



**PROYECTO DE FACTIBILIDAD PARA  
LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA  
PÚBLICA “ESCUELA DE  
CONDUCCIÓN PROFESIONAL ESPE  
EXTENSIÓN LATACUNGA”.**



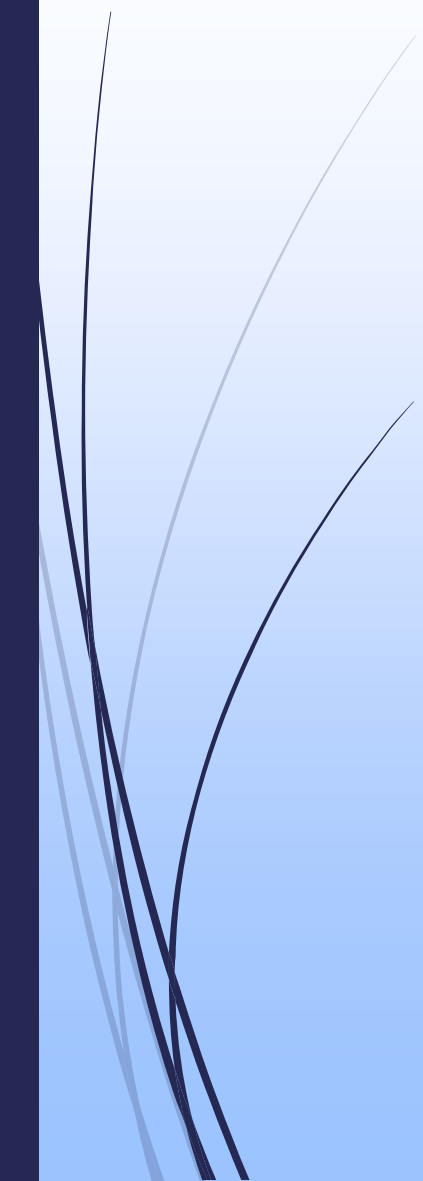
# CAPÍTULO 1

# GENERALIDADES DEL PROYECTO





# OBJETIVO GENERAL



Elaborar el proyecto de Factibilidad para la Creación de una Empresa Pública “Escuela de Conducción Profesional ESPE Extensión Latacunga”.

# OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Definir las leyes y reglamentos que rigen la constitución y funcionamiento de una Empresa Pública para tener un conocimiento claro de la base legal en que se apoya el proyecto.

Efectuar un estudio de mercado para determinar la oferta, proyectar a futuro la demanda, analizando los factores de diversa índole que influyen sobre el proyecto.

Realizar un estudio técnico para determinar la localización, tamaño óptimo y los recursos requeridos del proyecto.

# OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Ejecutar un estudio administrativo definiendo la estructura administrativa de la empresa.

Realizar un estudio financiero especificando los ingresos, costos a los que se incurrirá y rendimientos que reflejen la situación de la empresa, identificando las fuentes de financiamiento necesario.

Analizar la factibilidad del proyecto de acuerdo a la evaluación económica – financiera por medio de indicadores como el valor actual neto, tasa interna de retorno, período de recuperación y beneficio costo, para determinar la rentabilidad.

## JUSTIFICACIÓN

- Impacto social positivo al disminuir la posibilidad de los accidentes de tránsito a través de una formación de calidad.

## IMPORTANCIA

- Busca disminuir los accidentes de tránsito a causa de la impericia o imprudencia por parte del conductor al crear una Empresa Pública de Conducción.

# PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS

- La Creación de una Escuela de Conducción Pública, logrará mejorar el nivel de conocimiento y disminuir el nivel de accidentes de tránsito en la provincia de Cotopaxi.

**Variable  
Independiente  
(causa)**

Creación de una  
Escuela de  
Conducción Pública

**Variable  
Dependiente  
(efecto)**

Mejoramiento y  
disminución del nivel  
de accidentes de  
tránsito en la  
provincia de  
Cotopaxi.

# CAPÍTULO 2

# EMPRESA PÚBLICA



# NORMATIVA LEGAL

## Ley Orgánica de Educación Superior

Art. 39

Las instituciones de Educación Superior que realicen actividades económicas, productivas o comerciales, deberán crear para el efecto personas jurídicas distintas e independientes de la institución educativa.

## Ley Orgánica de Empresas Públicas

Art. 5

Las universidades públicas podrán constituir empresas públicas o mixtas que se someterán al régimen establecido en esta Ley para las empresas creadas por los gobiernos autónomos descentralizados o al régimen societario, respectivamente.

## Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Art. 188

La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales estarán a cargo de las escuelas de conducción e Institutos Técnicos de Educación Superior, Universidades y Escuelas Politécnicas autorizadas por el Directorio de la Comisión Nacional, las cuales serán supervisadas por el Director Ejecutivo, en forma directa o a través de las Comisiones Provinciales

# CAPÍTULO 3

# ESTUDIO DE MERCADO



# OBJETIVOS DEL ESTUDIO DE MERCADO



Establecer las características, tamaño y ubicación de los clientes para poder identificar el mercado meta.



