## **ABSTRACT**

The general objective of this research was designing the financial and operational structure through of a trust for the import of tires for heavy trucks of the Federación Nacional de Transporte Pesado (FENATRAPE), trade union, it is the political voice of the land cargo carriers in some provinces of Ecuador. One of the achievements for the guild is the exemption of tariffs on imported tires allocated a quota. To comply with a collection of objective theories related to the research is conducted and the demand for tires for heavy transport is quantified based on transport statistics to 2012 provided by the Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). Methodologically it is a non-experimental, exploratory, transversal applied research information was obtained by a documentary analysis. The main conclusions are: i) FENATRAPE is not structured for commercial item and provides working capital to enter the market of tires; and for legal purposes, the benefit is granted exemption from customs duties on imports of tires is not transferable. So you have to run it directly; ii) For FENATRAPE access to the benefits of the exemption must be imported directly to it and given the non-availability of working capital, have to opt for financial and operational tools that the market provides such as: a) the advance of customer; b) bank letter of credit; c) once in Ecuador tire bill cancels the supplier, through a bank loan with collateral tire; d) the goods passes from the port area to a commercial warehouse as customs territory; e) collects from customers after delivery of the product; iii) the processes required for administration, sales and delivery are described; and iv) The contractual structure governing the regulation of the Securities Market Law.

**KEY WORDS:** TRUST, TRUCKS, TIRES, FINANCIAL ENGINEERING  
FEASIBILITY, OPERATION PROCESS

## **INTRODUCCIÓN**

Las entidades gremiales, son portavoces del ejercicio de los derechos políticos de sus asociados ante instancias gubernamentales, como tal están clasificadas como organismos no gubernamentales y por tanto son entidades sin fines de lucro, no están diseñadas para el ejercicio comercial y financian sus gastos mediante el establecimiento de cuotas de sus socios.

La entidad gremial se ve fuertemente sacudida cuando por el ejercicio de sus derechos debe incursionar en un tema comercial de corto plazo para transferir a sus asociados un beneficio; esto se topa con una entidad con una estructura diseñada, un recurso humano y una filosofía institucional que no obedecen a esta demanda coyuntural; además de carecer de capital de trabajo suficiente ni instrumentos financieros propios para colateralizar un financiamiento bancario; por lo que puede desperdiciar una oportunidad.

El presente trabajo propone una acción comercial de la Federación de Transporte Pesado del Ecuador (FENATRAPE), quien es la titular de un beneficio para los transportistas pesados del Ecuador que consiste en la importación de llantas con exoneración de Derechos arancelarios, según Decreto Ejecutivo emitido por Presidencia de la República.

En el curso de la investigación se propondrán alternativas de cómo la entidad gremial puede operar el proyecto de importación de llantas, desde la fase inicial de orden de importación hasta la del despacho de la mercancía; todo con la ingeniería financiera requerida.

# CAPÍTULO I

## 1.1 ANTECEDENTES

Datos de las Estadísticas de Transporte (INEC, 2012) indican que en el Ecuador existen 14 608 unidades de carga con capacidad superior a 15,5 toneladas que equivale a más de 310 quintales; un gran porcentaje de los propietarios de estas unidades están vinculados a la Federación Nacional de Transporte Pesado en el Ecuador (FENATRAPE) que es una entidad de gremial de segundo piso que aglutina a 15 asociaciones de tipo provincial y regional y 25 compañías de transporte pesado.

Siendo las llantas uno de los mayores rubros del costo de operación del transporte pesado es una permanente actividad del Gremio la búsqueda de alternativas para disminuir o mitigar el impacto de este costo; en virtud de lo cual en el año 2010, como resultados del lobby realizado por la Cámara de Transportistas del Ecuador, se otorgó a FENATRAPE una exoneración del impuesto arancelario a la importación directa de neumáticos para transporte pesado, actividad que permitió distribuirla entre sus asociados a un precio significativamente inferior al existente en el mercado.

No obstante que existe una producción de neumáticos en el País, y que desde el año 2010 se inició la producción para transporte pesado orientado a todo el mercado andino, la demanda de unidades para los camiones de mayor tonelaje son importadas a precios que oscilan entre US\$ 500 y 700, por lo que la opción de una importación directa realizada por el Gremio podría generar importantes ahorros en sus asociados.

En este esquema que es de intermediación comercial, FENATRAPE que es técnicamente una corporación sin fines de lucro, no tienen una estructura administrativa ni activos que puedan ser utilizados como instrumentos financieros en el mercado, por lo que implicaría la utilización de un mecanismo de medio como lo es el fideicomiso para la ejecución de las

acciones de financiamiento, importación, comercialización, despacho y liquidación de las importaciones de llantas.

## **1.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.2.1 General**

Diseñar la estructura financiera y operativa por medio de un fideicomiso para la importación de neumáticos para transporte pesado.

### **1.2.2 Específicos**

- Describir la estructura institucional y gremial de la FENATRAPE para establecer la viabilidad de la operación de distribución de llantas a sus agremiados.
- Analizar las opciones y mecanismos de financiamiento para la adquisición del producto, su importación y negociación interna mediante el fideicomiso.
- Establecer los procesos para las operaciones de venta y despacho de llantas a cargo del fideicomiso.
- Diseñar la estructura contractual para la constitución del fideicomiso para la importación de llantas de la FENATRAPE.

## **1.3 DELIMITACIÓN PRECISA DEL OBJETIVO DEL TRABAJO**

La presente investigación se centrará en el diseño de una herramienta operativa como lo es el Fideicomiso en base a la experiencia de operaciones

directas de importación y comercialización de neumáticos para unidades de transporte pesado, que FENATRAPE viene realizando desde mediados de la década del noventa.

FENATRAPE, por ser una entidad de segundo piso, dispone de una red de distribución por provincia, mediante las asociaciones de transporte pesado que son entidades de primer piso, cuyos socios son los propietarios de camiones; de esta forma se dispondría de un mercado nacional.

La investigación no incluye un estudio del mercado de neumáticos, ya que como se mencionó en el primer párrafo, esta actividad de importación y comercialización de llantas para camiones pesados, se la viene realizando por FENATRAPE desde 1995; en base a esto es que el Gobierno les emite un Decreto Ejecutivo a favor, en que se exonera de impuestos a una determinada cantidad de llantas a ser importadas por FENATRAPE, para que esta a su vez transfiera el beneficio al transportista.

#### **1.4 JUSTIFICACIÓN**

La investigación se justifica desde lo práctico en el uso de una herramienta fiduciaria para actividades puntuales de comercialización y manejo financiero que no son parte de las acciones regulares de una entidad gremial y por tanto con serias limitaciones para realizar una operación de este tipo y el eventual beneficio a sus asociados. Cabe destacar que aunque la figura del fideicomiso existe desde la incorporación de la Ley del Mercado de Valores, es aún subutilizada en el Ecuador.

Desde el punto de vista teórico, se realizará una investigación específica sobre temas de fideicomisos y entidades gremiales y la viabilidad de utilización técnica como herramienta operativa comercial en determinados momentos

Desde el punto de vista personal constituye una profundización en conocimientos para el autor, mismo que se desempeña como profesional en el sector de administración fondos y fideicomisos, por lo cual este trabajo aportará mayores conocimientos profesionales que servirán en su ejercicio del día a día.

En lo metodológico se realizará una exhaustiva revisión documental para la clarificación del marco teórico en que contextualiza la investigación, así como el marco institucional que regula el tema en el País y un diseño de procedimientos comerciales y financieros acorde a la necesidad institucional.

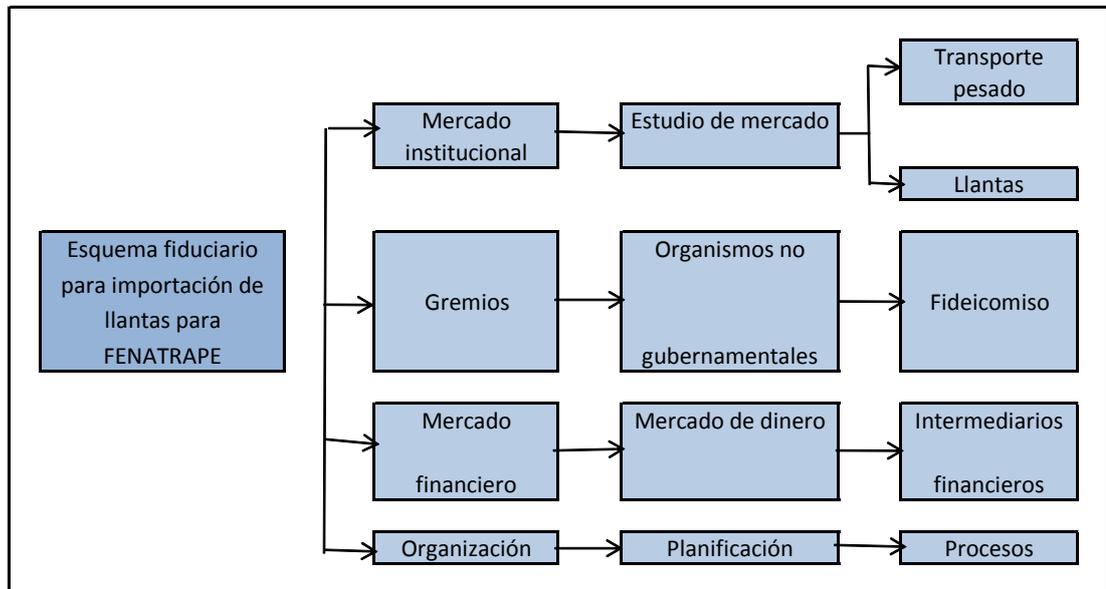
## CAPÍTULO II

### MARCO REFERENCIAL

#### 2.1 MARCO TEÓRICO

El marco teórico y conceptual que contextualiza esta investigación es el siguiente:

Figura 1. Esquema del marco teórico y referencial



Fuente: Propia  
Elaborado por: Ernest Vallejo

El tema propuesto está directamente vinculado con cuatro referentes teórico-conceptuales: el primero es el de mercados institucionales que es parte de la clasificación de los mercados; en este ámbito está el estudio de mercado y dos mercados que son complementarios, el de transporte pesado y la demanda de llantas para transporte pesado.

Un segundo aspecto lo constituye el concepto de gremios, seguido de organismo no gubernamental (ONG) y fideicomiso como instrumento operativo.

En tercer lugar lo ocupa el concepto de mercado de dinero, seguido de mercado financiero y fuentes de financiamiento.

Un cuarto aspecto es el referente a la organización, planificación y procesos administrativos/operativos.

### **2.1.1 Mercados industriales**

Ampliando un poco la definición que Kotler (2009, p. 258) realiza sobre este tipo de mercados que restringe en que el objetivo de la compra no es como uso de bien final sino como un bien para consumo intermedio. Las llantas para el transporte pesado constituyen un bien intermedio, ya que es un complemento o una parte del medio de transporte que a su vez genera el servicio del transporte.

### **2.1.2 Investigación de mercado**

Según la American Marketing Association (AMA) la investigación comercial es un mecanismo que pone en contacto a oferente con demandante con el propósito de obtener información de estos últimos sobre sus necesidades y las mejores formas de satisfacerlas; esta información puede ser utilizada para el diseño físico (tamaño, peso, color), diseño funcional (forma de uso); marca, preferencias del lugar de compra, el canal de distribución, cantidad monetaria que se podría pagar por el bien, servicio post venta, etc. (Fernandez A. , 2004).

En este caso específico la investigación de mercado estará enfocada a la cuantificación del mercado local de llantas para transporte pesado en el Ecuador.

### **2.1.3 El transporte pesado**

Se conoce como tal a la rama de la logística cuyo objetivo es el transporte de carga pesada. Una definición de Barber (2009) indica que está formado por aquellas unidades cuya carga sea mayor a tres toneladas, estas unidades se clasifican según su destino en:

- Camiones basculantes,
- Semirremolques basculantes,
- Volquetes de obra pública o minería, y,
- Volquetes articulados.

### **2.1.4 Los gremios**

El concepto gremio tuvo su origen en la Europa medieval, tiempo en que prevaleció el denominado modo de producción feudal, en que según el derecho curtense, los artesanos que cubrían las necesidades de las clases señoriales fueron el origen de los primeros gremios europeos en la edad media; mismos que en su tránsito campo-ciudad se transformaron en siervos personales, trabajadores libres sin relaciones de dependencia feudal, lo que trajo consigo beneficios para estos trabajadores para fines contributivos, como un mandato del señor surgieron las organizaciones gremiales como una forma de asegurar abastecimiento para las necesidades familiares,

políticas y militares; situación que acabó por el crecimiento de las ciudades (Gonzalez, 2000).

### **2.1.5 La organización no gubernamental**

Este trabajo tiene como su ejecutora directa a la FENATRAPE que es una organización no gubernamental (ONG), por tanto se presentará a continuación una definición del término ONGs, quienes son parte del mundo occidental, como uno de los mecanismos democráticos y enmarcados en los derechos de libre asociación para los ciudadanos. Se estima surgieron a partir de 1823 en Inglaterra.

Las organizaciones no gubernamentales se definen como entidades privadas sin fines de lucro cuyos miembros son ciudadanos o asociaciones de ciudadanos de uno o más países, y cuyas actividades, están determinadas por la voluntad colectiva de sus miembros en respuesta a la necesidad de integrantes de una o más comunidades en las que la ONG coopera (Simmons, 1998, citado en Uldaricio, 2010, p. 92).

Según la OECD (2003) como parte de una tipología de las ONGs en Europa a partir de la década del setenta, se mencionó la siguiente:

*Se distinguen por una conducta productiva y empresarial: dado que su objetivo es la prestación de servicios para cumplir necesidades a menudo no reconocidas por las autoridades públicas, y no sólo la de protección, deben organizar una actividad productiva y encontrar los recursos económicos necesarios. Desde un principio, la mayoría de las nuevas organizaciones sin fines de lucro basó su actividad en una combinación de recursos (donativos, trabajo de voluntarios y*

*fondos públicos) y tiene una orientación de mercado*(Borzaga, 2003).

Aunque es una tipología aplicada a las organizaciones no gubernamentales europeas, la influencia que estas ejercen en sus pares de Latinoamérica se percibe como fuerte, sobre todo porque de Europa y Estados Unidos provenía la mayor cooperación internacional. En Ecuador en particular, las ONGs generan servicios y distribuyen productos en términos similares al sector con fines de lucro.

#### **2.1.6 El fideicomiso**

Su nombre original en latín es fideicommissum que es un encargo de confianza donde participan por una parte un fideicomitente que es la persona que realiza el encargo (constituyente en términos actuales) a otra persona llamada fiduciario para que haga una atribución patrimonial a un tercero que es el fideicomisario (beneficiario) (Betancourt, 2007).

