



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA COMERCIAL

**TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERO COMERCIAL**

**TEMA: ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL DE FIDEICOMISO
MERCANTIL AUTOMOTRIZ, EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE
QUITO, PERÍODO 2011 – 2015**

AUTOR: LEÓN LUDEÑA, DANIEL VICENTE

DIRECTORA: ING. CORONEL JIMÉNEZ, MERCY JANETH

SANGOLQUÍ

2018



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA COMERCIAL

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, “*ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL DE FIDEICOMISO MERCANTIL AUTOMOTRIZ, EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, PERÍODO 2011 – 2015*” fue realizado por el Sr. *LEÓN LUDEÑA, DANIEL VICENTE* el mismo que ha sido revisado en su totalidad, analizado por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 16 de marzo de 2018

Firma:

Ing. Coronel Jiménez Mercy Janeth

C.C. 1202423601

DIRECTORA



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA COMERCIAL

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, **LEÓN LUDEÑA, DANIEL VICENTE**, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **“ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL DE FIDEICOMISO MERCANTIL AUTOMOTRIZ, EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, PERÍODO 2011 – 2015”** es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Consecuentemente el contenido de la investigación mencionada es veraz.

Sangolquí, 16 de marzo de 2018

Firma:

León Ludeña Daniel Vicente

C.C. 1719049635

AUTOR



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DE
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA COMERCIAL

AUTORIZACIÓN

Yo, **LEÓN LUDEÑA, DANIEL VICENTE**, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: ***“ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL DE FIDEICOMISO MERCANTIL AUTOMOTRIZ, EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, PERÍODO 2011 – 2015”*** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolquí, 16 de marzo de 2018

Firma:

León Ludeña Daniel Vicente

C.C. 1719049635

AUTOR

DEDICATORIA

*Por su constante guía y el apoyo brindado dedico este trabajo de tesis a mis padres en
gratitud a sus esfuerzos que me permitieron ser un profesional.*

Daniel

AGRADECIMIENTO

A Dios por permitirme lograr mis objetivos en la vida.

A mis padres por su apoyo incondicional toda mi vida.

A mis hijos por ser mi fuerza para lograr mis metas.

A la Universidad de las Fuerzas Armadas y sus docentes, por haberme inculcado sus conocimientos.

A mi Directora de tesis, por su apoyo y guía para hacer posible este trabajo.

A todos quienes me brindaron su ayuda y sobre todo su confianza.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CERTIFICACIÓN	i
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD	ii
AUTORIZACIÓN	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	ix
ÍNDICE DE TABLAS	xi
RESUMEN	xii
ABSTRACT	xiii
CAPÍTULO I INTRODUCTORIO	1
1.1 Introducción	1
1.2 Planteamiento del problema.....	3
1.2.1 Identificación del problema.....	3
1.2.2 Descripción del problema	4
1.3 Objetivos	4
1.3.1 Objetivo general	4
1.3.2 Objetivos específicos.....	5
1.4 Justificación	5
1.5 Legislación Fiduciaria vigente en el Ecuador	6
1.6 Fideicomiso mercantil.....	9
1.6.1 Características del fideicomiso mercantil como acto jurídico	9
1.6.2 Elementos del contrato.....	11
1.6.3 Elementos subjetivos	13
1.7 El Fideicomiso y su aplicación en el Ecuador	22
1.7.1 Terminología	23
1.7.2 Patrimonio autónomo	27
1.7.3 Clases de fideicomisos.....	28
1.8 Características y Beneficios del fideicomiso mercantil de garantía	30

1.8.1	Características fundamentales	30
1.8.1	Beneficios	31
CAPITULO II DIAGNÓSTICO SITUACIONAL.....		32
2.1	Diagnóstico actual del sector automotriz ecuatoriano	32
2.2	Análisis externo del sector automotriz.....	33
2.2.1	Análisis del macro ambiente.....	33
2.2.1.1	Factores políticos	34
2.2.1.2	Factores económicos	35
2.2.1.3	Factores sociales	38
2.2.1.4	Factores tecnológicos	40
2.2.1.5	Factores legales	41
2.2.2	Análisis de la industria automotriz (microambiente)	41
2.2.2.1	Cinco fuerzas de Michael Porter.....	42
2.2.2.1.1	Amenaza de ingreso de nuevos competidores	42
2.2.2.1.2	Rivalidad entre los competidores	43
2.2.2.1.3	Poder de organización de los proveedores	43
2.2.2.1.4	Poder de negociación de los compradores	44
2.2.2.1.5	La amenaza de ingreso de productos sustitutos	44
2.3	Análisis del entorno	44
2.3.1	Cadena de valor	44
2.3.2	Análisis F.O.D.A.	45
2.4	Identificación de factores claves o de éxito	47
2.5	Identificación de nudos críticos	47
2.6	Análisis del mercado automotriz en la ciudad de Quito	48
CAPITULO III METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN		50
3.1	Metodología del Trabajo de Investigación	50
3.1.1	Alcance	50
3.1.2	Proceso de Investigación	50
3.1.3	Fuentes de recopilación de información.....	51
3.1.4	Instrumentos de recolección de información.....	52

3.1.5	Técnicas para el análisis de la información	52
3.2	Hipótesis	53
3.3	Población y muestra.....	53
3.3.1	Población	53
3.3.2	Tamaño de la muestra.....	53
3.4	La confiabilidad y la validez de la información.....	55
3.5	Presentación de resultados	56
CAPÍTULO IV ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL		76
4.1	Estudio de la demanda potencial.....	76
4.1.1	Objetivos.....	76
4.1.2	Identificación del fideicomiso automotriz.....	76
4.1.3	Características del fideicomiso automotriz.....	77
4.1.4	Perfil del cliente.....	78
4.1.5	Segmentación de mercado	79
4.2	Análisis de la demanda	80
4.2.1	Demanda histórica	80
4.2.2	Demanda actual (año final del periodo de estudio 2015)	89
4.2.3	Hechos relevantes del análisis histórico de la demanda	90
4.2.4	Proyección de la demanda nacional.....	91
4.2.5	Proyección de la demanda de fideicomiso den el D. M. Quito	93
4.3	Precios de los vehículos	97
4.4	Canales de distribución de los vehículos	98
CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		102
5.1	Conclusiones	102
5.2	Recomendaciones	104
ANEXOS		108

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Evolución del sector automotriz ecuatoriano (período 2012- 2015).....	33
Figura 2. Fideicomisos en Ecuador (diciembre 2014).....	36
Figura 3. Cinco Fuerzas de Porter	42
Figura 4. Cadena de valor de la industria automotriz.....	45
Figura 5. Edad de los habitantes.....	56
Figura 6. Formas de pago	58
Figura 7. De acuerdo con la figura del fideicomiso	59
Figura 8. Compraría su vehículo con fideicomiso	61
Figura 9. Plazo de compra.....	62
Figura 10. Monto de endeudamiento.....	64
Figura 11. Expectativa al comprar un vehículo.....	66
Figura 12. En dónde prefiere comprar un vehículo.....	67
Figura 13. Evolución de ventas	69
Figura 14. Expectativas de ventas 2015	70
Figura 15. Herramienta eficaz para fidelizar.....	72
Figura 16. Forma de pago más habitual	73
Figura 17. Tipo de financiamiento	75
Figura 18. Ventas anuales en todo el país por tipo de vehículo, 2011	81
Figura 19. Participación por provincia, 2011	82
Figura 20. Ventas anuales por tipo de vehículo, 2012	83
Figura 21. Participación en ventas de la provincia de Pichincha, 2012	84
Figura 22. Ventas anuales por tipo de vehículo, 2013	85
Figura 23. Participación en ventas de la provincia de Pichincha, 2013	86
Figura 24. Ventas anuales por tipo de vehículo, 2014	88
Figura 25. Participación en ventas de la provincia de Pichincha, 2014	89
Figura 26. Análisis histórico demanda sector automotriz	91
Figura 27. Análisis histórico demanda sector automotriz	92
Figura 28. Proyección de la demanda a nivel nacional	93

Figura 29. Datos históricos demanda Fideicomiso en el D.M. Quito	94
Figura 30. Proyección demanda en el D.M. Quito	95
Figura 31. Recta de la demanda proyectada en el DM Quito.....	95
Figura 32. Composición de la ventas en Ecuador, 2015	96
Figura 33. Ventas de vehículo por segmento en la provincia de Pichincha, 2015.....	97
Figura 34. Precio promedio vehículos.....	98
Figura 35. Canales de distribución de vehículos	100

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Matriz FODA</i>	46
Tabla 2. <i>Tabulación pregunta 1</i>	56
Tabla 3. <i>Tabulación pregunta 2</i>	57
Tabla 4. <i>Tabulación pregunta 3</i>	59
Tabla 5. <i>Tabulación pregunta 4</i>	60
Tabla 6. <i>Tabulación pregunta 5</i>	62
Tabla 7. <i>Tabulación pregunta 6</i>	64
Tabla 8. <i>Tabulación pregunta 7</i>	65
Tabla 9. <i>Tabulación pregunta 8</i>	67
Tabla 10. <i>Tabulación pregunta 9</i>	68
Tabla 11. <i>Tabulación pregunta 10</i>	70
Tabla 12. <i>Tabulación pregunta 11</i>	71
Tabla 13. <i>Tabulación pregunta 12</i>	73
Tabla 14. <i>Tabulación pregunta 13</i>	74
Tabla 15. <i>Segmentación de mercado</i>	79

RESUMEN

La actual investigación acerca del “Estudio de la Demanda Potencial de Fideicomiso Mercantil Automotriz, en el Distrito Metropolitano de Quito, 2011-2015”, trata de aproximarse a conocer la demanda potencial para los próximos 5 años para la figura del fideicomiso mercantil automotriz en la compra de automóviles, como una herramienta que permita respaldar el cumplimiento de las obligaciones contraídas en razón de su estructura ágil, fácil y eficaz al instante del cobro en caso de que no se produzca el pago, sin necesidad de que exista un trámite judicial y a través del uso de la garantía en el fideicomiso mercantil. El diseño de la investigación es histórico y descriptivo, los métodos utilizados fueron el sintético, analítico, inductivo y deductivo; los instrumentos utilizados fueron la observación, el cuestionario y su matriz de preguntas. La principal conclusión a la que se llegó es que existe demanda potencial para el fideicomiso mercantil automotriz a pesar de la crisis que enfrentó el sector automotriz en general durante el período 2011 – 2015 a ello se suma la serie de críticas emitidas por la opinión pública calificándolas de ilegales e inconstitucionales por violaciones a la ley así como los principios fundamentales del derecho vigentes en el país.

PALABRAS CLAVE:

- **ESTUDIO DEMANDA POTENCIAL**
- **FIDEICOMISO**
- **MERCANTIL**
- **GARANTÍA**
- **AUTOMOTRIZ**

ABSTRACT

The current investigation about the "Study of the Potential Demand of Automotive Commercial Trust, in the Metropolitan District of Quito, 2011-2015", tries to approach to know the potential demand for the next 5 years for the figure of the automotive mercantile trusts in the purchase of automobiles, as a tool to support the fulfillment of the obligations contracted because of its agile, easy and effective structure at the moment of collection in case of no payment, without the need for a judicial process and through of the use of the guarantee in the mercantile trust. The design of the research is historical and descriptive, the methods used were synthetic, analytical, inductive and deductive; The instruments used were the observation, the questionnaire and its matrix of questions. The main conclusion reached is that there is potential demand for the automotive mercantile trust despite the crisis faced by the automotive sector in general during the period 2011 - 2015 to this is added the series of criticisms issued by public opinion qualifying them of illegal and unconstitutional for violations of the law as well as the fundamental principles of law in force in the country.

KEY WORDS:

- **STUDY POTENTIAL DEMAND**
- **TRUST**
- **MERCANTILE**
- **WARRANTY**
- **AUTOMOTIVE**

CAPÍTULO I

INTRODUCTORIO

1.1 Introducción

El sector automotriz en el Ecuador ha registrado un incremento sostenido durante varios años en especial en los vehículos particulares lo cual merece un análisis. De la misma manera los créditos de consumo mostraron un incremento en los últimos años y los destinados al sector automotriz no podían ser la excepción, siendo el fideicomiso de garantía automotriz el mecanismo de cobertura para estas operaciones crediticias.

El fideicomiso mercantil de garantía proviene de dos palabras latinas. “FIDEI” que se refiere a “Fe” y “COMMISIUM” que es “Comisión”. De este origen, el término fideicomiso consiste en un encargo o comisión de confianza (Cabezas & Albán, 2008).

Fideicomiso no es otra cosa que:

Se trata del acto jurídico en el que un individuo llamado constituyente, transfiere algunos bienes (que son parte de su patrimonio, diferente del patrimonio familiar, es decir de las partes que se interrelacionan con el contrato) cuya titularidad se traslada a una empresa fiduciaria, para un propósito determinado a favor de un tercero denominado beneficiario (Cabezas & Albán, 2008).

Según la Ley de Mercado de Valores se entiende por:

Fideicomiso mercantil automotriz al contrato celebrado entre una o más personas denominadas constituyentes los que transfieren de forma pasajera e irrevocable, la propiedad de sus bienes sean éstos muebles o inmuebles corporales o incorporales, que son o esperan serlo, a un patrimonio autónomo que posee características de una persona jurídica para que la entidad fiduciaria tenga la calidad representativa ante la legal, ejecute los fines pertinentes que están instituidas en el contrato fiduciario, a favor del propio individuo o de un tercero. (Congreso Nacional, 2006).

“En un contrato de fideicomiso mercantil automotriz, se encuentran involucradas las partes que se enuncian a continuación” (Cabezas & Albán, 2008):

- El Constituyente.- Se refiere a una persona natural o jurídica, misma que puede estar en el sector público o privado, que transfiere el dominio de un bien o conjunto de bienes a un patrimonio autónomo que se denomina fideicomiso mercantil automotriz, en el que se establece el fin que tendrá el fideicomiso en un futuro.
- El Beneficiario.- Se trata de una persona natural o jurídica, que puede ser pública o privada, la que es elegida por el constituyente, a cuyo beneficio se ha constituido el fideicomiso mercantil automotriz.

- La Fiduciaria.- Es aquella empresa que se encargará de administrar el fideicomiso, constituyéndose esta empresa en el representante legal, misma que tendrá que ejecutar los fines para los que se creó al instante de la constitución del contrato de fideicomiso mercantil automotriz.

El presente proyecto consiste en un estudio de la demanda potencial de la figura de fideicomiso mercantil de garantía automotriz como una alternativa financiera que permite a los clientes el acceso a crédito para la compra de vehículo nuevo. En los próximos capítulos se analizará todo lo que concierne al fideicomiso mercantil y en particular al fideicomiso de garantía automotriz, luego se analizarán los resultados obtenidos de la investigación de los consumidores (demanda) y un análisis de los proveedores (oferta) a fin de poder demostrar la existencia o no de una demanda potencial para la compra de vehículos con financiamiento a través del fideicomiso.

1.2 Planteamiento del problema

1.2.1 Identificación del problema

¿Existe demanda potencial para la figura del fideicomiso mercantil de garantía automotriz dentro del Distrito Metropolitano de Quito para adquirir un vehículo de transporte familiar nuevo considerando los cambios y afectaciones que ha sufrido el sector automotriz durante el periodo 2011-2015?

1.2.2 Descripción del problema

El sector automotriz en el Ecuador mantuvo un crecimiento sostenido durante varios diez años en los cuales las ventas llegaron incluso a duplicarse, sin embargo a partir del año 2011 esta tendencia baja. El periodo de investigación y análisis del presente trabajo busca evidenciar la existencia de una demanda potencial para la compra de automóviles a través de la figura del fideicomiso mercantil como una alternativa frente a distintos factores que afectan en la venta de los automóviles.

El estudio se enmarca en el Distrito Metropolitano de Quito, considerando la participación en el total de ventas. Según la AEADE las provincias ecuatorianas que registran el mayor número de ventas de automóviles son Pichincha y Guayas, en la primera de ellas se encuentra la Ciudad de Quito. A diferencia del resto de ciudades del Ecuador, en Pichincha circula el 32% de los vehículos del país. (Cabezas & Albán).

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general

Evidenciar la demanda existente para el fideicomiso mercantil automotriz en el periodo de estudio en el Distrito Metropolitano de Quito como figura de financiamiento en la compra de automóviles nuevos.

1.3.2 Objetivos específicos

- Investigar los factores que los consumidores consideran al momento de decidir su compra y elegir el tipo de pago en la compra de un vehículo.
- Analizar el comportamiento de la demanda histórica para los años 2011 a 2015 tanto del sector automotriz nacional, así como para el Fideicomiso Mercantil Automotriz en el DM. Quito y su proyección para los próximos 5 años.
- Establecer el precio que predominó para la compra de automóviles nuevos en el periodo de estudio.

1.4 Justificación

La mayoría de los consumidores de vehículos tienen en cuenta factores como el precio y las facilidades de pago como factores decisivos al momento de adquirir un auto nuevo, pues en Ecuador los vehículos mantienen un precio relativamente elevado debido a un sinnúmero de restricciones y limitaciones que serán objeto de análisis del presente trabajo.

Es imperioso investigar los factores que los consumidores consideran al momento de decidir su compra y tomar en cuenta que en el sector los precios de los vehículos se registran cada vez más altos debido a la restricción en los cupos para la importación, altos aranceles e incremento de impuestos, lo cual da como resultado una vida útil del parque móvil cada vez más prolongada y el aumento de la demanda de una figura de financiamiento para la compra de un vehículo como es el fideicomiso mercantil de garantía automotriz.

De igual forma es importante analizar en el contexto del presente trabajo que el Dólar se ha venido apreciando respecto al Euro, lo que hace que los productos europeos, entre ellos los vehículos, sean relativamente más económicos. En este sentido, la apreciación del dólar se podría considerar como una oportunidad ya que resultará una ventaja en relación a los precios de los vehículos importados desde otros continentes y frente a la producción nacional.

1.5 Legislación Fiduciaria vigente en el Ecuador

Para iniciar un exhaustivo análisis de esta figura legal que es el Fideicomiso Mercantil Automotriz se deberá tener presente lo que dice el Título XV de la Ley del Mercado de Valores, además otras normas de la ley que se relacionan.

a) Definición prevista en la Ley de Mercado de Valores

Según el Art. 112 de la mencionada Ley, esta conceptualiza los negocios fiduciarios en el Ecuador así:

Art. 112.- De los negocios fiduciarios.- Son aquellos negocios fiduciarios, actos de confianza en el que un individuo entrega a un tercero uno o más bienes de su propiedad, transfiriéndole o no la propiedad de éstos bienes para que se ejecute el fin para los que fueron creados, bien sea a favor del constituyente o de otro individuo.

Cuando se produce transferencia de la propiedad del bien el fideicomiso se llama mercantil en el caso propuesto será automotriz, esto no sucede en los encargos fiduciarios. (Ley de Mercado de Valores, 2012)

Siguiendo este orden de ideas, según el Art. 109 (LMV), esta se hace eco de la disposición de conocer las características en forma acertada de que es el fideicomiso mercantil automotriz, las que estipulan las siguientes características:

Art, 110.- **Naturaleza y vigencia del contrato.**- El fideicomiso mercantil se constituye a través de una figura pública abierta. En los casos en los que el patrimonio del fideicomiso mercantil automotriz se trate de bienes inmuebles u otros en los que la Ley exija escritura pública.

La transferencia del bien a título de fideicomiso se realizará mediante disposiciones previstas en la Ley, siempre y cuando cumplan la naturaleza que tienen los bienes consignados.

El fideicomiso mercantil automotriz cumplirá un plazo de vigencia hasta el cumplimiento del fin para el cual fue previsto. Esta duración no podrá ser mayor a ochenta años, salvo en los casos siguientes:

a) Cuando la condición resolutoria sea la disolución de una persona jurídica; y,

b) Cuando los fideicomisos son constituidos con una finalidad cultural y de investigación, de donación, tales como los que tengan interés público. (Ley de Mercado de Valores, 2012)

Características de un Contrato de Fideicomiso.

- El fideicomiso es un contrato de transferencia de dominio de bienes tangibles como intangibles, mismo que debe por escritura pública tal como manifiesta el Art. 24 del Reglamento a la Ley de Mercado de Valores.
- El patrimonio del fideicomiso es autónomo del que tiene la persona natural o jurídica, es decir se trata de un patrimonio especial, el cual cuenta con personalidad jurídica por Ley, motivo por el cual requiere un nombre.
- El fideicomiso se realiza para cumplir un fin un propósito a partir de las actividades del fiduciario mercantil automotriz.
- Son constituyentes de un fideicomiso mercantil automotriz personas naturales como jurídicas.
- Cuando hay un tercero en el contrato de fideicomiso mercantil automotriz, se lo hace a través de un convenio de adhesión, llamados "constituyentes adherentes"; según el Art. 25 del Reglamento General de la Ley.
- La empresa fiduciaria, por disposición de la Ley, se vuelve el representante legal del fideicomiso mercantil automotriz.

- El fideicomiso es irrevocable a pesar que la tenencia en manos del fiduciario se constituya en temporal.
- La empresa fiduciaria no podrá ser beneficiario directo del fideicomiso mercantil automotriz.
- La transferencia de los bienes tangibles e intangibles de fideicomiso mercantil automotriz tiene carácter neutro es decir no es gratuita ni tiene un costo, lo que constituye una característica única del acto jurídico celebrado, desde el punto de vista también del derecho tributario.
- La transferencia de bienes tangibles e intangibles de fideicomiso mercantil automotriz no tiene carga de tipo de tributo, incluso la "regresión que pudiera darse a manos del constituyente" cuando el bien no ha sufrido ningún cambio y tal devolución se haga por un suceso fortuito, condición fallida o debido a una situación contractual, está no se grava.