Definir la estructura actual del mercado analizando su oferta y demanda, así poder proyectar su tendencia.



Identificar la demanda insatisfecha existente en el mercado y estimar que parte de esta demanda se pretenderá cubrir con el proyecto.



Investigar el número de accidentes de tránsito durante el periodo (2007 – 2012) y su influencia de las Escuelas de Conducción.

# Selección de la Muestra

- Población Económica Activa de Cotopaxi año 2010

CANTONES	PEA
Latacunga	73.897
Pujilí	27.681
Salcedo	25.574
Saquisilí	10.605
<b>Total</b>	<b>137.757</b>

$$n = \frac{N z^2 \sigma^2}{e^2(N - 1) + z^2 \sigma^2}$$

En donde:

- **n** = tamaño de la muestra
- **N** = tamaño de la población = **137.757**
- **z** = probabilidad de éxito = **95% (1.96)**
- **e** = error = **0.05**
- **σ** = desviación estándar = **0.50**

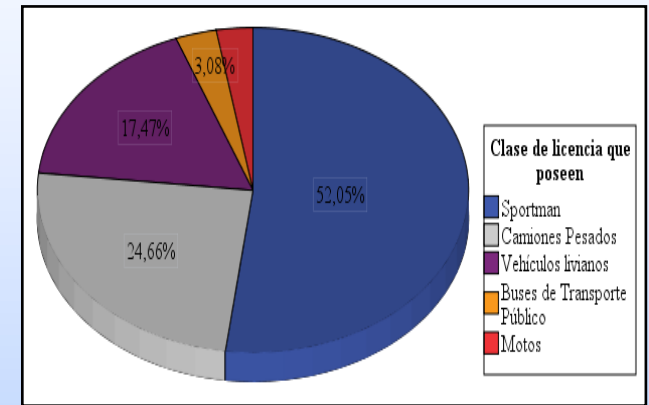
# Número de Encuestas por Cantón

$$n = \frac{137.757 * 1.96^2 * 0.50^2}{0.05^2(137.757 - 1) + 1.96^2 * 0.50^2} = 383$$

CANTONES	PEA	Porcentaje	N.º de Encuestas
Latacunga	73.897	54 %	206
Pujilí	27.681	20 %	76
Salcedo	25.574	18 %	71
Saquisilí	10.605	8 %	30
<b>Total</b>	<b>137.757</b>	<b>100 %</b>	<b>383</b>

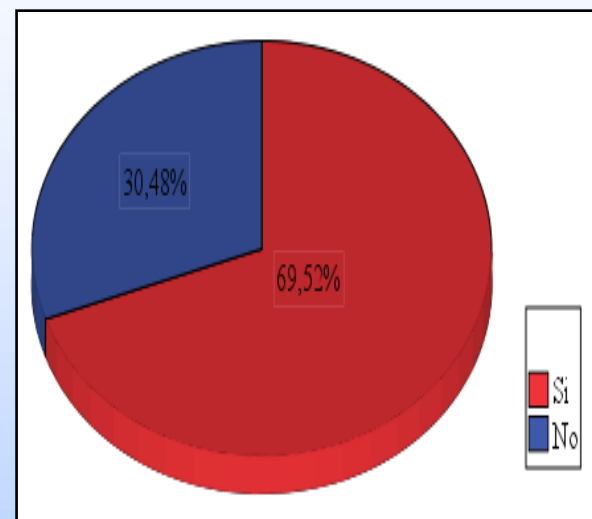
# Clase de licencia

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
<b>Válido</b>	Motos	8	2.1 %	2.7	2.7
	Sportman	152	39.7 %	52.1	54.8
	Vehículos livianos	51	13.3 %	17.5	72.3
	Buses de Transporte Público	9	2.3 %	3.1	75.3
	Camiones Pesados	72	18.8 %	24.7	100.0
	Total	292	76.2 %	100	
	<b>No tiene licencia (No aplica)</b>	91	23.8 %		
	Total	383	100 %		



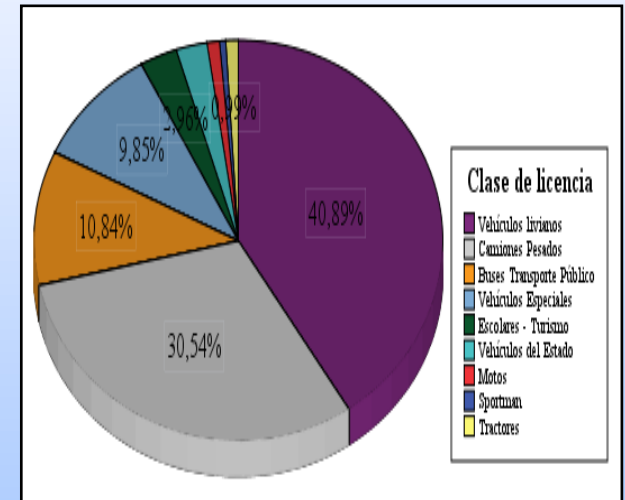
# Intención de mejora de categoría

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
<b>Válido</b>	Sí	203	53.0 %	69.5
	No	89	23.2 %	100.0
	Total	292	76.2 %	100.0
<b>No tiene licencia (No aplica)</b>	91	23.8 %		
<b>Total</b>	<b>383</b>	<b>100 %</b>		