En sus inicios el fideicomiso fue una institución tácita, encargos de confianza y muchas veces verbales, sin la existencia de un marco regulatorio que comprobará el cumplimiento del objetivo por la acción de las partes; pero en el siglo 41 al 54 d.C. se fueron reglamentando a nivel de leyes.

En Ecuador el Fideicomiso mercantil y el fideicomiso mercantil están normados por la Ley del Mercado de Valores, a partir del artículo 109 hasta el 137 inclusive. Sus definiciones son las siguientes:

Contrato de fideicomiso mercantil:

**Art. 109,** *Por el contrato de fideicomiso mercantil una o más personas llamadas constituyentes o fideicomitentes transfieren, de manera temporal e irrevocable, la propiedad de bienes muebles o inmuebles corporales o incorporales, que existen o se espera que existan, a un patrimonio autónomo, dotado de personalidad jurídica*

*para que la sociedad administradora de fondos y fideicomisos, que es su fiduciaria y en tal calidad su representante legal, cumpla con las finalidades específicas instituidas en el contrato de constitución, bien en favor del propio constituyente o de un tercero llamado beneficiario (H. Congreso Nacional, 2006).*

Negocios fiduciarios:

**Art. 112.-** *De los negocios fiduciarios.- Negocios fiduciarios son aquéllos actos de confianza en virtud de los cuales una persona entrega a otra uno o más bienes determinados, transfiriéndole o no la propiedad de los mismos para que ésta cumpla con ellos una finalidad específica, bien sea en beneficio del constituyente o de un tercero. Si hay transferencia de la propiedad de los bienes el fideicomiso se denominará mercantil, particular que no se presenta en los encargos fiduciarios, también instrumentados con apoyo en las normas relativas al mandato, en los que sólo existe la mera entrega de los bienes.*

Fideicomiso mercantil:

**Art. 114.-** *Fideicomiso mercantil.- Llámese fideicomiso mercantil al contrato escrito y expreso por el cual una persona llamada constituyente instruye a otra llamada fiduciario, para que de manera irrevocable, con carácter temporal y por cuenta de aquél, cumpla diversas finalidades, tales como de gestión, inversión, tenencia o guarda, enajenación, disposición en favor del propio constituyente o de un tercero llamado beneficiario.*

A diferencia del fideicomiso mercantil, el fideicomiso mercantil se define como una acción temporal, transitoria e igualmente donde se desarrollaran los negocios fiduciarios, tal como lo estipula el Artículo 112.

### 2.1.7 Mercado financiero: dinero y capitales

**Mercado financiero:** El mercado financiero es un espacio donde concurren proveedores y demandantes de recursos financieros, en ellos pueden realizar transacciones comerciales de manera directa, en este tipo de mercado los proveedores conocen el destino de sus recursos, los mercados financieros se clasifican en: **i)** mercado de dinero; y, mercado de capitales.

El mercado de dinero, se caracteriza por el corto plazo, la intermediación financiera, como es el caso de los bancos, instrumentos de renta fija, etc.

En el mercado de capitales se negocian bonos y acciones de empresas (Gitman & Lunez, 2003).

### Clasificación de los mercados financieros

**Cuadro 1. Clasificación de mercados financieros**

<b>Criterio</b>	<b>Clasificación</b>
a) Grado de transformación de los activos	<ul style="list-style-type: none"><li>• Privados (sin transformación)</li><li>• Intermediados (con transformación)</li></ul>
b) Formas de funcionamiento	<ul style="list-style-type: none"><li>• De búsqueda directa</li><li>• De comisionistas (brokers)</li><li>• De mediadores (Dealers)</li><li>• De subasta</li></ul>
c) Tipo de activos	<ul style="list-style-type: none"><li>• Monetarios</li><li>• De capitales<ul style="list-style-type: none"><li>○ De valores<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Renta fija</li><li>▪ Renta variable</li></ul></li><li>○ De crédito a largo plazo</li></ul></li></ul>
d) Fase de negociación	<ul style="list-style-type: none"><li>• Primaria</li><li>• Secundaria</li></ul>
e) Plazo o condiciones	<ul style="list-style-type: none"><li>• Contado o spot</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Futuros</li> <li>• Opciones</li> </ul>
f) Tipo de moneda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moneda nacional</li> <li>• Divisas</li> </ul>
g) Grado de intervención	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Libres</li> <li>• Regulados</li> </ul>
h) Grado de formalización	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizados</li> <li>• No organizados</li> </ul>
i) Grado de concentración	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centralizados</li> <li>• No centralizados</li> </ul>

Fuente: Martin & Trujillo: Manual de Mercados Financieros, p. 21

Elaborado por: Ernest Vallejo

Los mercados financieros pueden asumir varias clasificaciones, según el objetivo del clasificador, y puede ser en función del grado de transformación de los activos, o su forma de funcionamiento; también por el tipo de activos, las fases de negociación, los plazos o condiciones, el tipo de moneda, grado de intervención, de formalización y de concentración también pueden ser formas de clasificación.

**Mercado de dinero:** Es el espacio comercial donde se demanda y ofertan recursos financieros de corto plazo; obedece a la necesidad de los agentes, en el caso de los oferentes de colocar sus excedentes temporales para obtener algún beneficio, igualmente, del otro lado están demandantes que buscan cubrir déficit temporales de fondos (Gitman & Lunez, 2003). Es un mercado proveedor de capital de trabajo marginal o para el consumo.

**Intermediarios financieros:** Son los que canalizan recursos financieros desde la oferta a la demanda, los típicos intermediarios son las entidades

bancarias, mismas que captan recursos de la oferta en la forma de ahorros, sean estos a la vista o a plazos y canalizan estos recursos en la forma de préstamos y otras formas crediticias, tales como garantías bancarias, cartas de crédito, entre otras formas.

### 2.1.8 La organización

La organización es tan antigua como la existencia de la humanidad, siempre esta se organizó para emprender actividades que requirieron el concurso de dos o más individuos. El acto de organización implica determinar y asignar funciones de cada uno de los integrantes en función de los objetivos generales y específicos.

Una organización tiene objetivos diferentes a los de cada uno de las personas que la conforman, se pueden clasificar en función de estos en organizaciones con fines de lucro tales como las empresas agropecuarias, industriales, comerciales, de servicios, etc.

Las organizaciones sin fines de lucro son aquellas que buscan objetivos de servicio social, deportivo y espiritual; en lo social están el comité barrial y social. En lo deportivo están los clubes deportivos. En lo espiritual están las instituciones religiosas

A continuación algunas de las definiciones sobre la organización según autores relevantes

Otro autor, como es Simón Andrade Espinoza (2005), para quien la **organización** es *“la acción y el efecto de articular, disponer y hacer operativos un conjunto de medios, factores o elementos para la consecución de un fin concreto”*. Este es una definición más operativo de la organización como medio, donde se realiza la combinación y uso de insumos para conseguir fines.

Según la American Marketing Association (AMA) “la **organización** cuando es utilizada como sustantivo, implica la estructura dentro de la cual, las personas son asignadas a posiciones y su trabajo es coordinado para realizar planes y alcanzar metas”. En esta definición, organización es sinónimo de estructura diseñada en función de alcanzar determinados objetivos.

Según el Diccionario de la Real Academia Española, una de sus definiciones, sobre **organización** indica que es una “*asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines*”. En este detalle es importante los términos: personas, normas y fines.

### **2.1.9 Teoría de sistemas**

La teoría de sistemas indica y explica el análisis del todo con todas sus partes en interacción, esto se basa en que el todo no es la suma de sus componentes sino es más que la suma de las partes, constituye algo más. Todo sistema depende de un conjunto de entradas o también denominados insumos (inputs) en su interior se efectúan procesos de los insumos y da como resultado productos (outputs). (Garica y Gross, citado en Fernández, p.19).

Bajo el enfoque de sistemas una organización es un sistema donde las entradas o insumos son sometidos a procesos de todo tipo y con un conjunto de recursos para obtener productos.

### **2.1.10 Planificación**

El concepto de planificación es bastante antiguo, tanto como el ser humano y tiene que ver con un proceso que puede ser intuitivo de las actividades

futuras, teniendo el horizonte de planificación desde el corto, mediano o largo plazo, depende de la visión del planificador y lo complejo de la entidad; en general entidades de mayor tamaño tienen horizontes de planificación más amplios, a continuación una definición relevante del concepto:

*La planificación no es solamente una disciplina, también es un proceso, que se realiza individual, grupal, empresarial e institucionalmente, durante un tiempo denominado horizonte de planificación y en un espacio, con unos métodos, instrumentos y recursos determinados.*

*Planificar implica tener visión, entendida ésta como la representación mental o imagen objetivo del futuro deseado y posible. La visión articula la percepción de un futuro realista, creíble y atractivo para un individuo, un grupo, una organización, una región un país, con lo que ahora existe. Ella debe expresar las aspiraciones fundamentales de los diferentes actores. La visión de los diferentes actores, debe ser alcanzable y definir el proceso de cambio (Saavedra, Castro, & Quintero, 2001).*

En las definiciones arriba citadas, cabe destacar términos tales como proceso, esto es la planificación nunca está acabada ya que se planifica para el futuro, pero este se convierte en presente con nuevos futuros; por tanto siempre se planifica. En segundo lugar cabe destacar a los involucrados en el proceso de planificación que es individual, grupal, empresarial e institucional, depende del nivel de planificación.

### **2.1.11 Procesos**

Un proceso es un conjunto de actividades organizadas, ordenadas, concatenadas a cargo de un conjunto de personas expertas y con claridad en el resultado esperado y el concurso de otros factores tales como maquinarias, herramientas etc. (Anaya, 2007).

Una definición general sobre proceso propuesta por ISO 9000 lo describe como “un conjunto de actividades mutuamente relacionadas o que interactúan, las cuales transforman elementos de entrada en resultados” (Perez, 2010); tanto en la primera definición como en la segunda son importantes en la descripción palabras como conjunto, actividades, organización, orden, concatenación y resultados; de tal forma que para que se asuma que acciones sean procesos deben tener estas características de orientación a resultados; las actividades de manera separada no constituyen un proceso.

## **2.2 MARCO LEGAL**

### **2.2.1 Ley del Mercado de Valores del Ecuador**

El marco legal que rige para el fideicomiso es la Codificación de la Ley del Mercado de Valores (2006), hasta su última actualización contenida en la Ley Orgánica para el Fortalecimiento y Optimización del Sector Societario y Bursatil (Asamblea. 2014). A continuación los principales artículos relacionados con el objeto de estudio de esta investigación y que están incorporados en la citada Ley.

***Art. 32.-Valores de renta variable.-** Son aquellos que no tienen un vencimiento determinado y cuyo rendimiento, en forma de dividendos o ganancias de capital variará según los resultados financieros del emisor. Tanto en el mercado primario como en el secundario los*

*valores de renta variable inscritos en las bolsas de valores deben comprarse y venderse únicamente en el mercado bursátil, a través de intermediarios de valores autorizados(Asamblea Nacional, 2014).*

**Art. 112.-** *Negocio fiduciario.- Son aquellos actos e confianza en virtud de los cuales una persona entrega a otra uno o más bienes determinados, transfiriéndolos o no la propiedad de los mismos para que ésta cumpla con ellos una finalidad específica, bien sea en beneficio del constituyente o de un tercero. Si hay transferencia de la propiedad de los bienes el fideicomiso se denominará mercantil, particular que no se presenta en los encargos fiduciarios, también instrumentados con apoyo en las normas relativas al mandato, en los que sólo existe la mera entrega de los bienes.*

**Art. 117.-** *Bienes que se espera que existan.- Los bienes que no existen pero que se espera que existan podrán comprometerse en el contrato de fideicomiso mercantil a efectos de que cuando lleguen a existir, incrementen el patrimonio del fideicomiso mercantil.*

**Art. 150.-...***Fideicomiso de garantía.- Consiste en la constitución de patrimonios independientes que tengan por objeto garantizar el cumplimiento de los derechos reconocidos a favor de los inversionistas.*

### **2.2.2 Codificación de Resoluciones del Consejo Nacional de Valores**

El Consejo Nacional de Valores (CNV) es el órgano rector del control de fideicomisos, por tanto sus resoluciones tienen carácter vinculante; por ello es que la Codificación de Resoluciones del CNV constituye una guía en todo lo referente a entidades bajo la tutela del Consejo Nacional de Valores.

## **2.3 MARCO INSTITUCIONAL**

### **2.3.1 Consejo Nacional de Valores**

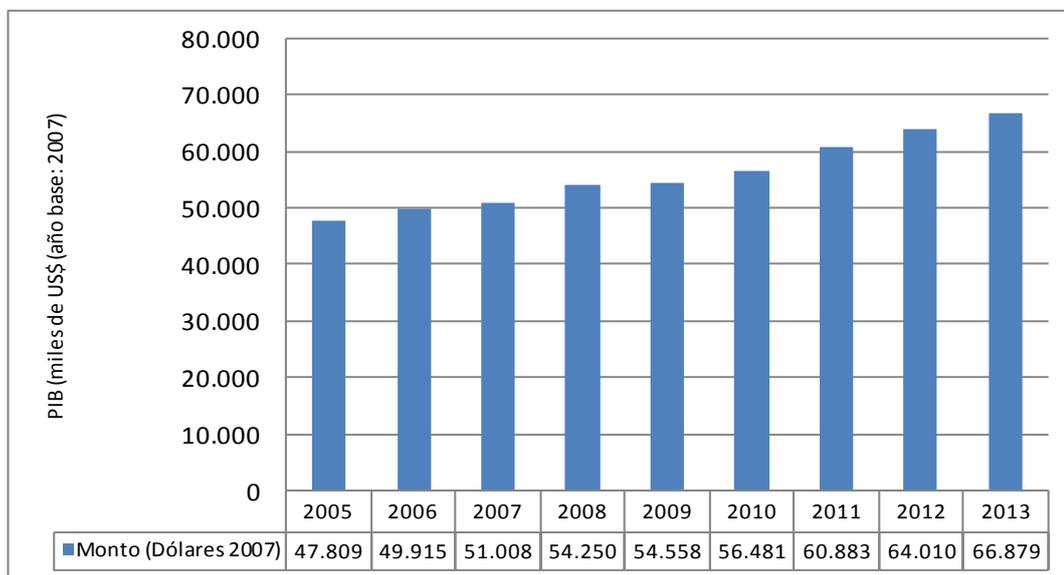
Los fideicomisos están regulados por el Consejo Nacional de Valores, mismo que constituye el marco institucional, este regula mediante resoluciones enmarcadas en la Ley del Mercado de Valores, todo lo inherente a la constitución, mantenimiento, administración, seguimiento y liquidación de contratos fiduciarios.

