

La afectación por la incorrecta aplicación de la normativa de transportes en el empleo de los vehículos del Ejército Ecuatoriano, propuesta de normativa institucional

Benavides Jaya, Arturo Javier Y Chamorro Enríquez, Daniel Alfredo

Vicerrectorado de Investigación, Innovación y Transferencia de Tecnología

Centro de Posgrados

Maestría en Defensa y Seguridad

Trabajo de titulación, previo a la obtención del título de Magíster en Defensa y Seguridad mención Logística

TCRN Sánchez Mena, Milton Vinicio

08 de noviembre de 2021



Document Information

Analyzed document	BENAVIDES-CHAMORRO.pdf (D117656878)
Submitted	2021-11-06 13:55:00
Submitted by	
Submitter email	jgomez@uotavalo.edu.ec
Similarity	0%
Analysis address	jgomez.otaval@analysis.arkund.com

Sources included in the report

SA	INFORME FINAL MARCELA CATUCUAMBA.docx Document INFORME FINAL MARCELA CATUCUAMBA.docx (D108657075)	 1
-----------	---	---

Firma:

Sánchez Mena, Milton Vinicio

DIRECTOR



VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y
TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA
CENTRO DE POSGRADOS

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, **“La afectación por la incorrecta aplicación de la normativa de transportes en el empleo de los vehículos del Ejército Ecuatoriano, propuesta de normativa institucional”** fue realizado por los señores **Benavides Jaya, Arturo Javier y Chamorro Enríquez, Daniel Alfredo** , el mismo que ha sido revisado y analizado en su totalidad, por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 08 de noviembre de 2021

Firma:

Sánchez Mena, Milton Vinicio

Director

C.C.: 0501797609



**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y
TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA
CENTRO DE POSGRADOS
RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA**

Nosotros, **Benavides Jaya, Arturo Javier y Chamorro Enríquez, Daniel Alfredo**, con cédulas de ciudadanía n°1714017405 y 0401177332 respectivamente, declaramos que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **“La afectación por la incorrecta aplicación de la normativa de transportes en el empleo de los vehículos del Ejército Ecuatoriano, propuesta de normativa institucional”** es de nuestra autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Sangolquí, 08 de noviembre de 2021

Firma (s)

Benavides Jaya, Arturo Javier
C.I. 1714017405

Chamorro Enríquez, Daniel Alfredo
C.I. 0401177332



VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y

TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA

CENTRO DE POSGRADOS

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Nosotros, **Benavides Jaya, Arturo Javier y Chamorro Enríquez, Daniel Alfredo**, con cédulas de ciudadanía n°1714017405 y 0401177332, autorizamos a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: **“La afectación por la incorrecta aplicación de la normativa de transportes en el empleo de los vehículos del Ejército Ecuatoriano, propuesta de normativa institucional”** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra responsabilidad.

Sangolquí, 08 de noviembre de 2021

Firma (s)

Benavides Jaya, Arturo Javier
C.I. 1714017405

Chamorro Enríquez, Daniel Alfredo
C.I. 0401177332

ÍNDICE

Capítulo I: El Problema de Investigación	14
Planteamiento del Problema	14
<i>Formulación del Problema</i>	16
<i>Subproblemas o Preguntas de Investigación</i>	16
Objetivos	16
<i>General</i>	16
<i>Específicos</i>	16
Justificación e Importancia.....	17
Capítulo II: Marco Teórico	19
Antecedentes del estudio.....	19
Estado del Arte	22
Fundamentación Teórica	25
Fundamentación Legal	26
<i>Normas de Control Interno (N.C.I)</i>	28
<i>El Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización,</i> <i>Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público</i> <i>(R.G.B.I)</i>	32
<i>Reglamento Sustitutivo para el Control de los Vehículos del Sector</i> <i>Público y de las Entidades del Derecho Privado que Disponen de</i> <i>Recursos Públicos (RVSP)</i>	34
Variables de la Investigación	36
<i>Variable Independiente</i>	36
<i>Variable Dependiente</i>	36

Formulación de la Hipótesis.....	36
Capítulo III: Metodología	37
Enfoque Metodológico	37
Diseño de la Investigación	38
Tipo de Investigación.....	38
Población y Muestra	39
Métodos y Tipo de Muestreo	40
Operacionalización de las variables.....	42
Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	43
Capítulo IV: Análisis e Interpretación de Resultados	46
Dimensión manejo y conocimiento	46
Dimensión aplicación de la normativa.....	66
Cumplimiento de Objetivos	66
<i>Objetivo 1</i>	66
Objetivo 2	67
<i>Objetivo 3</i>	68
<i>Objetivo 4</i>	68
Capítulo V: Propuesta Del Reglamento De Vehículos.....	70
Análisis para la elaboración de la propuesta.....	70
Propuesta del Reglamento para el Empleo de Vehículos del E.E	72
1. Referencias	72
2. Antecedentes	72
3. Objetivos	74

4.	Ámbito de aplicación:	75
5.	Glosario de términos	75
6.	Disposiciones	77
	A. Generales.....	77
	B. Específicas.....	77
1)	Inspectoría General	77
2)	Comando de Operaciones Terrestre	78
3)	Comando Logístico Terrestre	78
4)	Comando de Educación y Doctrina Militar Terrestre.....	78
5)	Dirección General de Recursos Humanos del Ejército	79
6)	Dirección de Seguridad Integrada	79
7)	Comandos de división, brigadas, batallones/grupos, institutos, COLOG, DAC, AGRUCOMGE, CLR, CALs y hospitales.	79
7.	Responsables	79
8.	Clasificación de los vehículos.....	82
	A. Por la función que cumplen	82
	B. Por su peso	83
9.	Registro e identificación de vehículos.....	85
	A. Registro contable de vehículos:.....	85
	B. Registro e identificación de vehículos.....	85
	C. Identificación de vehículos	86
1)	Características de los automotores del E.E	86
2)	Número de registro.....	89

	D.	Documentos de Registro de Vehículos.....	91
10.		Asignación de vehículos.....	91
11.		Custodia.....	93
12.		Matriculación de vehículos	94
13.		Revalorización de vehículos.....	94
14.		Movilización, empleo, conducción de vehículos	94
	A.	Prohibiciones.....	94
	B.	Disposiciones para el Uso, Movilización Y Control	95
	C.	Normas de seguridad para la circulación de vehículos livianos, medianos y pesados.	97
15.		Constatación física.....	102
	A.	Finalidad.....	102
	B.	Responsables.....	102
16.		Aseguramiento, rastreabilidad	103
17.		Mantenimiento de vehículos	104
18.		Control de combustibles y lubricantes	106
19.		Egreso o baja de bienes.....	106
		Capítulo VI: Conclusiones y Recomendaciones	108
		Conclusiones	108
		Recomendaciones	110
		Referencias	111
		ANEXOS	113

Índice de Tablas

Tabla 1 <i>Normas de Control Interno</i>	30
Tabla 2 <i>Descripción de la Normas de Control Interno</i>	30
Tabla 3 <i>Matriz de involucrados</i>	40
Tabla 4 <i>Constantes del cálculo</i>	41
Tabla 5 <i>Operacionalización de Variables</i>	43
Tabla 6 <i>Tabulación Pregunta 1</i>	47
Tabla 7 <i>Tabulación Pregunta 2</i>	48
Tabla 8 <i>Tabulación Pregunta 3</i>	49
Tabla 9 <i>Tabulación Pregunta 4</i>	50
Tabla 10 <i>Tabulación Pregunta 5</i>	51
Tabla 11 <i>Tabulación Pregunta 6</i>	53
Tabla 12 <i>Tabulación Pregunta 7</i>	54
Tabla 13 <i>Tabulación Pregunta 8</i>	55
Tabla 14 <i>Tabulación Pregunta 9</i>	56
Tabla 15 <i>Tabulación Pregunta 10</i>	57
Tabla 16 <i>Tabulación Pregunta 11</i>	59
Tabla 17 <i>Tabulación Pregunta 12</i>	60
Tabla 18 <i>Tabulación Pregunta 13</i>	61
Tabla 19 <i>Tabulación Pregunta 14</i>	62
Tabla 20 <i>Tabulación Pregunta 15</i>	63
Tabla 21 <i>Tabulación Pregunta 15</i>	65
Tabla 22 <i>Tabulación de datos aplicación de la normativa</i>	66
Tabla 23 <i>Clasificación de los vehículos por su peso</i>	83
Tabla 24 <i>Clasificación de número tipo</i>	89

Índice de Figuras

Figura 1 <i>Pirámide de Normas</i>	27
Figura 2 <i>Relación de variables</i>	39
Figura 3 <i>Escala Valorativa Manejo y Conocimiento</i>	46
Figura 4 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 1</i>	47
Figura 5 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 2</i>	49
Figura 6 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 3</i>	50
Figura 7 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 4</i>	51
Figura 8 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 5</i>	52
Figura 9 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 6</i>	53
Figura 10 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 7</i>	55
Figura 11 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 8</i>	56
Figura 12 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 9</i>	57
Figura 13 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 10</i>	58
Figura 14 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 11</i>	59
Figura 15 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 12</i>	60
Figura 16 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 13</i>	62
Figura 17 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 14</i>	63
Figura 18 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 15</i>	64
Figura 19 <i>Porcentaje de conocimiento pregunta 16</i>	65
Figura 20 <i>Color de vehículo del E.E.</i>	87
Figura 21 <i>Escarapela para los vehículos del EE.</i>	87
Figura 22 <i>Escarapela del CL73</i>	88
Figura 23 <i>Escarapela circular 21 BS</i>	88

Resumen

En el país el manejo y administración de los bienes y existencias de las instituciones públicas, no ha tenido un control eficiente y no se les ha prestado la importancia debida en cuanto a su administración y custodia, considerando que estos forman parte de la información financiera de las entidades públicas; un componente importante de los bienes del sector público, son los vehículos que son parte fundamental en el desarrollo de las actividades y cumplimiento de las misiones de instituciones como el Ejército Ecuatoriano, el cual no está exento del cumplimiento de las disposiciones emitidas por los entes de control como la Contraloría General del Estado.

Actualmente en el Ejército Ecuatoriano existen únicamente políticas internas temporales, y la aplicación parcial de la normativa vigente ha ocasionado que la información disponible no sea la adecuada para la toma de decisiones. Esto ha ocasionado que la gestión no sea óptima generando información errada, diferencias en valores y cantidades, así como reportes del estado, condición y años de vida útil de los vehículos.

Este trabajo tiene como objetivo el de analizar la afectación que tiene la incorrecta aplicación de las políticas y procedimientos en el empleo de los vehículos del Ejército Ecuatoriano, realizando una investigación documental y analizando variables que inciden en la disponibilidad del parque automotor. Una vez analizada la normativa vigente nacional e institucional y luego de haber determinado sus incompatibilidades y las observaciones a la administración de los vehículos por parte de los organismos de control, finalmente se presenta una propuesta de normativa institucional enmarcada en las normas emitidas por los organismos de control del Estado.

PALABRAS CLAVE:

- **NORMATIVA INSTITUCIONAL**
- **TOMA DE DECISIONES**
- **ADMINISTRACIÓN DE BIENES**
- **FLOTAS DE VEHÍCULOS**

Abstract

In the country, the management and administration of goods and stocks of public institutions has not had an efficient control and they have not been given due importance in terms of their administration and custody, considering that these are part of the information -financial of the public entities; An important component of public sector assets, are the vehicles that are a fundamental part in the development of activities and fulfillment of the missions of institutions such as the Ecuadorian Army, which is not exempt from compliance with the provisions issued by the control entities such as the Comptroller General of the State.

Currently in the Ecuadorian Army there are only temporary internal policies, and the partial application of current regulations has caused the available information to be inadequate for decision-making. This has caused that management is not optimal, generating erroneous information, differences in values and quantities, as well as reports on the state, condition and years of useful life of the vehicles.

The objective of this work is to analyze the impact that the incorrect application of policies and procedures has in the use of vehicles of the Ecuadorian Army, carrying out a documentary investigation and analyzing variables that affect the availability of the vehicle fleet. Once the current national and institutional regulations have been analyzed and after having determined their incompatibilities and the observations to the administration of the vehicles by the control bodies, Finally, a proposal for institutional regulations is presented, framed in the norms issued by the State control organisms.

KEYWORDS:

- **INSTITUTIONAL REGULATIONS**
- **DECISION MAKING**
- **PROPERTY MANAGEMENT**
- **VEHICLE FLEETS**

Capítulo I: El Problema de Investigación

Planteamiento del Problema

En el país el manejo y administración de los bienes y existencias de las instituciones públicas, no ha tenido un control eficiente y no se les ha prestado la importancia debida en cuanto a su administración y custodia, considerando que estos forman parte de la información financiera de las entidades públicas, lo que ha ocasionado perjuicios al erario nacional. Un componente importante de los bienes del sector público, son los vehículos, que en muchas instituciones son parte fundamental en el desarrollo de las actividades y cumplimiento de misiones institucionales.

El artículo 211 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que la Contraloría General del Estado (C.G.E) es el organismo técnico encargado del control de la utilización de los recursos estatales y de las personas jurídicas de derecho privado que dispongan de recursos públicos. En lo referente a la administración de vehículos, la C.G.E ha emitido tres normas que rigen la administración de vehículos del sector público:

- Normas de Control Interno para las Entidades, Organismos del Sector Público y de las Personas Jurídicas de Derecho Privado que Dispongan de Recursos Públicos (N.C.I).
- El Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público, mismos que de aquí en adelante será tratado como Reglamento General de Bienes e Inventarios (R.G.B.I).
- Reglamento Sustitutivo para el Control de los Vehículos del Sector Público y de las Entidades del Derecho Privado que Disponen de Recursos Públicos (R.V.S.P).