1.6 Fideicomiso mercantil

1.6.1 Características del fideicomiso mercantil como acto jurídico

De acuerdo a las disposiciones mencionadas anteriormente y desde la perspectiva del acto jurídico, es posible señalar las características del contrato de fideicomiso mercantil automotriz en el medio ecuatoriano:

- **Solemne:** Quiere decir que necesita de un instrumento público. De acuerdo a su naturaleza cuando hay bienes transferidos en fideicomiso mercantil automotriz, debe contemplarse otras solemnidades según la Ley, como la tradición para esta no se requiere de escritura pública.

- **Bilateral:** En otras palabras, se originan obligaciones para ambas partes (constituyente y fiduciario). Como ejemplo se puede citar el caso en el que constituyente tiene la obligación de pagarle al fiduciario un valor debido a su gestión y éste a su vez se obliga a cumplir las obligaciones derivadas del contrato de fideicomiso mercantil automotriz.
- **Oneroso:** Se refiere a que ocasiona cargas para ambas partes que están obligadas. No deberá mezclarse la onerosidad del contrato con la transferencia fiduciaria, puesto que ésta es neutra.
- **Conmutativo:** Consiste en estimar que el contrato fiduciario cuenta con una equivalencia de las prestaciones que va a ejecutar, de parte del constituyente y del fiduciario, si se toma en consideración que el fideicomiso es un medio diseñado que permite obtener una finalidad.
- **Por regla general de tracto sucesivo:** En cuanto tiene que ver a las prestaciones en varios casos se cumplirá en determinados instantes durante la vigencia del contrato, así como ejemplo se puede señalar: casos que se pueden presentar en fideicomisos inmobiliarios de inversión, de administración de cuentas por cobrar).
- **Típico:** Se constituye en un acto fiduciario típico cuando cuenta con normas que rigen su constitución determinadas obligaciones y sus efectos.

- **Intuitu Personae:** Esta guarda íntima relación con la naturaleza propia de la "confianza" que genera un acto fiduciario.

1.6.2 Elementos del contrato

Elementos objetivos o reales.

- a) **Los bienes en fideicomisos:** Como se ha mencionado anteriormente, los bienes tangibles e intangibles que el constituyente transfiera para conformar un patrimonio diferente, autónomo, afecta al fin definido por el constituyente, en otras palabras son bienes o derechos.

Vale hacer alusión a lo estipulado por la ley, la transferencia de dominio tiene un carácter irrevocable así como temporal menor a 80 años, porque su propósito no es mantener "vivo" el fideicomiso mercantil, salvo cuando existe fines culturales y de ayuda se trata (Art. 110 Ley Mercado de Valores).

De otra parte, como ya se ha señalado párrafos anteriores, el contrato de fideicomiso mercantil automatizado, es de carácter traslativo, que tiene por Ley una transferencia fiscal neutra, según lo establece (Art. 113 de la Ley Mercado de Valores).

Finalmente, según (Art. 234 Ley de Mercado de Valores), manifiesta que las inscripciones que por Ley corresponden son la constitución de garantías, las que se encuentran exentas de impuesto de registro así como también sus adicionales. Exoneración (Art. 235 y 236 Ley del Mercado de Valores)

b) Las solemnidades: En lo que se refiere a la solemnidad todo contrato de fideicomiso mercantil automotriz requiere de instrumento público abierto para celebrarse entre dos partes.

El dominio de los bienes tangibles e intangibles al patrimonio autónomo se da de acuerdo a la naturaleza que tiene el bien a transferirse. En cuanto a la transferencia de cualquier otro tipo de bien, se puede citar como ejemplo, derechos intelectuales o patentes de marcas se acogerá a lo que dice las leyes especiales o reglamentos.

Según el (Art. 120 Ley de Mercado de Valores), que se refiere a los elementos básicos del contrato. En virtud de estos elementos se origina la idea de que los contratos de fideicomiso mercantil sean de libre discusión, que no sean meros instrumentos potestativos. No obstante, vale recordar que la libre discusión así como las prestaciones de ambas partes tiene su excepción en lo que tiene que ver con la incorporación de constituyentes adherentes.

Los convenios y contratos de adhesión cuando se trata del fideicomiso mercantil tienen una relevancia mayor en razón que es una excepción que toma en cuenta el principio de los "efectos relativos" que atañen a los contratos.

En otros casos de excepción a los efectos relativos de los contratos se puede mencionar ejemplos en el derecho laboral cuando el obrero que firma un contrato a nivel individual obtiene los beneficios que tienen los demás obreros en el contrato colectivo.

En cuanto a lo que tiene que ver con la materia societaria, la Ley de Compañías manifiesta que la celebración del contrato a la firma de acciones; el que suscribe se compromete a pagar su aporte a la empresa pasando a formar parte de la misma, sujetándose a las normas del estatuto y reglamentos internos que dispone la empresa que lo contrata. Otro caso similar en la legislación ecuatoriana en donde un individuo se incorpora para efectos contractuales no dispuestos por la Ley (condición negativa), (Art. 1492 del Código Civil).

1.6.3 Elementos subjetivos

- a) **El constituyente o fideicomitente:** Son aquellos que se desempeñan como constituyentes de fideicomisos mercantiles automotrices se trata de personas naturales y jurídicas. Las personas jurídicas se pueden constituir con fines de lucro y sin lucro, en función de su naturaleza.

Además, se pueden desempeñarse como constituyente las instituciones del sector público, las que pertenece al sector financiero público central, seccional o especial.

En cuanto a los derechos individuales concernientes a la calidad de constituyente, que resultan del contrato de fideicomiso mercantil, (Art. 126, Ley de Mercado de Valores), que se enuncian a continuación:

“**Art. 126.-** Son derechos del constituyente del fideicomiso mercantil automotriz: (Ley de Mercado de Valores, 2016)

- a) Los que se indiquen en el contrato;
- b) Requerir al fiduciario que cumpla con el fin estipulado en el contrato de fideicomiso mercantil automotriz;
- c) Pedir al fiduciario que rinda cuentas de todo lo actuado, con sujeción a la Ley y a las normas que dicte el Consejo Nacional de Valores, sobre la actividad fiduciaria y las previstas en el contrato fiduciario.
- d) Cultivar acciones de responsabilidad penal o civil; a que hubiere lugar, en contra del fiduciario por culpa de su gestión.

La Ley considera que son derechos del constituyente los que se enuncie en el contrato. Si se parte del hecho, de que consiste en un contrato de libre discusión, la regla general es que el constituyente determinará derechos a su favor. Sin perjuicio de esa "regla general", el principal derecho que tiene el constituyente, es exigirle al fiduciario la rendición de cuentas.

Según el (Art. 120, Ley de Mercado de Valores) manifiesta que debe indicarse en el contrato las causas e instrumentos de transferencia o sustitución por parte del fiduciario, pudiendo el constituyente designar a la entidad fiduciaria sustitutiva; porque se trata de su potestad.

Derechos del fideicomitente

Otros derechos que son concernientes al constituyente que deben constar en el contrato la protección de sus intereses:

- El derecho a demandar la restitución del fideicomiso de acuerdo a lo estipulado en el contrato, sea que haya discrepancias debido al incumplimiento del contrato o por efecto de una condición.
- El derecho a demandar el desembolso de remanentes en los casos que tal posibilidad sea posible de acuerdo al contrato.
- El derecho a empezar actividades legales contra el fiduciario mercantil automotriz debido a negligencia, robo o culpa en cualquiera de sus acciones.

b) El Fiduciario:

Los que pueden laborar como fiduciarios mercantiles automotrices en el país: las sociedades administradoras de fideicomisos y fondos, sujetas al control y vigilancia de la Superintendencia de Compañías; la Corporación Financiera Nacional según el (Art. 24 literal

r de la Ley, publicada en Registró Oficial No. 154 de 17 de septiembre de 1997). Sujeta al control de la Superintendencia de Bancos y Seguros; así como a las entidades que permiten titularización en el mercado secundario de hipotecas.

El Banco del Estado, según (el Art. 7 de la Ley Reformativa No. 2002-60 publicada en el Suplemento del R.O. del 28 de enero del 2002, que entre otras, reformó el Art. 124 (actualmente Art. 103) de la Ley de Régimen Monetario y del Banco del Estado, que estipula el Banco del Estado actuará como fiduciario mercantil, en el ámbito de su competencia, respetando la Ley de Mercado de Valores, su Reglamento y demás normas aplicables.

Desde 1998 en el país debido a la derogatoria que se hizo al literal r del Art. 51 de la Ley General del SF hiciera el literal b del Art. 238 inherente a la Ley de Mercado de Valores, puesto no pueden ya actuar como fiduciarios mercantiles los bancos, las sociedades financieras, las mutualistas de ahorro y crédito para la vivienda y otras instituciones sujetas a la Ley.

Es así que esta reforma legal a la Ley de Mercado de Valores de 1998, influenciada por la vecina Colombia, intenta ser aún más estricta con la definición para profesionalizarla actividad fiduciaria, al circunscribirle, solo a las Administradoras de Fondos y Fideicomisos y a la CFN dejando de lado a las instituciones financieras.

La profesionalización y limitación específica de la actividad fiduciaria motivó la expedición de la disposición transitoria séptima que dispuso que las instituciones del sistema financiero que a su fecha de expedición se encontraban realizando negocios fiduciarios tuvieron un año calendario para traspasar dichos negocios a una administradora de fondos y fideicomisos.

El haber profesionalizado la actividad, a partir de una institución jurídica propia del derecho mercantil, brinda la ventaja de aprovechar una figura históricamente ligada al servicio de la familia, poniéndola al servicio de los empresarios. Como lo sostiene Rodríguez Azuero: "Esto es, ha enriquecido una institución empleada primordialmente para apoyar la organización familiar y la planeación patrimonial, con la posibilidad adicional de utilizarla como instrumento idóneo para hacer negocios." (Rodríguez, Sergio, 2007, pág. 33)

La ley ecuatoriana prohíbe que se designe como beneficiario principal o sustituto al propio fiduciario, sus administradores, representantes legales, o sus empresas vinculadas.

Con respecto al objeto, el fiduciario está obligado a administrar diligentemente el fideicomiso y a concebirlo como un patrimonio autónomo, por lo tanto totalmente independiente del suyo, así como de otros patrimonios resultantes de los fideicomisos que administre, debiendo llevar contabilidad para cada patrimonio autónomo. Así lo disponen, expresamente literales a), b) y c) del Art. 103 de la Ley de Mercado de Valores tal como sigue:

"Art. 103.- De las obligaciones de la sociedad administradora de fondos y fideicomisos como fiduciario.- Sin perjuicio de los deberes y obligaciones que como administradora de fondos tiene esta sociedad, le corresponden en su calidad de fiduciario, además de las disposiciones contenidas en el contrato de fideicomiso mercantil, las siguientes:

- a) Administrar prudente y diligentemente los bienes transferidos en fideicomiso mercantil, y los bienes administrados a través del encargo fiduciario, pudiendo celebrar todos los actos y contratos necesarios para la consecución de las finalidades instituidas por el constituyente;
- b) Mantener el fideicomiso mercantil y el encargo fiduciario separado de su propio patrimonio y de los demás fideicomisos mercantiles y encargos fiduciarios.

Derechos del fiduciario

En lo que respecta a los principales derechos de los fiduciarios mercantiles, merecen destacarse los siguientes:

- Derecho a exigirle al constituyente el pago de su remuneración (Art. 132 Ley de Mercado de Valores).
- Derecho a renunciar a su cargo si su remuneración no es pagada o si el beneficiario no puede o se niega a recibir los beneficios, no estando facultado el fiduciario a pagar por consignación (Art. 131 Ley de Mercado de Valores).

- Derecho a exigirle al constituyente el cumplimiento de las gestiones y obligaciones que hubiera contraído.

c) **El Fideicomisario**

El fideicomisario o beneficiario es el sujeto en cuyo favor el fideicomitente constituyó el fideicomiso

El Art. 116 de la Ley de Mercado de Valores dispone textualmente quienes son los beneficiarios:

Pueden ser beneficiarias no sólo las personas naturales y jurídicas, sino también entidades dotadas de personalidad jurídica. Esto significa que puede presentarse el caso de que pueda existir un fideicomiso mercantil que sea beneficiario de otro.

Merece comentario el hecho de que el fiduciario no pueda ser beneficiario principal o sustituto, extendiéndose la prohibición a sus administradores, representantes legales y empresas vinculadas. Según el Art. 191 de la Ley de Mercado de Valores se entiende por "empresas vinculadas" al conjunto de entidades que, aunque jurídicamente independientes, presentan vínculos de tal naturaleza en su propiedad, administración, responsabilidad crediticia o resultados que hacen presumir que la actuación económica y financiera de estas empresas está guiada por intereses comunes, o que existen riesgos financieros comunes en los créditos otorgados o respecto de los valores que emitan.

Adicionalmente, la misma disposición legal destaca que el Consejo Nacional de Valores, mediante norma de carácter general determinará los criterios de vinculación por propiedad, gestión o presunción, así como la forma, contenido y periodicidad de la información que deberán remitir las empresas vinculadas a fin de difundirlas al mercado.

Derechos del fideicomisario

Los derechos del fideicomisario están recogidos en el Art. 127 de la Ley de Mercado de Valores y son los que señalo a continuación:

1.) "Los que consten en el contrato".

Atendiendo a la diversidad de aplicaciones fiduciarias la regla general de los derechos personales del beneficiario tienen una fuente contractual.

2.) "Exigir al fiduciario el cumplimiento de las finalidades establecidas en el contrato de fideicomiso mercantil".

Es importante tomar en cuenta que aún en el caso de que el fideicomisario tenga derechos, cuya existencia penda del cumplimiento de una condición, pues podrá exigir al fiduciario el cumplimiento de las finalidades contractuales, considerando que la ley busca proteger la intención del constituyente así como los intereses del fideicomisario.

- 3.) "Exigir al fiduciario la rendición de cuentas, con sujeción a lo dispuesto en esta Ley y a las normas de carácter general que imparta el C.N.V., sobre la actividad fiduciaria y las previstas en las cláusulas contractuales".

Ya se dijo que la rendición de cuentas es una obligación de resultado, sustancial y a cargo del fiduciario por su carácter "Intuitu Personae".

- 4.) "Ejercer las acciones de responsabilidad civil o penal a que hubiere lugar, en contra del fiduciario por dolo, culpa grave o culpa leve en el desempeño de su gestión".

Las acciones del beneficiario pueden encausarse por la vía judicial. Sin embargo, la mayoría de contratos de fideicomiso suelen contemplar como fórmula para dirimir controversias al arbitraje comercial; incluso así lo ha contemplado el segundo inciso del Art. 124 de la Ley de Mercado de Valores como ya se lo ha comentado.

- 5.) "Impugnar los actos de disposición de bienes del fideicomiso mercantil realizados por el fiduciario en contra de las instrucciones y finalidades del fideicomiso mercantil, dentro de los términos establecidos en la Ley"; y,
- 6.) "Solicitar la sustitución del fiduciario, por las causales previstas en el contrato, así como en los casos de dolo o culpa leve en los que haya incurrido el fiduciario,

conforme conste de sentencia ejecutoriada o laudo arbitral y, en caso de disolución o liquidación de las sociedades administradora de fondos y fideicomisos":

Es muy importante que el contrato recoja otras situaciones, que de cumplirse, motiven la sustitución fiduciaria. Entre ellas, se pueden contemplar las siguientes: La quiebra, concurso preventivo, disolución o liquidación en la que incurra el fiduciario o la sociedad que haga la cabeza del grupo financiero; la pérdida de imparcialidad derivada de la variación de su paquete accionario a manos del beneficiario o de sociedades vinculadas con éste (especialmente en los casos de fideicomisos en garantía); por no cumplir con la obligación de rendir informes, etc.

1.7 El Fideicomiso y su aplicación en el Ecuador

Según la Corporación del Seguro de Depósitos Fondo de Liquidez y Fondo de Seguros Privados – COSEDE, la legislación ecuatoriana define al fideicomiso mercantil como:

“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 hay o se espera que hayan en un futuro, a un tipo de patrimonio de carácter autónomo, con personalidad de tipo jurídica para que la administradora de los fondos y los fideicomisos, que resulta ser la fiduciaria y como tal la representante legal, cumpla con los fines determinados en un contrato específico, sea esto en beneficio del propio constituyente o en beneficio de un tercero denominado beneficiario”. (Cosede, 2016).

Según (Fiducia, 2016) el patrimonio autónomo, es el conjunto de derechos y obligaciones afectados a una finalidad y que se constituye como efecto jurídico del contrato, también se denomina fideicomiso mercantil; así, cada fideicomiso mercantil tendrá una denominación peculiar señalada por el constituyente en el contrato a efectos de distinguirlo de otros que mantenga el fiduciario con ocasión de su actividad.

1.7.1 Terminología

Constituyente o Fideicomitente. Es la persona encargada del fideicomiso a petición del fideicomitente o beneficiario quien tenga la administración de los bienes a favor de un tercero.

Constituyente o Fideicomitente. Es el actor, natural o jurídico, que transfiere a otra bienes determinados. (Cosede, 2016)

Portafolio de Inversiones. También conocida como cartera de inversión, es el conjunto de instrumentos financieros en los cuales una persona o una empresa deseen colocar su dinero. (Cosede, 2016)

Emisor. La Bolsa de Valores de Quito señala que son las compañías públicas, privadas o instituciones del sector público que financian sus actividades mediante la emisión y colocación de valores, a través del mercado de valores. (Cosede, 2016)

Resolución Bancaria. Considerando lo citado en la Ley de Creación de la Red de Seguridad Financiera como los procedimientos y acciones para resolver un escenario de una institución financiera inviable, salvaguardando en primera instancia el interés de quienes son los depositantes. (Cosede, 2016)

Exclusión y Transferencia de Activos y Pasivos (ETAP). Es el mecanismo bancario de resolución que Comité de Supervisión bancaria de Basilea recomienda y, que según la Ley de Creación de Seguridad Financiera, dispone que: a fin de proteger adecuadamente los depósitos del público, y en forma previa a declarar la liquidación forzosa de una institución financiera inviable, la Junta Bancaria dispondrá la suspensión de operaciones para viabilizar la exclusión y transferencia de los activos y pasivos a otra u otras instituciones financieras, las cuales asumirán en las mismas condiciones en que se contrajeron con la institución financiera que cede.

Para ello es necesario discernir y transferir activos al fideicomiso mientras que por otra parte, se debe transferir los depósitos a una o varias instituciones financieras para de esta forma poder administrarlas de manera adecuada. (Cosede, 2016).

Cuentas aseguradas. Constituyen los distintos tipos de cuentas de instituciones financieras, misma que poseen cobertura por parte de un Seguro de Depósitos. Estas son:

- A la vista, como por ejemplo las cuentas corrientes, cuentas de ahorros entre otros. Se exceptúan los depósitos por confirmar.

- A plazo, como certificados de depósitos a plazo, pólizas de acumulación, etc. (con excepción de los depósitos por confirmar).
- Depósitos en garantía.
- Depósitos restringidos.

Cuentas cubiertas. Son aquellas cuentas que no exceden el límite del monto de cobertura. (Cosede, 2016).

Monto de cobertura. Es el límite de la cantidad asegurada, en este caso por la COSEDE y se la obtiene a partir de un valor equivalente a tres veces la fracción básica vigente del impuesto a la renta. En todos los casos los valores serán redondeados al millar superior. (Cosede, 2016).

Red de seguridad financiera. Para minimizar los riesgos ante eventuales crisis, se creó la Red de Seguridad Financiera junto a un oportuno y efectivo control estatal de carácter preventivo, se integra además, por cuatro pilares fundamentales:

- Supervisión Bancaria preventiva y oportuna, ejercida por la Superintendencia de Bancos,
- El Fondo de Liquidez administrado por el Banco Central del Ecuador, que actúa como prestamista de última instancia,
- El Esquema de Resolución Bancaria que es el conjunto de procedimientos y medidas para resolver la situación de una institución financiera inviable, preservando primordialmente el interés de los depositantes, y,

- El Seguro de Depósitos la COSEDE administra se instrumenta mediante el Fondo del Seguro de Depósitos, un importante pilar dentro de la Red de Seguridad Financiera, la cual responde al depositante y está llamada a devolver el total de los depósitos al depositante hasta por un monto señalado como límite, ante un repentino cierre de una de estas instituciones reguladas por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

Se debe aclarar que en la ley de Mercado de Valores del año 1.993 se incluyó reformas al Código de Comercio agregándose en esta la figura del Fideicomiso Mercantil. Posteriormente la Ley de Mercado de Valores de 1998 eliminó de dicho cuerpo legal la figura, materia que es regulada desde esa época por la Ley de Mercado de Valores y emitida por el Consejo Nacional de Valores, en esta reforma se estableció que el fideicomiso mercantil tenía una naturaleza distinta del fideicomiso civil.