## **2.4 MARCO REFERENCIAL**

### **2.4.1 La economía ecuatoriana**

Durante el periodo 2005-2013 el tamaño de la economía ecuatoriana ascendió desde USD 47 809,00 millones hasta USD 66 879,00 (BCE, 2014). Aunque con un crecimiento en diferentes magnitudes, fue sostenido; una economía en crecimiento significa que el aparato productivo está ampliándose y por tanto incrementando la demanda de bienes y servicios intermedios, para sus procesos productivos.

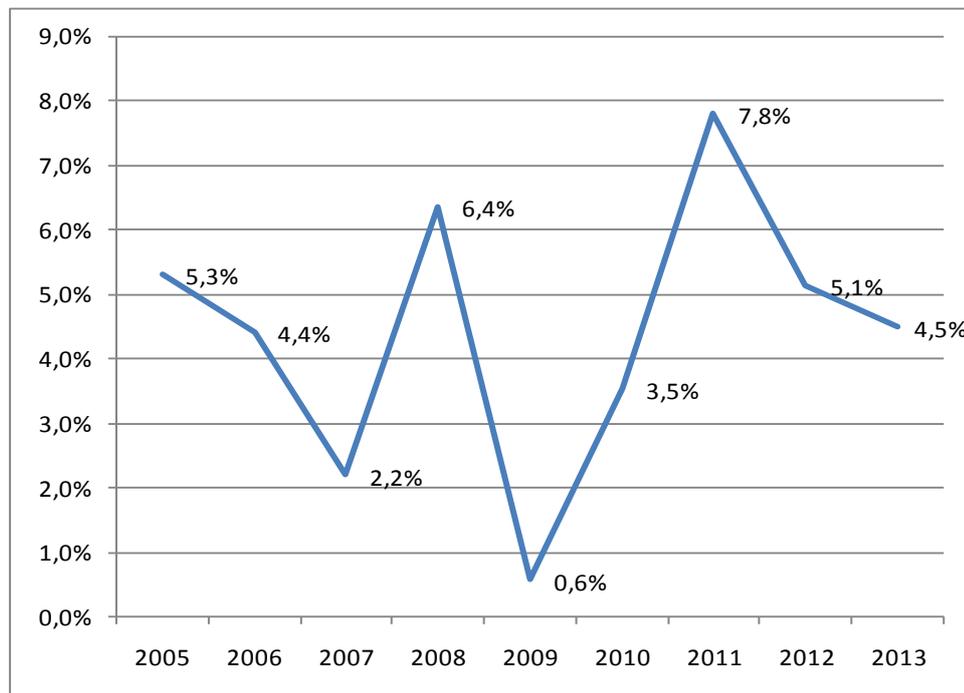
**Figura 2. Gráfico de crecimiento de la economía ecuatoriana, periodo 2005-2013, (miles de dólares del 2007)**



Fuente: BCE, Estadísticas Macroeconómicas, mayo 2014  
Elaborado por: Ernest Vallejo

Cabe destacar que en el periodo de análisis, a nivel global y con mayor énfasis en las economías desarrolladas hubo una crisis económica internacional, misma que hasta el año 2014 recién Estados Unidos está surgiendo y Europa y Japón aún mantienen indicadores de alerta, mientras en Ecuador la economía tuvo un crecimiento promedio del 4,4%, mismo que es real por ser superior a la tasa de crecimiento vegetativo de la población, que creció en el periodo intercensal 2001-2010 a un promedio anual del 1,9% (SIISE, 2013).

**Figura 3. Crecimiento de la economía ecuatoriana, periodo 2005-2013 (porcentaje)**



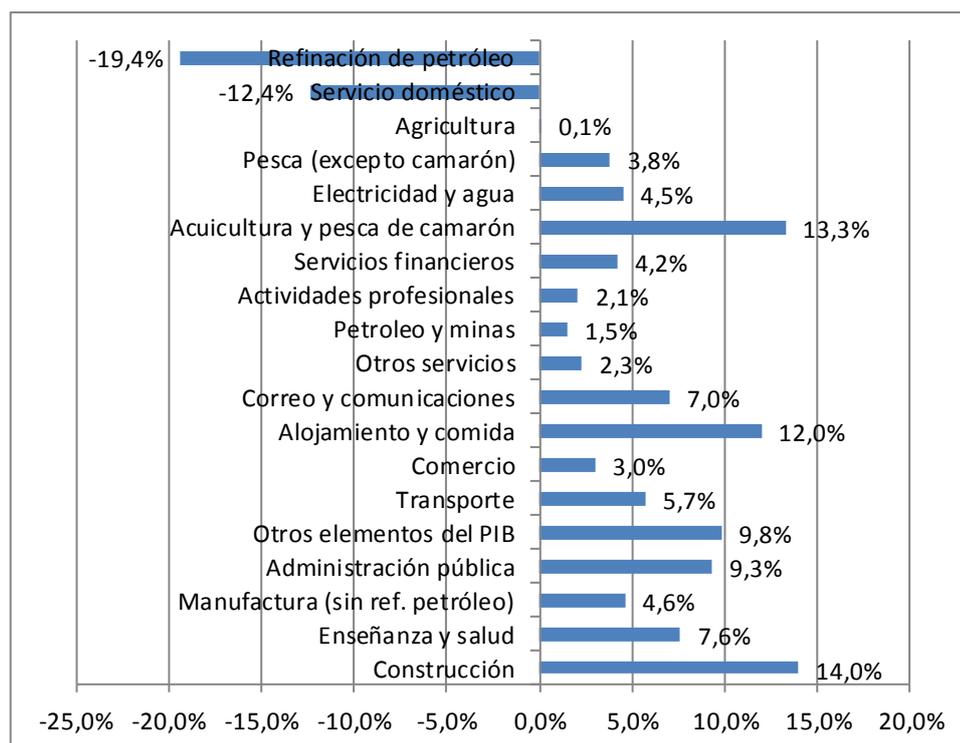
Fuente: BCE, Estadísticas Macroeconómicas, mayo 2014  
Elaborado por: Ernest Vallejo

Para ampliar el análisis contextual de la economía ecuatoriana en que se contextualizará al subsector de transporte, la figura No. 4 presenta el crecimiento de cada uno de los subsectores de la economía en el año 2013. En esta se puede identificar tres grupos de dinámica en los subsectores. El primero, de aquellos que presentaron un decrecimiento, que son el sector de la refinación de petróleo que presentó un decremento del -19,4%, también el subsector de servicio doméstico presentó una contracción del -12,4%.

Un segundo grupo de subsectores corresponden a aquellos que tuvieron un crecimiento por debajo del crecimiento vegetativo de la población (1,9%) y por tanto es un crecimiento negativo en términos reales; estos son la agricultura (0,1%) y petróleo y minas (1,5%). El resto de subsectores presentaron crecimientos por encima del 1,9%. Tienen especial relevancia el de acuicultura y pesca de camarón que creció un 13,3%; alojamiento y

comida también creció en el 12%; la construcción tuvo un crecimiento del 14%. En este contexto de crecimiento, el subsector transporte creció en 5,7% durante el año referido.

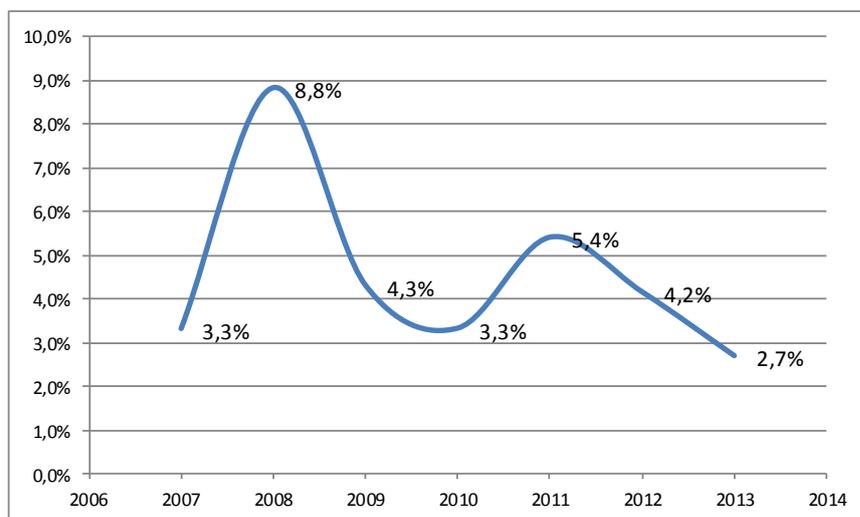
**Figura 4. Gráfico de crecimiento de la economía ecuatoriana por subsector, año 2013**



Fuente: BCE, Estadísticas Macroeconómicas, mayo 2014  
Elaborado por: Ernest Vallejo

En el subsector transporte está el de transporte pesado, que está vinculado al aparato productivo interno mismo que refleja una dinámica de crecimiento por encima del promedio anual.

**Figura 5. Ecuador: Inflación, periodo 2007-2013**



Fuente: BCE, Cifras económicas del Ecuador  
Elaborado por: Ernest Vallejo

En un país dolarizado, el control de la inflación es un factor clave para el control de precios y mantener la competitividad internacional; durante el periodo 2007-2013 la inflación presentó un promedio anual del 4,6%; el mayor nivel lo alcanzó en el año 2008 en que ascendió a 8,8%, posteriormente descendió, durante los periodo 2011-2013 la tendencia es a la baja, el último año cerró con 2,7%.

## **Sociales**

No obstante que existen leyes como el de Tránsito y Transporte Terrestre y del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), el control realizado al sector transporte ha sido un poco precario en lo que respecta al recurso humano, donde este empleo en la mayoría de los casos es precario, con largas horas de trabajo y sin respaldo de seguridad social. El primer factor podría estar relacionado con el índice de accidentes de tránsito en el país.

Adicionalmente, la pericia de los choferes también fue objeto de polémica por algunas demandas de compra de licencias profesionales (El Telégrafo,

2014); todo lo que generó en un revisión de algunos procedimientos para concluir que todos los choferes profesionales tengan que renovar su licencia por medio de un curso profesionalizante a cargo de escuelas de conducción debidamente autorizadas por la autoridad competente.

### **Tecnológico**

Desde el Gobierno central, se impulsa un programa que permitirá una modernización tecnológica del sector transporte tanto pesado como de pasajeros, mediante el Plan RENOVA que consiste en la chatarrización de unidades antiguas y con un subsidio que el gobierno aporta se podrá adquirir unidades nuevas; el subsidio va desde USD 8 712,00 para las unidades con una antigüedad superior a 10 años y un tonelaje superior a 3.6 toneladas, el rango máximo del subsidio asciende a USD 28 530,00 para el caso de unidades de mayor antigüedad y tonelaje (ANT, 2014).

## 2.4.2 Sobre el parque de vehículos pesados en Ecuador

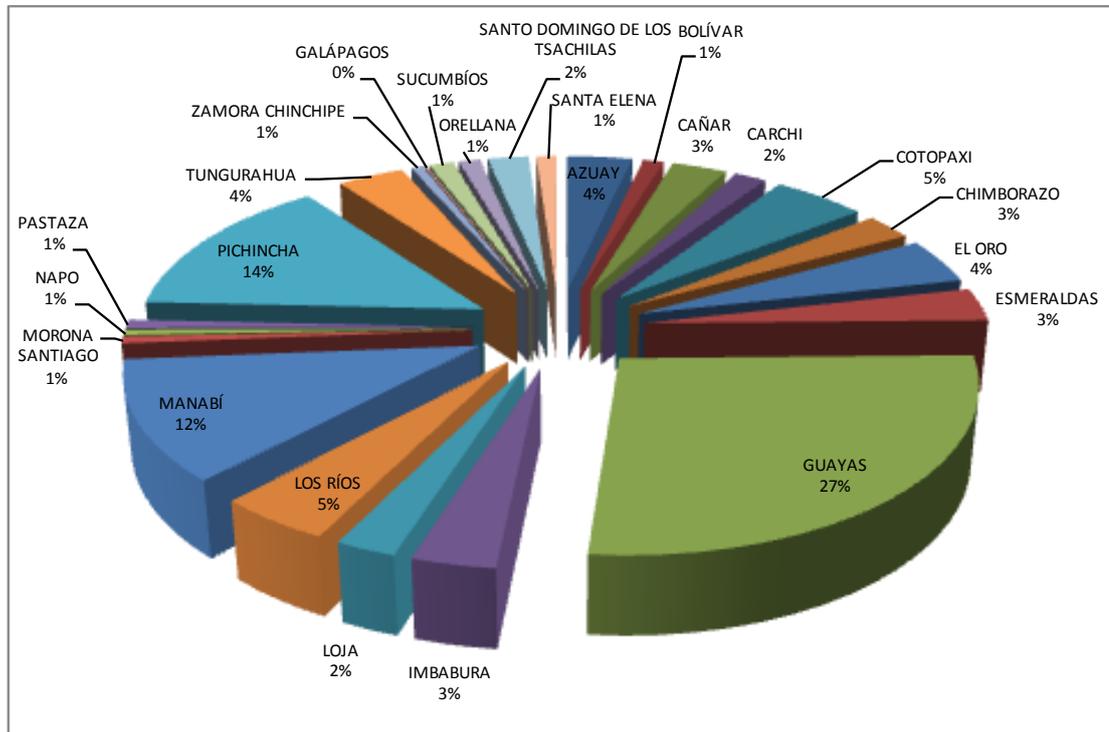
**Cuadro 2. Vehículos con capacidad de carga superior a 15,5 toneladas matriculados por provincia, 2012**

MODELO	CLASE				TOTAL	Participación
	BUS	TANQUERO	TRÁILER	VOLQUETE		
<b>TOTAL</b>	<b>10.006</b>	<b>2.585</b>	<b>8.429</b>	<b>10.937</b>	<b>31.957</b>	<b>100,0%</b>
AZUAY	387	63	212	468	1.130	3,5%
BOLÍVAR	150	27	21	160	358	1,1%
CAÑAR	236	85	233	395	949	3,0%
CARCHI	175	30	208	140	553	1,7%
COTOPAXI	342	142	380	758	1.622	5,1%
CHIMBORAZO	405	53	57	309	824	2,6%
EL ORO	358	99	280	690	1.427	4,5%
ESMERALDAS	273	76	198	487	1.034	3,2%
GUAYAS	2.080	614	4.152	1.743	8.589	26,9%
IMBABURA	448	67	184	371	1.070	3,3%
LOJA	288	44	98	340	770	2,4%
LOS RÍOS	469	71	254	674	1.468	4,6%
MANABÍ	1.079	516	571	1.599	3.765	11,8%
MORONA SANTIAGO	66	13	12	127	218	0,7%
NAPO	74	4	10	79	167	0,5%
PASTAZA	86	14	15	145	260	0,8%
PICHINCHA	1.816	311	995	1.395	4.517	14,1%
TUNGURAHUA	605	90	118	341	1.154	3,6%
ZAMORA CHINCHIPE	54	8	9	131	202	0,6%
GALÁPAGOS	13	9	-	14	36	0,1%
SUCUMBÍOS	148	38	95	140	421	1,3%
ORELLANA	60	48	139	123	370	1,2%
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHII	242	93	118	254	707	2,2%
SANTA ELENA	152	70	70	54	346	1,1%

Fuente: INEC, Estadísticas del transporte, 2012.  
Elaborado por: Ernest Vallejo

En Ecuador, el parque de vehículos pesados y buses, matriculados al año 2012 asciende a 31957 unidades. La provincia donde mayormente se concentra el registro de vehículos es Guayas, donde están matriculados el 26,9% de estas unidades, seguida de Pichincha con el 14,1%, Manabí con el 11,8% y Cotopaxi con el 5,1%.