Con la finalidad de verificar y evaluar el buen uso de los bienes del estado, la C.G.E ha venido realizando auditorias y controles para determinar el incumplimiento de las disposiciones emitidas en las normas anteriormente mencionadas, lo que ha generado varias observaciones y sanciones a las instituciones y funcionarios responsables de la administración de dichos activos. El Ejército Ecuatoriano (E.E) no ha sido la excepción y en varias oportunidades ha sido observado, principalmente porque su normativa no es compatible a las normas y disposiciones emitidas por los organismos de control.

El E.E como parte del Estado Ecuatoriano, no está exento del cumplimiento de las disposiciones emitidas por los entes de control, por lo que, al poseer un parque vehicular muy grande, debería emitir una normativa compatible con las disposiciones formuladas por la C.G.E para su correcto empleo, ya que actualmente existen únicamente políticas internas temporales, elaboradas de acuerdo a la experiencia, pragmatismo y necesidad de los administradores en su debido momento.

La falta de aplicación, ha ocasionado que la información disponible no sea la adecuada para la toma de decisiones, ya que no existe registros de documentación que sustenten la ubicación, forma en que fueron adquiridos y cómo serán utilizados y lo que, es más, que funcionario público es el responsable de su ocupación, administración y custodia. Esto ha ocasionado que la gestión no sea óptima generando, por ejemplo: pérdidas de vehículos, diferencias en valores y cantidades, reportes en lugares diferentes, así como el estado, condición y años de vida útil.

La incorrecta aplicación de la normativa legal vigente influye negativamente en la administración de los vehículos del E.E, afectando a la operabilidad de los medios y por lo tanto en el apoyo logístico integral que las unidades logísticas deben brindar a las unidades operativas. Por tal motivo se hace necesario determinar la relación existente

entre estas. Las repercusiones que implica la falta de observancia de procesos y normas, la ineficiencia por la falta de su aplicación y finalmente como esto afecta al E.E.

Formulación del Problema

El problema que se pretende resolver, está fundamentado en la respuesta a la siguiente pregunta: ¿Cuál es la afectación de la incorrecta aplicación de las políticas y procedimientos en el empleo de los vehículos del Ejército Ecuatoriano y su incidencia en la gestión del parque automotor?

Subproblemas o Preguntas de Investigación

- ¿Cuáles son los parámetros que se están incumpliendo en las políticas y procedimientos actuales del E.E. en relación a la normativa establecida por la C.G.E.?
- ¿Cuál es la afectación que tiene la incorrecta aplicación de las políticas y procedimientos en la administración de los vehículos del E.E.?
- ¿Cuáles son los parámetros generales que debería incluir la normativa institucional para la correcta administración del parque automotor del E.E.?

Objetivos

General

Analizar la afectación que tiene la incorrecta aplicación de las políticas y procedimientos en el empleo de los vehículos del E.E, realizando una investigación documental y estructurar una normativa para el correcto empleo del parque automotor de del E.E.

Específicos

- Determinar el conocimiento y la aplicación de la normativa vigente en el personal de funcionarios encargados de la administración y empleo de los vehículos del E.E.

- Determinar si las disposiciones emitidas en la normativa vigente están operacionalizadas en la normativa institucional para el empleo de los vehículos del E.E.
- Determinar la afectación del incumplimiento de la normativa en la administración de los vehículos del E.E, en relación a observaciones realizadas por la C.G.E.
- Establecer una normativa institucional para el empleo del parque automotor del E.E, en concordancia con la normativa vigente con base en los resultados obtenidos en la investigación.

Justificación e Importancia

La presente investigación se enfocará en estudiar la normativa vigente nacional e institucional, para determinar sus incompatibilidades, ya que, debido al incumplimiento de ciertas disposiciones, se han producido observaciones y sanciones a miembros del E.E. El presente trabajo permitirá mostrar la incidencia en la administración, además de ofrecer una propuesta compatible, que permita regular la gestión de los vehículos del E.E, en base a sus particularidades y especificidades en el cumplimiento de la misión constitucional.

Al determinar las incongruencias en la normativa aplicada, se podrá elaborar una propuesta apegada a lo estipulado por la C.G.E y así reducir la cantidad de observaciones y sanciones a miembros del E.E. Este trabajo también permitirá profundizar conocimientos sobre la administración de vehículos militares, que poseen ciertas características a diferencia de otros automotores que pertenecen al sector público, además de ofrecer una mirada a los errores cometidos y la omisión de ciertas disposiciones.

Es conveniente, ya que permitirá identificar las políticas y procedimientos que se están omitiendo o se están cumpliendo inadecuadamente en el empleo de los vehículos del E.E, permitiendo resolver los problemas existentes en la administración y lograr la organización y control, por medio de la obtención de datos confiables que permitan a las autoridades una correcta toma de decisiones.

Es relevante, pues permitirá solucionar el gran problema que acarrea, que los documentos elaborados para el empleo de los vehículos del E.E, no tengan concordancia con lo dispuesto para el sector público. Con esta investigación se llenará el vacío existente en funcionarios del E.E que administran parques de vehículos y que desconocen la administración de bienes del sector público, beneficiando así a funcionarios y al E.E, institución que, al evitar observaciones de los entes de control, mejorará su imagen institucional.

Mediante las disposiciones planteadas, se facilitará la generación de futuros estudios y el levantamiento de datos que clarifiquen la realidad actual de los estados y existencias, así como la generación de documentos que permitan el cumplimiento de procedimientos operativos normales en el campo de transportes.

Capítulo II: Marco Teórico

Antecedentes del estudio

Las flotas vehiculares hoy en día son de gran utilidad para brindar el apoyo logístico, ya que para cumplir eficientemente y de manera oportuna esta tarea, es necesario realizar la movilización y distribución de productos y servicios hacia cualquier lugar del país. Esto hace que tome suma importancia la disponibilidad de vehículos con sus respectivos conductores, para proporcionar el apoyo de transportes al personal y unidades militares.

Siendo un recurso de suma utilidad, es necesario tener un control del empleo por parte del personal que utiliza los vehículos, ya que una flota con un número de vehículos considerable, puede afectar a organizaciones que no cuenten con la gestión adecuada de estos recursos.

En el Ejército Ecuatoriano las necesidades materiales, de vida y de combate de las tropas, son de diversa índole y según sus afinidades se encuentran organizados los servicios logísticos para satisfacerlas. Específicamente en lo relacionado al traslado de abastecimientos, personal y todo tipo de recursos, en beneficio de unidades de combate, apoyo de combate y apoyo de servicio de combate, el responsable es el servicio de Transportes (FF.TT MI4-TASE8-01, 2014) cuyas actividades se detallan a continuación:

- a) Proporcionar los medios de transporte terrestre, fluvial y aéreo, para la movilización de personal y material.
- b) Asignación de combustibles (gasolina, diésel, JP1).
- c) Asignación de lubricantes, grasas y aditivos para vehículos a rueda.
- d) Asignación de repuestos para los medios de transporte.
- e) Capacitación y entrenamiento del personal.
- f) Evacuación de personal enfermo, herido, fallecido y prisioneros de guerra.

- g) Evacuación del material propio (salvado), capturado o deteriorado.
- h) Inspección de transportes, en forma continua en cumplimiento a las directivas e instructivos elaborados para el efecto y especificaciones técnicas para el efecto.
- i) Control de la Cuenta Bienes Nacionales de Transportes (actualmente control de inventarios por medio Sistema Logístico del Ejército SILOGE y Sistema de Bienes y Existencias eSByE).
- j) Disposición del material y equipo de transportes obsoleto o inservible (remate, donación, canibalización o destrucción).

Con la finalidad satisfacer esas necesidades materiales, de vida y de combate, los oficiales y las unidades logísticas desarrollan las funciones logísticas, que son un conjunto de actividades que incluye la planificación y ejecución de acciones para mantener la eficiencia combativa de las tropas (FF.TT MI4-TASE8-01, 2014).

Las funciones que realizan los servicios logísticos son comunes, pero por su especialidad, conocimiento técnico y empleo, son actividades específicas y particulares de cada uno de ellos. Las funciones logísticas que son ejecutadas por los servicios logísticos son: Abastecimientos, Mantenimiento y Transportes. La función de Transportes comprende todas las acciones relativas al movimiento y evacuación bajo cuidados especiales de personal, material y equipo (FF.TT MI4-TASE8-01, 2014), esto denota que el E.E, dentro de su organización cuenta con una estructura y con personal responsable de la administración de los vehículos, y que los mismos deben dar cumplimiento a normas superiores mediante la operacionalización de las mismas, adaptándolas a sus realidades.

Considerando las misiones que cumple las Fuerzas Armadas (FF.AA) y las particularidades que se desprenden de su propio accionar, en las que se requiere preservar el secreto o el uso diferenciado de los medios que dispone, es necesario realizar un

análisis para determinar las acciones que deberán tomar los organismos pertinentes para normalizar el uso de los medios de transporte, es por eso que es necesario adaptarse a las nuevas exigencias de un mundo globalizado, incorporando nuevos conceptos y tecnología que permita el cumplimiento de las normas establecidas por los organismos de control estatal.

El presente trabajo considera las bases normativas y realiza un análisis de los principales componentes y características, en lo que se refiere a la administración de vehículos, que hoy en día ha orientado su tratamiento en la denominada gestión de flotas.

En toda institución es necesario gestionar los recursos de una flota vehicular, para alcanzar niveles adecuados en eficiencia y eficacia, es por eso que en la actualidad mantener un departamento responsable de los activos de la organización es indispensable, además se debe poseer herramientas tales como softwares de administración efectiva, que permita a las personas asignadas al área, obtener información precisa sobre la ubicación y funcionamiento de las unidades vehiculares, evaluación y mejora de la conducta de manejo de los conductores, estudios estadísticos para la toma de decisiones, a fin de establecer planes para administración, mantenimiento y control.

Dentro del campo empresarial, se puede indicar que las empresas que contaban con flotas ignoraban en muchas ocasiones la ubicación de sus vehículos, así como el estado de los mismos e incluso el de las mercancías. La fiabilidad de las operaciones en muchos casos, se basaba en la memoria de los operadores de las flotas o de los conductores de los vehículos, así como de los inventarios físicos, que registraban todos estos datos de manera manual o en una aplicación simple. Las instituciones públicas por su parte no eran ajenas a esta realidad y sus operaciones de transportes se caracterizaban por una administración ineficiente y muchas veces alejada de la normativa.

Por consiguiente se puede indicar que la Gestión de Flotas permite incrementar la eficiencia de todos los procesos empresariales en los que participen los vehículos, la misma que se basa en la obtención de información en tiempo real del vehículo y su entorno de trabajo, incluyendo datos como posición, carga, conductor, estado del vehículo y de la vía, meteorología, tráfico, entre otros, siendo necesario que las empresas e instituciones públicas que poseen una flota vehicular considerable, recurran a estas herramientas para el optimización de sus medios.

Las áreas que reciben más influencia son principalmente la reducción de costos y la mejora de la calidad del servicio, ya que por medio de estas herramientas se puede determinar un sin número de variables como vehículos sub utilizados, detección de anomalías y consumos inadecuados, que al ser detectados pueden ser corregidos. Es por eso que la gestión de flotas es mucho más que un dispositivo dotado de un receptor GPS que nos permita saber la localización de nuestro vehículo o el camino que ha de llevar, pues esta herramienta, es simplemente un eslabón de una serie de adecuaciones a un sistema de transportes, que tiene su inicio con la especificación de las normas a cumplir, ya que estas constituyen el pilar fundamental para la estructuración de un sistema de gerenciamiento de flotas, motivo principal de la presente investigación.

Estado del Arte

En la actualidad existen enormes cantidades de tecnologías y softwares destinados al control y la gestión efectiva y eficiente de flotas vehiculares, permitiendo realizar un seguimiento y mantener un registro de toda la información relacionada con los vehículos y de esta manera lograr que el personal responsable de la administración de estos bienes cumpla con la normativa impuesta por la institución y el Estado, ya que estos sistemas cuentan con herramientas para la localización y seguimiento de flotas, planificación y operación de misiones y rutas, control del combustible - mantenimiento y sobre todo se pueden programar y añadir herramientas que permitan un monitoreo del

cumplimiento de obligaciones previas al movimiento de los vehículos como por ejemplo: control de inventarios, documentos en regla, aseguramiento de los vehículos, historial de responsables, registro de movimientos, clasificación de los bienes, valorización y depreciación y además pueden contar con enlaces que permitan obtener y registrar la autorización del movimiento vehicular por parte de las entidades de control.

En este sentido, es importante destacar que previa a la programación de cualquier tecnología es indispensable contar con normas de control interno dictadas por la máxima autoridad de las instituciones, las mismas deben estar en concordancia con la normativa legal vigente emitida por los diferentes organismos de control del Estado.

El Ejército Ecuatoriano (E.E) a través de la Dirección de Desarrollo Militar (D.D.M) junto con el Centro de Modelamiento y Simulación del Ejército (C.I.M.S.E), elaboró un proyecto denominado Sistema de Navegación Táctico Terrestre, el mismo que permite crear misiones militares para que puedan ser monitoreadas mediante dispositivos móviles, así como realizar el tracking (localización y seguimiento) de las operaciones que realizan las unidades militares. Este sistema cuenta con un servidor desarrollado en lenguaje de programación Java versión 8 junto con el Framework Sencha 5 para las interfaces gráficas del usuario y reportes de usuario y la base de datos Mysql 5.