Dentro del campo de investigación del presente trabajo, y en base a lo expuesto en párrafos anteriores, es necesario definir de manera clara que el Fideicomiso Mercantil es una especie del género llamado negocios fiduciarios, lo cual se entiende como un contrato a través del cual una o varias personas que se denominan constituyentes (o más conocidos como fideicomitentes) transfieren de manera temporal y de forma irrevocable el título de bienes sean estos muebles o de tipo inmueble, corporales o incorporales, que hay o se espera que haya, a un patrimonio de tipo autónomo con personalidad de carácter jurídico a fin de que la institución fiduciaria se encargue de administrarlo cumpliendo así con lo establecido en un contrato debidamente celebrado sea esto a favor del constituyente o a favor de un tercero denominado beneficiario. (García José, 2013).

1.7.2 Patrimonio autónomo

El Patrimonio Autónomo del Fideicomiso es el conjunto de bienes que han sido transferidos por el constituyente, a favor del fiduciario, afectados a una finalidad y que se constituye como efecto jurídico del contrato. (Cornejo José, 2013)

Esto significa que el Patrimonio Autónomo es independiente del fideicomiso, premisa de vital importancia dentro de la figura legal de un fideicomiso de cualquier tipo y que motiva a la consecución de este tipo de contrato, generando confianza.

La idea básica de la confianza es que el fideicomitente transmite la plena propiedad de los bienes al fiduciario. El fideicomitente puede escribir un documento que recoja sus deseos en relación con los bienes del fideicomiso y el fiduciario tiene el deber de ejecutar esos deseos.

Mientras que el fiduciario tiene el título legal de la propiedad fiduciaria, el o los beneficiarios tienen un título equitativo a la misma propiedad. Dependiendo de la escritura de fideicomiso, el beneficiario recibirá ingresos de la propiedad fiduciaria o recibirá la propiedad en sí, ya sea inmediatamente o en el largo plazo.

1.7.3 Clases de fideicomisos

Según el COSEDE en el Ecuador se maneja los siguientes tipos de Fideicomisos, así:

- **Fideicomiso de Administración.-** Esta modalidad nace de la misma naturaleza del negocio fiduciario, ya que si el fiduciario recibe unos bienes para cumplir con ellos una finalidad, el primer requerimiento es que los maneje adecuadamente y los proteja contra riesgos que puedan afectarlos. (Cosede, 2016).
- **Fideicomiso de Inversión.-** Se lo puede asimilar al anterior, con lo cual en esta modalidad a más de la administración y manejo de los bienes del fideicomiso, la fiduciaria busca destinarlos a ciertas actividades de las que se pueda obtener rendimientos interesantes. (Cosede, 2016).
- **Fideicomiso Inmobiliario.-** Este tipo de fideicomiso se adapta perfectamente al sector inmobiliario con fondos de terceros, de tal forma que los inversores son los constituyentes y se obligan a entregar la totalidad de los fondos necesarios para la compra de un lote de terreno y para los valores inmersos en la obra, mientras que la fiduciaria recibe el dominio de los fondos para adquirir el inmueble, inscribirlo a su nombre temporalmente por el tiempo que se estipula en el contrato y finalmente debe cumplir la construcción del proyecto inmobiliario según los términos fijados en el anteproyecto. Una vez finalizada la obra deberá transmitir la propiedad del bien a los beneficiarios que pueden ser los diversos accionistas que entregaron los fondos o terceros según indique el contrato.

- **Encargo Fiduciario Mediante.-** En este esquema, la fiduciaria administra los bienes sobre los cuales el cliente mantiene o conserva la propiedad, conforme las cláusulas contractuales del contrato de encargo fiduciario.
- **Fideicomiso de Titularización.-** Es el proceso mediante el cual se transforman activos de difícil negociación, en documentos negociables libremente en los mercados financiero y bursátil, que son representativos de derechos sobre activos que existen o se esperan que existan, los cuales están integrados en fideicomisos mercantiles que conllevan la expectativa de generar flujos de fondos futuros determinables. (Cosede, 2016).
- **Fideicomiso de Garantía.-** A través de esta modalidad, el fideicomitente transfiere bienes a un fiduciario que son entregados a un beneficiario. El bien en fideicomiso respaldar el adecuado y oportuno cumplimiento de las distintas obligaciones que fueron contraídas a favor de un tercero. Si quien adeuda no satisface la deuda a tiempo el fiduciario tiene el derecho para proceder a la venta del bien o de los bienes a fin de pagar la deuda con lo obtenido en la venta. (Cosede, 2016).

Dentro de este tipo de fideicomiso se enmarca el estudiado en el presente trabajo y para entender mejor esta modalidad se puede explicar que el objeto de este tipo de fideicomiso no es otro que garantizar a quien constituye el acreedor a través del bien transferido (vehículo para este caso) al patrimonio autónomo producto del contrato de

fideicomiso y, de igual manera, si se llegara a dar un incumplimiento en la deuda por el cliente, el bien garantiza dicho incumplimiento. (Fideicomiso, 2016).

Ante un incumplimiento la fiduciaria respetaría lo definido en el contrato de fideicomiso y procedería con la ejecución de la garantía, en función de los aspectos que hubieren acordado las partes. Las obligaciones serían cubiertas con el producto de la venta de los activos entregados o bien entregando éstos en dación en pago.

1.8 Características y Beneficios del fideicomiso mercantil de garantía

1.8.1 Características fundamentales

- La independencia del patrimonio autónomo, el cual es separado del que posea el constituyente, la fiduciaria, el beneficiario o terceros.
- La onerosidad, ya que será siempre remunerado en la forma determinada en el contrato.
- La solemnidad debido a que se requiere de escritura pública
- No es embargable por obligaciones u acreedores distintas al fideicomiso
- Es irrevocables, una vez constituido no se revocará por motivo alguno, excepto incumplimiento de lo estipulado en el contrato

1.8.1 Beneficios

- Las garantías que el fideicomiso tiene a cargo son controladas hasta que el objeto establecido en el contrato se haya cumplido o hasta que se ejecute la garantía en caso de incumplimiento.
- En comparación con la prenda o la hipoteca en el fideicomiso el acreedor no tiene que someterse a procesos judiciales para ejecutar las garantías, puesto que en el FIDEICOMISO el FIDUCIARIO asume la responsabilidad de cumplimiento de contrato.
- El patrimonio autónomo separa los bienes del fideicomiso de los del deudor en caso de quiebra o medidas cautelares en contra de este.
- Facilita al deudor la posibilidad de mantener relaciones comerciales con otros acreedores ya que le permite utilizar el mismo activo para otorgar varias garantías.

CAPITULO II

DIAGNÓSTICO SITUACIONAL

2.1 Diagnóstico actual del sector automotriz ecuatoriano

El sector automotriz ecuatoriano se había caracterizado a partir de 2011 por un crecimiento en ventas y unidades constantes cada año. Sin embargo “las nuevas leyes y medidas restrictivas que ha implementado el Estado ecuatoriano, han favorecido a un nuevo escenario donde no es posible seguir creciendo dadas las limitaciones del sector” (Quisiguiña, 2016).

Dentro del contexto económico en el cual la gestión de cobros de créditos se vuelve compleja y se convierte en un preocupación, la figura del fideicomiso de garantía automotriz permite establecer alternativas para evitar que el sector caiga en una crisis financiera y que las fracciones menos afectadas de la industria mantengan niveles de rendimientos económicos saludables” (Quisiguiña, 2016). A través de la reducción de costos como la alternativa que puede mantener a las empresas y unidades de negocio del sector automotriz, con economías y finanzas saludables a pesar de los escenarios que se presentan en el país.

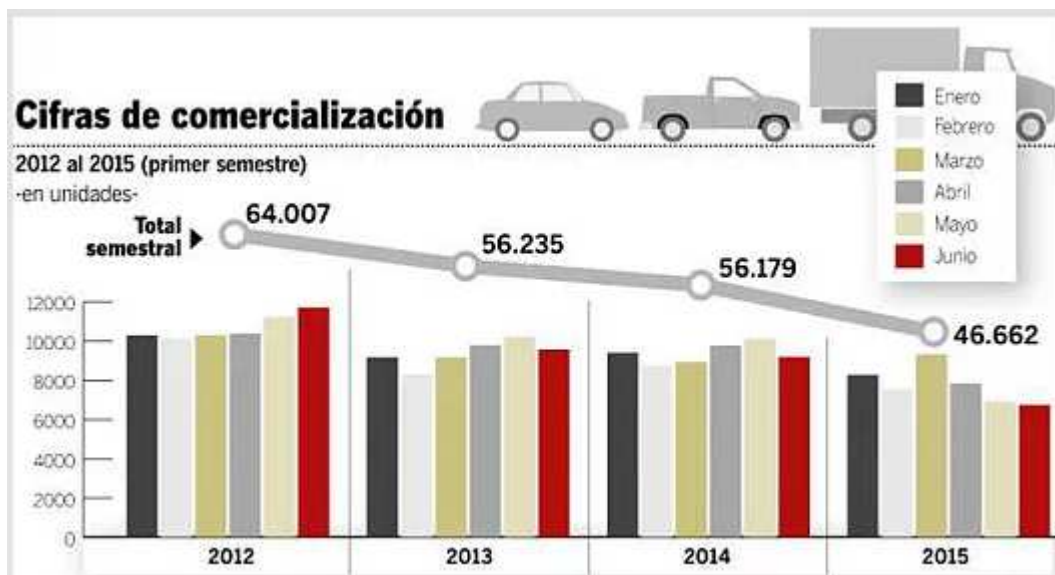


Figura 1. Evolución del sector automotriz ecuatoriano (período 2012- 2015)
Fuente: bcmecuador.

2.2 Análisis externo del sector automotriz

El análisis externo de una industria se utiliza para englobar a todas aquellas variables externas que afectan a la actividad empresarial.

2.2.1 Análisis del macro ambiente

Son aquellas fuerzas externas que no son controlables por la industria. Para analizarlos se tiene en cuenta los siguientes factores:

2.2.1.1 Factores políticos

Tras cumplir dos años de su segundo mandato (fue reelegido en 2013), el gobierno de Rafael Correa enfrenta un peligroso conflicto que incluye el desplome en los precios del petróleo, un abultado déficit de cuenta corriente, una inflación que en los primeros meses del año 2015 alcanzó 4% y amenazaba con seguir creciendo a los dos dígitos y la dificultad para reducir los gastos del Estado” (Dinero, 2015), gastos que habían crecido en la última década debido a los precios record de los precios del petróleo. También la confianza entre Correa y sus electores parece haber llegado a su fin. La posibilidad de reelección indefinida para el primer mandatario, las medidas que agregan impuestos a las herencias, impuestos a la plusvalía, sumado a los recortes en algunos presupuestos, tienen al gobierno en el ojo del huracán. “A raíz de los recortes en los gastos para los maestros, reacciones de representantes de los médicos y de sociedad civil, de los pensionistas, son grupos que han mostrado claramente una postura ‘en pie de lucha’ incluso llegando a enfrentarse por más de una ocasión con la fuerza pública en las calles, generando varios disturbios y malestar a más de uno (Dinero, 2015),

Ante los impuestos y las distintas protestas generadas a partir del anuncio en junio de 2015, el gobierno se vio presionado a realizar el anuncio de suspensión de las medidas por un tiempo, sin embargo y dadas las dificultades fiscales que enfrenta, es claro que tendrá que revivir el escenario de controversia, todo esto desencadena un panorama adverso para el gobierno.

Análisis:

Los problemas económicos del país, se reflejan en la conmoción que empieza a surgir en todos los sectores de la sociedad, esto ha incidido en una disminución de la demanda de vehículos nuevos en el sector automotriz, debido a la restricción del crédito y de las importaciones lo que ha tenido efectos directos e indirectos de todos quienes se encuentran relacionados con el sector automotriz.

2.2.1.2 Factores económicos**PIB del Ecuador año 2015**

Según datos tomados de la Superintendencia de Compañías, Seguros y Valores (SCVS), “en Ecuador a partir del mes de diciembre del año 2014 se registraron 1.658 fideicomisos, de los cuales 819 se encuentran en administración, 536 en garantía, 207 son de carácter inmobiliario, 5 de inversión y 91 de titularización” (El Telégrafo, 2015).

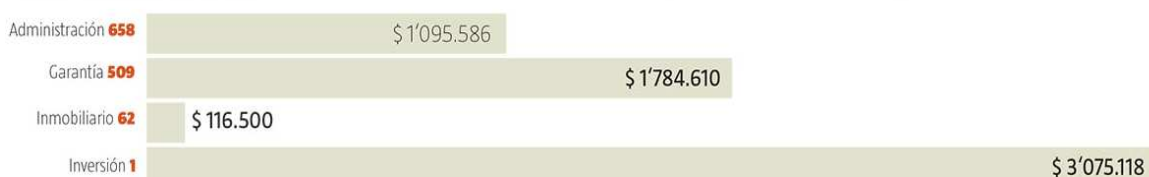
Fideicomisos en Ecuador a diciembre de 2014

¿CUÁNTOS HAY, SEGÚN SU TIPO?

Fideicomisos **inscritos** en Mercado de Valores, por tipo:



No inscritos en Mercado de Valores



TIPOS DE FIDEICOMISOS:

Administración, Inmobiliario, Garantía, entre otros.

¿CUÁNTO MANEJAN?

5'478.765

Patrimonio total

9% Participación en el PIB en 2015

\$ 108.625 millones PIB a abril

Figura 2. Fideicomisos en Ecuador (diciembre 2014)
Fuente: Superintendencia de Compañías y Valores (SC)

Según datos tomados de la Asociación de Administradoras de Fondos y Fideicomisos (AAFFE), los contratos antes mencionado disminuyeron en el país pasando así de una participación del 18% en el PIB (Producto Interno Bruto) en 2009, a apenas el 9% al 21 de junio de 2015. Para el 2015 el PIB se estima superior a \$ 100.000 millones de dólares, en función de estos datos en el Ecuador actualmente 9.000 millones de dólares corresponden a fideicomisos.

Impuestos

Con la actual legislación en vigencia en Ecuador, “el SRI posee la facultad para intervenir en un fideicomiso y proceder con el cobro del impuesto correspondiente, pues esta institución recibe la información actualizada de los beneficiarios de los distintos derechos fiduciarios” (El Telégrafo, 2015).

De este modo cuando el dueño del patrimonio muere, el SRI, tiene la facultad para hacer un seguimiento del fideicomiso e impedir abusos y evitar posibles evasiones en el pago de impuestos. Esto debido a que ante la muerte del titular de un fideicomiso se efectúa una sucesión, debido a esto el impuesto a la herencia recae sobre los distintos bienes a pesar de que no se transfieran a los beneficiarios” (El Telégrafo, 2015).

En este contexto la nota citada indica que “este tipo de fideicomisos quedan aislados del patrimonio personal del propietario (cuyos últimos beneficiarios hayan sido sus legítimos herederos), y generalmente dicha transferencia se otorga a través de un testamento” (El Telégrafo, 2015).

Análisis:

Los Fideicomisos han disminuido debido a la crisis económica del país y no a la necesidad de crédito de parte de los clientes, pasando de 18% del PIB en el 2009 al solo al 9% del PIB en el primer semestre de 2015. Esta disminución de los fideicomisos demuestra lo duro de las condiciones económicas que enfrenta la familia ecuatoriana que no le ha permitido solicitar un crédito para la compra de un automóvil nuevo.

2.2.1.3 Factores sociales

Desempleo

Según el Instituto de Estadística y Censos (INEC), Quito es la ciudad más afectada por el desempleo, “en septiembre de 2015 la tasa era del 5.2%, pero en el mismo mes de ese año el desempleo subió a 8.7%” (Ecuavisa, 2016). El INEC también confirma que se perdieron empleos adecuados en varios sectores productivos del Ecuador. “En el sector de la construcción, el empleo adecuado bajó de 9.5% en septiembre de 2015, a 8.8% en septiembre de 2016. Mientras que en el área comercial, el empleo adecuado cayó de un 16.3% en septiembre de 2015 a 15.6% en septiembre de este año” (INEC, 2015).

Pobreza

En el doceavo mes del 2015, la pobreza se registró en 23,3% mientras que la extrema pobreza se ubicó en el 8,45%. Estadísticamente no hay variaciones significativas en relación al mes de diciembre de un año anterior (2014) (INEC, 2015).

Protestas sociales

A pesar del aporte positivo que un fideicomiso de garantía automotriz brinda a la economía, el abuso por parte de los diferentes bancos del sistema financiero nacional al usar el mecanismo de fideicomiso automotriz de forma incorrecta generando cobros fuera de lo estipulado y aduciendo gastos de tipo administrativo o reajustes de tasas etc., generó malestar social y protestas.

Era de esperarse en un sistema en el cual el banco otorgaba un crédito con tasas elevadas para un vehículo cuya propiedad era del fideicomiso y en caso de incumplimiento en el pago por parte del cliente, el bien en garantía (vehículo) no cubría la deuda lo cual ocasionaba que los pagos que el cliente realizaba simplemente los perdía. En estas prácticas en las que se encontraban involucrados bancos y empresas concesionarias de vehículos, estaban también el pago de comisiones y cargos adicionales a las tasas de interés, condiciones favorables para la entidad frente a los usuarios. Esta situación ocasiono protestas sociales en las calles de Quito, con el fin de reclamar estas condiciones desiguales y abusos por parte de las entidades. Frente a esto la Ley determinó la necesidad de que los fideicomisos sean manejados por instituciones especializadas como ya lo aclaramos a inicio de este trabajo.

Análisis:

En 2015, el desempleo se ubicó en 5,2%, la pobreza en 23, 3% y la pobreza extrema en 8,45% lo que demuestra que el pago de la deuda social con los pobres se mantiene e inclusive se tiene una tendencia a incrementarse y esto se agravaría con el abuso del sistema bancario a través el mal uso de la figura del fideicomiso; todo esto demuestra el deterioro del aparato productivo nacional que repercute directamente en el empleo, así como la demanda de bienes y servicios entre los que se encuentran la compra a crédito de vehículos nuevos.

2.2.1.4 Factores tecnológicos

Según el FEM, el Foro Económico Mundial por sus siglas, el ranking del Índice de Competitividad Global (ICG) correspondiente al año 2015, el Ecuador ocupa el puesto 76 entre 140 países. Para este año 4,1 fue el puntaje alcanzado, este es menor al que se registró en el año 2013, que fue de 4,2 entre 148 economías de todo el mundo. Ya para el año 2014, Ecuador formó parte del estudio realizado. Este retroceso atribuido a Ecuador tuvo que ver con un deterioro en el entorno macroeconómico, pero, como aspectos positivos, se incluye una mejora en infraestructura, educación superior y entrenamiento. En lo concerniente al desarrollo de la tecnología el Ecuador continua siendo dependiente de la tecnología de los países industrializados, porque no hay inversión en investigación y desarrollo de nuevos productos.

Análisis:

En lo que concierne a la tecnología, el Ecuador es un país dependiente de los países industrializados, en los últimos años se ha tratado de cambiar la matriz productiva sin lograrlo puesto que el país solo es productor de materias primas; el país no invierte en investigación y desarrollo porque lo considera un gasto por ello no se fabrica vehículos nuevos solo se limita a la importación y máximo al ensamblaje, reflejándose en el índice de competitividad del país que actualmente se encuentra en el puesto 76 de entre 140 países.

2.2.1.5 Factores legales

La ley de Mercado de Valores del año 1993 introdujo reformas al Código de Comercio en el cual se agregó la figura del Fideicomiso Mercantil. Posteriormente la Ley de Mercado de Valores de 1998 eliminó de dicho cuerpo legal la figura, materia que es regulado desde esa época por la Ley de Mercado de Valores y por la Codificación de Resoluciones emitido por el Consejo Nacional de Valores, situación que se ha mantenido vigente hasta el año 2014.

Análisis:

Frente a los cambios generados en el escenario legal, la actividad del crédito a través del fideicomiso se vio afectada debido a regulaciones y restricciones, las cuales limitaron a los concesionarios en la comercializando de vehículos y concesión de crédito a través de fideicomiso, motivando incluso a buscar nuevos productos financieros para el efecto.

2.2.2 Análisis de la industria automotriz (microambiente)

A continuación como parte del análisis competitivo de la industria automotriz para el año 2015, se utiliza las 5 Fuerzas de Michael Porter.

2.2.2.1 Cinco fuerzas de Michael Porter

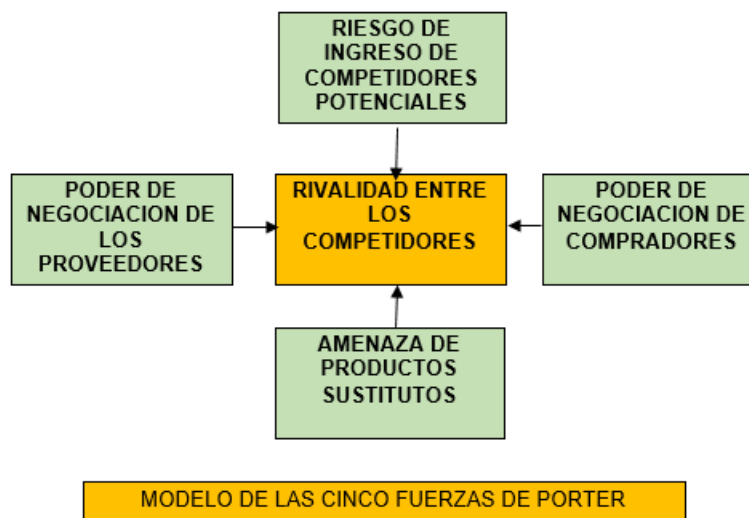


Figura 3. Cinco Fuerzas de Porter

2.2.2.1.1 Amenaza de ingreso de nuevos competidores

Esta fuerza tiene un impacto bajo, porque las barreras de ingreso se han incrementado debido a la regulación gubernamental de no otorgar más licencias de importación de vehículos así como los denominados cupos de importación de vehículos nuevos mediante “la resolución 049-2014, aprobada el 29 de diciembre del 2014, el organismo aprobó un nuevo régimen de cupos tanto para la importación de autos como para las partes o CKD para su ensamblaje, que reduce los cupos hasta en un 57%” (El Comercio, 2015)

2.2.2.1.2 Rivalidad entre los competidores

Esta fuerza tiene un impacto alto, porque existen más de 250 patios de compra venta de automóviles en la ciudad de Quito, los que se encuentran registrados con esta actividad ante el Servicio de Rentas Internas; además estos patios de compra venta de automóviles cuenta con un número no precisado de ejecutivos de venta de vehículos; también se encuentran las ferias organizadas para la compra venta de vehículos nuevos. Esta profunda rivalidad de la industria automotriz representa una oportunidad para ofrecer un mejor producto y servicio por parte de los concesionarios de vehículos.