# Preferencia clase de licencia

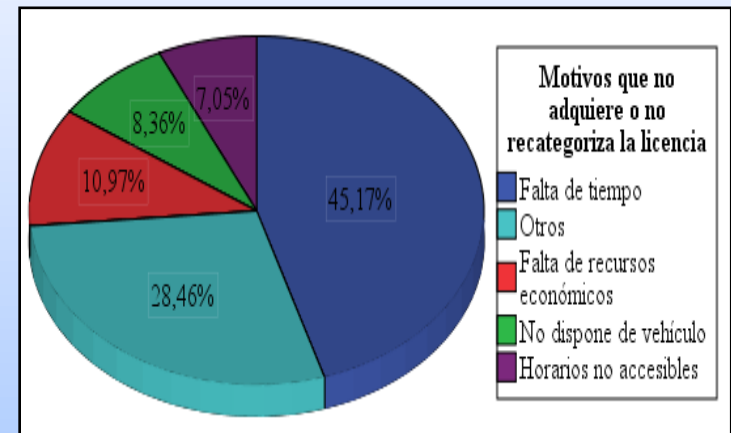
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Válido	C	Vehículos livianos	83	21.7 %	40.9
	E	Camiones Pesados	62	16.2 %	30.5
	D	Buses de Transporte Público	22	5.7 %	10.8
	E1	Vehículos Especiales	20	5.2 %	9.9
	D1	Escolares – Turismo	6	1.6 %	3.0
	C1	Vehículos del Estado	5	1.3 %	2.5
	A	Motos	2	0.5 %	1.0
	G	Tractores	2	0.5 %	1.0
	B	Sportman	1	0.3 %	0.5
	Total		203	53.0 %	100
	<b>No Aplica</b>		180	47.0 %	
	Total		383	100 %	





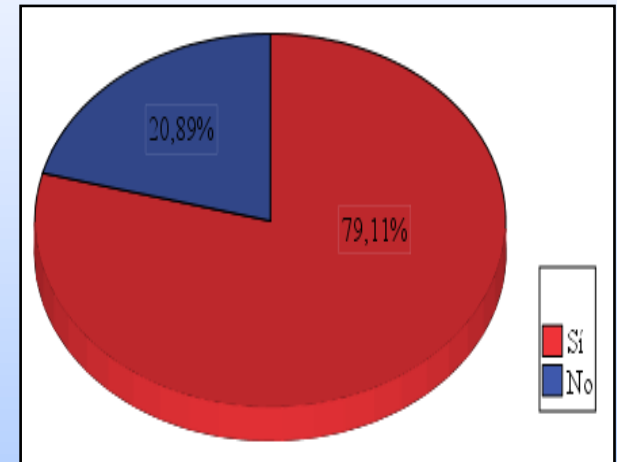
# Motivación para no adquirir o no recategorizar la licencia

		Frecuencia	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Falta de tiempo	173	45.2 %	45.2
	Falta de recursos económicos	42	11.0 %	56.2
	No dispone de vehículos	32	8.4 %	64.6
	Horarios no accesibles	27	7.0 %	71.6
	Otros	109	28.5 %	100.0
	Total	383	100 %	



# Interés de capacitación en la ESPE - EL

		Frecuencia	Porcentaje Válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Sí	303	79.1 %	79.1
	No	80	20.9 %	100.0
	Total	383	100 %	



# DEMANDA

## ▶ ACTUAL

Año	Población (20 a 64 años)	Porcentaje que no tiene licencia	Demanda Actual
2013	170.176	23.76 %	40.434

## ▶ PROYECTADA

Año	Población Proyectada	Porcentaje que no tiene licencia	Demanda Proyectada
2014	174.396	23.76 %	41.436
2015	178.721	23.76 %	42.464
2016	183.154	23.76 %	43.517
2017	187.696	23.76 %	44.597

# OFERTA

## ▶ ACTUAL

Año	Ecuación	Oferta Actual
2013	$Y = 2354.75 + 1115(5)$	7.930

## ▶ PROYECTADA

AÑO	ECUACIÓN	OFERTADA PROYECTADA
2014	$Y = 2354.75 + 1115(6)$	9.045
2015	$Y = 2354.75 + 1115(7)$	10.160
2016	$Y = 2354.75 + 1115(8)$	11.275
2017	$Y = 2354.75 + 1115(9)$	12.390