La versión cliente es una aplicación móvil que se instala en los teléfonos celulares y que está desarrollado en lenguaje de programación Android desde la versión 4 en adelante. Es un software que está programado para su uso en un entorno web. Las pruebas piloto de este sistema fueron desarrolladas el mes de febrero del 2019 en la 19 B.S “Napo” en operaciones realizadas por las unidades de esta brigada, presentando los resultados esperados. Una vez que se realizaron los ajustes, el CC.FF.AA. dispuso realizar la instalación y configuración de la aplicación en dispositivos móviles del perso-

nal militar, para el simulacro de las elecciones seccionales 2019, así como en los dispositivos del personal del COLOG 25 “REINO DE QUITO”, para el traslado de material electoral, obteniendo excelentes resultados.

Con este antecedente y con la finalidad de desarrollar un software para tracking que sirva para cumplir con una exigencia de la C.G.E que dispone que los vehículos estatales sean monitoreados con el uso de tecnología, la Dirección de Desarrollo Militar junto con el CIMSE, comenzó un proyecto en el COLOG 25 para el rastreo y seguimiento vehicular. Siendo esta una necesidad apremiante, se comienzan unas pruebas iniciales con 40 vehículos del Batallón de Transportes “CHASQUI”, pero surge la necesidad de realizar el levantamiento de los requerimientos técnicos del proyecto y se determina que el software y la plataforma deben cumplir como mínimo con los siguientes requisitos para la gestión de la flota vehicular del Ejército Ecuatoriano:

- a) Administración en base a la normativa de uso para vehículos del sector público, con las particularidades propias para el sector militar.
- b) Tracking vehicular.
- c) Gestión de combustible.
- d) Gestión de mantenimiento vehicular.

Los Sistemas de Gerenciamiento de Transportes, son considerados factores positivos en la sostenibilidad empresarial y estos conceptos han sido trasladados al sector público, permitiendo contar con instituciones cada vez más eficientes y con menos errores en la administración. Ante estas exigencias de actualización se presenta la necesidad de contar con una normativa institucional en el E.E que permita estructurar estos nuevos conceptos por medio de la compatibilidad de los requerimientos establecidos por los organismos de control del Estado, los mismos que posteriormente deberán ser considerados para la estructuración de plataformas que permitan el gerenciamiento de flotas.

Fundamentación Teórica

Considerando lo expuesto por (Ballou, 2004), el cual indica que “la transportación generalmente representa el elemento individual más importante en los costos de logística para la mayoría de las empresas y que el movimiento de carga absorbe entre uno y dos tercios de los costos totales de logística, es necesario que los responsables de logística del E.E. comprendan y conozcan todos los temas inherentes a la transportación. Incluyendo aquellos que tienen que ver con el cumplimiento de las normas establecidas en el país.

El presente trabajo realiza un análisis de los principales componentes y características en lo referente a la operacionalización de disposiciones y normas que se debe cumplir el E.E. para el empleo de sus vehículos, enmarcados en nuevos conceptos y tecnologías conocidas en la actualidad como Gestión de Flotas.

Una vez analizada la normativa del E.E. se evidencia que existe únicamente manuales de logística, mantenimiento y abastecimiento, los mismos que fueron actualizados entre los años 2014 y 2015, en los cuales se determina procedimientos generales para el personal militar que ejercen la funciones logísticas, con el fin de que administren los bienes o recursos, para ejecutar un apoyo logístico integral, eficiente y oportuno al personal y unidades militares en el teatro de operaciones, constituyéndose en el marco común de referencia, que proporciona fundamentos, teorías y preceptos, que establecen o sustentan lo que se denomina la doctrina logística para la ejecución de las operaciones militares.

En lo referente al servicio y función de Transportes, se evidenció que existe el Reglamento de Organización y Empleo del Servicio de Transportes que data del año 1989, además de una nota de aula sobre Registro e Identificación de Vehículos Militares

de junio de 2010, en donde se constata conceptos relacionados al empleo en las operaciones militares, pero ninguno de ellos ha sido actualizado con nociones actuales y que estén relacionados a la normativa actual.

Sin embargo, al consultar sobre los documentos que rigen el empleo de los automotores, se constata que a nivel E.E existen el instructivo FT-CLT-TRP.2017-001 “PARA EL USO, MOVILIZACIÓN Y CONTROL DE LOS VEHÍCULOS DE LA FUERZA TERRESTRE” y la directiva FT-CLT-TRP.2020-002 “PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LOS VEHÍCULOS PARA LA FUNCIÓN DE MANDO Y CONTROL DE LA FUERZA TERRESTRE”, documentos que actualmente son empleados y que ante su falta de contenido han sido objeto de observaciones por parte de los entes de control.

Aunque existe una variedad de bibliografía referente a la gestión de flotas y a la operacionalización del control de bienes del sector público, no es menos cierto que en lo referente a estudios de operacionalización de normativas para el empleo de vehículos militares, no se dispone de referencias que hayan tratado específicamente el tema, tampoco se han realizado temas de investigación o estudios dentro del E.E, por lo que se recurrirá al análisis de la normativa vigente, emanada por la C.G.E y por la institución militar.

Fundamentación Legal

Para la determinación de la fundamentación legal del empleo de los vehículos del sector del público, es necesario establecer la fuente de control y el organismo encargado de dictar las normas para la correcta utilización de los mismos, así como también, el estado en el que se encuentra la normativa que rige actualmente en el E.E., para así determinar los principales puntos que tratan estos documentos.

Considerando el Numeral 1 del artículo 212 de la Constitución de la Republica del Ecuador (C.R.E) el cual preceptúa que: “la Contraloría General del Estado (C.G.E), será la responsable de dirigir el sistema de control administrativo que se compone de

auditoría interna, auditoría externa y del control interno de las entidades del sector público y de las entidades privadas que dispongan de recursos públicos”, además que en el numeral 3 del mismo artículo, dispone que la C.G.E será la responsable de expedir la normativa para el cumplimiento de sus funciones, en consecuencia de lo expuesto, la C.G.E será el organismo estatal que dicte las normas para el control de los bienes.

Frente a esta aseveración se recurre a la norma que rige el cumplimiento del mandato constitucional, en el Artículo 7 numeral 1 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado (L.O.C.G.E), faculta a este organismo técnico de control a expedir y actualizar las normas de control interno, que sirvan de marco básico para que las instituciones del Estado y sus servidoras y servidores establezcan y pongan en funcionamiento su propio control interno, en conclusión los funcionarios de las instituciones públicas deberán cumplir con lo dispuesto por el órgano rector y operacionalizar las disposiciones y normas emanadas por el mismo. Considerando la jerarquización de las leyes y normas que rigen el presente estudio, la Figura 1 presenta la jerarquización de estas y sobre las cuales se realizará el análisis.

Figura 1

Pirámide de Normas



Con base en lo expuesto en la Figura 1, la presente investigación se fundamenta y analiza las siguientes normas legales:

- a) Normas de Control Interno para las Entidades, Organismos del Sector Público y de las Personas Jurídicas de Derecho Privado que Dispongan de Recursos Públicos (N.C.I).
- b) El Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público, mismos que de aquí en adelante será tratado como Reglamento General de Bienes e Inventarios (R.G.B.I).
- c) Reglamento Sustitutivo para el Control de los Vehículos del Sector Público y de las Entidades del Derecho Privado que Disponen de Recursos Públicos (R.V.S.P).

Normas de Control Interno (N.C.I)

Los antecedentes de la N.C.I se remontan al año de 1977 con la expedición de la ley Orgánica de Administración Financiera y Control, para en años subsiguientes ir actualizándose hasta convertirse en el año de 1994 en las Normas Técnicas de Contabilidad y Política de Auditoria del Sector Público. En el ámbito internacional se marcaron diferentes acontecimientos para el desarrollo del control interno, es así, que en el año de 1990 la Comisión Treadway elaboró el documento “Control Interno – Marco integrado”, esta comisión más tarde adoptaría el nombre de Comisión Nacional sobre Información Financiera Fraudulenta, también conocida como COSO, la cual definió al control interno como:

Un modelo integrado a la gestión de las organizaciones, ejecutado por el personal de las entidades en sus distintos niveles jerárquicos; que promueve la honestidad, la responsabilidad y suministra seguridad razonable en el uso de los

recursos para conseguir los objetivos de: impulsar el uso racional de estrategias, promover la eficiencia en las operaciones, cumplir con las normativas aplicables y contar con una herramienta apropiada para prevenir errores e irregularidades

Considerando que el sistema de control interno desempeña un rol significativo en la administración y control de recursos, la C.G.E es el ente responsable de dirigir el sistema de control administrativo, el cual define a las N.C.I como:

Un documento que promueve el diseño, implantación y evaluación del sistema de control interno, que debe ser perfeccionado continuamente para incorporar el impacto de los nuevos avances y tendencias actuales en la administración, en beneficio de las instituciones del sector público, de las personas jurídicas de derecho privado que dispongan de recursos públicos y de la sociedad en general, usuaria de los bienes y servicios que éstas proveen

Además, la C.G.E indica que las actividades de control se dan en toda la organización, en todos los niveles y en todas las funciones, incluyen una diversidad de acciones de control de detección y prevención, tales como: separación de funciones incompatibles, procedimientos de aprobación y autorización, verificaciones, controles sobre las instituciones que poseen bienes pertenecientes al Estado y que la responsabilidad de su cumplimiento es de la máxima autoridad de las instituciones.

Estructura del Código

El Decreto Ejecutivo 039 de la C.G.E acuerda expedir las N.C.I para las entidades, organismos del sector público y personas jurídicas de derecho privado que dispongan de recursos públicos y tienen por objeto, propiciar con su aplicación el mejoramiento de los sistemas de control interno y la gestión pública, en relación a la utilización de los recursos estatales y la consecución de los objetivos institucionales.

Esta normativa está estructurada mediante un código que posee 5 caracteres numéricos los cuales son descritos en la tabla 1, la unión de estos conforma el título de la norma, lo que permite focalizar el estudio en las diferentes áreas que posee esta normativa.

Tabla 1

Normas de Control Interno

N°	CAMPO	DESCRIPCIÓN	Ejemplo
1	3 primeros dígitos	Representan en Grupo y sub-grupo	200 ambiente de Control
2	2 dígitos	Título de la norma	01 integridad y Valores éticos.

Esta codificación permitirá enfocar el estudio, análisis y operacionalización de las normas emitidas, de acuerdo al campo donde se esté actuando, en el caso del presente estudio, se deberá considerar todos aquellos aspectos que de una u otra forma influyen en el empleo de los vehículos del sector público.

Contenido del Código

Las N.C.I incluyen: normas generales y otras específicas relacionadas con la administración financiera gubernamental, talento humano, tecnología de la información y administración de proyectos, además, recogen la utilización del marco integrado de control interno. En la tabla 2 se muestra los principales grupos y subgrupos de esta normativa, y enuncia la clasificación de los campos en donde se enfocará el presente estudio:

Tabla 2

Descripción de la Normas de Control Interno

CAMPO	NOMBRE DEL CAMPO	NORMA	TITULO DE LA NORMA
		100-01	Control interno
100	Normas generales	100-02	Objetivos del control interno
		100-03	Responsables del control interno

200	Ambiente de Control		
300	Evaluación del Riesgo		
400	Actividades de control		
		401-01	Separación de funciones y rotación de labores
401	Generales	401-03	Supervisión
402	Presupuesto		
403	Tesorería		
404	Deuda publica		
405	Contabilidad Gubernamental		
		406-04	Almacenamiento y distribución
		406-05	Sistema de Registro
		406-06	Identificación y protección
406	Administración de Bienes	406-07	Custodia
		406-08	Uso de Bienes de Larga Duración
		406-09	Control de Vehículo oficiales
		406-10	Constatación física
		406-11	Baja de bienes
		406-13	Mantenimiento de Larga Duración
407	Administración de Talento Humano		
408	Administración de Proyectos		
409	Gestión Ambiental		
410	Tecnología de la Información		
500	Información y comunicación		
600	Seguimiento		

De acuerdo a lo expuesto en la tabla 2, para el análisis de la afectación por la incorrecta aplicación de la normativa de transportes en el empleo de los vehículos del E.E, el enfoque se realizará en los campos 100 Normas generales; 400 actividades de control generales y 406 actividades de control en la administración de bienes.

Una vez analizada las N.C.I, y bajo el enfoque de su Art. 3.- Normativa complementaria, la cual preceptúa que las unidades administrativas de la C.G.E, de acuerdo a su competencia funcional, propondrán la normativa complementaria necesaria para la

regulación de materias especializadas vinculadas al control interno, se analiza una derivación que operacionaliza el control de bienes, el mismo que es expuesto mediante el Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público (R.S.B.I).

El Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público (R.G.B.I)

Mediante el acuerdo 067 CG del 30 de noviembre de 2018, la C.G.E en ejercicio de las facultades conferidas en el Art 212 numeral 3 de la C.R.E acuerda expedir El Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público (R.G.B.I), documento mediante el cual se regula la administración, utilización, manejo y control de los bienes e inventarios de propiedad del Estado, derogando toda aquella normativa que se contraponga o no guarde conformidad con las disposiciones emanadas en este reglamento.

Este Reglamento en su primer artículo describe su objeto y ámbito de aplicación que en su parte substancial indica:

Regula la administración, utilización, manejo y control de los bienes e inventarios de propiedad de las instituciones, entidades y organismos del sector público y empresas públicas, comprendidas en los artículos 225 y 315 de la Constitución de la República del Ecuador, entidades de derecho privado que disponen de recursos públicos en los términos previstos en el artículo 211 de la Constitución de la República del Ecuador y en los artículos 3 y 4 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, y para los bienes de terceros que por cualquier causa se hayan entregado al sector público bajo su custodia, depósito, préstamo de uso u otros semejantes.

El R.G.B.I define su estructura en seis (06) títulos los mismos que estipulan una serie de disposiciones, conceptos y responsabilidades para el manejo de bienes e inventarios en el sector público.