2.2.2.1.3 Poder de organización de los proveedores

Esta fuerza tiene un impacto alto, porque el consumidor ecuatoriano prefiere cambiar su auto constantemente; debido a esta costumbre local existen algunas organizaciones para compra venta de vehículos nuevos y usados en amplias extensiones de terrenos como es la feria de automóviles de Cemexpo vía a la mitad del mundo, la feria de automóviles de Guajaló, sitios con los que compiten agresivamente los concesionarios de automóviles nuevos regulados legalmente; por lo tanto es difícil para la industria automotriz tener el control de estos proveedores, sobre todo en lo que se refiere al precio.

2.2.2.1.4 Poder de negociación de los compradores

Esta fuerza tiene un impacto alto, porque existen muchos clientes aproximadamente 26.793 para el 2015 que desean comprar un vehículo nuevo que pueden escoger entre diversidad de marcas según: modelo, tipo, clase, año, color, calidad y estado. Por lo tanto la atención es individual porque si se unen pueden alcanzar un gran poder de negociantes ante los concesionarios de vehículos nuevos.

2.2.2.1.5 La amenaza de ingreso de productos sustitutos

Esta fuerza tiene un impacto medio, debido a la restricción a las importaciones que existe lo que inhibe el apareamiento de nuevos concesionarios que importen automóviles u otro medio de locomoción; otros sustitutos podrían ser las motocicletas pero atienden un segmento de mercado distinto, con preferencias diferentes lo que no afecta a la compra venta de vehículos nuevos.

2.3 Análisis del entorno

2.3.1 Cadena de valor

Las actividades que se llevan a cabo por todos quienes se involucran con las operaciones inherentes a la industria automotriz se detallan a continuación:

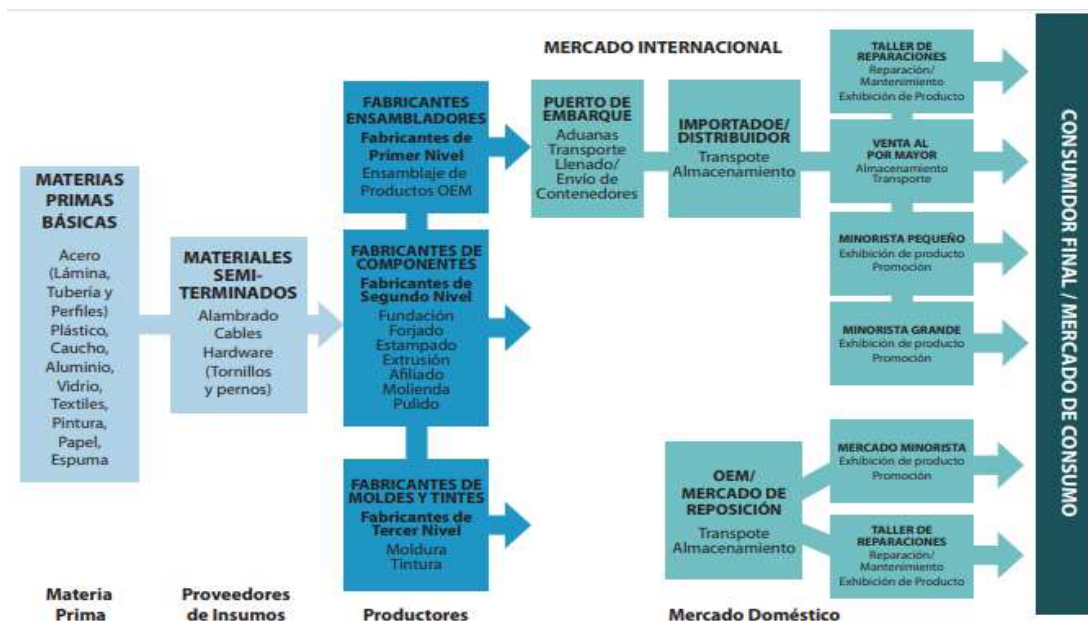


Figura 4. Cadena de valor de la industria automotriz
Fuente: Escuela Superior Politécnica del Litoral

La cadena de valor tiene implicaciones directas e indirectas en las materia primas básicas, materiales semi terminados, fabricantes, puerto de embarque, distribuidores, concesionarios y talleres automotrices, mayores ventas de automóviles contribuye a incrementar los factores de éxito del país porque todo fluye y dinamiza el sector automotriz; por lo tanto los resultados también se ven en la misma proporción en el mercado del Distrito Metropolitano de Quito.

2.3.2 Análisis F.O.D.A.

El Análisis FODA. “Es una metodología de estudio de la situación competitiva de una industria como es la automotriz en su mercado (situación externa) y de las características internas (situación interna), de la misma” (Rojas, Correa, & Gutiérrez, 2012, pág. 341)

Tabla 1.
Matriz FODA

<p>FORTALEZAS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El emprendimiento productivo privado en el Ecuador, es una de las mejores virtudes de la población ecuatoriana. • La industria automotriz en los últimos años ha realizado cuantiosas inversiones en tecnología, lo que dado como resultado incrementar su capacidad instalada. • Mano de obra calificada en ciertas áreas de la industria automotriz. • La industria automotriz cuenta con servicio técnico, talleres y repuestos de segunda línea. • El sector automotriz es un sector en crecimiento que ha sido afectado solo en los últimos años.
<p>DEBILIDADES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Oferta limitada de proveedores nacionales en auto partes de vehículos nuevos. • Falta de normas e indicadores de gestión no permiten alcanzar mayor productividad y competitividad. • No hay desarrollo e investigación de productos automotrices. • No hay producción nacional de vehículos nuevos. • No hay un estudio de la demanda potencial del sector automotriz que permita pronosticar el futuro.
<p>OPORTUNIDADES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Globalización y regionalización de los mercados permite una venta potencial. • Nuevas tecnologías abren la posibilidad para la industria automotriz de fabricar automóviles eléctricos. • Creciente mercado potencial de consumidores para la industria automotriz. • Diversificar los destinos de exportación para la industria automotriz. • Desarrollar mercados a nivel nacional para no depender de un solo mercado específico.

CONTINÚA 

AMENAZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Inestabilidad política de los gobierno de turno ocasiona incertidumbre en el inversionista. • Incremento de la carga tributaria a las empresas automotrices mediante algunas reformas tributarias. • Incremento de la competencia a nivel de patios de compra venta de vehículos usados. • Salvaguardas y restricción a las importaciones así como cuotas restringen la demanda. • Continuos incremento de los precios de los automóviles, debido a impuestos y tasas.
-----------------	--

2.4 Identificación de factores claves o de éxito

Los factores claves para el éxito de una industria son todos los aspectos relevantes que afectan de mayor forma la capacidad de los miembros de la industria automotriz para crecer y desarrollarse en el mercado de la ciudad de Quito, es decir aquellas variables que determinan si hay utilidades o pérdidas. Estas variables son las siguientes en ese orden:

1. No hay un estudio de la demanda potencial del sector automotriz que permita pronosticar el futuro.
2. Falta de normas e indicadores de gestión no permiten alcanzar mayor productividad y competitividad.
3. No hay desarrollo e investigación de productos automotrices.

2.5 Identificación de nudos críticos

Cuando se aborda los nudos críticos también se estará actuando sobre los factores que impiden el crecimiento y el desarrollo de la industria, entre ellos es posible citar los siguientes:

1. Salvaguardas y restricción a las importaciones así como cuotas restringen la demanda.
2. Continuos incremento de los precios de los automóviles, debido a impuestos y tasas.
3. Incremento de la carga tributaria a las empresas automotrices mediante algunas reformas tributarias.

2.6 Análisis del mercado automotriz en la ciudad de Quito

El sector automotriz en Ecuador en el período 2011-2015 se caracterizó por un crecimiento en ventas de los vehículos nuevos por cada año. No obstante las nuevas leyes promulgadas desde el Gobierno así como las medidas restrictivas que han favorecido a un nuevo panorama en el que se restringen el crecimiento debido a las limitaciones que tiene el sector. En estos hechos, el sector automotriz ecuatoriano se ve abocado a definir estrategias que se puedan aplicar para evitar que se acentúe la crisis financiera debido a la crisis económica que se vive en el país y que los encadenamientos productivos se vean afectados por las políticas implementadas por el Gobierno.

De este análisis se deriva la necesidad de los concesionario para reducir costos, a fin de evitar la quiebra de los concesionarios del sector automotriz, sin embargo esta reducción de costos casi siempre está relacionada con disminuir las fuentes de empleo, lo que termina perjudicado al mercado laboral del Distrito Metropolitano de Quito principalmente en tres tipos de actividades como son: la manufactura, la comercialización y los servicios. Es así, que las manufacturas que iban en aumento disminuyeron ostensiblemente.

Otros temas que afectaron al sector automotriz, es la reducción de cupos a las importaciones; y por otro lado el incremento de los impuestos arancelarios a las importaciones de vehículos nuevos así como de repuestos; finalmente está el impuesto verde que grava a los vehículos con mayor cilindraje y los requisitos que el Gobierno solicita en un vehículo nuevo para la seguridad de sus ocupantes. El resultado de todas estas regulaciones ha ocasionado un decrecimiento de las ventas, producción e importación de vehículos nuevos con lo cual se ha restringido también el crédito a los clientes para adquirir vehículos mediante la figura del fideicomiso mercantil.

CAPITULO III

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3.1 Metodología del Trabajo de Investigación

3.1.1 Alcance

El alcance de la investigación con el propósito de responder al planteamiento inicial de la demanda potencial del fideicomiso automotriz en la ciudad de Quito buscará ajustarse al tipo de investigación que requiere este trabajo. En el caso propuesto en el que se encuentra inmerso este trabajo se utilizará la investigación descriptiva puesto que los datos se obtendrán de la realidad es decir de las personas que compran automóviles nuevos.

3.1.2 Proceso de Investigación

En cuanto a los proceso de investigación, según la naturaleza de los objetivos que se desea lograr para determinar la demanda potencial para el fideicomiso automotriz, estos son los métodos deductivos a partir de la exploración de datos porque se trata de analizar de lo general a lo específico un tema de poco estudio dentro del periodo elegido, buscando en todo momento describir los elementos básicos de la realidad del fideicomiso automotriz

En el enfoque de tipo cuantitativo la presente investigación se utiliza el método probatorio para la confirmación de la existencia de demanda de fideicomiso mercantil en el Distrito Metropolitano de Quito en el periodo de investigación

Dentro del contexto macro se utiliza también el método no experimental para obtener información de los concesionarios porque no se quiere manipular las variables que intervienen.

3.1.3 Fuentes de recopilación de información

En cuanto a las fuentes utilizadas para a recopilación de datos en esta investigación, podemos citar:

Fuentes Primarias.- La aplicación de encuestas a los potenciales consumidores de automóviles permitirá recopilar información de primera fuente para determinar la demanda potencial para el fideicomiso automotriz, para el caso de los concesionarios de automóviles se aplicará una entrevista como fuente primaria de recopilación de información de la oferta sin embargo esta se utilizará para entender el entorno en el cual se demanda el fideicomiso en la compra de vehículos.

Fuentes Secundarias.- Para efectos de investigación secundaria se considera para el desarrollo de la investigación la Ley que rige el ejercicio de fideicomiso en el Ecuador, se toma información de libros, revistas especializadas del sector automotriz, anuarios de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE.

Se acudirán también a distintos artículos investigativos, indicadores macro económicos registrados por instituciones de gobierno como INEC, Superintendencia de Compañías, Banco Central, Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras.

3.1.4 Instrumentos de recolección de información

Los instrumentos para recabar la información que se desea que permita determinar la demanda potencial para el fideicomiso automotriz será la siguiente:

- La ficha bibliográfica
- El cuestionario y la matriz de recolección de datos
- Libreta de apuntes

3.1.5 Técnicas para el análisis de la información

En cuanto a las técnicas para el análisis de la información obtenida se presentarán en los siguientes capítulos datos tabulados a través de gráficos, cuadros sinópticos, tablas, fórmulas, cuadros comparativos y proyecciones estadísticas que según la naturaleza de los objetivos que se desea lograr para determinar la demanda potencial para el fideicomiso automotriz constituyen las técnicas que mejor se ajustan a fin de lograr el análisis del tema en estudio dentro del periodo elegido.

3.2 Hipótesis

Existe la demanda potencial para el año 2005 del fideicomiso mercantil de garantía automotriz de tal manera que constituye la figura financiera de crédito preferida por los consumidores de vehículos nuevos, en el Distrito Metropolitano de Quito

3.3 Población y muestra

3.3.1 Población

La población sujeta a estudio, que será objeto de análisis será la población de la ciudad de Quito de 2015 que son 2.551.721 habitantes, de los cuales según el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito compran automóviles nuevos el 1,05% que corresponde a 26.793 habitantes.

3.3.2 Tamaño de la muestra

Como se conoce la población objeto de estudio se procede a determinar el tamaño de la muestra aplicando la formula estadística para una población finita.

Datos para obtener la muestra:

- **N**= 26.793
- **p**= 50%
- **q**= 50%
- Nivel de significancia = 95%
- **Z**= 1.96 para 95%
- **E**= 5%

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

$$n = \frac{(26.793) (1,96)^2 (0,50) (0,50)}{(26.793 - 1) (0,05)^2 + (1,96)^2 (0,50) (0,50)}$$

$$n = \frac{(26.793) (3,8416) (0,25)}{(26.792) (0,0025) + (3,8416) (0,25)}$$

$$n = \frac{25732}{66,98 + 0,9604}$$

$$n = \frac{25732}{67,94}$$

n = 379 habitantes (muestra de habitantes que adquirirán automóviles nuevos en 2015 en el Distrito Metropolitano de Quito)

3.4 La confiabilidad y la validez de la información

En el actual estudio se utiliza un análisis histórico con el propósito de armar una estructura argumentativa válida acerca del objeto de estudio. Las leyes y los libros apoyan los puntos a tratar en el fideicomiso automotriz. Además existe un análisis de la demanda potencial para conocer que sucedió en 2015 y cuál será el futuro del fideicomiso automotriz en la ciudad de Quito.

3.5 Presentación de resultados

ENCUESTA A CLIENTES QUE COMPRAN VEHÍCULOS NUEVOS (ANEXO 11)

1. ¿Cuál es su edad actual?

Tabla 2.

Tabulación pregunta 1

Variable	N° habitantes encuestados	Porcentaje
De 18 a 30 años	45	12%
De 31 a 40 años	106	28%
De 41 a 50 años	190	50%
Más de 51 años	38	10%
TOTAL	379	100%

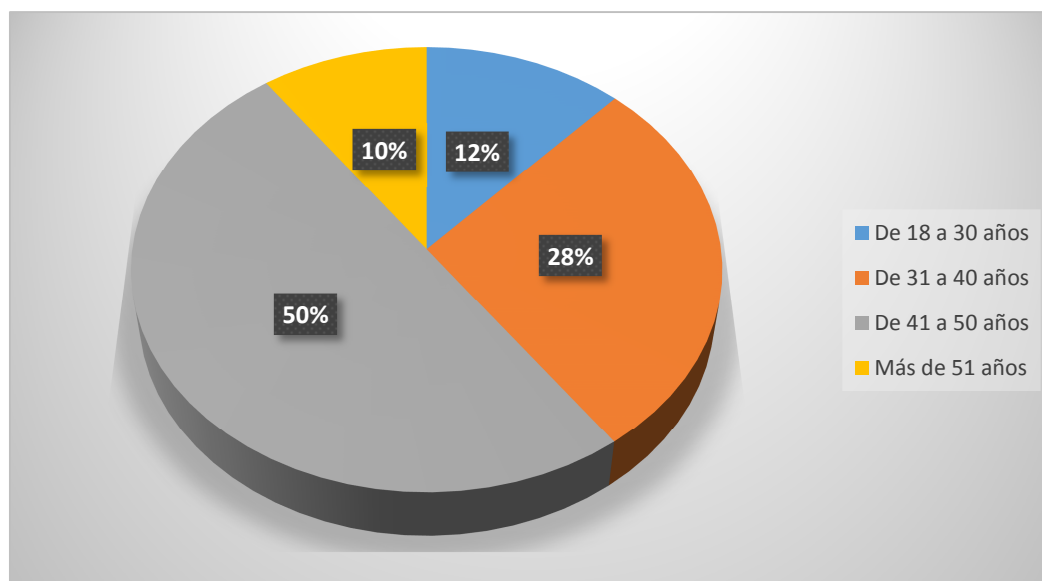


Figura 5. Edad de los habitantes

Análisis e interpretación de datos

La gráfica que prorratea la edad de los habitantes que han sido encuestados es la siguiente: según 12% de encuestados se encuentra en una edad de 18 a 30 años; según el 28% de encuestados tiene una edad de 31 a 40 años; según el 50% de encuestados cuenta con una edad de 41 a 50 años y finalmente el 10% de los encuestados tiene más de 51 años. Esta pregunta demuestra claramente que de 41 a 50 años se encuentra el mayor segmento de la población que compra automóviles nuevos debido a su progreso económico.

2. ¿Cuál es la forma de pago con la usted prefiere adquirir un vehículo?

Tabla 3.

Tabulación pregunta 2

Variable	Nº habitantes encuestados	Porcentaje
Financiamiento	303	80%
Pago de contado	76	20%
TOTAL	379	100%

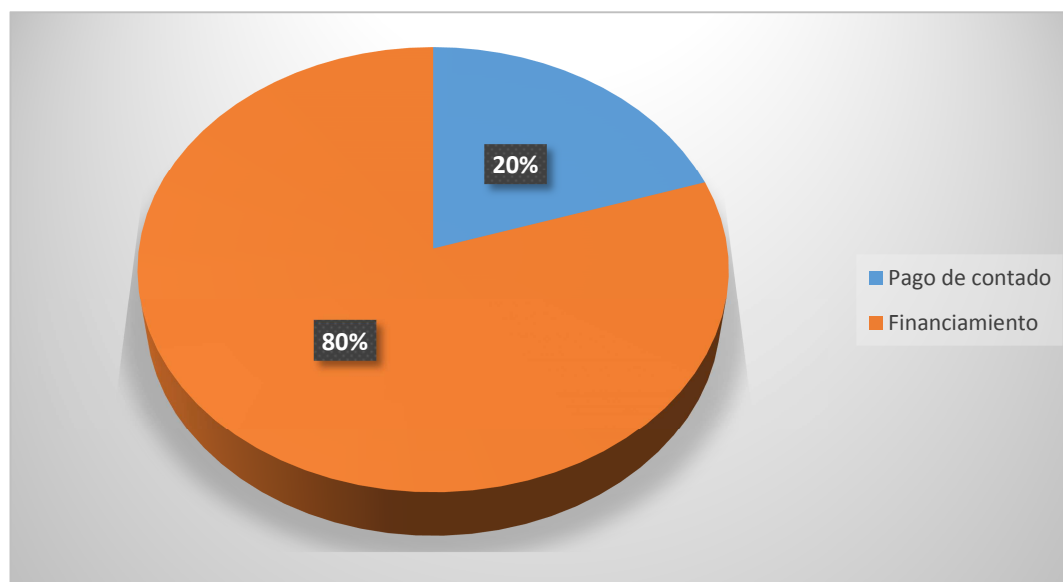


Figura 6. Formas de pago

Análisis e interpretación de datos

En lo que tiene que ver con las formas de pago las respuestas que se obtuvieron son: según el 20% de los encuestados paga de contado mientras el 80% de los encuestados buscan financiamiento en las diferentes entidades financieras del país y/o concesionarios de compra venta de automóviles. Esta pregunta demuestra que existe una gran demanda por alternativas de financiamiento.

3. ¿Está usted de acuerdo con la figura del fideicomiso automotriz?

Tabla 4.