**Figura 6. Vehículos de carga superior a 15.5 matriculados por provincia, 2012.**



Fuente: INEC, Estadísticas del transporte, 2012.  
Elaborado por: Ernest Vallejo

## **CAPÍTULO 3**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **3.1 TIPO Y MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.**

La investigación presentada es de tipo aplicada, significando esto que el estudio puede ser objeto de una posterior aplicación.

Según su objetivo gnoseológico es una investigación exploratoria, al buscar procesos, definir actividades e instrumentos operativos para la realización de objetivos.

Es una investigación estrictamente documental, se basará en estudios y sondeos realizados en torno a procesos fiduciarios para importación de bienes en Ecuador.

Por el control de variables es una investigación de tipo no experimental, lo que quiere decir que ninguna variables está sujeta a ningún tipo de manipulación, estas son descritas conforme sus características al momento de la toma de información.

Por la orientación temporal de la investigación es de tipo transversal donde se analiza en una determinada fecha sin que exista seguimiento y toma de información de las variables en fechas posteriores para establecer algún tipo de relación.

#### **3.2 POBLACIÓN DE ESTUDIO**

La población de estudio serán los propietarios de unidades de transporte pesado, miembros de asociaciones afiliadas a FENATRAPE, la cuantificación de la población será como sigue:

<b>Asociación</b>	<b>Unidades</b>
Esmeraldas	318
Propietarios de Volquetes de la Provincia del Guayas 14 de Abril, Transporte de Carga Pesada de Orellana,	1.561
Transporte Pesado de Cotopaxi,	292
Transporte Pesado del Austro,	845
Transporte de Pesado del Carchi,	485
Propietarios de Tanqueros Guayas y Federación de Transporte Pesado del Guayas,	255
Zona Central	1.041
Federación de Unión Regional de Transporte Pesado de la Zona Sur,	362
Transporte pesado de Los Ríos	683
	620
<b>TOTAL UNIDADES</b>	<b>6.462</b>
Por conservadurismo de cálculo se asumió Que un socio tiene una unidad aunque se conoce Que unos socios tienen más de una unidad	

Fuente: [www.fenatrape.org](http://www.fenatrape.org)

Elaborado por: Ernest Vallejo

### 3.3 DISEÑO MUESTRAL

Por tratarse de una población vinculada directamente por a las asociaciones y establecer consultas y acuerdos por medio de las Asambleas, la muestra será del 100 % de los socios.

### 3.4 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN.

La investigación es de tipo mixta, cualitativa y cuantitativa; en el aspecto cuantitativo está el estudio que persigue ubicar el número de unidades ofrecidas y demandadas. En lo cualitativo está la investigación para determinar cada uno de los procesos necesarios para la constitución de la figura fiduciaria, así como para la importación e ingeniería financiera.

### **3.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.**

La técnica central a utilizar será el análisis documental, los documentos a revisar serán las Estadísticas anuales de Transporte (INEC, 2014); a la fecha de esta investigación (junio del 2014) están a disposición del público las correspondientes al año 2012.

Un segundo conjunto de documentos a revisar es sobre el mercado de llantas de transporte pesado en Ecuador e información institucional de FENATRAPE.

Un tercer documento a revisar es el Decreto Ejecutivo en que se declara la excepción de derechos arancelarios a la importación de llantas para transporte pesado.

Siendo el análisis documental la técnica, el instrumento que se condice con ella es la ficha bibliográfica, donde se anotará tanto la fuente como los hallazgos.

### **3.6 ANÁLISIS DE INFORMACIÓN**

Una vez recopilada la información, esta será digitada, tabulada, analizada mediante la hoja electrónica EXCEL de Microsoft Office; en esta presentará en cuadros estadísticos y gráficos para una visualización de la información, en esta fase las actividades relevantes fueron:

- Se digitó información recopilada,
- Se tabuló información,

- Se diseñó y elaboró cuadros en que se presentó la información estadística,
- Para una presentación visual, la información se la condensó en gráficos.

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS, ANÁLISIS Y DISCUSIÓN

#### 4.1 SOBRE LA FENATRAPE

La Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador –FENATRAPE-, es una ONG, dedicada a actividades gremiales de segundo piso, conformada en su base por asociaciones de transporte pesado; esta institución fue fundada el 3 de diciembre de 1971, a la fecha tiene 43 años de existencia. A continuación su misión y visión:

##### **Misión**

*Representar efectivamente a la industria del Transporte Pesado del Ecuador, apoyando al fortalecimiento de las filiales mediante la prestación de servicios de calidad.*

##### **Visión**

*La Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador será una institución de reconocido prestigio, confianza y credibilidad, modelo y referente de organización gremial en América, por su gestión transparente, por la calidad de sus servicios y por su efectiva contribución al fortalecimiento de sus Filiales. La Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador, será una organización auto sostenible, con sentido de contribución social, que se caracterizará por su capacidad de liderazgo efectivo para generar propuestas y defender los derechos de las Filiales, por la tecnología moderna que incorporará; y por la calidad y compromiso de sus recursos humanos*

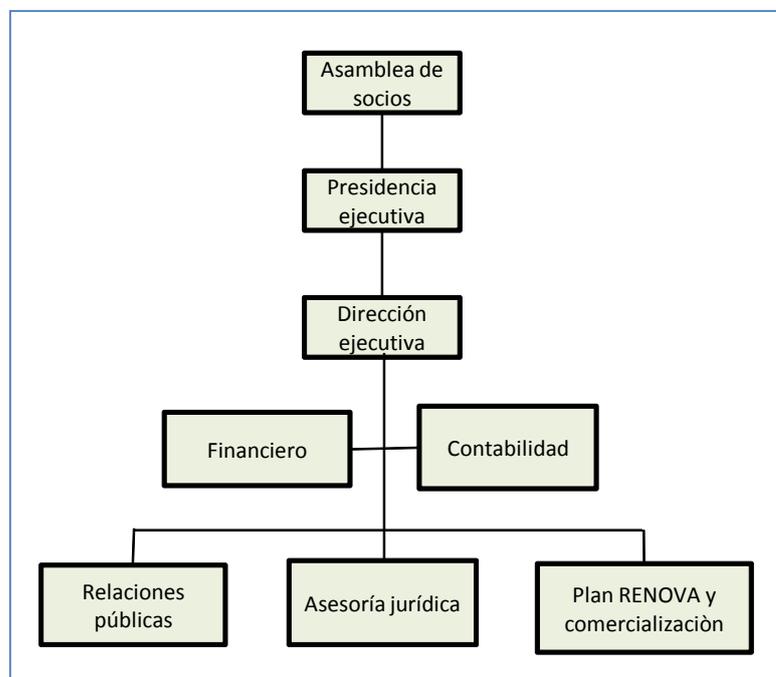
## Estructura organizativa

La FENATRAPE tiene servicios en dos vías, la primera que va de abajo hacia arriba como representación política del gremio en temas relacionados con la Agencia Nacional de Tránsito y Aduanas; en este ámbito, en nombre de los asociados impulsa y negocia con autoridades. La segunda vía es de arriba hacia abajo donde los socios también son clientes y a estos le presta algunos servicios y comercializa sobre todo llanta; estos servicios son:

- Asesoría jurídica,
- Facilitación y asesoría para participar plan RENOVA,
- Comercialización de llantas, actividad que realiza cada año.

Para llevar a cabo estos servicios dispone de una estructura organizativa, conforme se presenta a continuación:

**Figura 7. Organigrama estructural de FENATRAPE**



Fuente: [www.fenatrape.org](http://www.fenatrape.org)  
Elaborado por: Ernest Vallejo

Las funciones de cada una de las áreas institucionales son las siguientes.

**Asamblea de socios:** Está conformada por el conjunto de entidades socias, mismas que participan en las asambleas por medio de sus representantes legales. Las asambleas pueden ser ordinarias o extraordinarias.

**Presidencia ejecutiva:** Es nombrada por la Asamblea de socios, su rol es de ejecutor de los mandatos surgidos en las asambleas, como tal es representante legal, judicial y extrajudicial.

**Dirección ejecutiva:** Tiene un rol de coordinación administrativa y enlace con las entidades socias.

**Departamento financiero:** Coordina y dirige todos los aspectos inherentes a las finanzas de la Federación, así como actividades de tesorería en general.

**Departamento de contabilidad:** Dirige, registra, analiza y emite estados financieros de acuerdo a las normas y principios aceptados de manera que se controle y planifique el uso correcto de los aportes de los federados para su bienestar propio.

**Relaciones públicas:** Asesora al Presidente Ejecutivo en cuanto a imagen corporativa, relaciones institucionales e interinstitucionales; dirige acciones de integración tanto internas como con los asociados y comunidad en general.

**Asesoría jurídica:** Asesora y Orienta al Presidente Ejecutivo y a los federados en temas y conflictos legales; además de impartir cursos de actualización en: normas nacionales e internacionales del transporte, tributación, comercio nacional e internacional, legislación andina y elaborar y proponer proyectos de leyes y reglamentos que beneficien al sector de la transportación pesada del Ecuador.

**Plan RENOVA y comercialización:** Facilitar procesos a favor de los federados para acceder al programa de Renovación del Parque Automotor – RENOVA y beneficiarse de su incentivo económico, incluye todos los trámites tanto con Corporación Financiera Nacional (CFN) y Consejo Nacional de Transporte Terrestre (CNTT).

En la parte de comercialización se encarga del proceso de comercialización de llantas importadas con beneficios fiscales.

### **Las entidades socias de FENATRAPE**

- Asociación de Esmeraldas,
- Asociación de Propietarios de Volquetes de la Provincia del Guayas  
14 de Abril,
- Asociación de Transporte de Carga Pesada de Orellana,
- Asociación de Transporte Pesado de Cotopaxi,
- Asociación de Transporte Pesado del Austro,
- Asociación de Transporte de Pesado del Carchi,
- Asociación de Propietarios de Tanqueros Guayas7Federación de  
Transporte Pesado del Guayas,
- Asociación Zona Central
- Federación de Unión Regional de Transporte Pesado de la Zona Sur,
- Asociación de Transporte Pesado de los Ríos

Es importante mencionar que los clientes de la línea de llantas son los asociados de las entidades socias de FENATRAPE, mismos que son algunos cientos, en algunos casos cada uno de los representados tienen más de un camión.

Adicionalmente, pueden comercializar con socios de otras asociaciones de transportistas pesados, aunque no tengan el estatus de socias

## 4.2 DEMANDA ESTIMADA DE LLANTAS

**Cuadro 3. Demanda estimada de llantas de transporte pesado en Ecuador, 2013**

Descripción	Unidades	Número de	Número de	Total de llantas requeridas
		llantas	cambios año	
Buses	10.006	7	2	140.084
Trailereres	8.429	15	2	252.870
Tanqueros	2.195	7	2	30.730
Tanqueros (cap >15,5 ton)	390	9	2	7.020
Volquetes	10.937	7	2	153.118
<b>Total Unidades</b>	<b>31.957</b>			<b>583.822</b>

Fuente: [www.fenatrape.org](http://www.fenatrape.org)  
Elaborado por: Ernest Vallejo

El transporte pesado, tanto buses como camiones, está constituido por 31 957 unidades en el país, según su capacidad, requieren de juegos de siete, nueve o quince unidades (incluye unidad de emergencia) de llantas. Datos de FENATRAPE indican que el consumo es de un juego de llanta por cada 60 000kilómetros y que esto se efectúa en seis meses, por tanto en el año requerirá de dos juegos de llantas (FENATRAPE, 2012). En función de estos factores de cálculo, la demanda aparente de llantas para camiones y transporte pesado en Ecuador es de 583 822 unidades al año.

### **4.3 OFERTA ESTIMADA DE LLANTAS**

Durante el año 2013 Ecuador importó 2,7 millones de llantas para todo tipo de vehículos, incluyendo motocicletas, esto sumado a la producción nacional realizada por General Tires (ERCO) de Cuenca y las llantas reencauchadas constituyen la oferta de llantas. Para estimar la oferta de llantas para camiones se realiza la siguiente desagregación según las distintas fuentes.