# ANÁLISIS DE LA DEMANDA INSATISFECHA

Año	Demanda Proyectada	Oferta Proyectada	Demanda Insatisfecha
2013	40.434	7.930	32.504
2014	41.436	9.045	32.391
2015	42.464	10.160	32.304
2016	43.517	11.275	32.242
2017	44.597	12.390	32.207

# CAPÍTULO 4

# ESTUDIO TÉCNICO

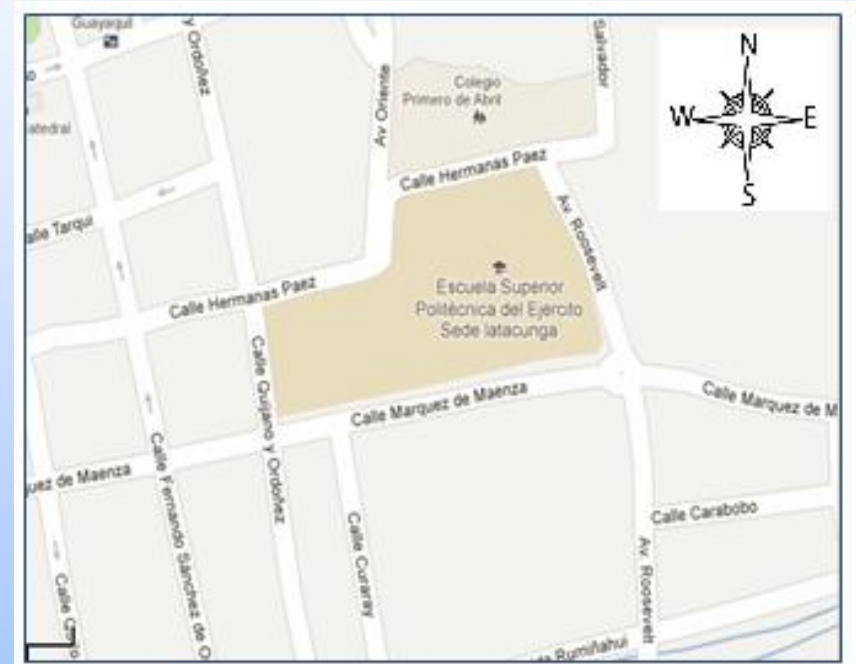
# Tamaño Óptimo.

Tipo de Licencia	Nº de Vehículos	Horas Mensuales	Duración del Curso	Horas Totales/Horas de Práctica por alumno = Capacidad Máxima
C y C1	9	1584	6 meses	9504 / 32 hs. = 297 alumnos
D y D1	4	704	8 meses	5632 / 32 hs. = 176 alumnos
E	3	528	9 meses	4752 / 80 hs. = 60 alumnos

## MACROLOCALIZACIÓN



## MICROLOCALIZACIÓN



# Resumen General

RUBROS	VALORES	PORCENTAJE
Requerimiento de Vehículos	571.000,00	54,25
Requerimiento de Instructores.	120.960,00	11,49
Requerimiento de Docentes	76.640,00	7,28
Requerimiento de Recurso Humano	72.738,00	6,91
Requerimiento de Insumos	63.020,00	5,99
Requerimiento de Equipos Operativos	50.750,00	4,82
Requerimiento de Servicios Operativos	23.900,00	2,27
Requerimiento de Servicios Operativos	22.700,00	2,16
Requerimiento de Vestuario	14.700,00	1,40
Requerimiento de Equipos Administrativos	14.039,00	1,33
Requerimiento de Insumos Parque Vial	11.900,00	1,13
Requerimiento de Material Didáctico	7.200,00	0,68
Requerimiento de Muebles y Enseres	2.310,00	0,22
Requerimiento de Útiles de Oficina	454,50	0,04
Requerimiento de Materiales de Aseo	180,00	0,02
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 105.2491,50</b>	<b>100,00</b>



# CAPÍTULO 5

## LA EMPRESA Y SU ORGANIZACIÓN



# Matriz FODA

ANÁLISIS EXTERNO			
OPORTUNIDADES		AMENAZAS	
1	Crecimiento en la población joven	1	Bajos ingresos en la Población Económicamente Activa
2	Carencia de escuelas de conducción con permisos para ofertar licencias tipo C1, D, D1 y E.	2	Escasas fuentes de trabajo para conductores profesionales.
3	La Secretaria Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación (SENESCYT) evalúa a las Universidades.	3	Permisos de funcionamiento por parte de la ANT hacia nuevos competidores.
4	Aplicación de nuevas leyes de transporte terrestre y tránsito	4	Proliferación de licencia de conducir No Profesional Tipo B
ANÁLISIS INTERNO			
FORTALEZAS		DEBILIDADES	
1	Educación de alta calidad.	1	Rotación de autoridades.
2	Infraestructura adecuada para el proceso de enseñanza	2	Carencia de autonomía presupuestaria.
3	Disponibilidad de laboratorios	3	Carencia de una planificación estratégica
4	Profesores e instructores capacitados.	4	Limitado posicionamiento en el mercado.
5	Buena imagen institucional.	5	Bajas opciones en horarios de estudio

## MISIÓN PROPUESTA

- La Escuela de Conducción de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE Extensión Latacunga está comprometida en capacitar conductores contribuyendo con la ciudadanía, empleando para ello una infraestructura de punta, y un potencial humano especializado, que le permita desarrollar en los alumnos habilidades y destrezas para conducir vehículos responsablemente, a fin de coadyuvar con la seguridad vial del Ecuador.