Tabulación pregunta 3

Variable	N° habitantes encuestados	Porcentaje
SI	197	52%
NO	182	48%
TOTAL	379	100%

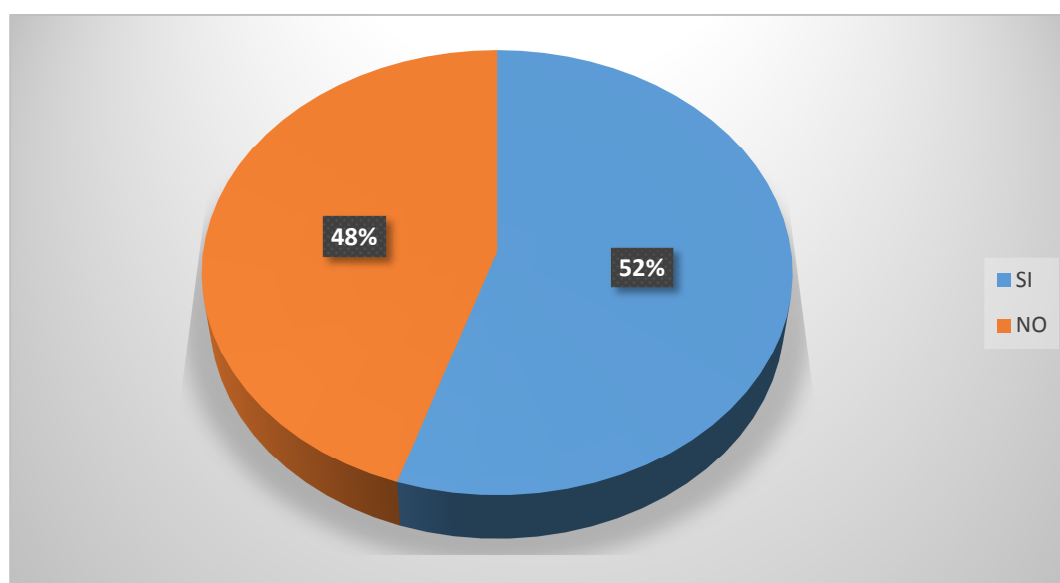


Figura 7. De acuerdo con la figura del fideicomiso

Análisis e interpretación de datos

En cuanto a si se está de acuerdo con la figura del fideicomiso; según el 52% de los encuestados si ésta de acuerdo con la figura del fideicomiso mientras un 48% de los encuestados no ésta de acuerdo con la figura del fideicomiso.

De acuerdo a las respuestas esta pregunta ésta dividida con una ligera ventaja del sí de la figura del fideicomiso; esto es consecuencia del mal manejo de esta figura por las instituciones

bancarias, lo cual ha generado cierto rechazo en los consumidores, quienes suponen que el fideicomiso tiene cierta ventaja más para el concesionario de vehículos que para el cliente.

4. ¿Estaría dispuesto a comprar su vehículo con la figura del fideicomiso automotriz en un concesionario de vehículos?

Tabla 5.

Tabulación pregunta 4

Variable	Nº habitantes encuestados	Porcentaje
SI	246	65%
NO	133	35%
TOTAL	379	100%

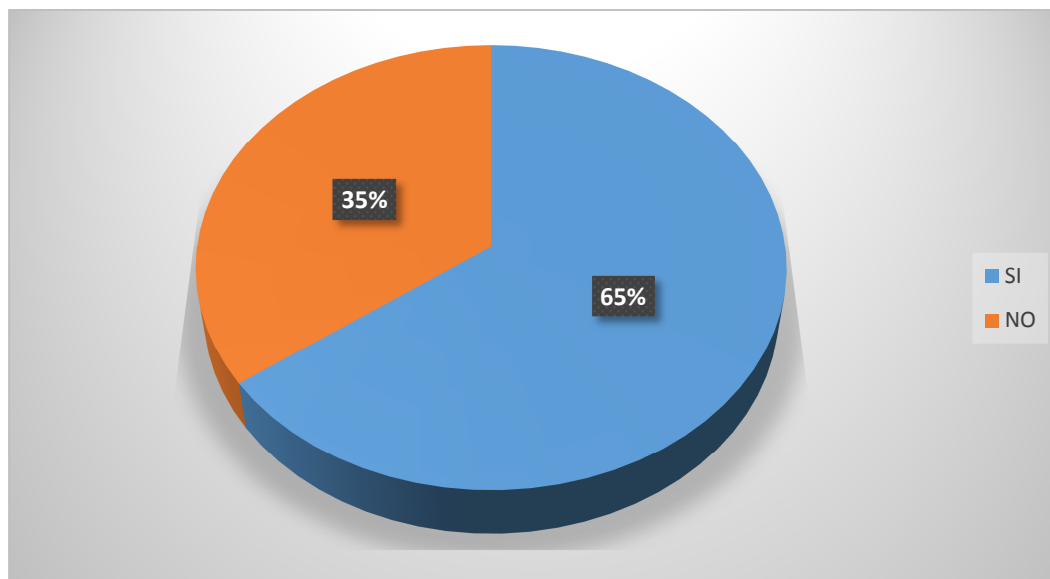


Figura 8. Compraría su vehículo con fideicomiso

Análisis e interpretación

En lo inherente a si estaría dispuesto a comprar su vehículo con la figura del fideicomiso automotriz en un concesionario de vehículos; según el 65% de los encuestados si compraría su vehículo a través de un fideicomiso; mientras el 35% de los encuestados no compraría su vehículo mediante un fideicomiso porque suponen que se trata de un contrato que genera desventaja para los clientes aduciendo que si no terminan de pagar el automóvil creen que perderán el vehículo y el dinero que ha sido pagado al fideicomiso.

5. ¿Cuál es el plazo con el cual compraría un vehículo, con la figura del fideicomiso mercantil?

Tabla 6.
Tabulación pregunta 5

Variable	Nº habitantes encuestados	Porcentaje
1 a 12 meses	38	10%
13 a 24 meses	57	15%
25 a 36 meses	76	20%
37 a 48 meses	132	35%
49 a 60 meses	76	20%
TOTAL	379	100%

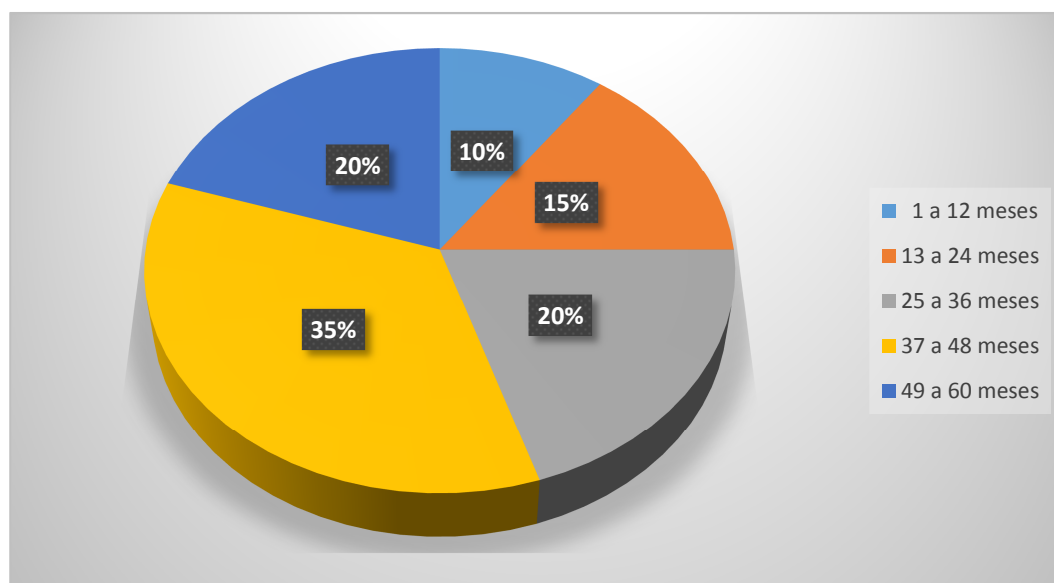


Figura 9. Plazo de compra

Análisis e interpretación

En cuanto al plazo con el cual compraría un vehículo; según el 10% de los encuestados lo compraría de 1 a 12 meses; según el 15% de los encuestados lo compraría de 13 a 24 meses; según el 20% de los encuestados lo compraría de 25 a 36 meses; según el 35% de los encuestados lo compraría de 25 a 36 meses; según el 20% de los encuestados lo compraría de 49 a 60 meses. Se puede apreciar que un 35% se inclina por un plazo de 37 a 48 meses porque no desean endeudarse a plazos extensos pero tampoco gustan de cuotas elevadas en créditos.

6. ¿Cuál sería el monto de su endeudamiento en un fideicomiso automotriz?

Tabla 7.

Tabulación pregunta 6

Variable	Nº habitantes encuestados	Porcentaje
De \$10.000 a \$15.000	171	45%
De \$15.001 a \$20.000	95	25%
De \$21.001 a \$30.000	38	10%
De \$31.001 a \$50.000	56	15%
Más de \$50.001	19	5%
TOTAL	379	100%

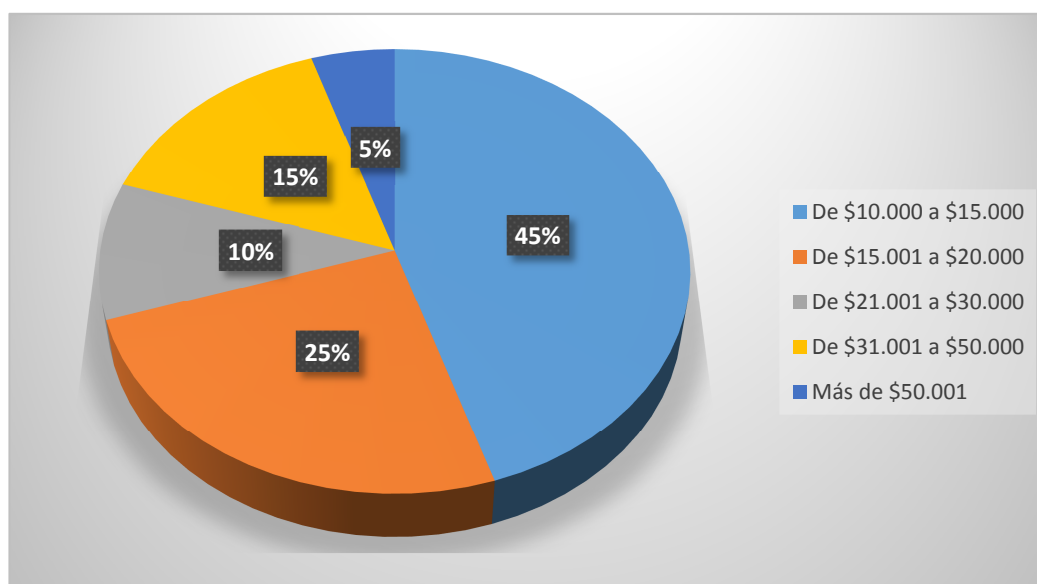


Figura 10. Monto de endeudamiento

Análisis e interpretación

En lo que se refiere al monto de su endeudamiento en un fideicomiso automotriz; según el 45% de los encuestados el monto de endeudamiento sería de \$10.000 a \$15.000; según el 25% de los encuestados el monto de endeudamiento sería de \$15.001 a \$20.000; según el 10% de los encuestados el monto de endeudamiento sería de \$21.001 a \$30.000; según el 15% de los encuestados el monto de endeudamiento sería de \$31.001 a \$50.000 y finalmente según el 5% de los encuestados el monto de endeudamiento sería de Más de \$50.001. Esta pregunta demuestra que los vehículos más preferidos por los clientes son los automóviles de gama baja, que tienen un menor costo.

7. ¿Qué expectativa le gustaría satisfacer al comprar un vehículo bajo la figura de fideicomiso de garantía automotriz?

Tabla 8.
Tabulación pregunta 7

Variable	N° encuestados	habitantes	Porcentaje
Cumplimiento	227		60%
Rapidez	76		20%
Profesionalismo	76		20%
TOTAL	379		100%

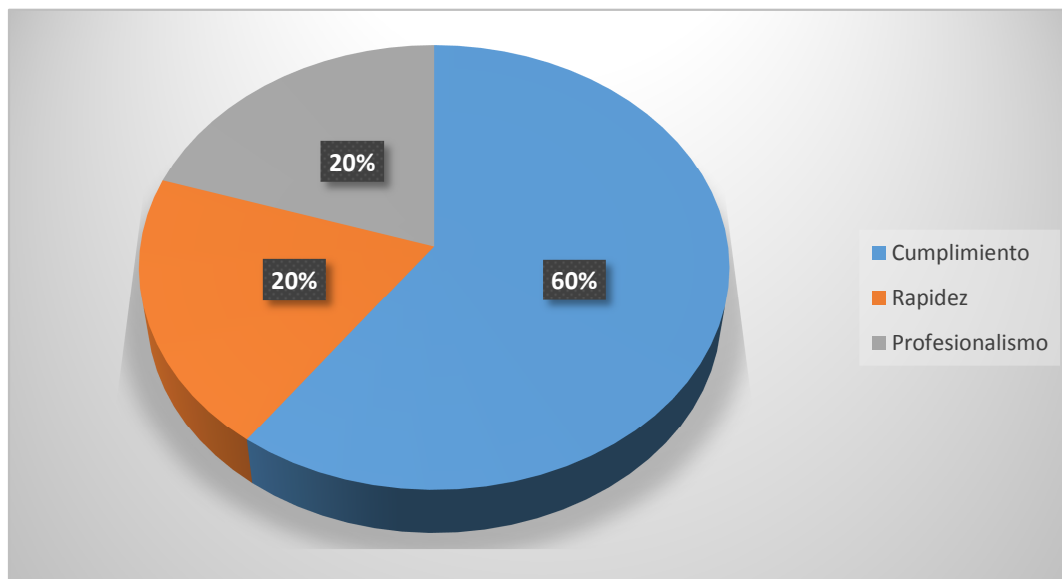


Figura 11. Expectativa al comprar un vehículo

Análisis e interpretación

En lo concerniente a cual expectativa le gustaría satisfacer al comprar un vehículo con la figura del fideicomiso de garantía automotriz; según el 60% de los encuestados prefiere el cumplimiento; según el 20% de los encuestados prefiere la rapidez y finalmente el 20% de los encuestados prefiere el profesionalismo del concesionario de vehículos; según se desprende el cumplimiento de las condiciones de compra venta es el elemento más importante para los clientes a la hora de decidir la figura de adquisición.

8. ¿En dónde prefiere comprar un vehículo el cliente a través del fideicomiso automotriz?

Tabla 9.
Tabulación pregunta 8

Variable	Nº habitantes encuestados	Porcentaje
Concesionario de vehículos	303	80%
Intermediarios	38	10%
Otros	38	10%
TOTAL	379	100%

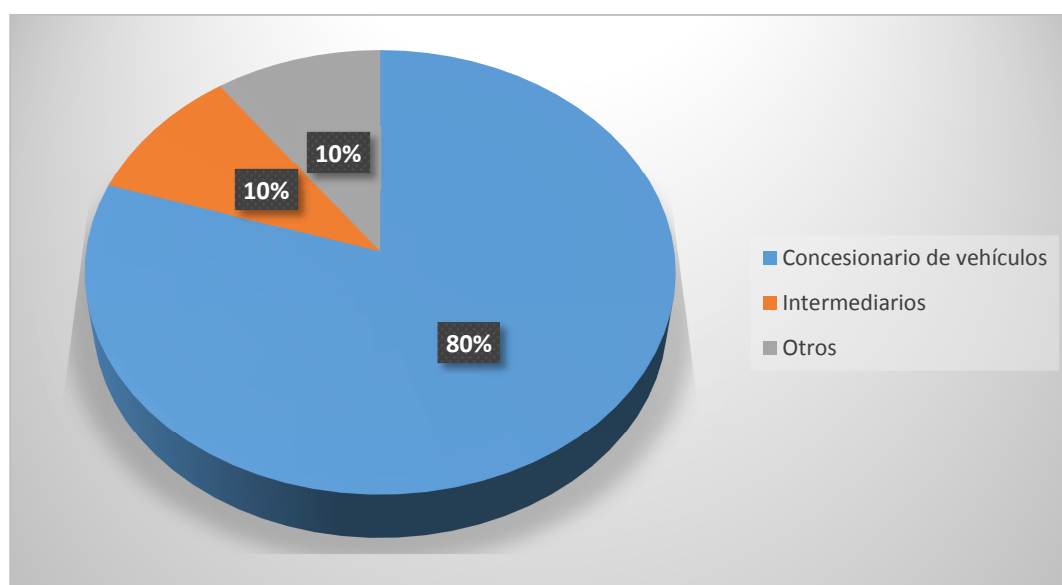


Figura 12. En dónde prefiere comprar un vehículo

Análisis e interpretación

En cuanto a dónde prefiere comprar el cliente un vehículo a través del fideicomiso automotriz; según el 80% de los encuestados prefiere comprar el vehículo en los concesionarios; según el 10% de los encuestados prefiere comprar el vehículo a intermediarios como importadores directos y el 10% de los encuestados prefiere comprar el vehículo a través de otras opciones. Esta pregunta demuestra la preferencia de los clientes por los concesionarios de vehículos.

ENTREVISTA A CONCESIONARIOS DE VEHÍCULOS

1. ¿Cómo evolucionaron las ventas de automóviles en el último trimestre de 2014 en la empresa?

Tabla 10.
Tabulación pregunta 9

Variable	N° encuestados	Concesionarios	Porcentaje
Positivamente	3		19%
Negativamente	9		56%
Sigue igual	4		25%
TOTAL	16		100%

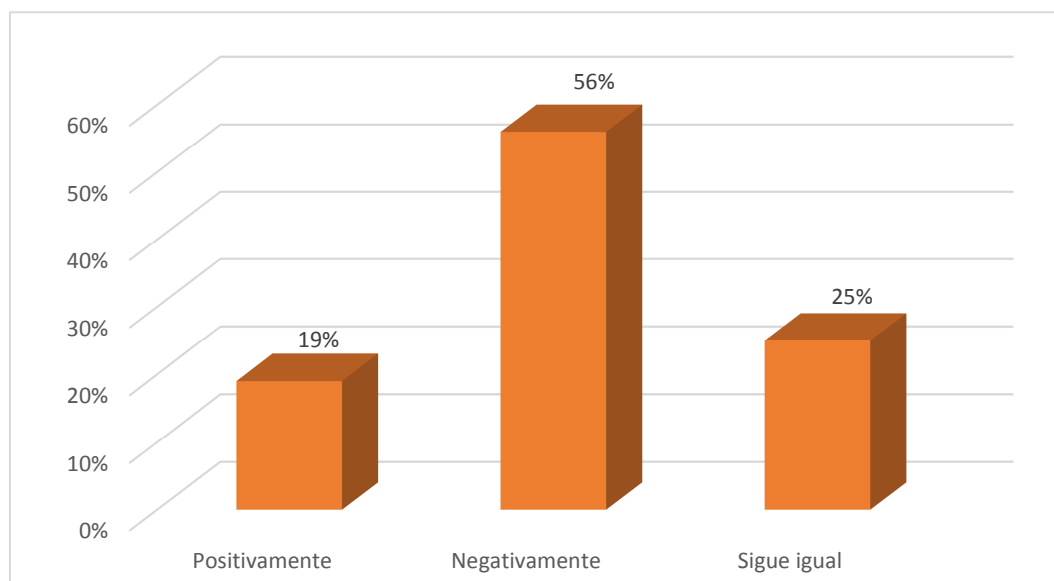


Figura 13. Evolución de ventas

Análisis e interpretación de datos

En lo que se refiere a la evolución de las ventas de automóviles en el último trimestre de 2014 en la empresa; según el 19% de los encuestados contesta que positivamente; según el 56% de los encuestados contesta que negativamente y finalmente el 25% de los encuestados contesta que sigue igual. Es obvio que las empresas y concesionarios de compra venta de autos están atravesando difíciles momentos debido a la crisis que atraviesa el país.

2. ¿Cuáles son sus expectativas para el año 2015 en la empresa?

Tabla 11.
Tabulación pregunta 10

Variable	N° encuestados	Concesionarios	Porcentaje
Optimistas	3		18%
Moderadas	4		24%
Malas	9		58%
TOTAL	16		100%

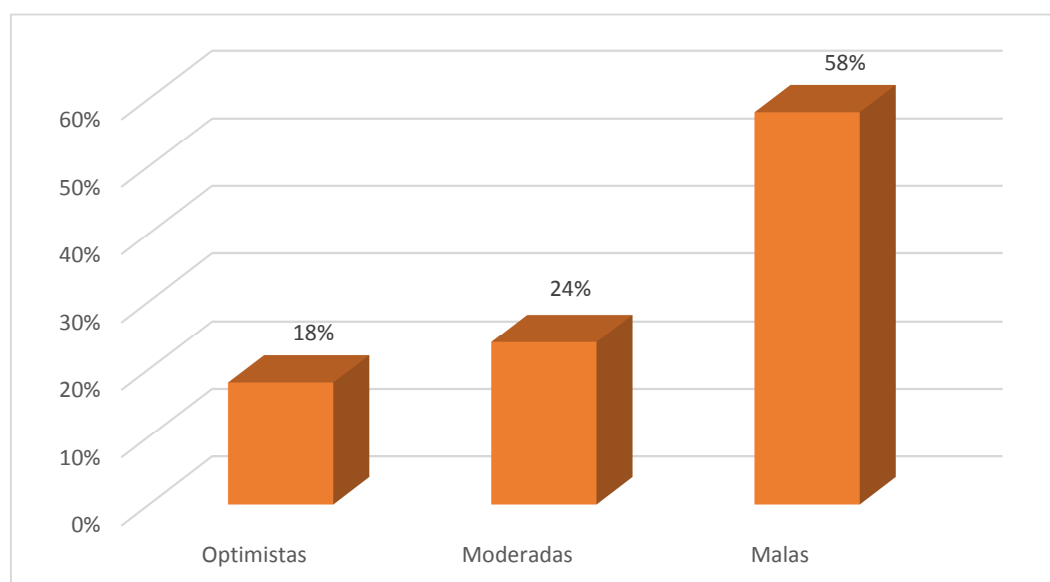


Figura 14. Expectativas de ventas 2015

Análisis e interpretación de datos

En esta pregunta se indaga cuáles son sus expectativas para el comienzo del próxima año, 2015 en la empresa; según el 18% de los encuestados su expectativa para el 2015 es optimista; según el 24% de los encuestados su expectativa es moderada y finalmente según el 58% de los encuestados su expectativa es mala. Esta pregunta confirma la pregunta anterior el panorama no es nada alentador para la compra venta de automóviles nuevos.