#### **4.3.1 Llantas reencauchadas**

Aunque en el país existen 17 plantas dedicadas al reencauche de llantas, estas, operan al 50% de su capacidad instalada, sin mayor interés de los transportistas, aunque se indica que el porcentaje de ahorro puede ser de un 50 al 60% con respecto al de una llanta nueva (MIPRO, 2013). A continuación las empresas oferentes de servicio de reencauche de llantas:

**Cuadro 4. Detalle de empresas reencauchadoras en Ecuador, 2013.**

1	CONAUTO – COMPAÑÍA ANÓNIMA AUTOMOTRIZ	Km. 15.5 vía Daule, dentro del parque industrial de Ecuaquímica – Guayaquil	042599900	www.conauto.com.ec
2	DURALLANTA S.A.	Panamericana Sur Km 11 – Quito	2691116	www.durallanta.com
	DURALLANTA S.A.	Parque Industrial, Vía Patamarca s/n y Octavio Chacón. Cuenca – Ecuador	07 280-1022 / 286- 3292	www.durallanta.com
	DURALLANTA S.A.	Vía Daule Km. 10 1/2. Guayaquil – Ecuador	04 211-0310 / 211- 0985 / 072861042 /	www.durallanta.com
3	ISO LLANTA CIA. LTDA.	Calle Miguel Narváez y Octavio Chacón, Parque Industrial – Cuenca	072867159 / 072868721	www.isollanta.com/
4	LLANTERA OSO	Juan Barrezueta 143-OE 1A y Antonio Castillo – Quito	2806841	
		Panamericana Sur Km 14.5 – Quito	2974160	
5	RENOVALLANTA S.A.	Autopista Durán Boliche Km 3.5 – Guayaquil	042811874	www.renovallanta.com/
6	ANTONIO PINO YCAZA CÍA. LTDA.	Juan Tanca Marengo 107 y Justino Cornejo, antes de la intersección con la Avenida de las Américas – Guayaquil		www.apy.com.ec/
7	REENCAUCHADORA EUROPEA-RENEU S.A.	Jose Andrade Oe 1381 y Juan de Selis Panamericana Norte – Quito	22474555 / 22470677	www.reencauchadoraeu ropea.com
8	REENCAUCHADORA DE LA SIERRA CAUCHO SIERRA S.A.	Calle 5ta y Calle F Parque Industrial – Ambato	032452254 / 032451644	www.cauchosierra.com
9	REENCAUCHADORA ECUADOR CÍA. LTDA.	Calle de las Avellanas y Eloy Alfaro	022481989	
10	REENCAUCHADORA DEL PACÍFICO S.A.	Calle Antonio Salas lote 99 y 25 de Noviembre Llano Grande	023957110	www.marangoni.com
11	REENCAUCHE Y SERVICIOS RENCAPLUS CIA. LTDA. – Cuenca	Huagrauma S/N Frente a las bodegas de la EMAC	072866792	www.grupomavesa.com .ec
12	REENCAUCHE SEGURO – Latacunga	Av. Miguel Iturralde S/N, a tres cuadrad del puente de Alaquez	032262191 / 032262164	www.reencaucheseuro .com
13	MAXXICAUCHO S.A – Cuenca	Octavio Chacón Moscoso L-D- Camino a Patamarca	072808659 / 072871601	
14	ECUANEUMÁTICOS S.A – Guayaquil	Vía Daule Km 16 Rio Daule Solar 7	042162200	www.ecuaneumaticos.c om

Fuente: [www.mipro/reusallanta](http://www.mipro/reusallanta)

Elaborado por: Ernest Vallejo

En junio 9 del 2014 el MIPRO emitió una resolución identificada como la 14185 donde se incorpora el Registro de Importadores de Neumáticos, quienes están obligados a impulsar el reencauche de las mismas y declarar. Los porcentajes de reencauche por año, es el siguiente:

Subpartida	Descripción arancelaria	PORCENTAJE				
		Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018
4011.20.10.00	Radiales	30%	45%	60%	70%	80%
2011.20.90.00	Los demás	30%	45%	60%	70%	80%

Fuente: MIPRO, Resolución 14185, 2014

#### 4.3.2 Llantas nuevas para buses y transporte pesado

**Importaciones de llantas:** La partida arancelaria 4011.20 sobre llantas para autobuses. Camiones y otros, indica que en los últimos cinco años se ha importado llantas por un promedio anual de 100 millones de dólares. El mayor proveedor de llantas al Ecuador ha sido China (44,5%), seguido de Colombia (11,5%), la República de Corea está en tercer lugar (8,2%).

**Cuadro 5. Importaciones ecuatorianas de llantas para buses y transporte pesado, 2009-2013, (miles de dólares)**

No.	Exportadores	Valor importada en 2009	Valor importada en 2010	Valor importada en 2011	Valor importada en 2012	Valor importada en 2013	Promedio	Participación
1	Mundo	64.844	109.419	106.564	115.933	104.395	100.231	100,0%
2	China	25.576	48.664	48.021	47.258	53.263	44.556	44,5%
3	Corea, República de	4.728	8.827	6.851	10.156	10.630	8.238	8,2%
4	Colombia	8.360	12.449	13.463	13.831	9.297	11.480	11,5%
5	Brasil	7.226	5.875	5.862	8.097	7.662	6.944	6,9%
6	Perú	2.693	6.002	10.269	8.405	6.054	6.685	6,7%
7	Japón	3.022	6.280	6.306	10.412	4.287	6.061	6,0%
8	Tailandia	1.716	1.866	2.102	2.833	1.831	2.070	2,1%
9	India	2.251	2.161	1.615	3.219	1.658	2.181	2,2%
10	Taipei Chino	1.495	1.668	1.919	1.793	1.485	1.672	1,7%

Fuente: [www.trademap.org](http://www.trademap.org)

Elaborado por: Ernest Vallejo

**Producción nacional de llantas:** En Ecuador funciona la fábrica Continental Tire Andina, antes conocida como ERCO, tiene sede en la ciudad de Cuenca y desde 1955 de su instalación produce llantas de las marcas Continental, General Tire y Barum, con exportación de sus productos a países de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), además de Chile (Continental tire, 2013).

Desde el año 2009, la Fábrica Continental inició la producción de llantas para camiones, aspira llegar a una capacidad diaria de producción de 440 unidades (HOY, 2009). Actualmente se estimaría que produce anualmente alrededor de 288.000 llantas radiales para camión; de estas, el 50% se destina a las exportaciones (LIDERES, 2012).

Como parte de la política actual de sustitución selectiva de importaciones, la fábrica Continental Tires, la única productora de llantas en el país inició la implementación de su producción de llantas para camiones pesados, misma que al año 2012 era de 144 000 unidades al año y esperaba duplicarla para el siguiente año, por lo que actualmente esta producción es de alrededor 288 000 unidades al año; no se tiene previsto ni se han realizado anuncios de nuevas inversiones para su ampliación, ni el establecimiento de otra empresa de producción del rubro.

### 4.3.3 Demanda insatisfecha de llantas para buses y camiones

Cuadro 6. Estimación de demanda insatisfecha de llantas para buses y camiones

DESCRIPCIÓN	UNIDADES
<b>OFERTA</b>	
Importaciones (90%)	392.043
Reencauche	29.191
Producción nacional	144.000
<b>Total oferta aparente</b>	<b>565.234</b>
<b>DEMANDA</b>	
Demanda aparente de llantas	583.822
<b>Déficit aparente de llantas</b>	<b>-18.588</b>

Fuente INEC

Elaborado por: Ernest Vallejo

Para establecer la demanda insatisfecha de llantas para buses y camiones, se determinó la oferta, para ello se tomó el valor de las importaciones al año 2012 y se dividió para el costo de importación de llantas y de este resultado se tomó el 90%, por considerarse que en esa partida se incluye importaciones de llantas para otros usos, tales como equipo caminero, aviones, etc. Sobre el reencauche se aplica un 5% de la demanda aparente de llantas que opta por el reencauche. La producción nacional es de 144 000. Con estas cifras, la oferta aparente de llantas en para camiones y buses en Ecuador es de 565 234. La demanda aparente es de 583 822 unidades de llantas, por tanto el déficit se estima en 18 588 unidades.

Cabe destacar que FENATRAPE no está limitada a cubrir ese déficit de mercado. En la práctica sustituiría la importación que realizan empresas con fines de lucro, ya que al tener una exención de derechos arancelarios, tendrá un costo inferior la nacionalización de la mercancía, misma que será transferida al transportista.

#### 4.3.4 Demanda de llantas por parte de asociados a FENATRAPE

<b>Asociación</b>	<b>Unidades</b>
Esmeraldas	318
Propietarios de Volquetes de la Provincia del Guayas 14 de Abril,	1.561
Transporte de Carga Pesada de Orellana,	292
Transporte Pesado de Cotopaxi,	845
Transporte Pesado del Austro,	485
Transporte de Pesado del Carchi,	255
Propietarios de Tanqueros Guayas y Federación de Transporte Pesado del Guayas, Zona Central	1.041
Federación de Unión Regional de Transporte Pesado de la Zona Sur,	362
Transporte pesado de Los Ríos	683
	620
<b>TOTAL UNIDADES</b>	<b>6.462</b>
<b>Número de llantas por vehículo por semestre</b>	<b>15</b>
<b>Total demanda de llantas al año (unds.)</b>	<b>193.860</b>
<b>Demanda neta, deducido el reencauche</b>	
Año 2014	135.702
Año 2015	106.623
Año 2016	77.544
Año 2017	58.158
Año 2018	38.772

Fuente: FENATRAPE

Elaborado por: Ernest Vallejo

La demanda de llantas por parte de los asociados de FENATRAPE que se contabilizan en 6 462 unidades de transporte con un promedio de 15 llantas por unidad y una vida útil por alrededor un semestre; por tanto la demanda anual de llantas se estima en 193 860 unidades al año.

La obligatoriedad de realizar un reencauche de llantas y los porcentajes que establece el MIPRO, del 30 % en el año 2014 hasta llegar al 80 % en el año 2018 reducirá la demanda misma que en el año 2015 será de 106 623 unidades, bastante mayor a la estimada para el proyecto.

#### **4.4 MECANISMO DE ADQUISICIÓN Y ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO PARA IMPORTACIÓN DE LLANTAS**

##### **4.4.1 Principios generales**

Los principios generales de trabajo sobre los que se basa el sistema de comercialización de llantas es el siguiente:

- FENATRAPE no es una intermediaria comercial, es una entidad de servicios,
- Al importar llantas, la entidad recupera los costos y trasladará al socio la ganancia del comercializador, de tal forma que este se beneficie al recibir el producto con descuento del alrededor del 44 % con respecto al precio comercial.
- La entidad no dispone de capital de trabajo, solamente de capital político, todo pedido de llantas requerirá mecanismos de financiamiento para la importación, garantías y pagos anticipados.
- Para el beneficio del socio se realizarán convenios con cooperativas de ahorro y crédito para que financien al comprador y este pueda realizar el pago de contado a FENATRAPE/fideicomiso.

#### 4.4.2 El producto

Cuadro 7. Características y precios de llantas

Modelo	Imagen	Medida	Número de lonas	Uso	Precio US\$
TR 688	 <b>TR688</b>	315/80R22.5	18 PR	Tracción	340
TRD 08		315/80R22.5	18 PR	Tracción	340
TR 688	 <b>TR688</b>	12R/22.5	16 PR	Tracción	280
TR 666	 <b>TR666</b>	12R/22.5	16 PR	Dirección	285
TRD 08		12R/22.5	16 PR	Tracción	315

Fuente: [www.fenatrape.org](http://www.fenatrape.org)  
Elaborado por: Ernest Vallejo

#### **4.4.3 Esquema de financiamiento actual**

Actualmente, las importaciones realizadas por FENATRAPE se basan en pagos 100% anticipados de la siguiente forma:

- 40% para la reserva,
- 60% antes del embarque de la mercadería, en ocasiones puede ser de hasta dos meses previo a la entrega.

Aunque considerando que se trata de una importación directamente por cuenta del consumidor final, siempre presenta complicaciones y fluidez por la significativa anticipación del pago del 40% que podría ser de hasta 6 meses previo a la entrega, lo que generaría inmovilización de recursos que es capital de trabajo del transportista.

## **CAPÍTULO V**

### **LA PROPUESTA**

#### **5.1 DISEÑAR ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA ESTRUCTURA CONTRACTUAL DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN**

##### **5.1.1 Condiciones del modelo**

FENATRAPE es una entidad gremial, su objetivo social no es la comercialización, por lo que su estructura organizativa no responde a cometido; por lo que el modelo que se presenta a continuación tiene las siguientes condiciones:

- El punto central de la propuesta es el cómo el fideicomiso es un instrumento operativo útil para estos casos de excepción en la operación de una entidad gremial.
- Es una acción puntual, que puede ser replicada muchas veces, por ello es que el horizonte de análisis es de pocos meses, que es el tiempo de rotación de un lote comercial;
- El objetivo de FENATRAPE o de cualquier actividad gremial no es el lucro, sino transferir el beneficio de la importación, esto es el margen de intermediación comercial al transportista; por tanto la evaluación financiera solamente es necesaria para constatar la recuperación de costos;
- FENATRAPE como es la característica de las ONG no dispone de capital de trabajo para objetivos comerciales, por ello es que la inversión propia es de apenas US\$ 15 000; el resto proviene de recursos de financiamiento.

### 5.1.2 El contrato fiduciario

El artículo 120 de la Ley del Mercado de Valores establece los siguientes elementos que debe contener un contrato fiduciario:

- a) *La identificación del o los constituyentes y del o los beneficiarios;*
- b) *Una declaración juramentada del constituyente de que los dineros o bienes transferidos tienen procedencia legítima; que el contrato no adolece de causa u objeto ilícito y, que no irroga perjuicios a acreedores del constituyente o a terceros;*
- c) *La transferencia de los bienes en fideicomiso mercantil y la entrega o no cuando se trate de encargos fiduciarios;*
- d) *Los derechos y obligaciones a cargo del constituyente, de los constituyentes adherentes, en caso de haberse previsto su adhesión, del fiduciario y del beneficiario;*
- e) *Las remuneraciones a las que tenga derecho el fiduciario por la aceptación y desempeño de su gestión;*
- f) *La denominación del patrimonio autónomo que surge como efecto propio del contrato;*
- g) *Las causales y forma de terminación del fideicomiso mercantil;*
- h) *Las causales de sustitución del fiduciario y el procedimiento que se adoptará para tal efecto; e,*
- i) *Las condiciones generales o específicas para el manejo, entrega de los bienes, frutos, rendimientos y liquidación del fideicomiso mercantil.*

Como elementos determinantes, además de las formas de rigor que debe mantener el contrato fiduciario se establecen los siguientes:

**Denominación:** Fideicomiso de Administración FENATRAPE

**Constituyente:**

- Federación Nacional de Transportistas Pesados del Ecuador – FENATRAPE-

**Constituyente adherente:**

- Banco financiador.

**Beneficiario**

- Federación Nacional de Transportistas pesados del Ecuador – FENATRAPE-

**Objeto del fideicomiso mercantil**

- Importar, administrar y comercializar llantas de camiones.

**Bienes y valores a entregar:**

- Valores para apertura de certificado de depósito a plazo, como complemento de garantías.
- Valores en efectivo producto del primer anticipo realizado por contrato de compra de llantas.
- Valores producto de préstamo bancario para cancelar operación importación de llantas.
- Valores por venta al contado de llantas.

**Instancias de gobierno y resolutorias del fideicomiso de administración**

- Junta del fideicomiso

- Comité de evaluación
- Comité Técnico

## **Funciones de cada una de las instancias del fideicomiso**

### **Junta del Fideicomiso**

Está conformada por el Constituyente y Constituyente Adherente. Es la máxima instancia del encargo, sus funciones son las siguientes:

- Establecer y aprobar las políticas y procesos generales y específicos para lograr el cumplimiento del objetivo del fideicomiso.
- Aprobar la apertura de cuentas bancarias.
- Aprobar la liquidación final del fideicomiso

### **Comité Técnico**

- Se compone de tres miembros propuestos por los constituyentes. Su función es analizar y aprobar transacciones propuestas por la Unidad de Evaluación orientadas al cumplimiento del fideicomiso y ajustado a las políticas y procedimientos establecidos por la Junta del fideicomiso.