El Título I hace referencia al ámbito general de la norma, y posee 2 capítulos que contienen las disposiciones preliminares y describe diferentes variables por medio de un glosario de términos. El Capítulo 2 define los responsables que deben existir en cada institución, los mismos que serán los garantes de la administración de los bienes e inventarios.

El Título II, en su único capítulo, clasifica a los bienes, dividiendo a este en tres secciones, las mismas que describen las particularidades de esta clasificación y como identificar a un bien según sus características, así, este título define 3 tipos de bienes: Los Bienes de Propiedad Planta y Equipos; Bienes de Control Administrativo y finalmente describe a los Inventarios.

En el Título III se aborda la administración de los bienes e inventarios, iniciando con el Capítulo 1, en donde, se describe los procedimientos que deben llevar a cabo las instituciones públicas para la adquisición de bienes; el Capítulo 2 define los procedimientos para la fabricación o modificación de Bienes e inventarios; el Capítulo 3 emana disposiciones comunes para todos los bienes e inventarios, en este capítulo se aborda un tema fundamental del presente estudio, que es el aseguramiento de bienes; el Capítulo 4 se refiere al ingreso de bienes biológicos; el Capítulo 5, fundamental para el presente estudio, hace referencia a la recepción, registro y archivo de bienes muebles y finalmente el Capítulo 6 describe los diferentes procedimientos a seguir con bienes que se encuentren en el exterior.

Dentro del Título IV se describe todos los procedimientos para el egreso o baja de bienes, contiene 11 capítulos con las diferentes instrucciones que se debe seguir

para el remate, venta directa, permuta, transferencia, chatarrización, reciclaje, destrucción y baja de bienes que han dejado de ser útiles para las instituciones.

El Título V describe la importancia del mantenimiento de los bienes y además enfatiza en las responsabilidades de los funcionarios garantes de la administración de bienes.

Por último, el Título VI indica las instrucciones en caso de extinción de entidades públicas y la incorporación de los bienes o inventarios a una nueva institución.

Cabe recalcar que al final de este reglamento se emiten disposiciones generales, enfatizando que al existir conflicto entre la normativa emitida por la C.G.E y la normativa interna expedida por las instituciones para el ejercicio de sus competencias o para la gestión de sus procesos internos, prevalecerá esta última, es decir, se hace necesario la implantación de una normativa interna en el E.E, que contenga las disposiciones para el cumplimiento de operaciones militares, ya que debido a su misión constitucional, posee un sin número de particularidades, que deben estar operacionalizadas, a fin de evitar conflictos con la C.G.E en procesos de auditorías y control.

Finalmente, este reglamento indica que, sin perjuicio de lo estipulado, se aplicará normativa complementaria en diferentes campos, es decir al ser el empleo de los vehículos el fin fundamental de este estudio, se realiza el análisis a una norma complementaria en este campo.

Reglamento Sustitutivo para el Control de los Vehículos del Sector Público y de las Entidades del Derecho Privado que Disponen de Recursos Públicos (RVSP)

El 6 febrero del año 2014 se expidió por primera vez el Reglamento para el Control de Vehículos del sector público, el mismo, que ha sufrido reformas mediante los acuerdos 018-CG-2016 Y 029-CG 2016. Este reglamento ha ido evolucionando sin dejar de guardar compatibilidad con el R.G.B.I, convirtiéndose así en una normativa complementaria del mismo.

Considerando que la C.G.E. tiene entre sus objetivos codificar las disposiciones reglamentarias para el control de los vehículos del sector público, en el ejercicio de las facultades que le confiere el Artículo 212 numeral 3 de la C..RE y el artículo 7 de la L.O.C.G.E, mediante el acuerdo 042- CG-2016, de fecha 17 de noviembre de 2016 se expide el Reglamento Sustitutivo para el Control de los Vehículos del Sector Público y de las entidades de derecho privado que dispone de recursos públicos.

Este reglamento que de aquí en adelante será denominado Reglamento de Vehículos del Sector Publico (R.V.S.P) está constituido de 4 capítulos dentro de los cuales se desarrollan 20 artículos que constituyen la norma a seguir para el control y por ende el empleo de los automotores del sector público.

El Capítulo I hace referencia a las normas generales, considerando cual es el ámbito de aplicación, es decir quienes están sujetos a estas disposiciones, así como también, los responsables y la manera de asignar vehículos a funcionarios del sector público,

El Capítulo II emite normas para la movilización y las responsabilidades en el mantenimiento vehicular, además en este capítulo, se preceptúa la responsabilidad de poseer un sistema de registro y estadísticas para el control, mantenimiento y responsables de los vehículos.

Dentro del Capítulo III se describe las normas a seguir para la distribución de los automotores, la obligatoriedad de asegurar estos bienes, no solo para precautelar el patrimonio estatal, sino también, el bienestar y el aseguramiento de los usuarios y conductores.

El Capítulo V trata sobre las acciones de control que ejecuta la C.G.E y como el mal empleo de automotores genera sanciones a los funcionarios que utilicen los medios de transporte en situaciones ajenas a las institucionales.

Variables de la Investigación

Para (Hernandez R. , 2010), una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observarse, en el presente estudio se realizará la medición de dos variables que permitirán demostrar la hipótesis planteada. La medición de las variables o conceptos contenidos en la hipótesis, son el fundamento esencial para la recolección de los datos, estos nos permitirán sustentar el presente estudio y así conocer las principales deficiencias en el empleo de los vehículos.

Variable Independiente

Es aquella que se puede medir o manipular, en el caso particular de la presente investigación se plantea la variable independiente como: “la incorrecta aplicación de la normativa vigente para el empleo de vehículos”, esto permitirá conocer las principales causas que ocasionan las afectaciones al parque automotor del E.E

Variable Dependiente

La variable dependiente que se ha determinado para el presente trabajo es: “el empleo de los vehículos del E.E., establecida como el conjunto de actividades que se realizan para el traslado de abastecimientos, personal y todo tipo de recursos, en beneficio de unidades de combate, apoyo de combate y apoyo de servicio de combate tanto para actividades administrativas como para las operaciones militares. En esta variable se determina que existe incidencia de la variable independiente, y de cuya medición se tratará de establecer la relación planteada en la hipótesis de este trabajo.

Formulación de la Hipótesis

La incorrecta aplicación de la normativa de transportes hace que el empleo de los vehículos del E.E. se realice en forma deficiente, lo que afecta negativamente en la disponibilidad de los medios.

Capítulo III: Metodología

Enfoque Metodológico

Una vez que se han delimitado los objetivos y preguntas de investigación y se ha revisado la literatura y construido un marco teórico, se establecieron las hipótesis y determinado variables, surgiendo la necesidad imperiosa de probarlas y medirlas en un determinado contexto. En esta investigación se realizará el análisis de resultados obtenidos de las mediciones y los datos recolectados por medio de métodos estadísticos. Esta secuencialidad está basada en un enfoque cuantitativo que usa la recolección de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías (Hernandez R. , 2010).

Al realizar esta investigación con el enfoque cuantitativo se busca recolectar los datos generados en una muestra y generalizarlos a un grupo o población mayor, para posteriormente lograr que los resultados obtenidos se repliquen y al final intentar explicar los fenómenos investigados buscando regularidades y relaciones causales entre los elementos involucrados.

Con este enfoque, la investigación se centrará en aclarar cuál es la afectación por la incorrecta aplicación de las políticas y procedimientos en el empleo de los vehículos del Ejército Ecuatoriano y su incidencia en la gestión del parque automotor, describiendo así las relaciones entre las variables, las causas que generan el problema y los efectos que se presentan, para finalmente demostrar la hipótesis planteada.

Para establecer los contenidos de las encuestas fue necesario, por lo tanto, definir las dimensiones e indicadores de las variables independiente y dependientes, ya que estas permitieron la obtención de datos que llevan a dimensionar la situación actual de la administración de los transportes en el E.E.

Diseño de la Investigación

Para tratar de responder las preguntas de investigación formuladas es necesario definir el diseño de la investigación que se va a seguir, el mismo que permitirá probar las hipótesis y llegar a los objetivos planteados inicialmente.

En el presente trabajo se ha considerado un diseño cuantitativo de tipo no experimental y dentro de este se empleará la transeccional ya que esta permite la recolección de datos en un solo momento, es decir en un tiempo único y tiene como propósito el describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado (Hernandez R. , 2010).

3.1 Tipo de Investigación

Los diseños transeccionales se dividen en tres: exploratorios, descriptivos y correlacionales-causales. En el caso de estudio se ha considerado realizar una investigación de tipo correlacional-causal, ya que las causas y los efectos ya ocurrieron en la realidad y además continúan ocurriendo durante el desarrollo del presente estudio.

Los diseños transeccionales correlacionales-causales describen relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado. A veces, únicamente en términos correlacionales, otras en función de la relación causa-efecto(causales) (Hernandez R. , 2010).

En los estudios transeccionales correlacionales-causales, la causalidad ya existe, pero es el investigador quien la direcciona y establece cual es la causa y cual el efecto (o causas y efectos). La causalidad se establece de acuerdo con las hipótesis planteadas y para establecer un nexo causal es necesario que:

- a. La o las variables independientes deben anteceder en tiempo a la o las dependientes.
- b. Debe existir covariación entre la o las variables independientes y dependientes.

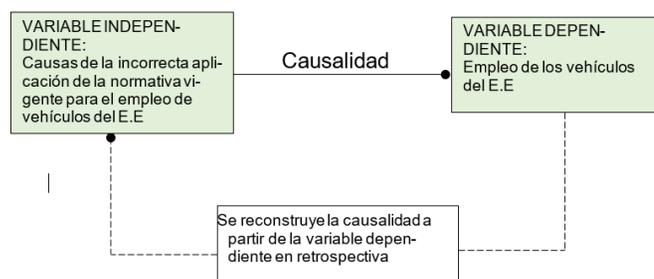
c. La causalidad tiene que ser verosímil.

Nuestro caso de investigación es de modalidad causal retrospectiva porque se reconstruyen las relaciones a partir de las variables dependientes, ya que nuestro interés es analizar las causas por las que el personal que emplea los vehículos en el E.E, aplican de una manera incorrecta la normativa legal emitida por los organismos de control del estado.

Por lo tanto, la variable dependiente se considera al empleo de los vehículos del E.E, para lo cual es necesario recurrir al escalafón y determinar el personal involucrado en la administración y uso de los transportes para proceder a establecer los motivos por los que existe una incorrecta aplicación de la normativa vigente en el empleo de los mismos. Esta relación podría graficarse como se muestra en la figura 2

Figura 2

Relación de variables



Población y Muestra

Con la finalidad de definir la unidad de análisis y delimitar la población para generalizar resultados y establecer parámetros para la presente investigación, se ha determinado como muestra a los oficiales de servicios del E.E, los voluntarios del servicio de

transportes, en tal virtud la población y muestra consideradas para el análisis proviene de este grupo como se visualiza en la tabla 3, debido a que sobre ellos recae la responsabilidad inicial y directa de la administración de los vehículos y parque automotor del Ejército.

A través de la recolección y análisis de datos, se pretende establecer mediante encuestas, la situación actual referente al conocimiento y aplicación de la normativa vigente para la administración de los vehículos por parte del personal militar y cómo esto incide en la incorrecta aplicación de la misma y en la disponibilidad de los medios de transporte del E.E.

Tabla 3

Matriz de involucrados

GRUPO	TAMAÑO GRUPO (N)	TAMAÑO MUESTRA (n)	TIPO MUESTREO	MÉTODO TÉCNICA
Oficiales de servicios	522	60	aleatoria	encuesta
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	1805	66	intencional	encuesta
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	15	intencional	encuesta

Métodos y Tipo de Muestreo

Una vez señalado el grupo y la muestra, se determina que para el grupo de oficiales de servicios y voluntarios de transportes, las muestras probabilísticas serán de tipo aleatorio, y para el grupo conformado por el personal que se encuentra a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional, se realizará de manera intencional hacia 15 oficiales y voluntarios del Comando Logístico Terrestre, comandantes de unidades

logísticas y personal que tenga como responsabilidad el manejo y custodia de vehículos del E.E.

Es importante determinar el tamaño de la muestra antes de comenzar la investigación, con el fin de evitar el sesgo en la interpretación de los resultados obtenidos. El tamaño de la muestra de una encuesta es muy importante para poder realizar una investigación de manera correcta, por lo que hay que tener en cuenta los objetivos y las circunstancias en que se desarrolle la investigación. En la ecuación número 1 establecida para el cálculo del tamaño de la muestra, el margen de error estándar (e) se ha establecido en un valor del 10 %, el nivel de confianza (k) se lo ha fijado en un 90 % y la probabilidad de éxito en 50 % como valor estándar debido a que no tenemos marcos de muestreo previo.

Ecuación 1 Tamaño de la muestra

$$n = \frac{k^2 qpN}{e^2(N - 1) + k^2 pq}$$

- Población o universo (N): Número total de personas que podrían ser encuestadas.
- Margen de error (e): Diferencia entre las respuestas de la muestra y el total de la población.
- Probabilidad de éxito (p): Proporción de individuos en la población que poseen una característica específica.
- Probabilidad de fracaso (q): Proporción de individuos en la población que no poseen una característica específica.
- Nivel de confianza (k): probabilidad de que las respuestas sean ciertas y se sustituye de la siguiente manera.