3. ¿Cuál cree que es la herramienta más eficaz para fidelizar al cliente?

Tabla 12.
Tabulación pregunta 11

Variable	N° encuestados	Concesionarios	Porcentaje
Gestión comercial	10		60%
Pos venta	4		30%
Otras	2		10%
TOTAL	16		100%

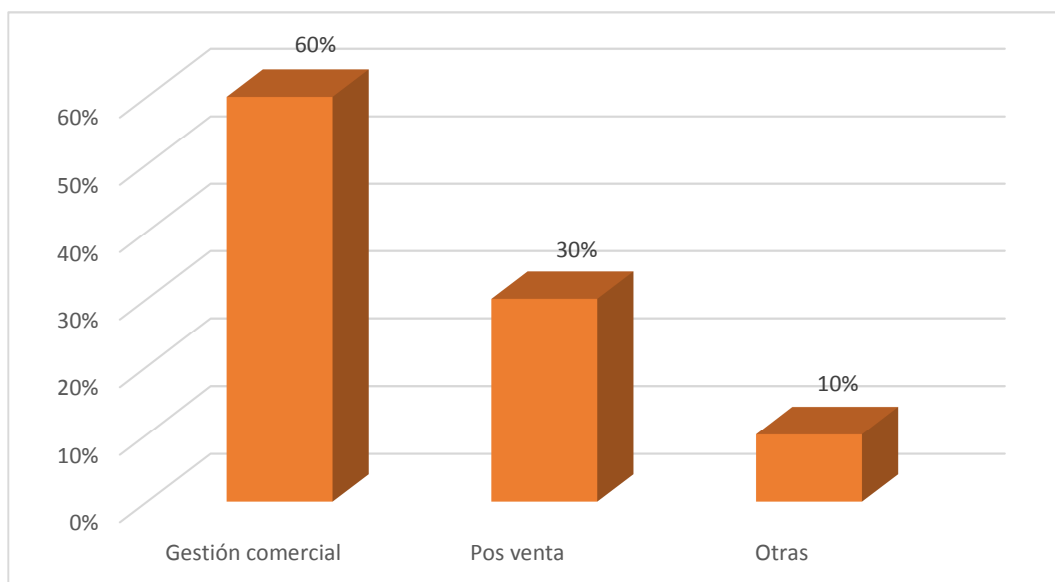


Figura 15. Herramienta eficaz para fidelizar

Análisis e interpretación de datos

En lo que tiene que ver con la herramienta más eficaz para fidelizar al cliente; según el 60% de los encuestados la herramienta más eficaz es la gestión comercial; según el 30% de los encuestados es pos venta la opción y finalmente según el 10% de los encuestados son otras variables. Esta pregunta demuestra que en épocas de crisis la mejor estrategia es la gestión comercial de la empresa y el financiamiento se enmarca en ello.

4. ¿Cuál es la forma de pago más habitual de sus clientes al adquirir un vehículo nuevo?

Tabla 13.
Tabulación pregunta 12

Variable	N° encuestados	Concesionarios	Porcentaje
Al contado	3		16%
Con finamiento	12		80%
Otras	1		4%
TOTAL	16		100%

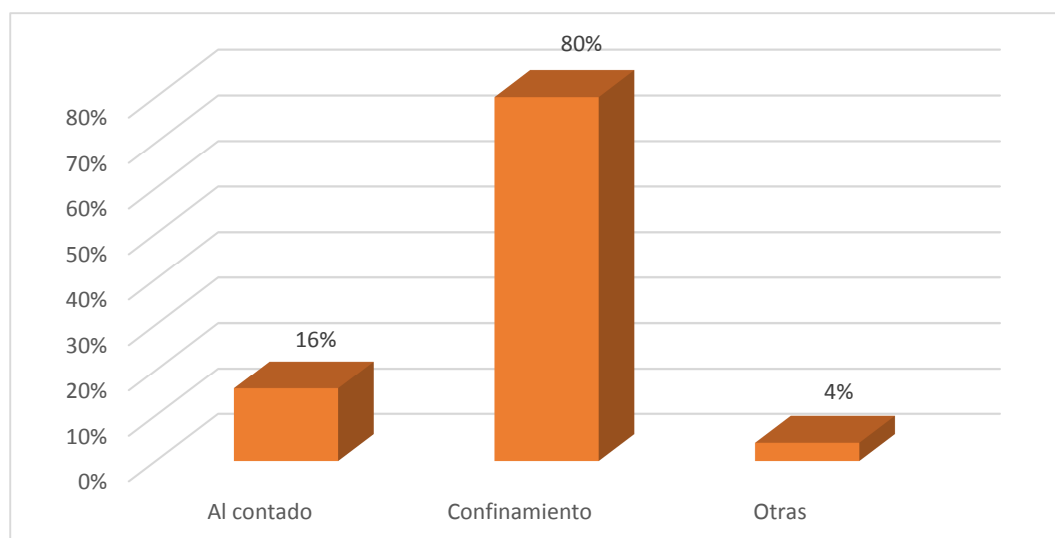


Figura 16. Forma de pago más habitual

Análisis e interpretación de datos

En lo que concierne a la forma de pago más habitual de sus clientes; según el 16% de los encuestados el pago es al contado; según el 80% de los encuestados el pago es con financiamiento en la que se incluye el fideicomiso automotriz y finalmente el 4% de los encuestados contestan que el pago lo hacen de otras formas que no especifican. Por lo tanto la forma preferida de adquirir un vehículo es con financiamiento ajeno.

5. ¿Qué tipo de financiamiento ofrece su concesionario de vehículos?

Tabla 14.
Tabulación pregunta 13

Variable	N° encuestados	Concesionarios	Porcentaje
Propia del concesionario	3		20%
Fideicomiso	13		60%
Bancaria o de crédito	3		20%
TOTAL	16		100%

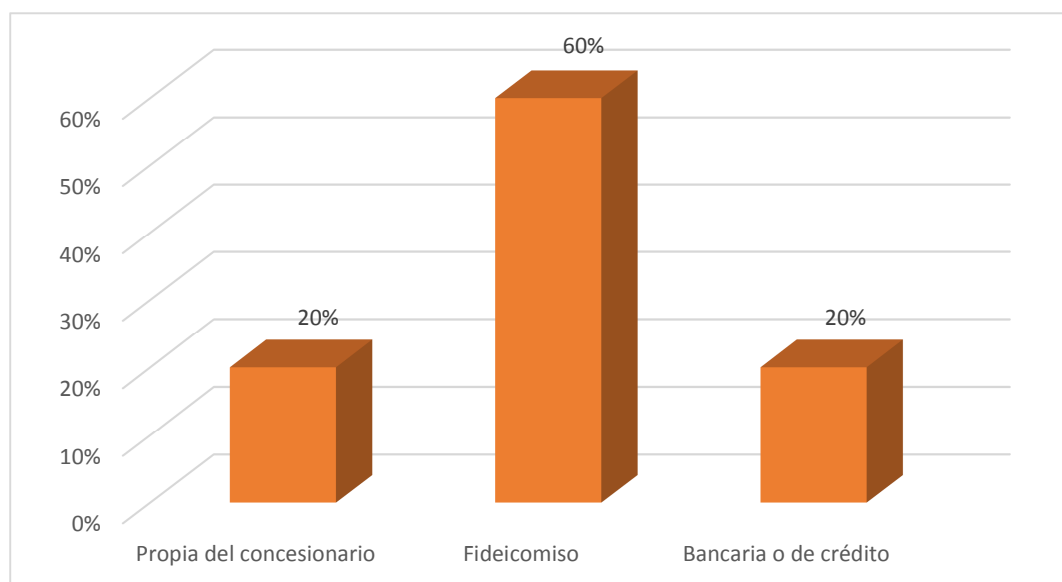


Figura 17. Tipo de financiamiento

Análisis e interpretación de datos

En lo inherente al tipo de financiamiento que ofrece su concesionario de vehículos; según el 20% de los encuestados el tipo de financiamiento es propia del concesionario; según el 60% de los encuestados el tipo de financiamiento es por fideicomiso y finalmente según el 20% de los encuestados el tipo de financiamiento es bancaria o de crédito.

CAPÍTULO IV

ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL

4.1 Estudio de la demanda potencial

A continuación se detallan los principales objetivos que se persigue con esta investigación:

4.1.1 Objetivos

1. Analizar el comportamiento de la demanda histórica para los años 2011 a 2015 tanto del sector automotriz nacional, así como para el Fideicomiso Mercantil Automotriz y su proyección para los próximos 5 años.
2. Establecer el precio que predominó para la compra de automóviles nuevos en el periodo de estudio.
3. Definir los canales de distribución a través de los cuáles se llegó al consumidor final de automóviles nuevos.

4.1.2 Identificación del fideicomiso automotriz

Se trata de un contrato, en el que el deudor compra un vehículo nuevo que ocasiona una obligación de crédito el que cede el vehículo a un patrimonio autónomo con el propósito de garantizar al acreedor, el pago de su obligación cuya administración la tiene la fiduciaria quien

tendrá la disposición de que si se produce un incumplimiento por parte del deudor, proceda con la comercialización del automóvil y con el resultado de esa venta se cancele la deuda o también se entregue al automóvil al acreedor como pago de dicha obligación; sin la necesidad de contar para este efecto con una decisión judicial y/o arbitral previa.

4.1.3 Características del fideicomiso automotriz

- Según el Art. 120 de la Ley de Mercado de Valores, establece el contenido básico de un contrato de fideicomiso mercantil.
- El fideicomiso es un contrato de transferencia de dominio de bienes tangibles como intangibles, mismo que debe por escritura pública tal como manifiesta el Art. 24 del Reglamento a la Ley de Mercado de Valores.
- El patrimonio del fideicomiso es autónomo del que tiene la persona natural o jurídica, es decir se trata de un patrimonio especial, el cual cuenta con personalidad jurídica por Ley, motivo por el cual requiere un nombre.
- El fideicomiso se realiza para cumplir un fin un propósito a partir de las actividades del fiduciario mercantil automotriz.
- Son constituyentes de un fideicomiso mercantil automotriz personas naturales como jurídicas.
- Cuando hay un tercero en el contrato de fideicomiso mercantil automotriz, se lo hace a través de un convenio de adhesión, llamados "constituyentes adherentes"; según el Art. 25 del Reglamento General de la Ley.

- La empresa fiduciaria, por disposición de la Ley, se vuelve el representante legal del fideicomiso mercantil automotriz.
- El fideicomiso es irrevocable a pesar que la tenencia en manos del fiduciario se constituya en temporal.
- La empresa fiduciaria no podrá ser beneficiario directo del fideicomiso mercantil automotriz.
- La transferencia de los bienes tangibles e intangibles de fideicomiso mercantil automotriz tiene carácter neutro es decir no es gratuita ni tiene un costo, lo que constituye una característica única del acto jurídico celebrado, desde el punto de vista también del derecho tributario.
- La transferencia de bienes tangibles e intangibles de fideicomiso mercantil automotriz no tiene carga de tipo de tributo, incluso la "regresión que pudiera darse a manos del constituyente" cuando el bien no ha sufrido ningún cambio y tal devolución se haga por un suceso fortuito, condición fallida o debido a una situación contractual, está no se grava.

4.1.4 Perfil del cliente

Se trata de personas que anhelan por sus actividades familiares, de negocios o empresariales disponer de un vehículo nuevo, pagando cómodas cuotas mensuales porque no cuentan con los recursos financieros para pagar de contado un vehículo nuevo; por lo tanto se ven obligadas a acceder a financiamiento para la compra de su vehículo optando por un contrato de fideicomiso automotriz con una fiduciaria debido a las facilidades y rapidez de acceso al mismo en relación a los créditos bancarios.

4.1.5 Segmentación de mercado

Para alcanzar los resultados propuestos, el mercado de automóviles nuevos se segmentará en un grupo más pequeño con características homogéneas que comparten un mismo interés común.

Tabla 15.
Segmentación de mercado

SEGMENTACIÓN	CATEGORÍA	CRITERIO
Geográfica	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Distrito Metropolitano de Quito.
Demográfica	<ul style="list-style-type: none"> • Edad • Sexo • Estado civil • Situación socioeconómica 	<ul style="list-style-type: none"> • 25 años a 65 años • Hombres y mujeres • Indistinta • Estrato medio y alto
Psicológicas	<ul style="list-style-type: none"> • Personalidad • Estilo de vida • Ventaja/beneficio 	<ul style="list-style-type: none"> • La necesidad de automóvil nuevo. • Preocupado por su desarrollo personal • Status, comodidad.
Sociocultural	<ul style="list-style-type: none"> • Cultura y subcultura • Raza 	<ul style="list-style-type: none"> • Serrano • Mestiza
Comportamiento del consumidor	<ul style="list-style-type: none"> • Tasa de compra 	<ul style="list-style-type: none"> • Anual

4.2 Análisis de la demanda

Consiste en la cantidad de automóviles nuevos que el mercado del Distrito Metropolitano de Quito requiere para buscar la satisfacción de los clientes que tienen la necesidad específica a un determinado precio de un automóvil nuevo debido a su actividad productiva que desarrollan en su vida diaria.

4.2.1 Demanda histórica

La finalidad de efectuar el análisis histórico de la demanda es tener una idea cercana de su comportamiento en el tiempo con el propósito de disponer de un elemento de juicio reflexivo que permita pronosticar su evolución en el futuro con algún tipo de certeza que permita la toma de decisiones con un menor riesgo e incertidumbre.

- **Demanda de automóviles 2011.-** Un conjunto de enunciados gubernamentales que se aplicó ocasionaron variaciones del sector automotriz a nivel nacional en el año 2011. “En 2011 se originó un déficit comercial de \$1.978,9 millones; esto ocasionó que el Gobierno implemente un registro de importadores con el propósito de reducir en 20% la importación de vehículos en relación al monto importado en 2010” (AEADE, 2011, pág. 5).

Con estos antecedentes en el mes de agosto “se cambió el registro de importadores a un régimen de licencias previas de importación con la finalidad de reducir las importaciones que efectuaban las empresas porque estas excedieron su monto de importación de 80% teniendo

en su poder mayor cantidad de vehículos que en el año anterior, cuyo resultado ocasionó que muchas empresas ralenticen su actividad comercial que se mostraba optimista al cierre de año al no disponer de vehículos suficientes para cumplir con la demanda de los clientes de automóviles nuevos en el último trimestre de 2011” (AEADE, 2011, pág. 5).

VENTAS ANUALES POR TIPO DE VEHÍCULO						
AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUVS	VANS	CAMIONES Y BUSES	TOTAL
2001	22.936	13.765	13.541	1.431	5.277	56.950
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	8.399	69.372
2003	27.565	14.113	9.050	2.947	4.420	58.095
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	4.098	59.151
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	6.280	80.410
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	9.844	89.558
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	10.867	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	12.958	112.684
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	8.937	92.764
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	10.412	132.172
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	12.449	139.893

Figura 18. Ventas anuales en todo el país por tipo de vehículo, 2011
Fuente: (AEADE, 2011, pág. 5).

Para complicar el panorama aún más, en el mes de noviembre “entró en vigencia la novena reforma tributaria la que incorporó varios cambios en materia prima impositiva como el incremento del Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) que se ubicó del 2 al 5% ocasionando un efecto inflacionario en la economía del país y obligando a los importadores de vehículos a ajustar su precio” (AEADE, 2011, pág. 5). Este conjunto de medidas adoptadas ocasionaron variaciones en las condiciones que imperaban en el mercado automotriz provocando precios más altos así como también una migración de la demanda de los clientes hacia vehículos de menor valor entre \$10.000 y \$20.000.

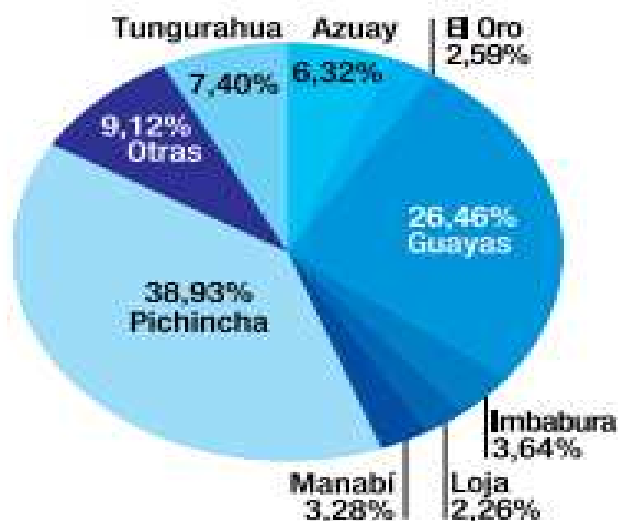


Figura 19. Participación por provincia, 2011
Fuente: (AEADE, Anuario, 2011).

“En estas circunstancias la previsión de crecimiento de la economía del país para 2011 según el BCE ascendió al 6,5% a pesar de las dificultades que enfrenta el sector automotriz, en 2011 tiene un desempeño similar al crecimiento en unidades del 6% con relación al año 2010. “En el Distrito Metropolitano de Quito se vendieron 16.878 vehículos nuevos” (Cueva, 2013), registrando un incremento del 1,6% con respecto al año 2010.

- **Demanda de automóviles 2012.-** “El mercado automotriz del país al cierre del año 2012 tuvo una reducción del 13% (18.059 unidades menos) en contraste con las ventas registradas el 2011” (AEADE, 2012, pág. 12). En un inicio el gobierno, implementó “un régimen de licencias para controlar las importaciones de vehículos, debido al déficit de la balanza comercial que en 2010 ascendió a \$1.978,9 millones.

Posteriormente se argumentaron razones ambientales para la aplicación de una restricción cuantitativa que reemplazó a las licencias y que “no contradiga” las normas de la Organización Mundial de Comercio y la Comunidad Andina de Naciones, que prohíben de manera expresa a los países miembros restringir importaciones” (AEADE, 2012, pág. 12).

Año	Automóviles	Camionetas	VANS	VANS	Camiones y buses	TOTAL
2001	22.936	13.765	13.541	1.431	5.277	56.950
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	8.399	69.372
2003	27.565	14.113	9.050	2.947	4.420	58.095
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	4.098	59.151
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	6.280	80.410
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	9.844	89.558
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	10.867	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	12.958	112.684
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	8.937	92.764
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	10.412	132.172
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	12.449	139.893
2012	53.526	23.922	27.118	4.463	12.417	121.446

Figura 20. Ventas anuales por tipo de vehículo, 2012

Fuente: (AEADE, Anuario, 2012).

“A partir del segundo semestre de 2012 y tras la vigencia de la Ley de Regulación de Créditos de Vivienda y Vehículos, se evidenció una significativa disminución del 35% en los niveles de aprobación de créditos para la adquisición de vehículos y la aprobación de la Ley de Redistribución del Gasto Social podría poner límites aún más las alternativas de financiamiento de crédito para 2013” (AEADE, 2012, pág. 12).

Es importante señalar que debido a requisitos más exigentes para la aprobación de créditos así como de los denominados cupos de importación, desde el último trimestre del año “se evidenciaron signos de desaceleración en la demanda en la economía nacional que en

el año 2013 crecería a menor ritmo que el año 2011 (7,9%) según las proyecciones oficiales estimadas” (AEADE, 2012, pág. 12)

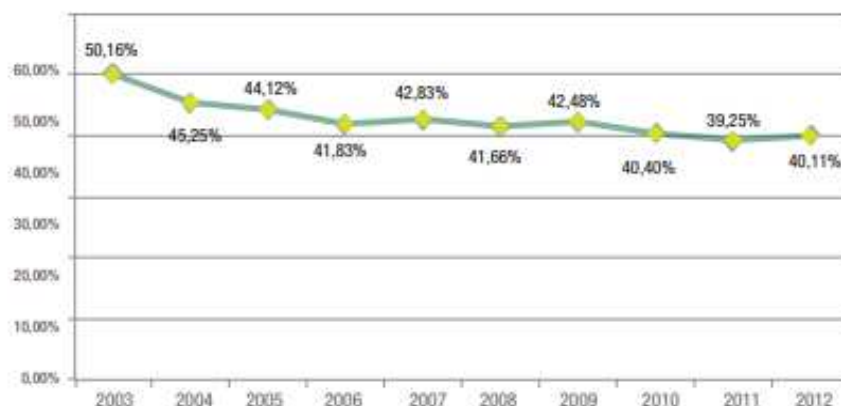


Figura 21. Participación en ventas de la provincia de Pichincha, 2012

Fuente: (AEADE, Anuario, 2012).

“En el Distrito Metropolitano de Quito se vendieron 17.148 vehículos nuevos” (Cueva, 2013), registrando un leve incremento del 1,57% con respecto al año 2011.