## VISIÓN PROPUESTA

- En el año 2016 ser una Escuela de Conducción reconocida a nivel nacional por la calidad y experiencia en la formación brindada a conductores profesionales en todas las categorías.

# OBJETIVOS

## OBJETIVOS FINANCIEROS

- En base a la capacidad máxima de aulas y vehículos incrementar en un 15 % para el año 2015 el número de alumnos en las diferentes categorías de licencias.

## OBJETIVOS DE CLIENTES

- Con una educación de calidad lograr llenar las expectativas del estudiante que ingresa a la Escuela de Conducción.

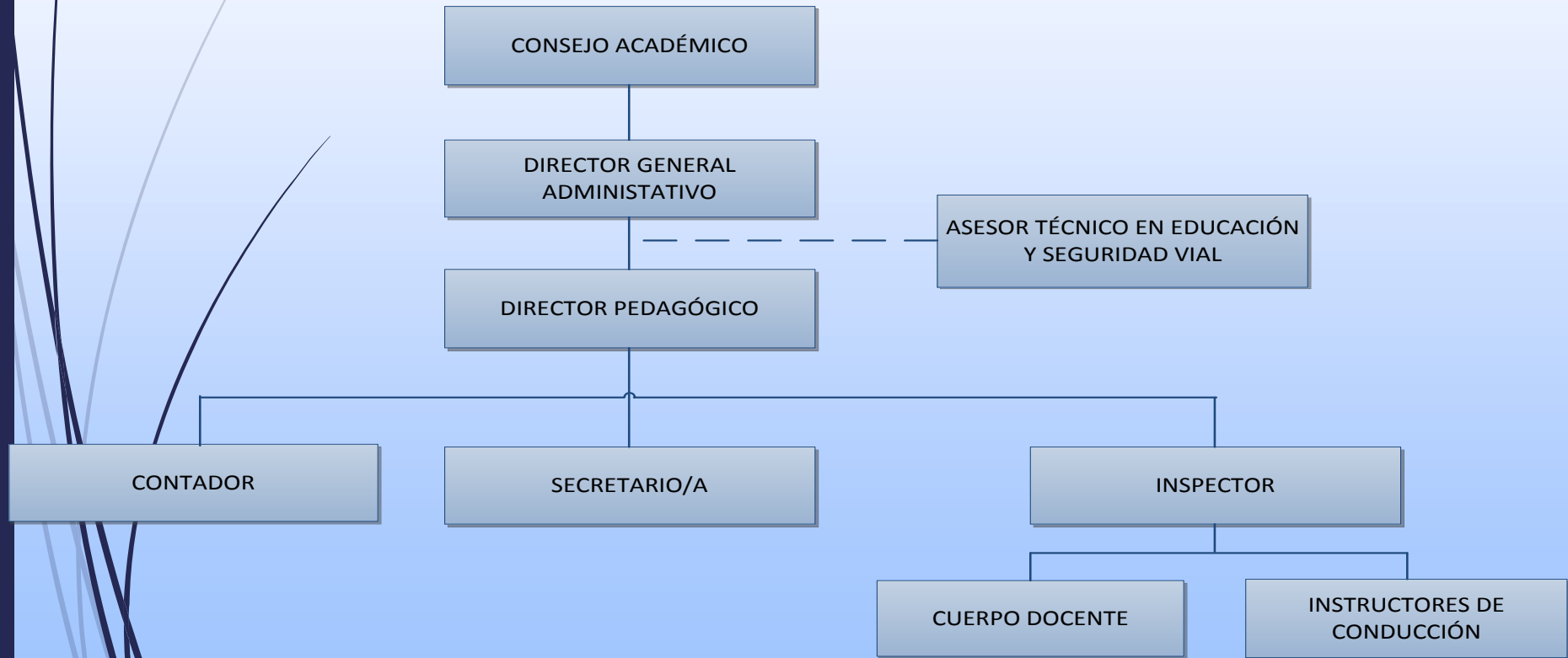
## OBJETIVOS DE PROCESOS INTERNOS.

- En el año 2014 optimizar cada uno de los diferentes procesos que existen con el fin de llegar a ser una Escuela de Conducción líder en la enseñanza y tener posicionamiento en el mercado de la zona centro del país.