## **Unidad de evaluación**

Es designada por el Comité Técnico, está conformada por un miembro de la entidad fiduciaria y otro delegado por el constituyente, su función es analizar operaciones para ser posteriormente analizadas y sancionadas por el Comité Técnico.

## **5.2 PROCESOS DE PREOPERACIÓN Y OPERACIÓN**

### **5.2.1 Actores, roles y funciones**

Son actores de los procesos los siguientes:

**FENATRAPE:** Ejecutor y gerente del proceso; ejecutará este rol por medio del su departamento de comercialización donde ya tienen persona asignado, no se requerirá que FENATRAPE incorpore más personal. Las funciones son:

- Liderar integralmente el proceso;
- Contratar la entidad fiduciaria;
- Seleccionar y establecer acuerdos con entidad bancaria financiadora;
- Constituir fideicomiso
- Contratar empresa encargada de promoción con asociaciones y clientes.

**Entidad bancaria:** Se encarga del cofinanciamiento del proyecto en dos operaciones específicas, la primera es emisión carta de crédito y la segunda es el préstamo para cancelación del valor CIF de la importación.

**Fideicomiso:** Patrimonio autónomo que manejaría el proyecto de importación y venta de llantas.

**Fiducia:** Casa de valores debidamente autorizada por el Consejo Nacional de Valores para administrar fideicomisos.

**Depósito comercial público:** Régimen especial aduanero a cargo de almaceneras autorizadas. Se encargan del almacenaje de las llantas.

**Asociaciones:** Entidades socias de FENATRAPE quienes están conformadas por los transportistas. Las funciones de las asociaciones en el proyecto es de convocadoras y vinculadoras entre el proyecto y los transportistas clientes.

**Transportistas:** Son los propietarios de las unidades de transporte y clientes de FENATRAPE, quienes se beneficiarán de acceder a la mercancía a un precio más bajo que el que rige en el mercado.

**Empresa promotora:** Es una entidad privada contratada por FENATRAPE quien asumirá el rol de promover la venta del producto mediante reuniones

promocionales en cada una de las asociaciones, provincias y cantones donde se concentra el mayor porcentaje de potenciales clientes.

**Consignatario:** Persona Natural o Jurídica a quien el remitente en el exterior envía una mercancía, a quien se le haya endosado el documento de transporte que será el Fideicomiso.

### **5.2.2 Procesos pre operativos**

La pre operación se inicia en las primeras acciones para efectuar la importación de llantas, tales como:

- Negociación y acuerdos con la entidad bancaria,
- Constitución de fideicomiso de administración,
- Promover producto y concretar acuerdos para compra-venta de llantas,
- Contactos y acuerdos con proveedor internacional,

Cada una de estas fases tiene las siguientes actividades:

#### **1. Negociación y acuerdo con entidad bancaria**

- a) Conversaciones y acuerdos iniciales con representantes de crédito de entidad bancaria.
- b) Análisis de riesgo para entidad bancaria.
- c) Preparación de instrumentos de contratación.
- d) Perfeccionamiento de instrumentos de contratación para carta de crédito y préstamo bancario.

## **2. Constitución de fideicomiso mercantil y contratación de fiduciaria**

- a) Diseñar instrumento fiduciario.
- b) Elaboración de contrato de fideicomiso mercantil con fiduciaria.
- c) Registro y puesta en marcha del instrumento fiduciario.

## **3. Promover productos y acuerdos para compra-venta**

- a) Diseño de información promocional sobre llantas para potenciales compradores.
- b) Impresión de material informativo e instrumentos de operación (formularios, contratos, ordenes de entrega, recibos de caja, facturas).
- c) Negociación y acuerdos con entidades financieras para financiamiento a transportistas para compra-venta de llantas.
- d) Campaña de marketing del producto con el apoyo de las asociaciones de transportistas socias, aliadas y filiales.
- e) Establecimiento de acuerdos de compra-venta con transportistas,
- f) Recepción de anticipo del 25% del contrato de compra.

## **4. Contratos y acuerdos con proveedor internacional**

- a) Establecer acuerdos de compra-venta con proveedor internacional de llantas.

### **5.2.3 Procesos operativos**

Los procesos operativos se inician en la fase de concretar el embarque de las mercancías, las líneas de trabajo son:

- Acciones de pre embarque.
- Desaduanizar mercancías.
- Venta de mercancías
- Despacho de mercancías
- Liquidación del fideicomiso de administración.

Los actores que participan en el proceso operativo son FENATRAPE, el Fideicomiso y la Almacenera.

#### **1. Acciones de pre embarque**

- a) Contratación de transportista internacional.
- b) Contratación de seguro de transporte.
- c) Solicitud de emisión de carta de garantía bancaria.
- d) Contratación de agente de Aduana.
- e) Contratación de almacenera.

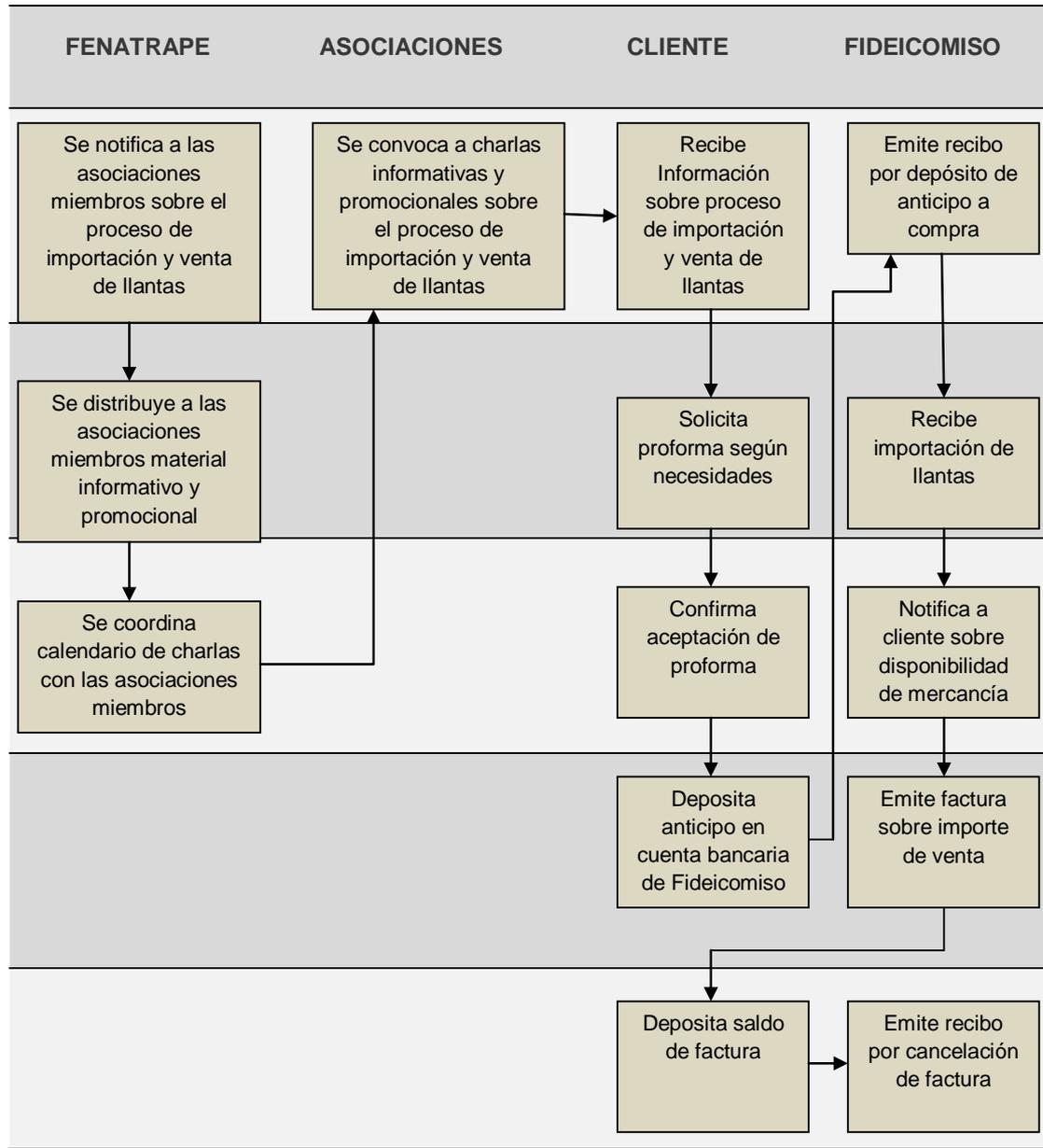
#### **2. Desaduanizar mercancía**

- a) Inicio de proceso de desaduanización de mercancías.
- b) Desaduanización de mercancías.
- c) Transporte de mercancías a almacenera contratada.
- d) Cancelar

### **3. Venta de mercancías**

- a) Convocatoria a suscriptores de contratos de compra-venta,
- b) Emisión de facturas de venta de llantas.
- c) Receptar cobros de saldos finales.

**Figura 8. Proceso de venta de mercancías**



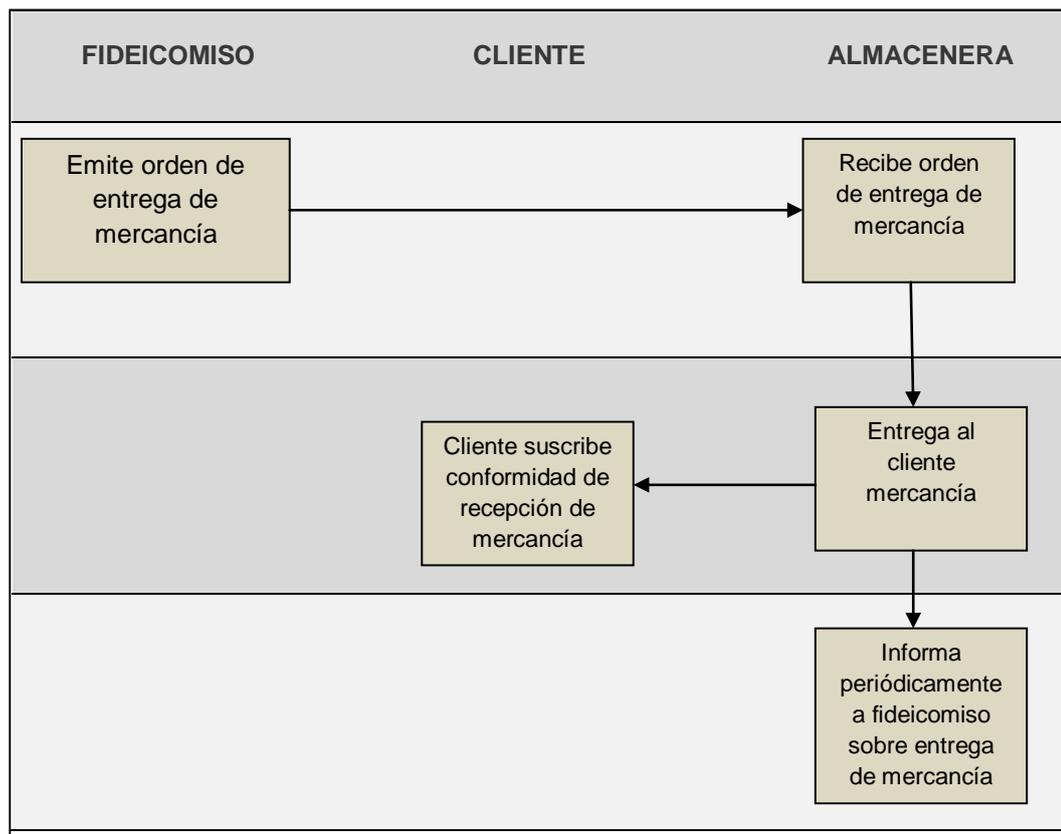
Fuente: Investigación propia  
 Elaborado por: Ernest Vallejo

#### 4. Despacho de mercancía

Esta fase inicia cuando el cliente ha cancelado el 100% de la factura, las actividades son las siguientes:

- a) Emitir órdenes de entrega del producto.
- b) Entregar el producto.

**Figura 9. Proceso de despacho de mercancía**



Fuente: Investigación propia  
 Elaborado por: Ernest Vallejo

### 5. Liquidación de fideicomiso mercantil

- a) Liquidar cuentas con acreedor/es bancarios y otros.
- b) Emisión de balance contable del fideicomiso.
- c) Liquidar saldos del fideicomiso.
- d) Cancelar fideicomiso.

## 5.3 PROPUESTA DE FINANCIAMIENTO DE LA OPERACIÓN DE IMPORTACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE LLANTAS

### 5.3.1 Políticas de financiamiento propuesto

Se propone mediante un esquema diferenciado de financiamiento que disminuiría sensiblemente la utilización de capital de trabajo por parte del consumidor final, basado en los siguientes principios:

- 25% de anticipo sobre pedidos de llantas (previo al embarque),
- Saldo de contado previo el retiro de la mercancía,
- Convenios con entidades financieras para el financiamiento por cuenta del cliente,

### 5.3.2 Información de base para el cálculo

<b>Prospecto</b>	FENATRAPE
	Importación llantas de transporte
<b>Operación</b>	pesado
<b>Unidades:</b>	5.260
<b>Contenedores:</b>	20
<b>Proveedor</b>	Qingdao Popular Tire Co. Ltd. Shandong, China
<b>Marca de llanta:</b>	Triangle

Descripción	Unidades	P/unitario	
		US\$	Total
FOB declarado	5.260	240	1.259.770
Flete	20	3.600	72.000
Seguro	20	75	1.500
<b>CIF</b>			<b>1.333.270</b>

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

Se importarán 5 260 unidades de llantas para transporte pesado marca Triangle de procedencia China, el embarque será en el puerto de Qingdao, de la provincia Shandong China.

La empresa proveedora será Qingdao Popular Tire Co. Ltd. En Shandong. El transporte será vía marítima, la carga vendrá paletizada en contenedores de 40 pies.