Tabla 4

Constantes del cálculo

Nivel de confianza	90%	95%	99%
Valor de k	1,65	1,96	2,58

Cálculo para el tamaño de muestra de los oficiales de servicios del E.E

$$n = \frac{1,65^2 * 0,5 * 0,5 * 522}{0,10^2(522 - 1) + (1,65^2 * 0,5 * 0,5)}$$

$$n = 60$$

Cálculo para el tamaño de muestra para el personal de tropa del servicio de Transportes del E.E

$$n = \frac{1,65^2 * 0,5 * 0,5 * 1805}{0,10^2(1805 - 1) + (1,65^2 * 0,5 * 0,5)}$$

$$n = 66$$

Operacionalización de las variables

La operacionalización de variables consiste en determinar el método a través del cual las variables serán medidas o analizadas, considerando que todos los estudios transeccionales causales nos brindan la oportunidad de predecir el comportamiento de una o más variables a partir de otras, es necesario determinar la técnica indicadores en instrumentos a utilizar.

Para poder demostrar la hipótesis trazada, se requiere descomponer las variables planteadas en dimensiones y estas a su vez deben ser traducidas en indicadores que permitan la observación directa y la medición de estas. Empleando la técnica presentada por (Hernandez R. , 2010), el cual realiza la construcción de un instrumento de análisis, considerando que el proceso más lógico para hacerlo es transitar de la variable a sus dimensiones o componentes, luego a los indicadores y finalmente los instrumentos a emplearse, la última columna describe la escala valorativa a emplear. De esta

forma la tabla 5 presenta la operacionalización de las variables presentadas en el punto 2.5.2.

Tabla 5

Operacionalización de Variables

Variable	Dimensiones	Indicadores	Instrumento	Escala Valo- rativa
Variable Inde- pendiente				Nada Regular Parcialmente Sustancial- mente Completa- mente
X Incorrecta aplicación de la normativa	Conocimiento y Manejo	Nivel de Cono- cimiento de la normativa	Encuesta	
	Aplicación	Contenido de disposiciones en la normativa interna	Matriz de cum- plimiento Nor- mograma	Cumple No cumple
Variable De- pendiente	Afectación a los vehículos del EE.	Sanciones y contravencio- nes	Informes	Número de sanciones por periodo
Y Empleo inadecuado de los vehículos del E.E		Observaciones de la C.G.E	Informes	Número de ob- servaciones por periodo

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Tamayo (1998) y Valderrama (2002) consideran que la técnica viene a ser un conjunto de mecanismos, medios y sistemas de dirigir, recolectar, conservar, reelaborar y transmitir los datos. Las técnicas de investigación se justifican por su utilidad, que se traduce en la optimización de los esfuerzos, la mejor administración de los recursos y la comunicabilidad de los resultados. En una investigación cuantitativa es muy importante determinar la técnica que permita medir las variables de la investigación y así poder alcanzar los objetivos planteados.

Una vez que se han operacionalizado las variables y se ha determinado el instrumento a utilizar para su cuantificación, es necesario describir la forma como se realizará esta medición. Para (Hernandez R. , 2010) medir es concebido como: “el proceso de vincular conceptos abstractos con indicadores empíricos, el cual se realiza mediante un plan explícito y organizado para clasificar (y con frecuencia cuantificar) los datos disponibles. Los aspectos relacionados con la medición permitirán emitir juicios de valor acerca del fenómeno estudiado, para poder estimar, ponderar, puntuar, graduar, precisar entre otros. Bostwick y Kyte (2005) apud (Hernandez R. , 2010) señalan que: “La función de la medición es establecer una correspondencia entre el “mundo real” y el “mundo conceptual”. En la presente investigación se trata de cuantificar la incorrecta aplicación de la normativa vigente y el empleo inadecuado de los vehículos del E.E., por lo que es necesario encontrar las herramientas que hagan posible teóricamente, medir las variables planteadas con un fundamento racional o lógico para la recolección de datos y su posterior inferencia.

En la investigación disponemos de diversos tipos de instrumentos para medir las variables de interés y en algunos casos llegan a combinarse varias técnicas de recolección de los datos. Es de vital importancia que el investigador defina los instrumentos con los cuales recolectará la información y podrá dar respuesta a la hipótesis. Para esto se deber recurrir a diferentes instrumentos como la observación, las encuestas, cuestionarios, entrevistas, sondeos entre otros.

Para la cuantificación de la variable independiente, emplearemos la encuesta y la matriz de cotejamiento. Para (Mendez , 2002) la encuesta permite el conocimiento de las motivaciones, las actitudes y las opiniones de los individuos con relación al objeto de la investigación. En tal virtud para determinar la dimensión del conocimiento y manejo de la normativa vigente para el empleo de los vehículos del sector público y por consiguiente del E.E, se planteará una encuesta a la muestra escogida en el numeral 2.5.2,

que nos permita determinar el porcentaje de conocimiento y grado de aplicación por parte de los responsables del empleo de los vehículos. El Anexo A presenta la encuesta para determinar esta dimensión.

Para determinar la segunda dimensión de la variable independiente (aplicación de la normativa) es necesario elaborar una matriz de cumplimiento, mediante la implementación de un normograma. Para (Ministerio de Justicia de Colombia, 2015) un normograma es una herramienta que permite a las entidades públicas y privadas delimitar las normas que regulan sus actuaciones en desarrollo con su objeto misional y sirve para guiar a los miembros de la organización en la aplicación de aquellas normas que debe cumplir y/o hacer cumplir de acuerdo con su competencia, intentando evitar duplicidad de funciones. Al tener compendiadas y organizadas dichas normas, se espera que la accesibilidad a las mismas permita consultarlas, estudiarlas y promoverlas de una manera más fácil. Esta herramienta nos permitirá recoger información del porcentaje de ítems que no están siendo consideradas en la normativa interna del E.E. En el Anexo B se presentan la matriz de cumplimiento y el normograma que permitirá medir el porcentaje de aplicación de las normas vigentes y la normativa interna en el E.E.

Capítulo IV: Análisis e Interpretación de Resultados

Una vez que se ha recopilado la información y se han aplicado los instrumentos y las técnicas de recolección de datos, se inicia la tabulación, cuantificación e interpretación de los resultados obtenidos. conforme a la operacionalización de las variables planeadas en el numeral 3.6.

Dimensión manejo y conocimiento

Para determinar el porcentaje de conocimiento y aplicación de la normativa vigente, se empleó una encuesta con 16 preguntas (ANEXO A), las mismas que nos permiten cuantificar esta dimensión a los miembros del E.E que utilizan y administran vehículos. Cada pregunta tiene un porcentaje de 6,25 puntos, la sumatoria en cada una de las muestras nos permitirá determinar el porcentaje de conocimiento, el mismo que se muestra en la Figura 3:

Figura 3

Escala Valorativa Manejo y Conocimiento



De esta forma y tomando como referencia los datos obtenidos, se realiza la tabulación de resultados, para posteriormente ponderar dentro de los respectivos grupos de muestras y determinar un valor final de conocimiento y aplicación de la norma.

Pregunta 1: ¿Del siguiente listado seleccione cuales normas considera usted tienen relación y emiten disposiciones para la administración de los vehículos del sector público? Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 6.

Tabla 6

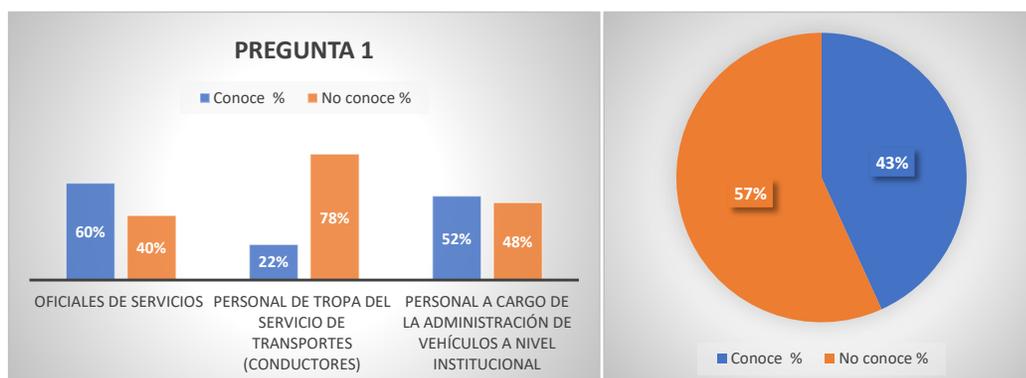
Tabulación Pregunta 1

Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	60%	40%	40%	1,5
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	22%	78%	40%	0,55
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	52%	48%	20%	0,65
	Promedio	43%	57%	Total puntos	2,70

Conclusión. Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 43% de conocimiento de las normas vigentes y un 57% de desconocimiento de las normas que actualmente se manejan, de esta manera, la pregunta 1 alcanza un puntaje de 2,7/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 4.

Figura 4

Porcentaje de conocimiento pregunta 1



Pregunta 2: De acuerdo a la clasificación de los bienes del sector público, los vehículos están considerados dentro de la clasificación: Bienes de propiedad planta y equipo, Bienes de control administrativo, Inventarios o Desconoce. Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 7.

Tabla 7

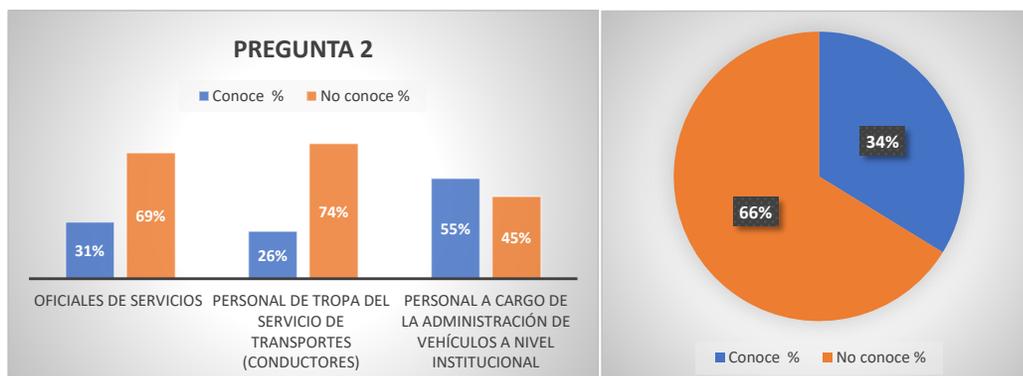
Tabulación Pregunta 2

Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	31%	69%	40%	0,775
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	26%	74%	40%	0,65
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	55%	45%	20%	0,6875
	Promedio	34%	66%	Total puntos	2,1125

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 34% de conocimiento del tipo de bien al cual pertenecen los vehículos y un 66% de desconocimiento tipo de bien, de esta manera, la pregunta 2 alcanza un puntaje de 2,11/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 5.

Figura 5

Porcentaje de conocimiento pregunta 2



Pregunta 3: Indique quiénes son los funcionarios responsables del cumplimiento de las normas para el empleo de los vehículos del Ejército. Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados de la Tabla N° 8.

Tabla 8

Tabulación Pregunta 3

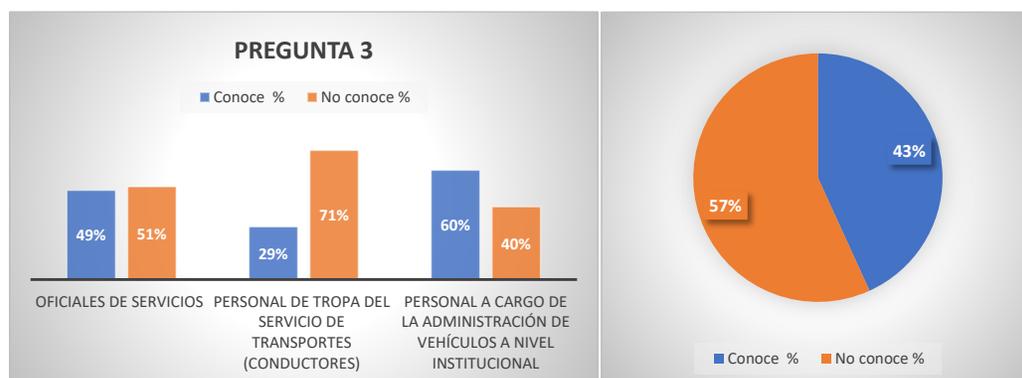
Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	49%	51%	40%	1,225
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	29%	71%	40%	0,725
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	60%	40%	20%	0,75
	Promedio	43%	57%	Total puntos	2,7

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 43% de conocimiento los funcionarios responsables del cumplimiento de

las normas y un 57% de los funcionarios responsables, de esta manera, la pregunta 3 alcanza un puntaje de 2,7/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 6.

Figura 6

Porcentaje de conocimiento pregunta 3



Pregunta 4: ¿Ha utilizado El Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público, para emitir disposiciones para el empleo de vehículos del Ejército Ecuatoriano?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 9.

Tabla 9

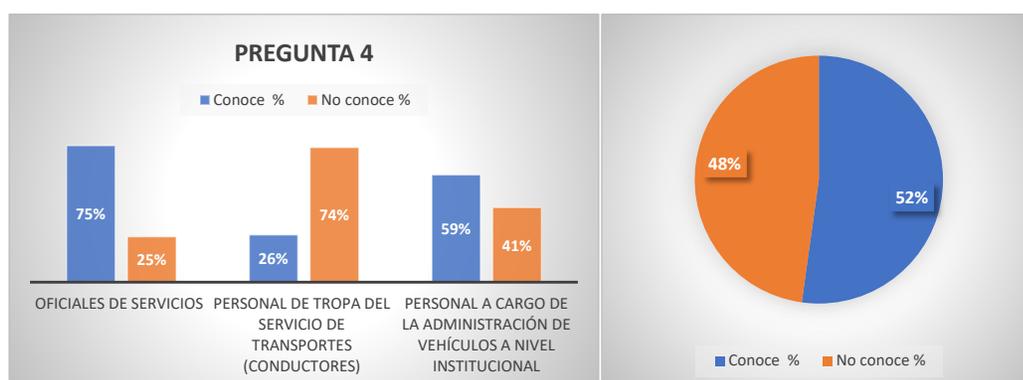
Tabulación Pregunta 4

Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	75%	25%	40%	1,875
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	26%	74%	40%	0,65
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	59%	41%	20%	0,7375
Promedio		52%	48%	Total puntos	3,2625

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 52% han utilizado o conocen el R.G.B.I y un 48% no han utilizado o conocen este reglamento, de esta manera, la pregunta 4 alcanza un puntaje de 3,26/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 7.