## OBJETIVOS DE APRENDIZAJE Y CRECIMIENTO

- Optimizar el proceso de enseñanza, aplicando metodologías adecuadas de estudio en el proceso de enseñanza y aprendizaje.

# Organigrama de la Escuela de Conducción Profesional ESPE Extensión Latacunga



# CAPÍTULO 6

# INVERSIONES Y FINANCIAMIENTO

# Inversión Total

RUBROS	DÓLARES	DÓLARES
<b>ACTIVOS FIJOS</b>		\$ 638.099,00
Vehículos	\$ 571.000,00	
Equipos Operativos	\$ 50.750,00	
Equipos de Cómputo	\$ 14.039,00	
Muebles y Enseres	\$ 2.310,00	
<b>ACTIVOS INTANGIBLES</b>		\$ 2.700,00
Gastos de Constitución	\$ 2.000,00	
Permisos de Funcionamiento	\$ 700,00	
<b>CAPITAL DE TRABAJO</b>		\$ 65.196,00
<b>INVERSIÓN TOTAL POR FINANCIAR</b>		\$ 705.995,00

# Ingresos Proyectados (USD)

Licencias	Precio	Años				
		2014	2015	2016	2017	2018
C	\$1.200	216.000	226.800	237.600	249.600	262.800
C1	\$1.200	72.000	75.600	79.200	82.800	87.600
D	\$1.400	126.000	133.000	140.000	147.000	154.000
D1	\$1.400	84.000	88.200	92.400	96.600	102.200
E	\$1.700	102.000	107.100	112.200	117.300	124.100
<b>Total Anual (USD)</b>		<b>600.000</b>	<b>630.700</b>	<b>661.400</b>	<b>693.300</b>	<b>730.700</b>



# Total Egresos Proyectados

Rubros	2014	2015	2016	2017	2018
Remuneración Administrativa y Operativa	270.338	280.418	290.498	300.951	313.351
Gastos Operativos	98.135	88.596	91.392	94.226	97.181
Gastos Generales	138.540	138.751	138.692	139.180	139.426
Seguros	22.700	21.700	20.700	19.700	18.700
<b>Total</b>	<b>529.713</b>	<b>529.465</b>	<b>541.282</b>	<b>554.057</b>	<b>568.658</b>

# Flujo de Efectivo del Proyecto sin Financiamiento

Mide los movimientos de efectivo que permite analizar la viabilidad financiera de la empresa o proyecto

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
<b>INGRESOS</b>		\$ 600.000	\$ 630.700	\$ 661.400	\$ 693.300	\$ 730.700
<b>Egresos Operativos</b>		\$ 98.135	\$ 88.596	\$ 91.392	\$ 94.226	\$ 97.181
<b>Sueldos y Salarios</b>		\$ 270.338	\$ 280.418	\$ 290.498	\$ 300.951	\$ 313.351
<b>Egresos Generales</b>		\$ 138.540	\$ 138.751	\$ 138.692	\$ 139.180	\$ 139.426
<b>Seguros</b>		\$ 22.700	\$ 21.700	\$ 20.700	\$ 19.700	\$ 18.700
<b>EXCEDENTE GRAVABLE</b>		\$ 70.287	\$ 101.235	\$ 120.118	\$ 139.243	\$ 162.042
<b>15% Utilidad a Trabajadores</b>		0	0	0	0	0
<b>Impuesto a la Renta (25%)</b>		0	0	0	0	0
<b>EXCEDENTE NETO</b>		\$ 70.287	\$ 101.235	\$ 120.118	\$ 139.243	\$ 162.042
<b>Gastos Depreciación</b>		\$ 116.800	\$ 116.800	\$ 116.800	\$ 116.800	\$ 116.800
<b>Amortización</b>		\$ 540	\$ 540	\$ 540	\$ 540	\$ 540
<b>FLUJO DE CAJA BRUTO</b>		\$ 187.627	\$ 218.575	\$ 237.458	\$ 256.583	\$ 279.382
<b>Inversión Inicial</b>	\$ 705.995					
<b>FLUJO DE CAJA NETO</b>	<b>\$ -705.995</b>	<b>\$ 187.627</b>	<b>\$ 218.575</b>	<b>\$ 237.458</b>	<b>\$ 256.583</b>	<b>\$ 279.382</b>

# CAPÍTULO 7

# EVALUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA

# TASA DE DESCUENTO

- ✓ Tasa libre de riesgo o tasa pasiva referencial emitida por el Banco Central del Ecuador que se encuentra en 4.53%
- ✓ Una compensación por la pérdida esperada en el poder adquisitivo atribuible a la inflación, la misma que se estima sea de 4.40% al finalizar el 2013.