### 5.3.3 Estructura financiera del costo de la propuesta

**Cuadro 8. Estructura financiera del costo de la propuesta**

Descripción	Unidades	Total US\$	Porcentaje
FOB	5.260	1.259.770,00	85,24%
Flete	20	72.000,00	4,87%
Seguro	20	1.500,00	0,10%
<b>CIF</b>		<b>1.333.270,00</b>	<b>90,21%</b>
<b>Organización (Fiducia)</b>		<b>10.400</b>	<b>0,70%</b>
FODINFA		6.370,72	0,43%
<b>Gastos de impuestos</b>		<b>6.370,72</b>	<b>0,43%</b>
Gastos de embarque		3.790,85	0,26%
Verificadora		6.298,85	0,43%
Gastos locales		6.313,00	0,43%
Honorarios y servicios		5.053,00	0,34%
Salida de contenedores		3.300,00	0,22%
<b>Gastos de nacionalización</b>		<b>24.755,70</b>	<b>1,68%</b>
<b>Impuestos y gastos de nacionalización</b>		<b>31.126,42</b>	<b>2,11%</b>
Transporte y almacenera		34.060,00	2,30%
<b>Subtotal</b>		<b>58.815,70</b>	<b>3,98%</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>1.408.856,42</b>	<b>95,33%</b>
Carta de crédito		35.973,48	2,43%
Costo financiero		33.076,58	2,24%
<b>Costo financiero</b>		<b>69.050,06</b>	<b>4,67%</b>
<b>COSTO TOTAL</b>		<b>1.477.906,48</b>	<b>100,00%</b>
<b>Número de llantas</b>		<b>5.260</b>	
<b>Costo unitario</b>		<b>280,97</b>	

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

El costo unitario de una llanta importada por FENATRAPE tendría un costo aproximado de US\$ 280,97; bajo el esquema de importación de 20

contenedores con un total de 5 260 unidades de llantas. El desglose de cada una de las partidas que corresponden a este costo es el siguiente:

**Valor CIF:** El valor CIF calculado es de US\$ 1 333 270, se compone del FOB más el flete y más el seguro; el valor FOB está calculado a una cotización de US\$ 240 promedio por cada llanta, lo que totaliza un FOB de US\$ 1 259 770, el flete para 20 contenedores desde el puerto de Shandong en China hasta Guayaquil asciende a US\$ 3 600 cada contenedor, totalizando US\$ 72 000, el seguro de transporte será de US\$ 1 500.

**Gastos de Fiducia:** por operatividad la operación se realizará mediante un fideicomiso, quien asume todo el proceso, desde la importación por cuenta de FENATRAPE, negociaciones con banco para el financiamiento, recepción de la mercancía importada y administra la nacionalización, bodega y despacho hasta completar su venta, al final se realizará la liquidación de la misma, los gastos que consumiría esta figura operativa serían los siguientes:

**Cuadro 9. Detalle de gastos por constitución, operación y liquidación de fideicomiso**

Fiducia	Lugar	Causa	Tarifa	Cant/unit	Subtotal	IVA 12%	Total
Constitución	Local	Suscripción	2000	1	2.000	240	2.240
Administración mensual	Local	Servicio	1600	4	6.400	768	7.168
Actividades adicionales	Local	Servicio	100	1	100	12	112
Reformas contrato	Local	Servicio	400	1	400	48	448
Revisión de contratos	Local	Servicio	50	5	250	30	280
Elaboración contratos	Local	Servicio	50	5	250	30	280
Terminación de fiducia	Local	Liquidación	1000	1	1.000	120	1.120
<b>TOTAL</b>					<b>10.400</b>	<b>1248</b>	<b>11.648</b>

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

El plazo de vigencia del fideicomiso sería de hasta cuatro meses, no obstante se estima que las operaciones concluirían al final del tercer mes para liquidar en el transcurso del cuarto mes.

**Gastos de emisión de carta de crédito:** La importación requiere el disponer de una carta de crédito, previo al despacho de la mercancía, esta tendrá una vigencia de 120 días, será emitida por la institución bancaria socia de la operación; el total de gastos de esta gestión sería por US\$ 35 973, según detalle inserto a continuación:

**Cuadro 10. Presupuesto de gastos de emisión de carta de crédito**

<b>Carta crédito importación</b>	<b>Lugar</b>	<b>Causa</b>	<b>Tasa máxima</b>	<b>Tipo %</b>	<b>Subtotal</b>
Comisión de apertura	Local	por término	4% p.a.		16.797
Enmienda	Local	extensión valor			15
Enmienda	Local		4,00% p.a.		
Revisión de documentos	Local		0,50% FLAT		6.299
Aviso de discrepancias	Local				15
Anulación/no utilización	Local				50
Aval (plazo proveedor)	Local		4% p.a.		
Aviso banco notificador	Exterior				100
Confirmación	Exterior		0,50% FLAT		6.299
Aviso de enmiendas	Exterior				25
Revisión de documentos	Exterior		0,50% FLAT		6.299
Aceptación/pago diferido	Exterior		4% p.a.		
Aviso de discrepancias	Exterior				25
Anulación	Exterior	No utilización			50
<b>TOTAL</b>					<b>35.973</b>

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

**Gastos de embarque:** La operación conlleva gastos de embarque mismos que serán por US\$ 3 790,85, conforme detalle.

**Cuadro 11. Presupuesto de gastos de embarque**

<b>Rubros</b>	<b>CBM</b>	<b>por cont.</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Subtotal</b>
Gate charge	2,4	n/a	105,8	253,92
Storage charge (15 días)	0,16	n/a	105,8	16,93
Container stuffing for tires	n/a	176,00	20	3.520,00
<b>TOTAL</b>				<b>3.790,85</b>

Fuente: Investigación propia  
Elaborado por: Ernest Vallejo

**Inspección pre-embarque:** Esta actividad realizada en el puerto de embarque tarifada en el 0,50% del FOB ascenderá a US\$ 6 298,85.

**Cuadro 12. Presupuesto de gastos por verificación pre-embarque**

<b>Rubros</b>	<b>%</b>	<b>Subtotal</b>
Tarifa	0,5%	6.298,85
<b>TOTAL</b>		<b>6.298,85</b>

Fuente: Investigación propia  
Elaborado por: Ernest Vallejo

**Honorarios y servicios:** La operación conlleva la contratación y pago de honorarios por servicios recibidos del Instituto Ecuatoriano de Normalización –INEN- y otros para la desaduanización; todo esto se calcula en US\$ 5 053 .

**Cuadro 13. Presupuesto de gastos por honorarios**

<b>Descripción</b>	<b>Valor unit.</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Total</b>
Certificación INEN	3,00	1,00	3,00
Obtención Licencia Electrónica INEN	50,00	1,00	50,00
Honorarios profesionales	250,00	20,00	5.000,00
<b>TOTAL</b>			<b>5.053,00</b>

Fuente: Investigación propia  
Elaborado por: Ernest Vallejo

**Salida de carga del puerto:** Una vez cumplido todos los pasos para desaduanizar la mercancía, se podrá sacar la carga del Puerto, esto tendrá un costo de US\$ 3 300,00.

**Cuadro 14. Presupuesto de gastos de salida de carga del Puerto**

Descripción	Valor unit.	Cantidad	Subtotal
Estimado	165	20	3.300
<b>TOTAL</b>			<b>3.300</b>

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

**Transporte y almacenera:** la mercancía será transferida del puerto a un sistema de Almacenamiento comercial, donde estará a disposición del fideicomiso mercantil, el transporte y almacenamiento absorberá la cantidad de US\$ 34060, para la almacenera se considera un plazo de hasta 60 días.

**Cuadro 15. Presupuesto de transporte y almacenamiento**

Descripción	Días	Valor unit.	Cantidad	Total
Transporte Puerto-Almacenera		125,00	20	2.500,00
Tarifa almacenera	60	0,10	5260	31.560,00
<b>TOTAL</b>				<b>34.060,00</b>

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

**Costo financiero:** Este costo surge del financiamiento de la operación mismo que es el siguiente; **i)** el 25% es aportado directamente por los clientes, quienes al momento de hacer el pedido, y previo el inicio de la operación depositan en efectivo el 25% de su solicitud, con estos montos

FENATRAPE aportará con el 25% de la operación, este monto será utilizado sobre todo para los gastos iniciales, tales como constitución de fideicomiso mercantil y otros relacionados con el pedido; **ii)** el 75% restante será aportado mediante una operación de préstamo con una entidad financiera, que calculado a un 1% que es la tasa promedio mensual para crédito corporativo en un plazo de cuatro meses que se estima durará la operación, generará una carga financiera de US\$ 33 076,58.

**Cuadro 16. Presupuesto de gastos financieros**

<b>Descripción</b>	<b>Total US\$</b>
Total CIF (+4% gastos de administración)	1.359.935,40
Impuestos (IVA Y FODINFA)	152.897,21
(-) aporte 30% (Anticipo clientes)	410.280,00
<b>Financiamiento requerido</b>	<b>1.102.552,61</b>
Costo financiero (1% mensual)	11.025,53
Número de meses	3,00
<b>Total costo financiero</b>	<b>33.076,58</b>

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

**Estado de resultados proyectados:** En un periodo de cuatro meses, se estima que el estado de resultados arrojará ventas por US\$ 1 641 120; utilidad bruta en ventas por US\$ 276 724 (16,5% con respecto a las ventas). Gastos operativos por US\$ 47 998; resultados operativos por US\$ 228 729; gastos financieros por US\$ 69 050. La operación causará impuesto a la renta por US\$ 35 129 y utilidad neta por US\$ 124 549.

**Cuadro 17. Estado presupuestado de resultados; cuatro meses**

Descripción	0	Mes1	Mes2	Mes3	Mes4	Total
<b>Ingresos</b>						
Ventas			820.560	656.448	164.112	1.641.120
<b>Total de ventas</b>		<b>0</b>	<b>820.560</b>	<b>656.448</b>	<b>164.112</b>	<b>1.641.120</b>
<b>(-) Costo de ventas</b>		<b>0</b>	682.198	545.759	136.440	<b>1.364.396</b>
<b>Utilidad bruta en ventas</b>		<b>0</b>	<b>138.362</b>	<b>110.689</b>	<b>27.672</b>	<b>276.724</b>
			16,9%	16,9%	16,9%	16,9%
<b>Egresos</b>						
Constitución/liquid de fideicomiso		2.000			2.000	4.000
Administración fiduciaria		1.600	1.600	1.600	1.600	6.400
Promoción externa (0,1% ventas)		3.282	3.282	3.282		9.847
Transporte			2.500			2.500
Almacenaje			15.780	7.890	1.578	25.248
<b>Costos y gastos de operación</b>		<b>6.882</b>	<b>23.162</b>	<b>12.772</b>	<b>5.178</b>	<b>47.995</b>
<b>Resultados operativos</b>		<b>-6.882</b>	<b>115.200</b>	<b>97.917</b>	<b>22.494</b>	<b>228.729</b>
						0
Comisiones bancarias			35.973			35.973
Intereses sobre préstamos			11.026	11.026	11.026	33.077
<b>Gastos financieros</b>		<b>0</b>	<b>46.999</b>	<b>11.026</b>	<b>11.026</b>	<b>69.050</b>
<b>Utilidad neta</b>		<b>-6.882</b>	<b>68.201</b>	<b>86.892</b>	<b>11.469</b>	<b>159.679</b>
<b>Impuesto a la renta (22%)</b>						35.129
<b>Resultados del ejercicio</b>		<b>-6.882</b>	<b>68.201</b>	<b>86.892</b>	<b>11.469</b>	<b>124.549</b>

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

**Flujo de caja:** El flujo de caja previsto será similar al del estado de resultados.

**Cuadro 18. Presupuesto de flujo de caja, cuatro meses**

Descripción	Mes0	Mes1	Mes2	Mes3	Mes4	Total
Anticipo y ventas		410.280	615.420	492.336	123.084	1.641.120
Inversión inicial	15.000					
<b>Flujos positivos</b>	<b>15.000</b>	<b>410.280</b>	<b>615.420</b>	<b>492.336</b>	<b>123.084</b>	<b>1.641.120</b>
<b>Flujos negativos</b>						
Costo de ventas		0	682.198	545.759	136.440	1.364.396
Gastos operativos		6.882	23.162	12.772	5.178	47.995
Gastos financieros		0	46.999	11.026	11.026	69.050
<b>Total flujos negativos</b>		<b>6.882</b>	<b>752.359</b>	<b>569.556</b>	<b>152.643</b>	<b>1.481.441</b>
<b>Superavit/Déficit</b>		<b>403.398</b>	<b>-136.939</b>	<b>-77.220</b>	<b>-29.559</b>	<b>159.679</b>
<b>Impuesto a la renta (22%)</b>					35.129	35.129
<b>Resultados del ejercicio</b>	<b>-15.000</b>	<b>403.398</b>	<b>-136.939</b>	<b>-77.220</b>	<b>-64.689</b>	<b>124.549</b>

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

**Indicadores de evaluación financiera:** Para la evaluación financiera se calculó el Valor Actual Neto (VAN), considerando una tasa de oportunidad local del 10% anual que equivale a una tasa mensual de 0.83%; por el tipo de operación de corto plazo y particular financiamiento no aplica el cálculo de la Tasa Interna de Retorno (TIR), los resultados son los siguientes:

**Cuadro 19, Cálculo de VAN y relación beneficio/costo**

Año	Flujos netos	Flujos netos descontados
Mes 0	-15.000	-15.000
Mes 1	403.398	400.064
Mes 2	-136.939	-134.685
Mes 3	-77.220	-75.322
Mes 4	-64.689	-62.576
<b>Total</b>	<b>109.549</b>	<b>112.481</b>
Tasa de descuento mensual	0,83%	
Equivalente a tasa de descuento anual	10,00%	
VAN	112.481	

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

El VAN asciende US\$ 112 481, la relación beneficio/costo sería de 1,11; esto es que por cada dólar de egreso el proyecto tendrá 1,11 de ingresos, es importante destacar que el valor actual neto de la operación es significativo con respecto de la inversión inicial por los siguientes motivos:

- Se trata del capital relacional de FENATRAPE, con un mercado cautivo de transportistas;
- Capital político de FENATRAPE, por medio del cual el Gobierno exoneró de derechos arancelarios en importación de llantas para transporte pesado.
- Producto con un precio por debajo del mercado, El precio promedio de venta es de US\$ 312, mientras según FENATRAPE el producto es vendido en el mercado en US\$ 553. Los transportistas obtendrán un ahorro neto del 43.59 %

No aplica el cálculo de TIR por la particularidad de los flujos que presentan saldos negativos en los últimos periodos por tratarse de operaciones de venta de llantas canceladas por anticipado por parte de los socios.