Figura 7

Porcentaje de conocimiento pregunta 4



Pregunta 5: ¿Ha utilizado el Reglamento Sustitutivo para el Control de los Vehículos del Sector Público y de las Entidades del Derecho Privado que Disponen de Recursos Públicos, para emitir disposiciones para el empleo de vehículos del Ejército Ecuatoriano?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 10.

Tabla 10

Tabulación Pregunta 5

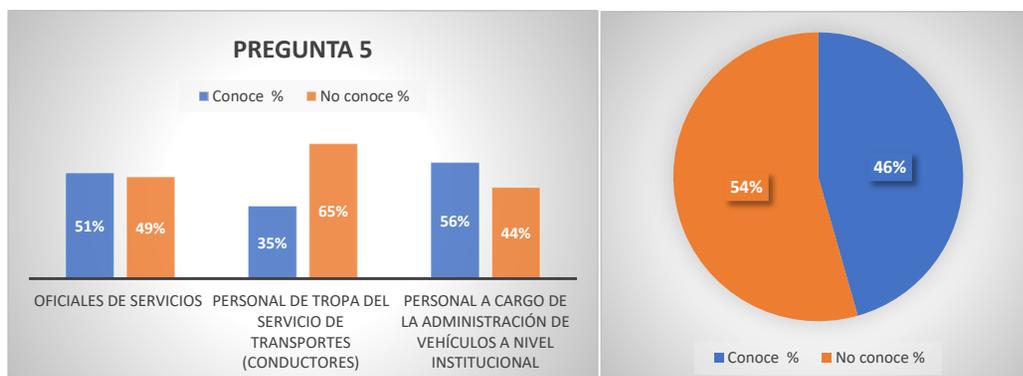
Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	51%	49%	40%	1,275
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	35%	65%	40%	0,875

Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	56%	44%	20%	0,7
	Promedio	46%	54%	Total puntos	2,85

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 46% han utilizado o conocen el RVSP y un 54% no han utilizado o conocen este reglamento, de esta manera, la pregunta 5 alcanza un puntaje de 2,85/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 8.

Figura 8

Porcentaje de conocimiento pregunta 5



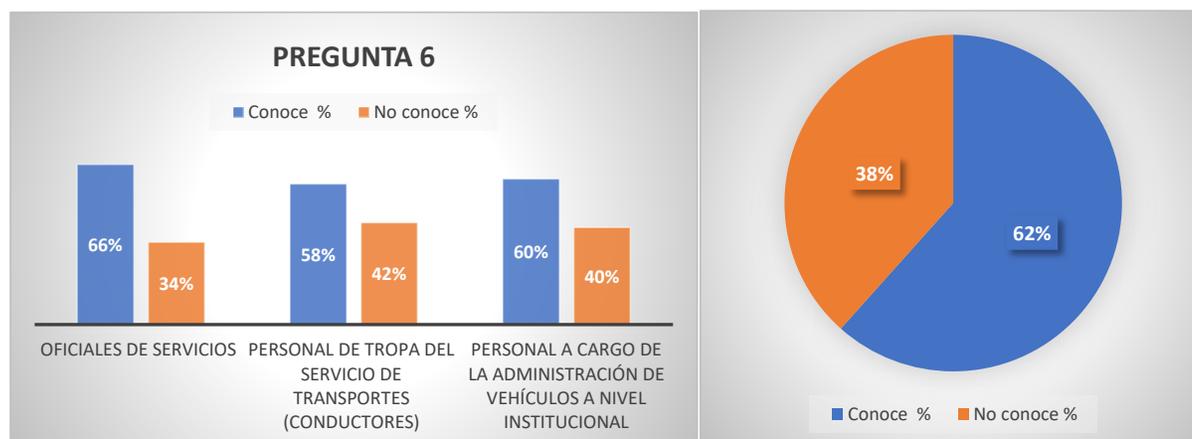
Pregunta 6: ¿Qué tipo de licencia debe poseer el conductor de vehículos militares?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 11.

Tabla 11*Tabulación Pregunta 6*

Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	66%	34%	40%	1,65
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	58%	42%	40%	1,45
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	60%	40%	20%	0,75
	Promedio	62%	38%	Total puntos	3,85

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 62% conocen el tipo de licencia, que deben utilizar los conductores militares un 38% desconocen, de esta manera, la pregunta 6 alcanza un puntaje de 3,85/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 9.

Figura 9*Porcentaje de conocimiento pregunta 6*

Pregunta 7: ¿Las responsabilidades principales del conductor son?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 12.

Tabla 12

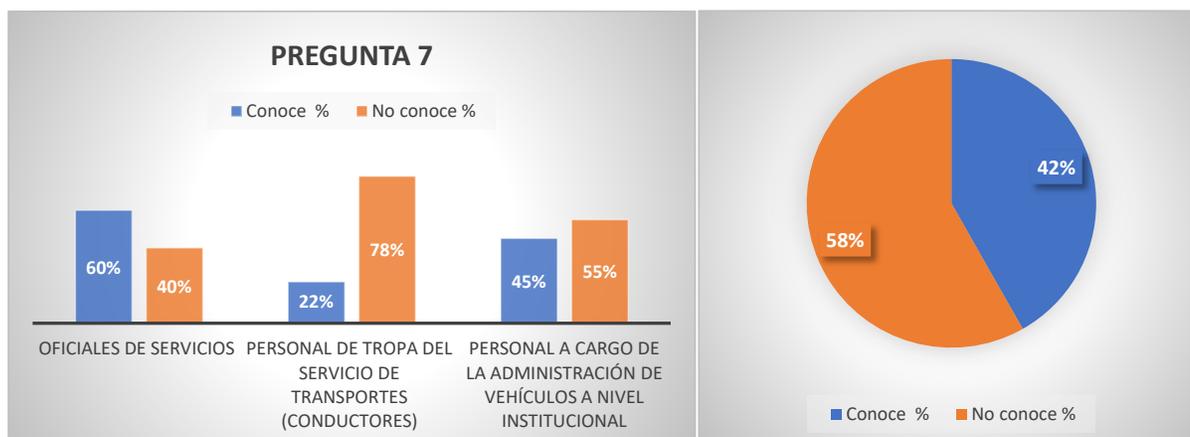
Tabulación Pregunta 7

Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	60%	40%	40%	1,5
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	22%	78%	40%	0,55
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	45%	55%	20%	0,5625
	Promedio	42%	58%	Total puntos	2,6125

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 42% conocen las principales responsabilidades del conductor y un 58% desconocen. De esta manera, la pregunta 7 alcanza un puntaje de 2.61/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 10.

Figura 10

Porcentaje de conocimiento pregunta 7



Pregunta 8: ¿Si usted no es el responsable del vehículo y sale de comisión por más de 30 días que debe solicitar a su jefe inmediato?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 13.

Tabla 13

Tabulación Pregunta 8

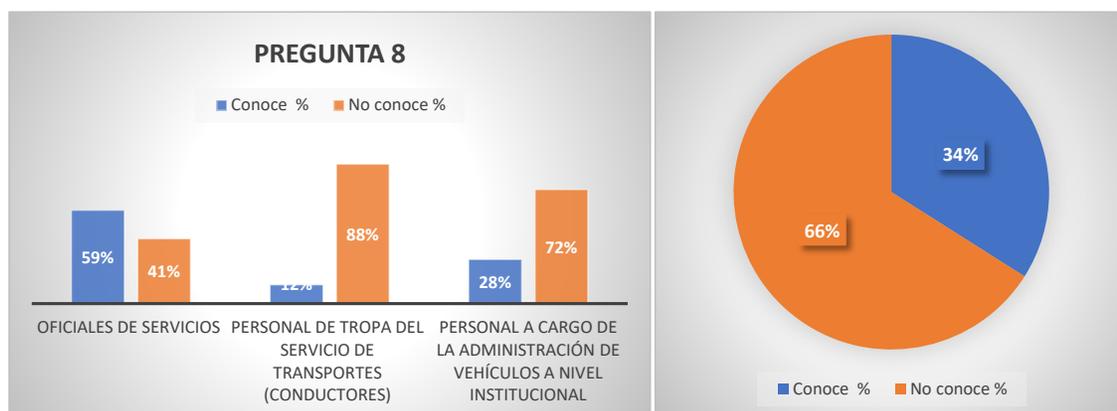
Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	59%	41%	40%	1,475
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	12%	88%	40%	0,3
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	28%	72%	20%	0,35
	Promedio	34%	66%	Total puntos	2,125

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se

determina un 34% conocen que se debe solicitar al salir de comisión por más de 30 días y un 66% desconocen. De esta manera, la pregunta 8 alcanza un puntaje de 2,12 /6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 11.

Figura 11

Porcentaje de conocimiento pregunta 8



Pregunta 9: ¿Si un vehículo se encuentra considerado para la baja, debe ser considerado para el aseguramiento?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 14.

Tabla 14

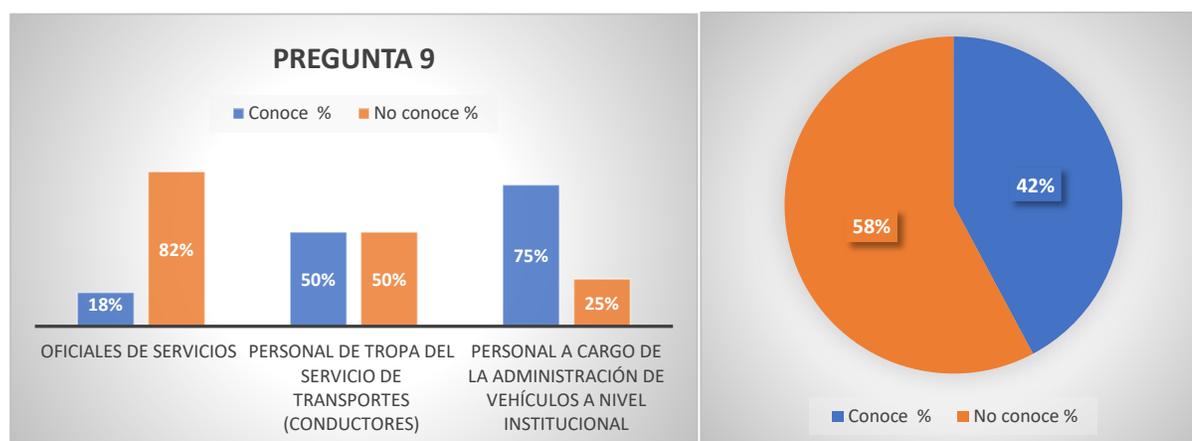
Tabulación Pregunta 9

Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	18%	82%	40%	0,45
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	50%	50%	40%	1,25
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	75%	25%	20%	0,9375
Promedio		42%	58%	Total puntos	2,6375

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 42% conocen que acerca del aseguramiento de vehículos y un 58% desconocen. De esta manera, la pregunta 9 alcanza un puntaje de 2,63/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 12.

Figura 12

Porcentaje de conocimiento pregunta 9



Pregunta 10: ¿Si usted como conductor o responsable de los vehículos, utiliza o dispone su empleo en asuntos distintos a los autorizados, recibirá una sanción de?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 15.

Tabla 15

Tabulación Pregunta 10

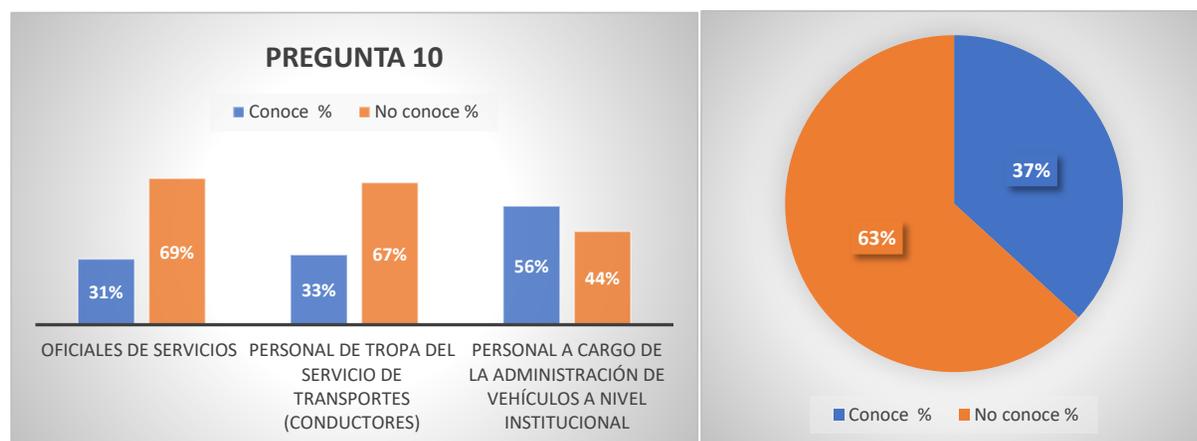
Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	31%	69%	40%	0,775
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	33%	67%	40%	0,825

Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	56%	44%	20%	0,7
Promedio		37%	63%	Total puntos	2,3

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 37% conocen referentes a las sanciones y un 63% desconocen. De esta manera, la pregunta 10 alcanza un puntaje de 2,3/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 13.