- **Demanda de automóviles 2013.-** “El 2013 en el mercado automotriz ecuatoriano se vendieron 113.812 vehículos nuevos. Al final del año el sector automotriz evidencia un decrecimiento del 6% en contraste con el volumen de venta registrado en 2012 y del 18,6% con relación al 2011” (AEADE, 2015, pág. 24). Esto obedece principalmente a la restricción numérica a la importación de vehículos “implementada mediante Resolución COMEX N°66, vigente desde junio de 2012 al 31 de diciembre del 2014, que ha limitado la capacidad de oferta de los concesionarios de vehículos del sector automotriz” (AEADE, 2015, pág. 24).

AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES	BUSES	TOTAL
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	7.290	1.109	69.372
2003	27.565	14.113	9.050	2.947	3.837	583	58.095
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	3.557	541	59.151
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	5.264	1.016	80.410
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	8.669	1.175	89.558
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	9.570	1.297	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	11.521	1.437	112.684
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	7.919	1.018	92.764
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	9.180	1.232	132.172
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	10.788	1.661	139.893
2012	53.526	23.922	27.118	4.463	10.954	1.463	121.446
2013	47.102	22.047	27.067	5.159	11.085	1.352	113.812

Figura 22. Ventas anuales por tipo de vehículo, 2013
Fuente: AEADE, Anuario 2013

“De los 113.812 vehículos nuevos vendido en 2013 según AEADE se distribuyeron de la siguiente manera a todas las provincias: el 40,8% en Pichincha, el 27% en Guayas, el 7% en Tungurahua, 5,6% en Azuay, el 3,5% en Manabí , el 3% en Imbabura y el 13% restante en las demás provincias” (AEADE, 2015, pág. 25). En cuanto a los volúmenes, el sector automotriz con los que termina el 2013 se registró la reducción de 7.634 unidades, siendo el segmento automóviles el que mayor decrecimiento tuvo en comparación con el 2012, (6.424 unidades menos), seguido por otros segmento de unidades” (AEADE, 2015, pág. 25). En Pichincha se muestra un leve incremento:

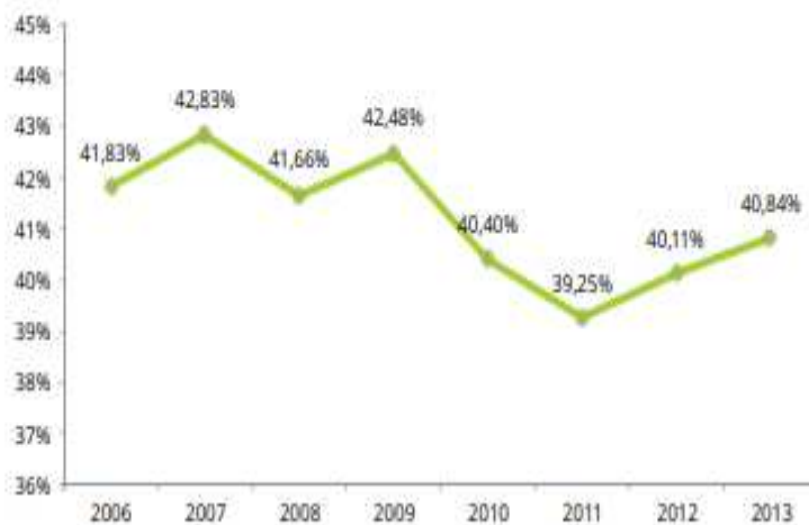


Figura 23. Participación en ventas de la provincia de Pichincha, 2013
Fuente: (AEADE, Anuario, 2013).

“En el Distrito Metropolitano de Quito se vendieron 18.335 vehículos nuevos” (Cueva, 2013), registrando un incremento del 6,47%, en relación al 2012.

- **Demanda de automóviles livianos de 2014.-** El año 2014 en el mercado automotriz nacional “se comercializaron 120.060 vehículos nuevos” (AEADE, 2014, pág. 21), en el país. Al final del año el sector automotriz ecuatoriano registró un crecimiento del 5,5% en comparación con el volumen de ventas registrado en 2013. La primera interrogante que nace al verificar el desempeño del mercado es: ¿Cómo pudo el mercado crecer tanto, si se toma en cuenta que desde el mes de junio de 2012 el Estado ecuatoriano estableció una restricción numérica para la importación de vehículos (resoluciones COMEX N° 65 y 66) que estaría vigente hasta el 31 de diciembre de 2014?

Al verificar las ventas mensuales hasta agosto el sector automotriz registró un comportamiento similar al 2013. No obstante a partir de septiembre se registró un incremento atípico en la demanda de vehículos principalmente en el segmento - livianos de uso particular. Esta reacción atípica de la demanda, obedeció a un anticipo de la decisión de compra de los clientes, ante la incertidumbre e inestabilidad propiciada en torno a posibles cambios gubernamentales que repercutan en el precio de los vehículos nuevos esto obedeció a una variación en las condiciones de la medida restrictiva impuesta por el Gobierno, posibles incrementos en el esquema impositivo (ICE) y la oficialización del RTE INEN 034 3R, que fijó la obligatoriedad a partir del próximo año de implementar en un plazo de 6 meses, mayor equipamiento de seguridad en vehículos (frenos ABS, anclajes ISOFIX, dirección asistida, avisador visual y acústico de no uso del cinturón de seguridad y control de estabilidad).

Es importante también considerar que a partir del segundo semestre de 2013 la demanda de vehículos experimentó una desaceleración que al final de año permitió a los concesionarios de vehículos a pesar del esquema restrictivo de las importaciones contar con un inventario final, que pudo sumarse a la oferta total (cupos) del año 2014 (AEADE, 2014, pág. 21).

AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES	BUSES	TOTAL
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	7.290	1.109	69.372
2003	27.565	14.113	9.050	2.947	3.837	583	58.095
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	3.557	541	59.151
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	5.264	1.016	80.410
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	8.669	1.175	89.558
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	9.570	1.297	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	11.521	1.437	112.684
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	7.919	1.018	92.764
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	9.180	1.232	132.172
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	10.788	1.661	139.893
2012	53.526	23.922	27.118	4.463	10.954	1.463	121.446
2013	47.102	22.047	27.067	5.159	11.085	1.352	113.812
2014	47.851	23.244	30.634	5.355	11.673	1.303	120.060

Figura 24. Ventas anuales por tipo de vehículo, 2014

Fuente: AEADE, Anuario 2014.

Los 120.060 vehículos nuevos vendidos en 2014 se distribuyeron geográficamente en las siguientes provincias: el 41% en Pichincha, el 27% en Guayas, el 7% en Tungurahua, 6% en Azuay, el 3% en Manabí, el 3% en Imbabura y el 13% restante en las demás provincias del país. Con relación al 2013 la participación de ventas por provincias se ha mantenido de manera similar a su comportamiento habitual. El segmento de vehículos nuevos preferido por los usuarios es el de automóviles que concentró el 40% de la demanda, seguido por SUV's con el 26%, camionetas con el 19%, los camiones concentraron el 10%, las VAN's concentraron el 4% y los buses el 1%. En contraste con el 2013 las ventas de automóviles presentan una disminución de 1 punto porcentual en relación a la demanda del año anterior que representó el 40%. (AEADE, 2014). Para el caso de Pichincha nuevamente se registró un incremento:



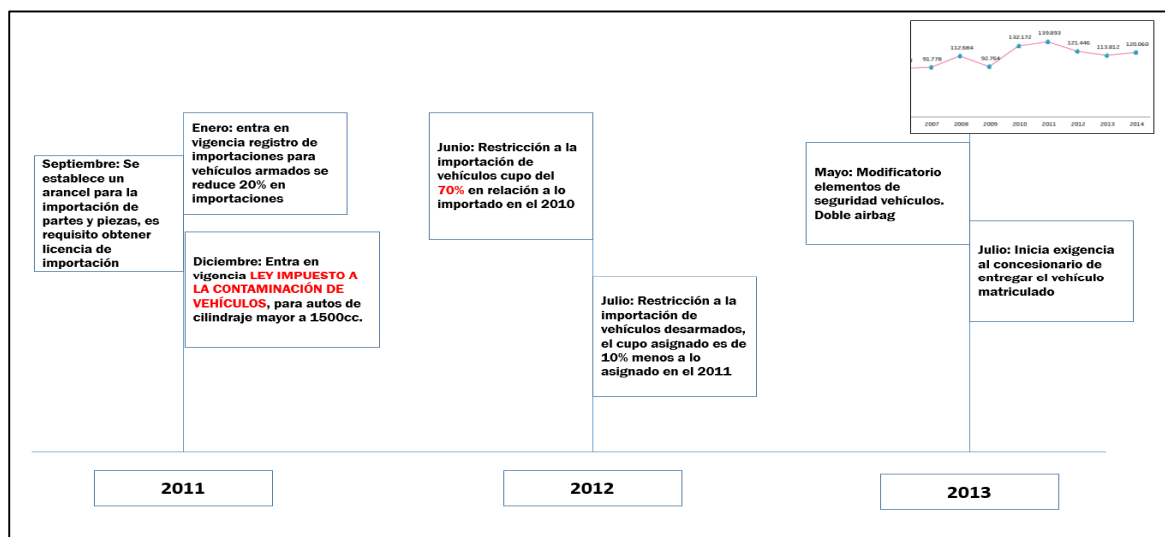
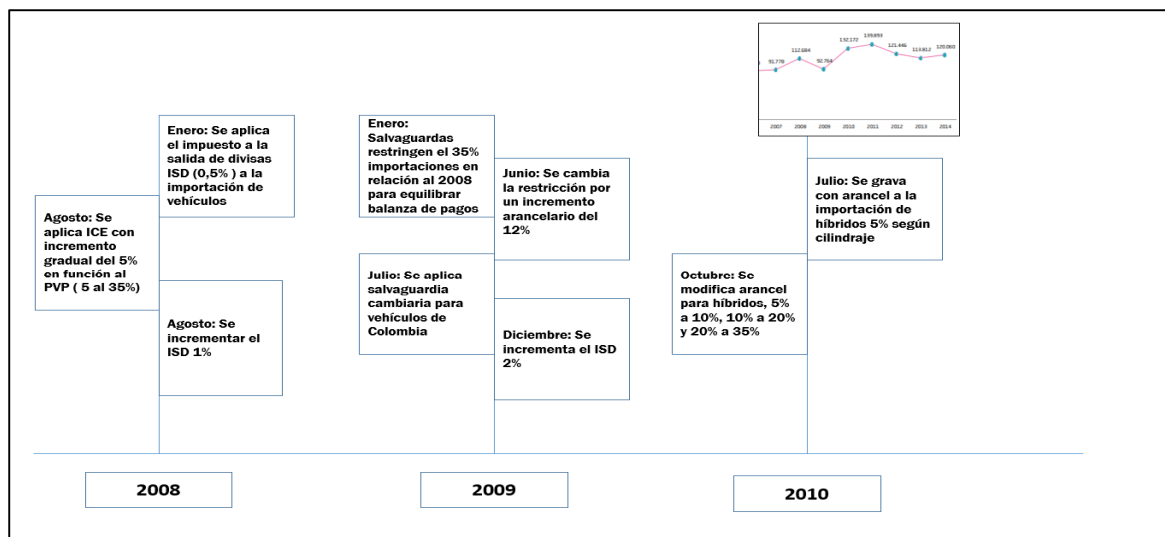
Figura 25. Participación en ventas de la provincia de Pichincha, 2014
Fuente: (AEADE, Anuario, 2014).

“En el Distrito Metropolitano de Quito se vendieron 19.585 vehículos nuevos” (Cueva, 2013), registrando un incremento del 0,94%, con respecto al año 2013.

4.2.2 Demanda actual (año final del periodo de estudio 2015)

El sector automotriz del país “se había caracterizado hace algunos años atrás por un crecimiento en ventas y unidades iguales cada año. No obstante, las nuevas leyes y medidas restrictivas han traído un nuevo desde hace 5 años atrás, escenario en donde no es posible seguir creciendo como lo había hecho el sector automotriz, dada las limitaciones que actualmente tiene el sector. Es así, que es necesario conocer la demanda para el periodo 2015 a fin de poder conocer la evolución o el escenario esperado para el año final de estudio del presente trabajo.

4.2.3 Hechos relevantes del análisis histórico de la demanda



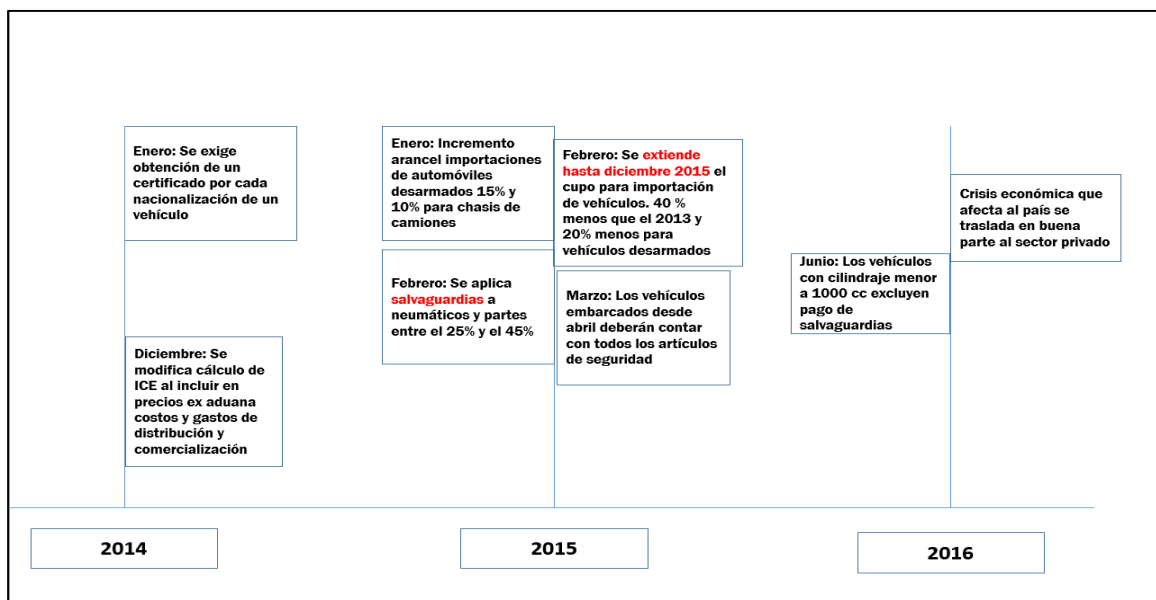


Figura 26. Análisis histórico demanda sector automotriz
Fuente: AEADE, Anuarios 2000-2014.

4.2.4 Proyección de la demanda nacional

Una vez que se efectúa el análisis de la demanda histórica correspondiente al período 2011 - 2015, se proyectó la demanda ajustando las cifras del pasado lustro a una ecuación Lineal del tipo $Y = A + BX$, mediante el método de los mínimos cuadrados (regresión simple). Los resultados de esta proyección se detallan a continuación:

La ecuación de una recta está representada por la expresión.

$$y = a + bx$$

En la que:

y = Variable que se está analizando (demanda)

x = Variable cronológica (tiempo)

a – b = Parámetros que definen la ecuación de la recta

El propósito es conocer a y b para determinar la recta. El método lineal de ajuste proporciona dos ecuaciones para encontrar los valores de los parámetros a y b:

	x	y		
Año	#	UNIDADES VENDIDAS	xy	x ²
2009	0	92.764	0	0
2010	1	132.172	132.172	1
2011	2	139.893	279.786	4
2012	3	121.446	364.338	9
2013	4	113.812	455.248	16
2014	5	120.060	600.300	25
Suma			1.831.844	55
Promedio	2,5	120.025		

Figura 27. Análisis histórico demanda sector automotriz
Fuente: AEADE, Anuarios 2000-2014.

a – b = Parámetros que definen la ecuación de la recta

$$y = \beta_0 + \beta_1 x$$

$$\beta_0 = \bar{y} - b\bar{x}$$

$$\beta_1 = \frac{\sum xy - n \bar{x} \bar{y}}{\sum x^2 - n \bar{x}^2}$$

$$\beta_1 = \frac{1.831.844 - 6 \cdot 2,5 \cdot 120.025}{55 - 6 \cdot 2,5^2} = 13.959,4842$$

$$\beta_0 = 120,025 - 13.959,4842 \cdot 2,5^2 = 85.125,7895$$

$$y = \beta_0 + \beta_1 x$$

$$y_6 = 85.125 + 13.959(6) = 168.883$$

$$y_7 = 85.125 + 13.959(7) = 182.842$$

$$y_8 = 85.125 + 13.959(8)=196.802$$

$$y_9 = 85.125 + 13.959(9)=210.761$$

$$y_{10} = 85.125 + 13.959(10)=224.721$$

$$y_{11} = 85.125 + 13.959(11)=238.680$$

De acuerdo con las cifras obtenidas en el análisis anterior para el año 2015, la demanda futura de automóviles a nivel nacional será de 168.883 y para los próximos años se estima según el siguiente detalle:

Año	Demanda esperada
2015	168883
2016	182842
2017	196802
2018	210761
2019	224721
2020	238680

Figura 28. Proyección de la demanda a nivel nacional

4.2.5 Proyección de la demanda de fideicomiso den el D. M. Quito

Para estimar la del fideicomiso de garantía automotriz para el Distrito Metropolitano de Quito en base a los datos antes expuestos en el desarrollo del presente trabajo, utilizamos los siguientes datos y fórmula:

CIFRAS HISTÓRICAS SECTOR AUTOMOTRIZ DM QUITO			
Años	Vehículos vendidos a nivel nacional (unidades)	Vehículos vendidos en Pichincha (unidades)	Vehículos vendidos crédito fideicomiso en el DM de Quito (unidades)
2003	58.095	27.814	8.609
2004	59.151	26.763	8.749
2005	80.410	35.476	8.891
2006	89.558	37.465	9.035
2007	91.788	39.310	9.020
2008	112.684	46.947	11.129
2009	92.764	39.403	11.310
2010	132.172	53.394	16.608
2011	139.893	54.905	16.878
2012	121.446	48.715	17.148
2013	113.812	46.478	18.335
2014	120.060	32.566	19.585

Figura 29. Datos históricos demanda Fideicomiso en el D.M. Quito
Fuente: (Cueva, 2013).

Con los datos procedemos al cálculo:

$$y = \beta_0 + \beta_1 x$$

$$\beta_0 = \bar{y} - b\bar{x}$$

$$\beta_1 = \frac{\sum xy - n \bar{x} \bar{y}}{\sum x^2 - n \bar{x}^2}$$

$$\beta_1 = \frac{273.073 - 5.3.17.711}{55 - 5.3^2} = 741,10$$

$$\beta_0 = 17711 - 741,10 \cdot 3^2 = 16.228$$

$$y = \beta_0 + \beta_1 x$$

$$y_6 = 16228 + 741,1(6)=19.934$$

$$y_7 = 16228 + 741,1(7)=20.675$$

$$y_8 = 16228 + 741,1(8)=21.416$$

$$y_9 = 16228 + 741,1(9)=22.157$$

$$y_{10} = 16228 + 741,1(10)=22.899$$

$$y_{11} = 16228 + 741,1(11)=23.640$$

Año	Demanda esperada unidades
2015	19.934
2016	20.675
2017	21.416
2018	22.157
2019	22.899
2020	23.640

Figura 30. Proyección demanda en el D.M. Quito

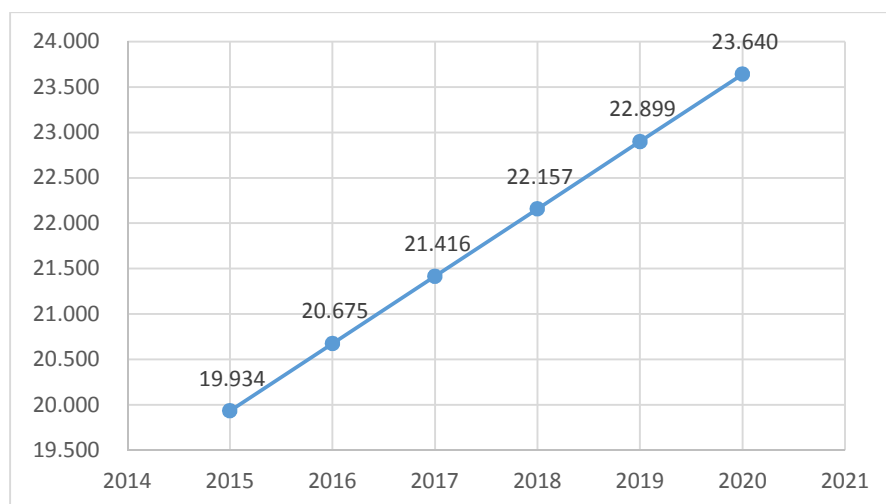


Figura 31. Recta de la demanda proyectada en el DM Quito

Para el 2015, se espera que la demanda del fideicomiso mercantil de garantía automotriz incremente, sin embargo según las cifras del Banco Central en base a los análisis económicos la situación del país podría generar disminución en la demanda estimada (BCM Ecuador, 2016).

Comparación datos actuales en relación a los datos estimados.