#### 5.3.4 Estructura de garantías

**Cuadro 20. Estructura de garantías de la operación financiera**

Descripción	Valor US\$	Instrumento del colateral
Costo total del embarque	1.359.935,40	Encargo fiduciario de garantía a favor del Banco
Garantías líquida de FENATRAPE	15.000,00	Certificado de depósito a plazo en Banco
<b>Total de garantías</b>	<b>1.374.935,40</b>	
Financiamiento bancario	1.102.552,61	
<b>Relación garantía/financiamiento</b>	<b>124,7%</b>	

Fuente: Investigación propia  
Elaborado por: Ernest Vallejo

Las garantías es uno de los elementos del proceso de crédito, este será una combinación de lo siguiente:

- a) El objeto adquirido por el financiamiento que es el costo total del embarque por la cantidad de US\$ 1 359 935,40 pasaría a ser parte de un fideicomiso mercantil a favor del banco financiador, de tal forma que los ingresos producto de la realización del objeto financiado fluya a la cancelación de la obligación;
- b) En segundo lugar y para complementar, FENATRAPE presentará una garantía líquida mediante certificado de depósito a plazo por la cantidad de US\$ 15 000 que será pignorado al banco acreedor.

Con los dos conceptos anteriores se alcanzará un colateral en inventario y activo líquido por US\$ 1 374 935,40 valores que respaldarán la deuda.

Con estos valores se apalancarán recursos por US\$ 1 102 552,61 con respaldo de garantías por el 124,7% del valor financiado.

### **5.3.5 Análisis de sensibilidad (escenario conservador y pesimista)**

Para evaluar el umbral mínimo en que el proyecto es viable, se realiza el análisis de escenarios donde se incorpora además del conservador presentado en el punto 5.3.3, uno pesimista, en condiciones que los ingresos descenden en un 8 %, sea por precios o por incremento de costos; en estas condiciones los resultados son los siguientes

**Cuadro 21. VAN en escenario pesimista**

<b>Año</b>	<b>Flujos netos</b>	<b>Flujos netos descontados</b>
Año 0	-15.000	-15.000
Año 1	370.838	367.773
Año 2	-186.239	-183.173
Año 3	-116.673	-113.804
Año 4	-45.936	-44.437
<b>Total</b>		<b>11.360</b>

Tasa de descuento mensual	0,83%
Tasa de descuento anual (equivalente)	10,00%
<b>Valor Actual Neto -VAN-</b>	<b>11.360</b>

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Ernest Vallejo

Aún con una pérdida de 8 % de los ingresos, el proyecto mantendrá condiciones de factibilidad al presentar un VAN positivo, ya que recupera la totalidad de costos y gastos.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como principales conclusiones se detallan las siguientes:

- FENATRAPE es un Organismo no Gubernamental de tipo gremial, de segundo piso, que aglutina y representa a un conjunto de asociaciones gremiales del transporte pesado de primer piso, su principal rol es el de diálogo político para representar al gremio ante autoridades gubernamentales y comunidad en general. Como extensión de este rol político se desprende sus servicios a socios y a los transportistas en general que es de asesoría jurídica y facilitación para servicios gubernamentales y la comercialización de llantas. Como entidad gremial FENATRAPE no está estructurada para el tema comercial ni dispone de capital de trabajo para entrar en la comercialización de llantas, y para efectos legales el beneficio que se le concede de exención de derechos arancelarios en importación de llantas no es transferible a un tercero. Por lo que tiene que ejecutarlo directamente.
- Para que FENATRAPE acceda a los beneficios de la exención, deberá importar directamente, para ello y por no disponer de capital de trabajo, tiene a su disposición los instrumentos financieros y operativos que el mercado dispone como lo son: **i)** el anticipo de clientes, en un monto del 25 % previo al pedido de importación; **ii)** carta de crédito bancaria, la emite el banco financiador del proyecto teniendo como colateral de este crédito contingente al objeto de la importación, esto es las llantas (garantía prendaria); **iii)** una vez en Ecuador se cancela la factura de las llantas al proveedor, por medio de un crédito bancario, con el colateral de las llantas; **iv)** la mercadería pasa de área del Puerto a un depósito comercial como

territorio aduanero, de tal forma que se nacionaliza la importación por partes, de esta forma se disminuye el requerimiento de fondos para cancelar el IVA y otros; **v)** Se recauda de los clientes previa la entrega del producto, y se libera la prenda comercial y el posterior despacho.

- Se describen los procesos requeridos para la administración, ventas y despachos, donde la administración corre por cuenta del fideicomiso constituido para tal efecto, en las áreas de ventas y despacho que son las de mayor movimiento, participan activamente el fideicomiso, las asociaciones de transportistas, los clientes y la almacenadora, cada quien con sus roles.
- La estructura contractual se rige a la reglamentación de la Ley del Mercado de Valores, en esta queda registrado y detallada la identificación de los constituyentes, los beneficiarios, el objeto del Fideicomiso, el detalle de los bienes entregados, los derechos y obligaciones de las partes y la operatividad del objeto.

De las conclusiones expuestas se extienden las siguientes recomendaciones:

- FENATRAPE es una institución sin fines de lucro, esto es que de manera natural no tiene estructura para asumir un rol comercial como es la importación y comercialización de llantas; por tanto no es recomendable que lo realice directamente sino que ejecute la acción por medio del brazo operativo que es el Fideicomiso, acciones de promoción sean también contratadas con agentes especializados del mercado.
- Que FENATRAPE no disponga de capital de trabajo, tampoco debería ser una excusa para que se cargue esto a los clientes, ya que se trata

de montos significativos; para esto debe acudir al sistema financiero y aplicar la ingeniería financiera propuesta en el estudio, que implica una mínima aportación del cliente y la utilización como instrumento financiero de la mercancía importada.

- FENATRAPE deberá solamente asumir una gerencia del proceso, mediante la estructura de la que ya dispone, de tal forma que las demás actividades de administración, ventas y despacho que son críticas, estén a cargo del fideicomiso, y la almacenera.
- El fideicomiso deberá estar diseñado estrictamente para esta actividad, debe ser concebido como lo que es, un instrumento de medio no de fines, los fines serán garantizados mediante la coordinación adecuada que ejerza la entidad gremial.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alles, M. (2008). *Desarrollo del Talento Humano: Basado en Competencias* (2da. Ed ed.). Buenos Aires: Editorial GRANICA.
- ANT. (2014). *Agencia Nacional de Tránsito*. Recuperado el 15 de agosto de 2014, de Requisitos para chatarrización:  
[http://www.ant.gob.ec/index.php/servicios/plan-renova/requisitos-para-chatarrizacion#.VB8B8ZR\\_uE4](http://www.ant.gob.ec/index.php/servicios/plan-renova/requisitos-para-chatarrizacion#.VB8B8ZR_uE4)
- Asamblea Constituyente. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Montecristi: Asamblea Constituyente.
- Asamblea Nacional. (2007). *Ley de Régimen Tributario Interno*. Quito: H. Congreso Nacional.
- Asamblea Nacional. (2014). *Ley Orgánica de Fortalecimiento y Optimización del Sector Societario y Bursatil*. Quito: Asamblea Nacional.
- Association, A. M. (2012). Obtenido de Dictionary of Marketing.
- Banco Central del Ecuador. (Diciembre de 2013). *Estadísticas*. Obtenido de [www.bce.fin.ec](http://www.bce.fin.ec)
- Banco Mundial. (2014). *Datos Banco Mundial*. Obtenido de [datos.bancomundial.org](http://datos.bancomundial.org)
- Barber, P. (2009). *Maquinaria de Obra Pública II* (Tercera ed.). Alicante: Club Universitario.
- BCE. (2012). *Evolución del crédito y tasas de interés efectivas referenciales*. Quito: BCE.

- BCE. (junio de 2014). *Cifras económicas del Ecuador*. Obtenido de <http://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/312-cifras-econ%C3%B3micas-del-ecuador>
- BCE. (2014). *Estadísticas macroeconómicas, presentación coyuntural*. Banco Central del Ecuador, Dirección de Estadísticas Económicas. Quito: BCE.
- Betancourt, F. (2007). *Derecho Romano Clásico* (Tercera ed.). Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Borzaga, C. (2003). Nuevas tendencias en el sector sin fines de lucro en Europa: El surgimiento de la iniciativa empresarial social. En OECD, *El sector sin fines de lucro en una economía cambiante* (pág. 40). Paris: OECD.
- Continental tire. (5 de diciembre de 2013). *Continental tire*. Recuperado el 20 de mayo de 2014, de [http://www.continentaltire.com.ec/www/llantas\\_an\\_es/general/historia/cntnt\\_nosotros\\_es.html](http://www.continentaltire.com.ec/www/llantas_an_es/general/historia/cntnt_nosotros_es.html)
- El Telégrafo. (22 de julio de 2014). Caso estafa en licencias de conduci deja un culpable. pág. Justicia.
- FENATRAPE. (2012). *Determinación de costo por kilómetro para un vehículo de 30 toneladas*. FENATRAPE. Quito: FENATRAPE.
- Fernandez, A. (2004). *Investigación y técnicas de mercado* (Segunda ed.). Madrid: ESIC.
- Fernandez, J. (2005). *Sistemas Organizacionales, teoría y práctica*. Bogotá: Editorial Universidad Cooperativa de Colombia.
- Fonseca, O. (2011). *Sistema de Control Interno para Organizaciones*. Lima: IICO.

- Galindo, M. (2008). *Diccionario de Contabilidad, Auditoría y Control de Gestión*. Madrid: ECOBOOK.
- Galindo, M. C. (2008). *Diccionario de Economía Aplicada: Política económica, economía mundial y estructura económica*. Madrid: Ecobook.
- Gitman, L., & Lunez, E. (2003). *Principios de Administración Financiera*. México: Pearson Educación.
- Godoy, A. &. (2006). *Diccionario Contable y Comercial* (Tercera ed.). Buenos Aires: Valleta.
- Gonzalez, J. (2000). *Gremios, producción artesanal y mercado*. Murcia: Unviersidad de Murcia.
- H. Congreso Nacional. (1999). *Ley de Compañías*. Quito: Congreso Nacional.
- H. Congreso Nacional. (2006). *Codificación de la Ley del Mercado de Valores*. Quito: H. Congreso Nacional.
- HOY. (21 de abril de 2009). *ERCO inicia producción de nuevas llantas*. Recuperado el 18 de mayo de 2014, de <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/erco-inicia-produccion-de-nuevas-llantas-344456.html>
- INEC. (2012). Estadísticas del Transporte. *Estadísticas del Transporte*. Quito, Pichincha, Ecuador: INEC.
- INEC. (2013). *Estadísticas, glosario de conceptos y definciones*. (INEC, Editor) Recuperado el 2 de Julio de 2013, de [www.inec.gob.ec](http://www.inec.gob.ec)

- Kotler, P., & Keller, K. (2009). *Dirección de marketing* (Duodécima edición ed.). México: Pearson Educación.
- LIDERES. (2012). US\$ 30 millones para ofrecer a los camiones otro tipo de llantas. *Líderes, Mercados*.
- Martín, J. &. (2004). *Manual de Mercados Financieros*. Madrid: Thompson.
- Maslow, A. (1991). *Motivación y personalidad*. Madrid: Diaz de Santos.
- Mintzberg, H. &. (1995). *Planeación estratégica*. México: Prentice Hall.
- MIPRO. (28 de Noviembre de 2011). *Exportafacil*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2013, de <http://www.exportafacil.gob.ec/mas-informacion/certificado-de-origen>
- MIPRO. (1 de diciembre de 2013). *MIPRO/REUSA LLANTA*. Recuperado el 15 de mayo de 2014, de <http://www.industrias.gob.ec/reusa-llanta/>
- MIPRO. (9 de junio de 2014). Instructivo para el Registro de importadores de neumáticos. Quito, Pichincha, Ecuador: MIPRO.
- Miranda, J. (2005). *Gestión de proyectos: Identificación, formulación y evaluación económica, financiera y social* (5ta. ed.). Bogotá, Colombia: MM Editores.
- Molins, M. (1998). *Teoría de la planificación*. Caracas: Universidad Central de Venezuela.
- Nieto, A. (2004). *Administración de Empresas* (Vol. I). Madrid: MAD.
- Parkin, M. (2004). *Economía* (8va. ed.). México: Prentice Hall.
- Parkin, M. (2006). *Microeconomía* (Séptima edición ed.). México, México: Pearson.

- Perez, J. (2010). *Gestión por procesos*. Madrid: ESIC.
- PROECUADOR. (2013). *Guía Comercial del Ecuador 2013*. Quito: PROECUADOR.
- Ramirez, A. (1995). *Metodología de la Investigación Científica*. Callao: Universidad Nacional del Callao.
- Rey, J. (2011). *Contabilidad General*. Madrid: Paraninfo.
- Ricosa, S. (2007). *Diccionario de Economía* (Quinta ed.). México: Siglo XXI.
- Sampieri, R. F. (1991). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw-Hill.
- Samuelson, P. &. (1996). *Economía* (15ta. ed.). Madrid: McGraw-Hill.
- SIISE. (octubre de 2013). *Sistemas de Indicadores Sociales del Ecuador*.  
Obtenido de [www.siise.gob.ec](http://www.siise.gob.ec)
- Smith, A. (1958). *La Riqueza de las Naciones*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Tamayo, M. (2004). *Diccionario de la Investigación Científica* (Segunda ed.). México: LIMUSA.
- Teleamazonas. (19 de junio de 2013). *Federación de choferes: plazo hasta octubre para la afiliación de conductores al IESS*. Recuperado el 1 de septiembre de 2014, de <http://www.teleamazonas.com/index.php/noticias/nacionales/25854-federacion-de-choferes-plazo-hasta-octubre-para-la-afiliacion-de-conductores-al-iess>
- Uldaricio, F. (2010). *Organismos internacionales: Teorías y sistemas universales* (Vol. I). Santiago, Chile: RIL Editores.

## GLOSARIO

<b>AMA:</b>	American Marketing Association
<b>CAN:</b>	Comunidad Andina de Naciones
<b>CFN:</b>	Corporación Financiera Nacional
<b>CNTT:</b>	Consejo Nacional de Transporte Terrestre
<b>ERCO:</b>	Nombre original de la actual fábrica de llantas denominada Continental Tire Andina
<b>FENATRAPE:</b>	Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador
<b>IESS:</b>	Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos
<b>INEC:</b>	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
<b>INEN:</b>	Instituto Ecuatoriano de Normalización
<b>MIPRO:</b>	Ministerio de Industrias y Productividad
<b>OECD:</b>	Organización Económica de Cooperación y Desarrollo
<b>ONG:</b>	Organismo no gubernamental
<b>RENOVA:</b>	Programa del Ministerio de Industrias y Productividad para renovar el parque automotor de uso comercial del Ecuador
<b>SIISE:</b>	Sistema de Indicadores Sociales del Ecuador
<b>TIR:</b>	Tasa interna de retorno
<b>VAN:</b>	Valor actual neto