Figura 13

Porcentaje de conocimiento pregunta 10



Pregunta 11: ¿Sabía usted que como responsable de los vehículos debe hacer la constatación física?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 16.

Tabla 16

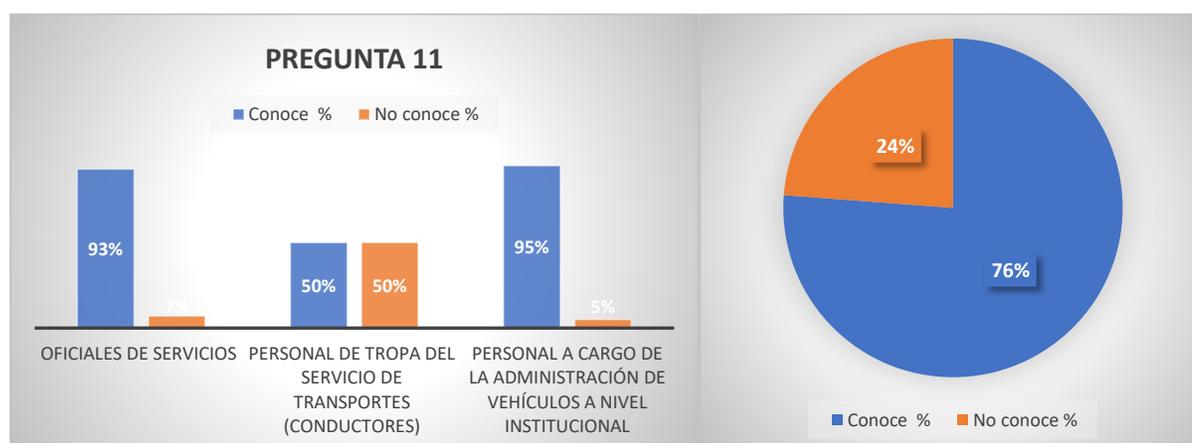
Tabulación Pregunta 11

Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	93%	7%	40%	2,325
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	50%	50%	40%	1,25
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	95%	5%	20%	1,1875
	Promedio	76%	24%	Total, puntos	4,7625

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 76% conocen sobre la constatación física y un 24% desconocen. De esta manera, la pregunta 11 alcanza un puntaje de 4,7/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 14.

Figura 14

Porcentaje de conocimiento pregunta 11



Pregunta 12: ¿La periodicidad con la que se debe hacer la constatación física de los vehículos es?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 17.

Tabla 17

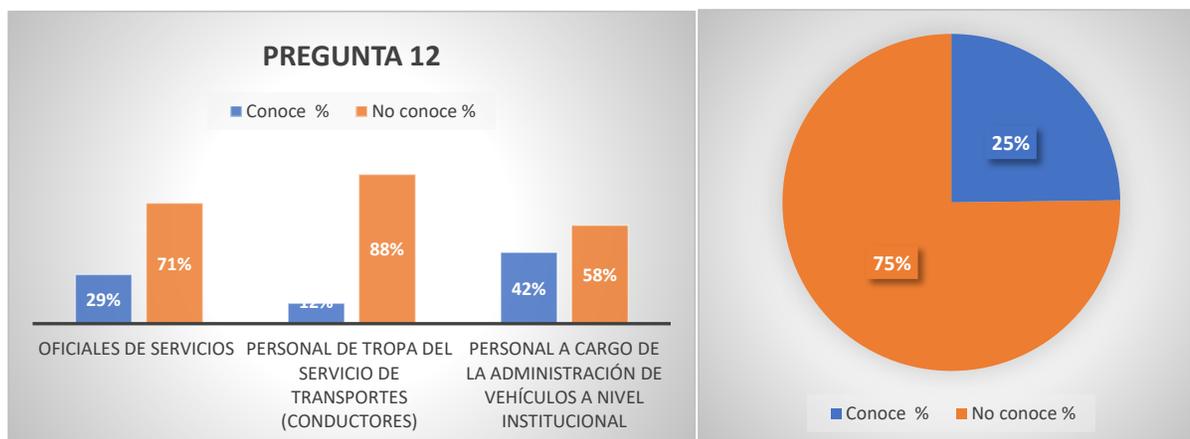
Tabulación Pregunta 12

Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	29%	71%	40%	0,725
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	12%	88%	40%	0,3
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	42%	58%	20%	0,525
	Promedio	25%	75%	Total puntos	1,55

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 25% conocen sobre la periodicidad de la constatación física y un 75% desconocen. De esta manera, la pregunta 12 alcanza un puntaje de 1,55/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 15.

Figura 15

Porcentaje de conocimiento pregunta 12



Pregunta 13: ¿En el Reglamento de control de vehículos del sector público se dispone el seguro de los vehículos, el cual consistirá en:

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 18.

Tabla 18

Tabulación Pregunta 13

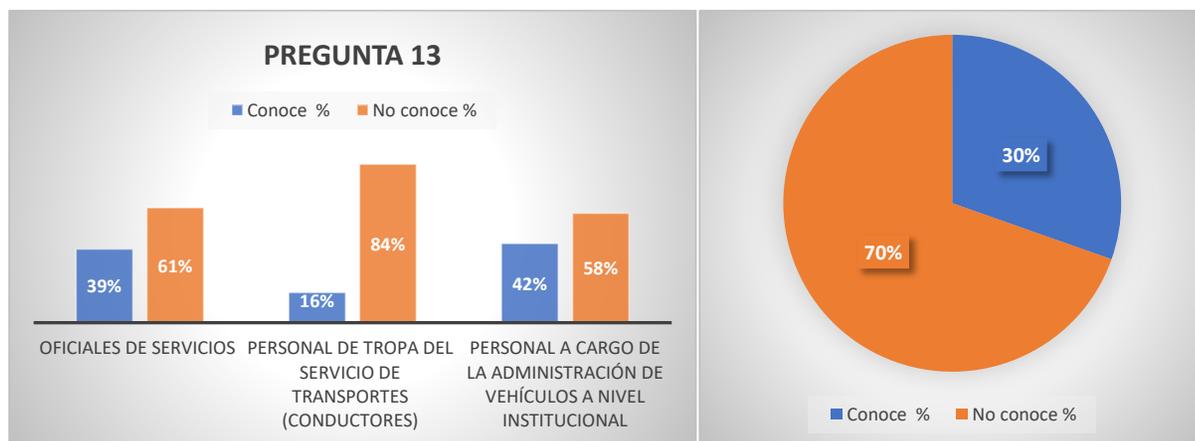
Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	39%	61%	40%	0,975
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	16%	84%	40%	0,4
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	42%	58%	20%	0,525
Promedio		30%	70%	Total puntos	1,9

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 30% conocen sobre la periodicidad de la constatación física y un 70%

desconocen. De esta manera, la pregunta 13 alcanza un puntaje de 1,9/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 16.

Figura 16

Porcentaje de conocimiento pregunta 13



Pregunta 14: ¿Para que los vehículos del ejército no sean empleados en actividades distintas a los fines que les corresponden, contarán con una orden de movilización, la misma que tendrá una vigencia no mayor a?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 19.

Tabla 19

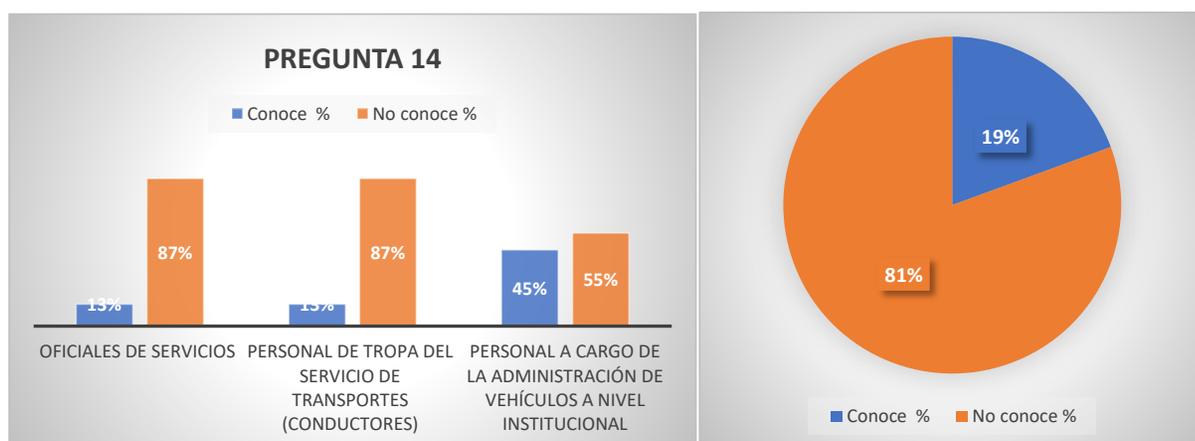
Tabulación Pregunta 14

Descripción	Tamaño de la muestra	Conoce %	No conoce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	13%	87%	40%	0,325
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	13%	87%	40%	0,325
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	45%	55%	20%	0,5625
	Promedio	19%	81%	Total puntos	1,2125

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 19% conocen sobre la temporalidad de una orden de movilización y un 81% desconocen. De esta manera, la pregunta 14 alcanza un puntaje de 1,21/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 17.

Figura 17

Porcentaje de conocimiento pregunta 14



Pregunta 15: ¿Cuándo exista la evidencia de un vehículo en mal estado de conservación, obsolescencia, pérdida, robo o hurto se observarán las disposiciones enmarcadas en?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 20

Tabla 20

Tabulación Pregunta 15

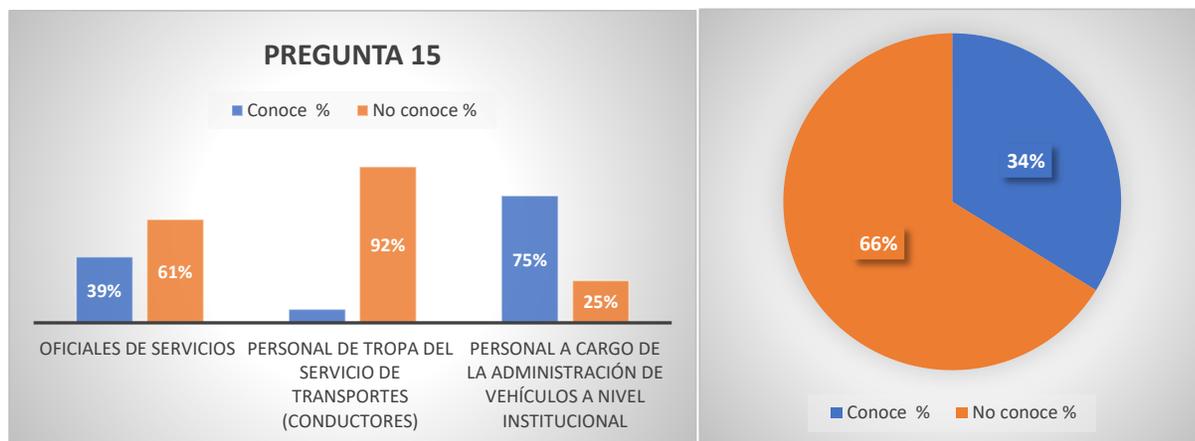
Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	39%	61%	40%	0,975
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	8%	92%	40%	0,2

Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	75%	25%	20%	0,9375
	Promedio	34%	66%	Total puntos	2,1125

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 34% conocen sobre el documento que dispone los procedimientos para la baja y un 66% desconocen. De esta manera, la pregunta 15 alcanza un puntaje de 2,11/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 18.

Figura 18

Porcentaje de conocimiento pregunta 15



Pregunta 16: ¿Para efectuar la revalorización de los vehículos del Ejército

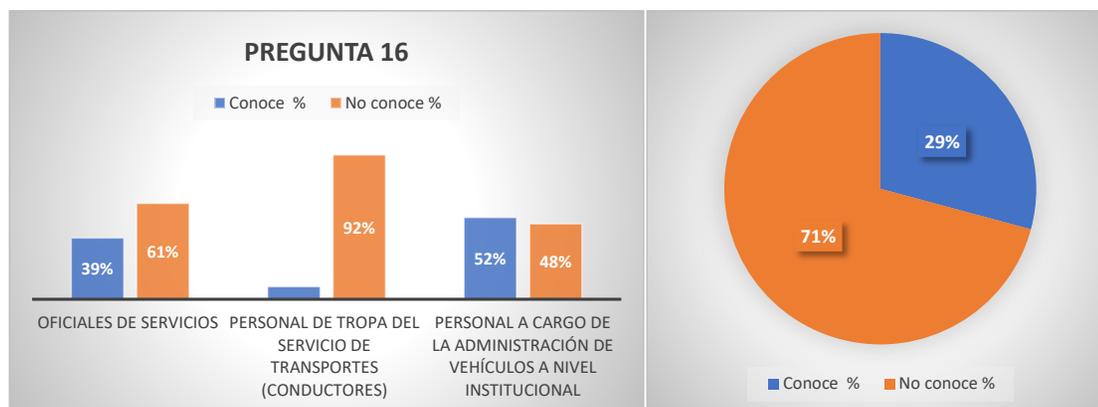
Ecuatoriano se observarán las disposiciones enmarcadas en?

Una vez realizada la encuesta y tabulados los datos, se obtuvieron los resultados que pueden visualizarse en la Tabla N° 21.