Situándonos en la fecha de exposición del presente trabajo, se puede citar cifras del comportamiento real de la demanda en relación a la que se estimó en base a ello tenemos:

AÑO	ENSAMBLAJE LOCAL	%	IMPORTACIÓN	%	TOTAL
2000	10 441	55,00%	8 542	45,00%	18 983
2001	20 316	35,67%	36 634	64,33%	56 950
2002	21 047	30,34%	48 325	69,66%	69 372
2003	22 768	39,19%	35 327	60,81%	58 095
2004	22 230	37,58%	36 921	62,42%	59 151
2005	29 528	36,72%	50 882	63,28%	80 410
2006	31 496	35,17%	58 062	64,83%	89 558
2007	32 591	35,51%	59 187	64,49%	91 778
2008	46 782	41,52%	65 902	58,48%	112 684
2009	43 077	46,44%	49 687	53,56%	92 764
2010	55 683	42,13%	76 489	57,87%	132 172
2011	62 053	44,36%	77 840	55,64%	139 893
2012	56 395	46,44%	65 051	53,56%	121 446
2013	55 509	48,77%	58 303	51,23%	113 812
2014	61 855	51,52%	58 205	48,48%	120 060
2015	43 962	54,07%	37 347	45,93%	81 309

Figura 32. Composición de la ventas en Ecuador, 2015

Fuente: (AEADE, Anuario, 2015).

“En el Distrito Metropolitano de Quito se vendieron 10.544 vehículos nuevos” (Cueva, 2013), en relación a 2014 hubo un disminución del 46,16%, esto fue consecuencia de la graves crisis económica del país y de las restricciones legales en varias variables que se impusieron a las importación de vehículos; “a pesar de ello el sector automotriz tenía un proyección de ventas de

19.934 automóviles nuevos” (Cueva, 2013, págs. 58,59), lo cual evidencia que por afectaciones externas durante el 2015 la demanda real se situó por debajo de los datos que fueron inferidos.

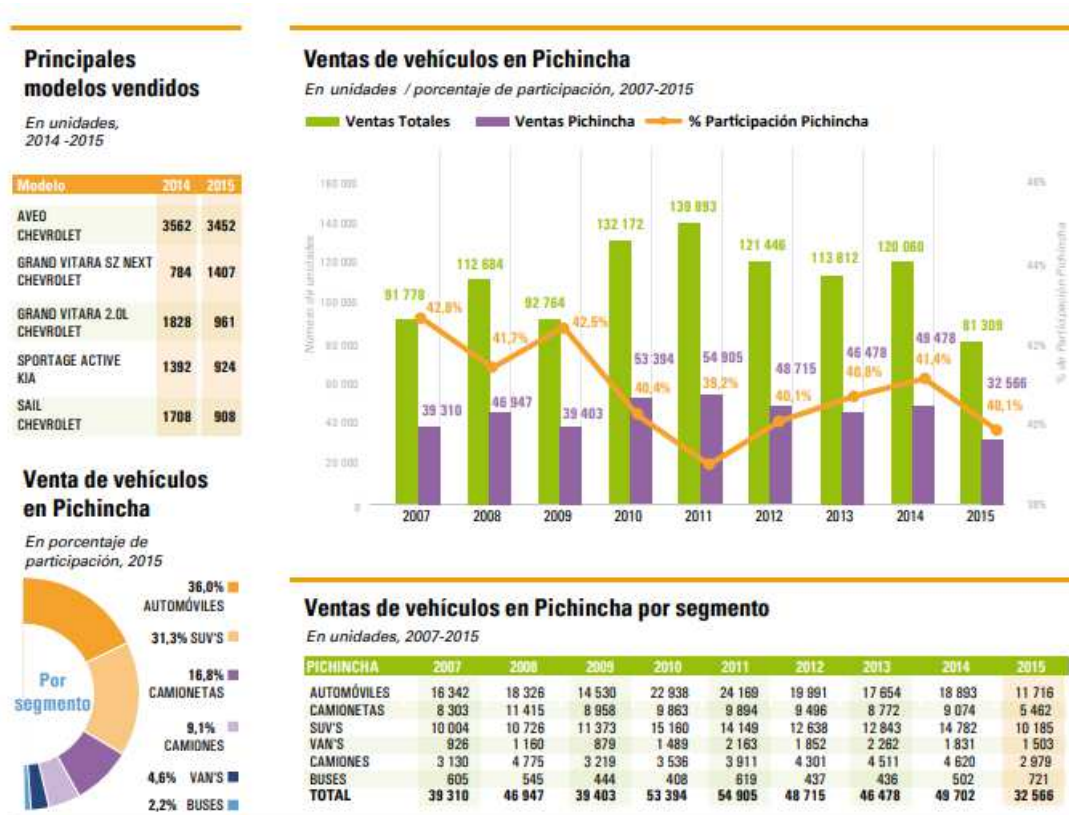


Figura 33. Ventas de vehículo por segmento en la provincia de Pichincha, 2015
Fuente: AEADE, Anuario 2015.

4.3 Precios de los vehículos

De lo estudiado con anterioridad, se evidencia también el efecto económico en los precios debido a la crisis que enfrenta el país; con el actual esquema impositivo de cupos de importación, aranceles e impuestos, ubicándose en el rango de precios de USD 10.000 a USD 20.000 en los

que se encuentra la mayoría de la demanda potencial de clientes 46,8% según la (AEADE, 2015, pág. 41). A continuación se muestra un estudio de los precios:

Segmento	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Automóviles	15 656	16 029	17 298	17 902	19 199	23 965
Camionetas	25 924	27 034	31 020	31 118	32 371	29 029
SUV	28 203	28 485	31 437	33 572	35 387	40 188
VAN	27 285	23 704	24 894	24 738	24 806	28 332
Camiones	53 266	52 827	54 675	56 989	57 641	63 519
Buses	56 926	61 056	70 296	76 541	76 822	58 660

Figura 34. Precio promedio vehículos
Fuente: (AEADE, Anuario, 2015).

Es necesario destacar que estos precios estuvieron vigentes del año 2011 al 2015 en promedio en los principales concesionarios que comercializan vehículos nuevos en el Distrito Metropolitano de Quito.

Se evidencia que los automóviles livianos fueron los que sufrieron mayor incremento del 53,07% en relación al 2010, mientras que los camiones y buses no tienen mayor variación en sus precios promedio 19,24% y 3% respectivamente en relación al 2010.

4.4 Canales de distribución de los vehículos

A continuación se detallan los principales canales de distribución que utilizan las concesionarias de vehículos livianos en el Distrito Metropolitano de Quito.

- **Canal directo.-** Este canal de distribución no tiene ningún nivel de intermediarios, por consiguiente, el concesionario de vehículos cumple la mayoría de las funciones de mercadotecnia tales como ventas, transporte, almacenaje y aceptación de riesgos de crédito sea fideicomiso u otra figura, sin la ayuda de ningún intermediario. Las actividades de venta directa del concesionario de vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito (incluyen ventas por teléfono, compras por correo y de catálogo, al igual que las formas de ventas electrónicas por internet, como las compras en línea) son un buen ejemplo de este tipo de estructura de canal. Finalmente en la comercialización de automóviles se cuenta con una fuerza de ventas.
- **Canal Agente/Intermediario (del concesionario de vehículos a la Fiduciaria):** Este canal contiene tres niveles de intermediarios: 1) El Agente Intermediario (que por lo general, son fiduciarias que buscan clientes para los concesionarios o les ayudan con financiamiento para la compra de los automóviles; no tienen la actividad de agregación de valor pero si tienen la titularidad de los vehículos ante incumplimientos de las obligaciones del cliente con la institución fiduciaria. En este canal casi todas las funciones de marketing pueden pasarse a los intermediarios, disminuyendo así los requerimientos de capital del concesionario para propósitos de las estrategias de marketing a implementar en el mercado automotriz.

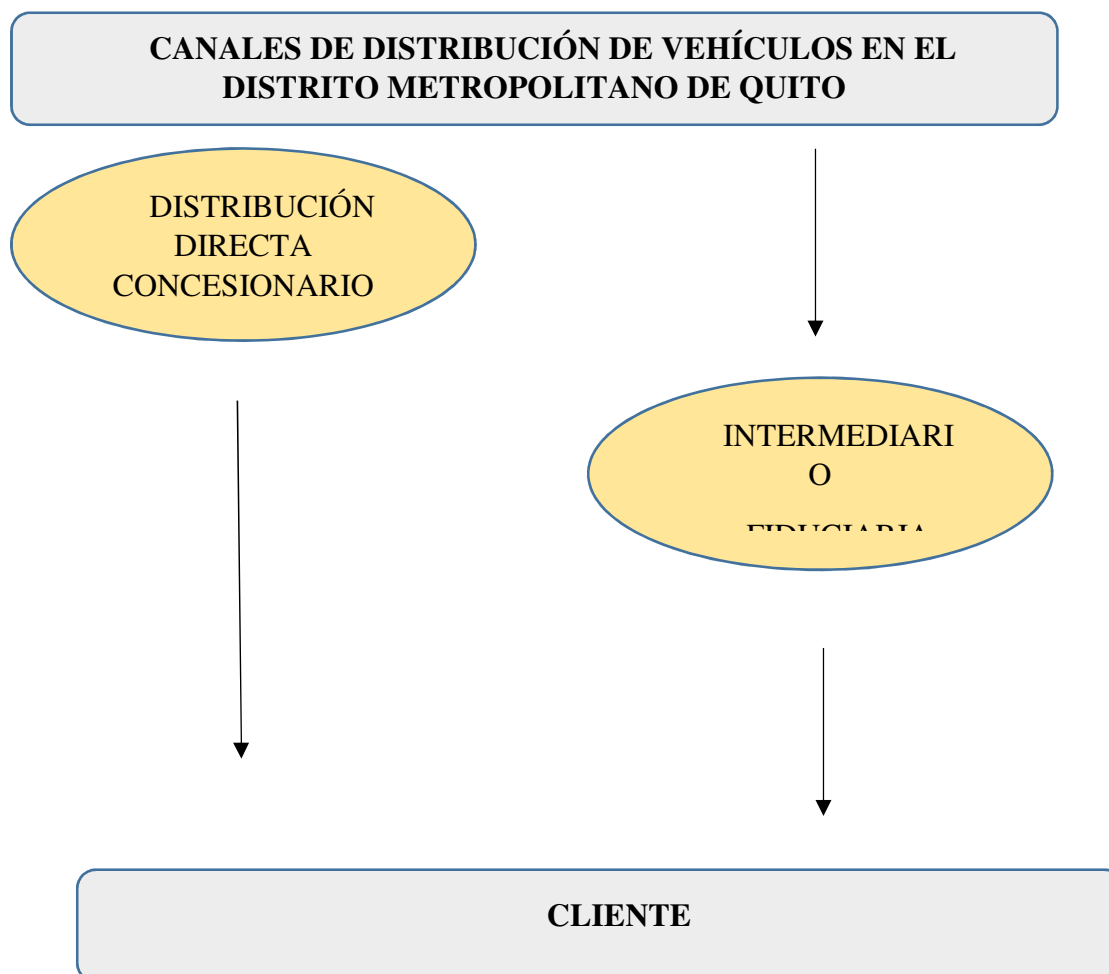


Figura 35. Canales de distribución de vehículos

Conclusión final:

En la investigación realizada acerca de la demanda potencial del fideicomiso mercantil automotriz en el Distrito Metropolitano de Quito se evidenció claramente que según los resultados de la encuesta aplicada a los clientes potenciales, el 80% refiere adquirir un vehículo a través de financiamiento siendo el fideicomiso mercantil la principal figura elegida y junto al análisis histórico de la demanda de ventas de vehículos y la proyección de la demanda potencial para los años futuros, se evidencia claramente que existe demanda potencial para la adquisición

de un vehículo nuevo por parte de los clientes a través de la figura del fideicomiso en el periodo de estudio (2011-2015) y durante los próximos 5 años; esto a pesar de la crisis económica que enfrenta el país y de las restricciones monetarias impuestas por el Gobierno. La falta de liquidez del Sistema Financiero Nacional genera la necesidad imperiosa de contar con figura de financiamiento para adquirir un vehículo tanto para fines familiares como de trabajo. Esta necesidad no ha disminuido por el contrario se incrementa día a día por el crecimiento de la población en el Distrito Metropolitano de Quito.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

La figura del Fideicomiso Mercantil Automotriz en el Ecuador, es una herramienta válida que permita respaldar el incumplimiento de las obligaciones contraídas en la compra de un automóvil nuevo, en razón de su estructura ágil, fácil y eficaz al momento del cobro en caso de que no se produzca el pago evitando que las partes incurran en lentos y costosos procesos judiciales y extrajudiciales, por lo tanto se inhibe que exista un trámite judicial.

Las continuas reformas tributarias, restricción a las importaciones, establecimiento de cupos a los concesionarios de vehículos, salvaguardas, etc., ha ocasionado una crisis del sector automotriz que afecta en forma directa e indirecta a miles de personas; provocando una continua caída de las ventas de automóviles nuevos y accesorios en el Distrito Metropolitano de Quito en el período analizado que va desde el 2011 - 2015.

La investigación de campo y el análisis de la demanda efectuado al período 2011 – 2015 determinan lo siguiente: demanda de 2011 es de 16.878 vehículos nuevos; demanda de 2012 es de 17.148 vehículos nuevos; demanda de 2013 es de 18.335 vehículos nuevos; demanda de 2014 es de 19.585 vehículos nuevos y finalmente para el año 2015 es de 19.934 vehículos nuevos. Lo

que demuestra la existencia de demanda potencial de fideicomiso mercantil en el Distrito Metropolitano de Quito para el 2015.

Cuando se hace la proyección de la demanda potencial para los próximos 5 años es decir del 2015 a 2020, se puede apreciar que existe demanda potencial para la figura del Fideicomiso Mercantil Automotriz por parte de los clientes en el Distrito Metropolitano de Quito, entonces para el 2016 la demanda potencial es 20.675 vehículos nuevos; para el 2017 es 21.416 vehículos nuevos; para el 2018 es 22.157 vehículos nuevos; para el 2019 es 22.899 vehículos nuevos; para el 2020 es 23.640 vehículos nuevos

Situándonos en la fecha de exposición del presente trabajo, se puede citar cifras del comportamiento real de la demanda en relación a la que se estimó en base a ello tenemos podemos ver que “En el Distrito Metropolitano de Quito se vendieron 10.544 vehículos nuevos” (Cueva, 2013), en relación a 2014 hubo un disminución del 46,16%, esto fue consecuencia de la graves crisis económica del país y de las restricciones legales en varias variables que se impusieron a las importación de vehículos; “ lo cual evidencia que la demanda real se situó por debajo de los datos que fueron inferidos, por tanto el futuro para el mercado automotriz y dentro de este incluido el de fideicomiso mercantil de garantía automotriz, requiere mayor atención por parte de las autoridades con políticas públicas de incentivo y no restrictivas.

5.2 Recomendaciones

Es necesaria la reactivación del aparato productivo del país, así como la eliminación de las restricciones legales por parte del Estado ecuatoriano que permita el normal crecimiento y desarrollo del sector automotriz, para ello se requiere una adecuada toma de decisiones de parte de las autoridades gubernamentales.

Es necesario apoyar la gestión de comercialización de los automóviles nuevos en el Distrito Metropolitano de Quito fomentando la figura del fideicomiso para motivar la adquisición de vehículos considerando el cumplimiento de la Ley para el efecto.

Se sugiere la aplicación también de nuevas estrategias de marketing para llegar al cliente final porque en épocas de recesión o crisis como las que atraviesa el Ecuador es cuando más se debe hacer promoción y publicidad de los automóviles nuevos para poder comercializarlos en el mercado de Quito.

Para enfrentar esta difícil situación económica que tiene el país; se deben unir todas las asociaciones, gremios, concesionarios, importadores vinculados directa e indirectamente con el sector automotriz en procura de alcanzar mejor acuerdos de cualquier índole con el Gobierno Nacional.

BIBLIOGRAFIA

- AEADE. (2010). *AEADE Anuario*. Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2010.pdf>
- AEADE. (2011). *AEADE, Anuario*. Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2011.pdf>
- AEADE. (2012). *AEADE Anuario*. Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2012.pdf>
- AEADE. (2014). *AEADE Anuario*. Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2014.pdf>
- AEADE. (2015). *AEADE Anuario*. Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2013.pdf>
- BCM Ecuador. (05 de Enero de 2016). *Evolución del Sector Automotriz Ecuatoriano 2011- 2015*. Obtenido de <http://www.bcmecuador.com/single-post/2016/01/05/Evoluci%C3%B3n-del-Sector-automotriz-Ecuatoriano-2011-2015>
- Cabezas, & Albán. (26 de Abril de 2008). *¿Qué es el fideicomiso mercantil?* Obtenido de <http://cywlegal.com/inter.asp?s=3&ss=8&n=113>
- Cabezas, G. (2016). *Fideicomiso Mercantil*. Obtenido de <http://cywlegal.com/inter.asp?s=3&ss=8&n=113>
- Carvajal, L. (2013). *“Metodología de la Investigación. Curso General y Aplicado”, (17ª edición)*. , Pág. 35. Cali – Colombia: Editorial Fald.
- Cervantes, J. G. (1998). *Formulación y Evaluación de Proyectos – Un enfoque de sistemas*. México: McGraw Hill.
- Congreso Nacional. (2006). *Ley de Mercado de Valores*. Obtenido de http://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_mercado.pdf
- Cornejo José. (2013). *“El Fideicomiso Mercantil y sus usos en el Sistema Financiero”, Ruptura No. 45, Tomo I, Asociación Escuela de Derecho.*, Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- Cosede. (2016). *Fiducia*. Obtenido de <http://www.cosede.gob.ec/?p=2340>
- Cueva, D. (Diciembre de 2013). Tesis de Grado. *Proyecto de factibilidad para un proyecto de cobranzas en el Distrito Metropolitano de Quito. Caso Fideicomiso Mercantil de Vehículos*. Sangolqui, Pichincha, Ecuador.
- Dinero. (19 de Agosto de 2015). *La Mala Racha de Correa y de la Economía Ecuatoriana*. pág. 1.

- Ecuavisa. (2016). *Quito es la ciudad con mayor índice de desempleo, según cifras del INEC*. Obtenido de <http://www.ecuavisa.com/articulo/televistazo/noticias/204916-quito-ciudad-mayor-indice-desempleo-segun-cifras-del-inec>
- El Comercio. (05 de Enero de 2015). Ecuador restringe aún más las importaciones de autos este 2015. pág. 1.
- El Telégrafo. (21 de Junio de 2015). Fideicomisos representan el 9% del PIB nacional. *El Telégrafo*, págs. <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/fideicomisos-representan-el-9-del-pib-nacional>.
- Escuela Politécnica Nacional. (2008). “*Dirección Financiera*”, Pág. 56. Quito,.: Ed. EPN.
- Escuela Politécnica Nacional. (2008, Pag. 25). *Gerencia Financiera*. Quito: EPN.
- Fideicomiso. (2015). *Fideicomiso Mercantil*. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/422/1/tesis.pdf>
- Fideicomiso. (2016). *Fideicomiso*. Obtenido de <http://fondospichincha.yage.ec/portal/es/web/fondos-pichincha/fideicomiso-de-garantia>
- Fiducia. (2016). *Fiducia*. Obtenido de <http://www.fiducia.com.ec/pdfs/titulo15.pdf>
- García José. (2013). *Derecho Económico de los Contratos*. Bogotá: Ediciones Librería del Profesional – Universidad de la Sabana.
- H. Congreso Nacional. (22 de Febrero de 2006). *Ley de Mercado de Valores y Codificación*. Obtenido de http://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_mercado.pdf
- INEC. (2015). *Desempleo en Quito*. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/institucional/home/>
- Junta de Regulación Monetaria y Financiera. (2014). *Resolución 213-2016-F*. Obtenido de <https://www.juntamonetariafinanciera.gob.ec/PDF/resolucion213-2016f.pdf?dl=0>
- Ley de Mercado de Valores. (2012). *Art. 110*. Quito: BVQ.
- Ley de Mercado de Valores. (2016). *Art. 126*. Quito: BVQ.
- Olcese, Aldo. (2008). *Manual De La Empresa Responsable y Sostenible*. Madrid: Mc Graw Hill. Primera Edición. España.
- Quisiguña, C. (05 de Enero de 2016). *Cifras de Comercialización 2012 - 2015*. Obtenido de <http://www.bcmecuador.com/single-post/2016/01/05/Evoluci%C3%B3n-del-Sector-automotriz-Ecuatoriano-2011-2015>
- Roca, G. (2010, Pag. 25). *Analisis Financiero*. Bogota: Mc Grac Guill.

- Rodríguez, Sergio. (2007). *"La Responsabilidad del Fiduciario"*. Bogotá, Colombia: Ed. Diké, primera edición.
- Rodríguez, V. H. (2010). *Metodología de la Investigación*. Quito: Ed. Sertemav.
- Rojas, M., Correa, A., & Gutiérrez, F. (2012). *Sistema de Control de Gestión*. Bogotá: Ediciones de la U.
- Ron, F. (2010). *Metodología de la Investigación*. Quito: EPN.
- Rosmar, N. (2016). *Metodo de Línea Recta*. Obtenido de <http://www.monografias.com/trabajos15/depreciacion-fiscal/depreciacion-fiscal.shtml>
- Sapag, C. N. (2012). *"Formulación y Evaluación de Proyectos"*, Pág. 15. Madrid: Ed. Prentice Hall.
- Urbina, B. (2003, Pág. 336). *"Preparación y Formulación de proyectos"*. Bogotá: Ed. Norma.
- Weston, B. (2006). *Gerencia Financiera*. Bogotá: Norma.

ANEXOS