**Tasa de Descuento** = Tasa de interés pasiva referencial + inflación

**Tasa de Descuento** = 4,53% + 4,40% = **8,93 %**

# VALOR ACTUAL NETO (VAN)

$$VAN = -I_0 + \frac{F1}{(1+k)} + \frac{F2}{(1+k)^2} + \frac{Fn}{(1+k)^n}$$

$$\begin{aligned} \rightarrow VAN &= -705.995 + \frac{187.627}{(1+0,0893)} + \frac{218.575}{(1+0,0893)^2} + \frac{237.458}{(1+0,0893)^3} \\ &\quad + \frac{256.583}{(1+0,0893)^4} + \frac{279.382}{(1+0,0893)^5} = \end{aligned}$$

$$VAN = \$ 198.607,86$$

$$\rightarrow VAN = \$ - 707.995 + \$ 904.602,86 = \$ 198.607,86$$

# TASA INTERNA DE RETORNO

$$VAN = -I_0 + \frac{F_1}{1 + TIR} + \frac{F_2}{(1 + TIR)^2} + \dots + \frac{F_n}{(1 + TIR)^n} = 0$$

$$TIR = TIRE_A + (TIRE_B - TIRE_A) \frac{VP_A}{(VP_A - VP_B)}$$

En donde:

$TIR_A$  = Tasa Interna de Retorno Estimada Anterior

$TIR_B$  = Tasa Interna de Retorno Estimada Posterior

$VAN_A$  = Valor Presente Neto Positivo

$VAN_B$  = Valor Presente Neto Negativo

# TASA INTERNA DE RETORNO

- $TIR_A$  (18,51%) para Valor Actual Neto Positivo
- $VAN_A = \$ 705.995 - \$ 706.211,57 = \$ 216,57$  dólares
- $TIR_B$  (18,53%) para Valor Actual Neto Negativo
- $VAN_B = \$ 705.995 - \$ 705.871,57 = \$ -123,43$  dólares

$$TIR = 0.1851 + (0.1853 - 0.1851) \frac{216,57}{(216,57) - (-123,43)} = 18,52\%$$

Se considera viable el proyecto puesto que la  $TIR = 18.52\%$  es mayor a la tasa de descuento que es  $8.93\%$ .

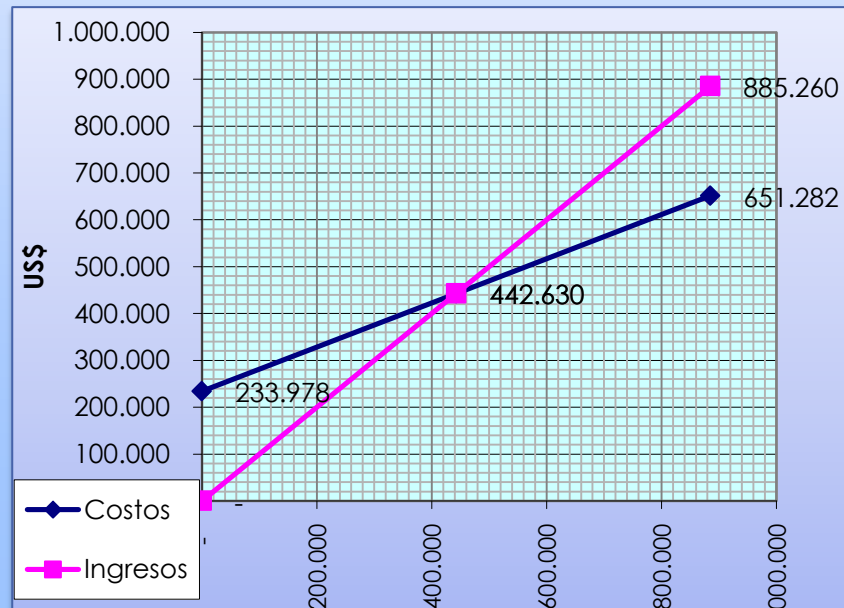
# PUNTO DE EQUILIBRIO

## ► Punto de Equilibrio en Unidades Monetarias

$$PE (\$) = \frac{\text{Costos Fijos}}{1 - \frac{\text{Costos Variables}}{\text{Ingresos}}} = \$ 442.630$$

## ► Punto de Equilibrio en Unidades

$$PE (u) = \frac{\text{Costos Fijos}}{\text{Precio} - \text{C.Variable Unitario}} = 368 \text{ personas}$$





# RELACIÓN BENEFICIO / COSTO

$$B/C = \frac{INGRESOS ACTUALIZADOS}{EGRESOS ACTUALIZADOS}$$

$$B / C = 2.562.897,51 / 1.658.716,30 = 1,55$$

Obtuvimos un beneficio/costo aceptable por lo que podemos deducir que por cada dólar invertido obtendremos 55 centavos en recuperación.

## ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD

ESCENARIO	Nº ALUMNOS POR AÑO	VARIACIÓN	VENTAS ANUALES	VAN	TIR
Más Probable	450		\$ 600.000	198.607,86	18.52 %
Mejor Caso	518	15%	\$ 690.700	318.433,74	31,49%
Peor Caso	405	10%	\$ 540.000	168.108,28	4,16%

# PERIODO DE RECUPERACIÓN

	INVERSIÓN INICIAL	INGRESOS FUTUROS DESCONTADO	ACUMULADO
AÑO 0	\$ - 705.995		-705.995
AÑO 1		172.245,48	- 533.749,52
AÑO 2		184.218,29	- 349.531,23
AÑO 3		183.719,93	- 165.811,30
AÑO 4		182.245,19	16.433,89
AÑO 5		182.173,97	198.607,86

$$\left( \text{Número de años antes de la recuperación total de la inversión inicial} \right) + \left( \frac{\text{Cantidad de la inversión inicial no recuperada al principio del año}}{\text{Flujo de efectivo total generado durante el año de recuperación}} \right)$$

$$PR = (4) + \left( \frac{167.811,30}{182.254,19} \right) = 4.92 \text{ años}$$

La inversión será recuperada en 4 años, 10 meses y 28 días.

# CAPÍTULO 8

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

# CONCLUSIONES

Se constató que para la constitución de una empresa pública de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE posee el sustento legal, desplegado en normas, procedimientos y disposiciones que se debe cumplir para poder llevar a cabo el proyecto.

Por los requisitos que exige el Reglamento de Escuelas de Conducción y el alto costo que implica la inversión en esta clase de proyectos, existe una barrera de entrada considerable para la creación de Escuelas de Conducción.

En base a los resultados obtenidos en la Investigación de mercado podemos deducir que es factible la creación de la Escuela Pública de Conducción Profesional ESPE Extensión Latacunga, ya que un tercio de la población en estudio tiene interés de obtener una licencia profesional, además de la existencia de una demanda insatisfecha elevada en el mercado.

El 45.5 % de las personas encuestados afirma que el principal motivo por la cual no obtienen una licencia de conducir es la falta de tiempo que disponen, razón por la cual la mitad de los encuestados posee una licencia no profesional la misma que la obtienen en menor tiempo y costo.

# CONCLUSIONES

El número de accidentes del año 2012 con relación al año 2007 es menor con el 15.55 %, este decremento se debe posiblemente a la aplicación de nuevas leyes de tránsito, mayor control en las carreteras y el mejoramiento vial.

Por medio de la Hipótesis se verificó que la creación de una Escuela de Conducción influye en la mejora del nivel de conocimiento; y aporta a la disminución del índice de impericia de los conductores que es principal factor en los accidentes de tránsito, el mismo que será menor al 47.8%.

La infraestructura de la Escuela de Conducción está en condiciones óptimas para impartir conocimientos práctico – teóricos a quienes serán conductores profesionales.

El papel de una Escuela de Conducción es importante dentro de la sociedad puesto que coadyuva en la adopción de una educación vial correcta y preventiva, mejorando prácticas en leyes de tránsito y seguridad vial tanto para el conductor, pasajero y peatón.

La evaluación económica financiera revela índices favorables que demuestran la viabilidad del proyecto porque el VAN es positivo y la TIR registra el 18.52% mayor a la tasa de descuento que es 8.93%.

# RECOMENDACIONES

Cumplir a cabalidad lo establecido por la ley Orgánica de Empresas Públicas, así como la actualización constante en conocimientos que exige la Agencia Nacional de Tránsito.

Diferenciar el servicio por el prestigio que tiene la ESPE al brindar educación de calidad, lo que hace que el consumidor distinga a la Escuela de Conducción claramente de la competencia.

Realizar campañas de publicidad en medios convencionales y no convencionales que permitan dar a conocer la oferta de licencias de conducir profesionales por parte de la Escuela Pública de Conducción Profesional ESPE Extensión Latacunga.

Reformular los horarios de estudio para que sean accesibles al público con formas de pago flexibles y poder aprovechar al máximo la capacidad de las instalaciones y activos con los que cuenta la Escuela de Conducción.

# RECOMENDACIONES

Aplicar métodos pedagógicos adecuados que permitan concientizar a los alumnos acerca de la responsabilidad que conlleva conducir un vehículo de esta manera lograr disminuir el número de accidentes por impericia de los conductores en las vías del país.

Mantener al talento humano capacitado permanentemente en lo relacionado a tránsito, con el objetivo de brindar una enseñanza de calidad y así elevar el nivel de aprendizaje en el alumno.

Mantenerse a la vanguardia de la tecnología en equipos e implementos utilizados en las técnicas de enseñanza-aprendizaje.

La Escuela de Conducción participe de forma activa dentro de la sociedad realizando charlas y campañas de concientización en lo referente a tránsito en lugares públicos así como también en establecimientos educativos.

Ante posibles variaciones en el mercado, realizar una constante evaluación financiera para identificar las variaciones favorables o desfavorables y así tomar decisiones oportunas.

*EL ÉXITO en la vida no se mide por lo que logras, sino por los obstáculos que SUPERAS.*



*GRACIAS*