Tabla 21*Tabulación Pregunta 15*

Descripción	Tamaño de la muestra	Co-noce %	No co-noce %	Ponderación %	Total
Oficiales de servicios	60	39%	61%	40%	0,975
Personal de tropa del servicio de Transportes (conductores)	66	8%	92%	40%	0,2
Personal a cargo de la administración de vehículos a nivel institucional	15	52%	48%	20%	0,65
	Promedio	29%	71%	Total puntos	1,825

Conclusión: Del total de los funcionarios encuestados en los tres grupos de muestras, y considerando la ponderación de 40% a los oficiales de servicios, 40% personal de tropa y 20% personal a cargo de la administración de los vehículos del E.E, se determina un 29% conocen sobre el documento que dispone los procedimientos para la revalorización y un 71% desconocen. De esta manera, la pregunta 16 alcanza un puntaje de 1,82/6,25 puntos, los porcentajes de conocimiento o desconocimiento se visualizan en la Figura 19.

Figura 19*Porcentaje de conocimiento pregunta 16*

Dimensión aplicación de la normativa

Mediante la comparación de las directivas e instructivos que regulan el uso de los vehículos del E.E, empleando el normograma propuesto (ANEXO B) se realiza un análisis comparativo de los contenidos con los factores considerados para la administración y el empleo de los vehículos en las normas vigentes. Los resultados son presentados en la Tabla 22.

Tabla 22

Tabulación de datos aplicación de la normativa

Norma Vigente	Ítems a evaluar	Instructivo para el uso, movilización y control de los vehículos de la F.T		Instructivo para la administración de los vehículos de mando y control de la F.T		Para el transporte de menaje del personal militar de la F.T que ha sido considerado en los pases de las diferentes unidades del país.	
		Puntos	Porcentaje	Puntos	Porcentaje	Puntos	Porcentaje
R.G.B.I	17	4,5	26%	2,5	15%	1,5	9%
R.V.S.P	13	4,5	35%	1	8%	1	8%
N.C.I	10	1	10%	1	10%	0	0%
		Promedio	24%	Promedio	11%	Promedio	6%

Cumplimiento de Objetivos

En base a los resultados obtenidos con el empleo de los instrumentos aplicados para el análisis, se procede a revisar los objetivos planteados en esta investigación y determinar su cumplimiento y los principales eventos que inciden en cada uno de ellos.

Objetivo 1

Determinar el conocimiento y la aplicación de la normativa vigente en el personal de funcionarios encargados de la administración y empleo de los vehículos del E.E.

En relación a los resultados obtenidos y presentados se puede determinar que este objetivo se cumplió, ya que tomando como referencia la encuesta aplicada al personal de oficiales y voluntarios encargados de la administración y empleo de los vehículos del E.E, se comprobó que únicamente el 40,51% de estos funcionarios, tiene conocimiento o aplica la normativa vigente, por lo que, en base a la escala valorativa, se establece que el nivel de conocimiento es bajo.

Es importante mencionar que la normativa es muy amplia y se tomó como referencia para el análisis, aspectos que consideramos son básicos en el desempeño de las funciones del personal que, de una u otra manera se relaciona con la administración y empleo de los vehículos del E.E, por lo que se puede decir que, esta falta de conocimiento y aplicación incide directamente en el cumplimiento del objetivo 2, ya que si se desconoce la norma, es importante determinar cuáles son los parámetros que no se están operacionando en la normativa institucional y cómo esto afecta a la administración del parque automotor.

Objetivo 2

Determinar que parámetros se están incumpliendo en las políticas y procedimientos actuales del E.E en relación a la normativa establecida por la C.G.E.

Una vez realizada la tabulación de datos con el normograma aplicado, se logra establecer que en el E.E se cumplen con procedimientos y normas determinadas en los instrumentos y documentos institucionales, que en cierto porcentaje operacionalizan la normativa establecida por los organismos de control gubernamental. Realizando la revisión y el análisis de los documentos institucionales que norman la administración y empleo de los vehículos en el E.E, se logra determinar que ninguna de las tres normas institucionales analizadas, operacionalizan al menos en un 25% de su contenido las normas de los organismos de control estatal, lo que implica que en la escala valorativa se ubica

en un nivel deficiente de compatibilidad, lo que obliga al empleo de la norma estatal, repercutiendo en el empleo de los vehículos ante la falta de una operacionalización la cual es necesaria a pesar de la especificidad de las misiones que cumple el E.E, por lo que es necesario considerar que el porcentaje no considerado se debe plasmar en la propuesta de normativa institucional, la misma que se establece como objetivo final de la presente investigación. En conclusión, se logra determinar que se cumplió con este objetivo de la investigación.

Objetivo 3

Determinar la afectación del incumplimiento de la normativa en la administración de los vehículos del E.E, en relación a observaciones realizadas por la C.G.E.

Para dar cumplimiento a este objetivo, se realizó una revisión de las observaciones que ha tenido el E.E por parte de organismos de control como a C.G.E en los últimos 5 años, estableciéndose que existe aproximadamente un promedio de 20 observaciones referentes a la administración y empleo de vehículos. Estas observaciones en su mayoría están relacionadas con el incumplimiento de la normativa vigente, desembocando por lo tanto en una afectación para la institución por la falta de disponibilidad de los vehículos observados, sanciones administrativas y económicas, operabilidad de los medios y deterioro de la imagen institucional. A pesar que el porcentaje de observaciones es baja en revelación al número de operaciones y movimientos vehiculares realizados, es fundamental establecer los controles, parámetros y disposiciones que disminuyan estas observaciones, por lo que estas normas serán incluidas en la propuesta presentada para el correcto empleo del parque automotor del E.E.

Objetivo 4

Establecer una normativa institucional para el correcto empleo del parque automotor del E.E, en base a los resultados obtenidos en la investigación.

Una vez analizados y cumplidos los anteriores objetivos, se establecieron los aspectos que deben considerarse e incluirse en la normativa institucional que sea compatible y observe las disposiciones que exigen los organismos de control del Estado ecuatoriano. Este objetivo se cumple con la propuesta de normativa presentada en el Capítulo V del presente trabajo.

Capítulo V: Propuesta Del Reglamento De Vehículos

Análisis para la elaboración de la propuesta

Una vez analizada la normativa vigente nacional e institucional y luego de haber determinado sus incompatibilidades y las observaciones a la administración de los vehículos del E.E por parte de los organismos de control, es necesario cumplir con el último objetivo final del presente trabajo que es elaborar una propuesta de normativa institucional que esté enmarcada en las siguientes normas:

- a) Normas de Control Interno para las Entidades, Organismos del Sector Público y de las Personas Jurídicas de Derecho Privado que Dispongan de Recursos Públicos (N.C.I).
- b) El Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público, mismos que de aquí en adelante será tratado como Reglamento General de Bienes e Inventarios (R.G.B.I).
- c) Reglamento Sustitutivo para el Control de los Vehículos del Sector Público y de las Entidades del Derecho Privado que Disponen de Recursos Públicos (R.V.S.P).

El Ejército Ecuatoriano al ser una institución pública, dispone de bienes que son de carácter público, por lo que deben estar controlados conforme lo dispone la C.G.E, quien además actúa sobre la base de lo que dispone el Art. 211 de la Constitución de la República del Ecuador que dice: “La Contraloría General del Estado es un organismo técnico encargado del control de la utilización de los recursos estatales,.....”, por esta razón es preciso que el E.E operacionalice estas disposiciones, por medio de la elaboración y emisión de documentos que se adapten a la realidad del sector defensa, pero siempre encuadradas en las normas emitidas por el ente rector del control.

Dentro de la administración de vehículos se vienen buscando la implementación de modelos tecnológicos, administrativos y operacionales que estén adecuados a las tendencias actuales. En este contexto uno de los motivantes de la presente investigación fue el desarrollo e implementación de un software para tracking vehicular propio del E.E, el mismo que deberá servir para cumplir con una exigencia de la C.G.E que dispone que los vehículos estatales sean monitoreados con el uso de tecnología. Con la finalidad de dar viabilidad al mencionado proyecto se determinó que, dentro de los requerimientos técnicos, debe existir una normativa de uso de vehículos, con las particularidades propias para el sector militar, pero enmarcadas en la normativa establecida por los organismos de control estatal.

El presente capítulo es el resultado del estudio y análisis de la normativa tanto institucional como la emitida por la C.G.E, para el uso, tratamiento y control de los vehículos fiscales en el que se presenta una propuesta que consolida en un solo documento instrucciones relacionadas con la administración de vehículos motorizados, acerca del uso, mantenimiento y control del parque vehicular del E.E, estableciendo procedimientos y disposiciones a ser cumplidas en todos los niveles de la institución. Así mismo la propuesta de normativa presentada en este capítulo busca establecer lineamientos generales que permitan contar con una regulación tendiente a la correcta utilización y administración del parque automotor del E.E.

Para el desarrollo de este capítulo se ha considerado pertinente incorporar disposiciones que permitan a la institución atender exigencias tanto internas como aquellas que viabilizan el apoyo hacia otras instituciones del estado, por lo que el objetivo es dar a conocer las normas a que se debe someter el uso adecuado de los vehículos y establecer los procedimientos que garanticen su buen uso, basados en las disposiciones legales vigentes emanadas por la C.G.E.

A continuación, ponemos a disposición la presente propuesta de normativa para el empleo de los vehículos del Ejército Ecuatoriano, enmarcada en las disposiciones emitidas por la C.G.E, la misma que permitirá el cumplimiento de las diferentes misiones que tiene el E.E. en las que es necesario hacer un uso eficiente de estos bienes públicos.

Propuesta del Reglamento para el Empleo de Vehículos del E.E

1. Referencias

- a. Constitución de la Republica del Ecuador.
- b. Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado.
- c. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transite y Seguridad Vial.
- d. Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transite y Seguridad Vial.
- e. Normas de Control Interno
- f. El Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público Sector Publico.
- g. Reglamento Sustitutivo para el Control de los Vehículos del Sector Público y de las Entidades del Derecho Privado que Disponen de Recursos Públicos.
- h. Instructivo FT-CLT-TRP-2020-002 para el Uso, Movilización y Control de los vehículos de la Fuerza Terrestre.

2. Antecedentes

- a. Las tareas que actualmente asigna el Estado a Fuerzas Armadas (F.A), además de estar plasmadas en la Constitución de la República, se fundamentan principalmente en las capacidades y características de las unidades militares, mismas que determinan, entre otras, que las unidades militares deban poseer una gran capacidad de respuesta ante los diferentes eventos que se puedan presentar.

- b. Es por esto que las Fuerzas Armadas requieren de una capacidad especial de movilidad diferente del resto de instituciones del Estado y que sus medios tengan un tratamiento especial de emergencia, disponible las 24 horas los 365 días del año.
- c. Dentro de los objetivos, políticas y estrategias establecidas en la Agenda Política de la Defensa se considera entre otros: fortalecer las capacidades de la defensa para garantizar la soberanía e integridad territorial, fortalecer el control y la vigilancia en las áreas de jurisdicción nacional dentro de los límites fronterizos establecidos, participar en la gestión de riesgos para la prevención y mitigación de los efectos provocados por desastres naturales, robustecer y generar nuevas capacidades de la Defensa para proteger los recursos estratégicos en función del contexto geopolítico, generar una coordinación efectiva con los organismos competentes para proteger los recursos estratégicos. Estos y otros objetivos descritos en la agenda, determinan la necesidad de que la institución militar alcance características que le permitan enfrentar las nuevas misiones que debe cumplir, considerando dentro de estas características, el disponer de una mayor capacidad de flexibilidad y movilidad para atender los requerimientos que se presenten.
- d. Para el cumplimiento eficiente y eficaz de las misiones y tareas asignadas, el E.E acata la nominativa del sector público, a fin de promover la eficiencia y economía de las operaciones bajo los principios éticos y de transparencia, así mismo la institución militar está en la obligación de proteger y conservar los bienes del sector público por lo que es necesario elaborar normas de control que permitan el buen uso de los mismos, ajustadas y operacionalizadas a su naturaleza y particularidades.

- e. Los últimos desastres naturales ocurridos en el país evidenciaron la necesidad de que el E.E disponga de un control autónomo y eficiente de los medios de transporte que se dispone, con el fin de poder cumplir las tareas y misiones asignadas por el estado en apoyo a la población afectada.
- f. Los vehículos constituyen un bien de apoyo a las actividades que desarrolla el personal de una entidad del sector público. Su cuidado y conservación será una preocupación constante de la administración, siendo necesario que se establezcan los controles internos que garanticen el buen uso de tales unidades. Basado en estas premisas se presenta la propuesta del reglamento para el uso, movilización y control de los vehículos del E.E.

3. Objetivos

- a. Operacionalizar las disposiciones emitidas por los órganos de control de bienes, de acuerdo a las realidades que rigen el empleo de los vehículos del E.E.
- b. Establecer lineamientos para el personal militar y servidores públicos del E.E en los diferentes niveles, a fin de que realicen una adecuada administración, asignación, uso, control, movilización y registro de los vehículos pertenecientes al E.E.
- c. Determinar responsabilidades e identificar al personal militar y servidores públicos vinculados con la administración, asignación, control, movilización y registro de los vehículos pertenecientes al E.E.
- d. Establecer un control adecuado sobre la utilización de los vehículos del E.E, empleados en el cumplimiento de sus actividades específicas.
- e. Alcanzar un nivel de empleo y rendimiento eficientes de las vehiculas de la E.E, evitando el uso indebido y deterioro de los automotores por mala utilización de los mismos.

4. **Ámbito de aplicación:**

Se sujetan a las disposiciones del presente reglamento, los dignatarios, autoridades, oficiales, voluntarios, funcionarios, administradores, servidores y trabajadores que administren, empleen y dispongan de vehículos del E.E.

5. **Glosario de términos**

Para efectos del presente reglamento y sin perjuicio de los términos definidos a lo largo de su texto, se contará con las siguientes definiciones:

- a. **Avalúo.** - Procedimiento aplicado por un especialista, técnico o perito para determinar el valor comercial de un bien.
- b. **Baja.** - Se produce cuando un bien es retirado definitivamente de forma física y de los registros del patrimonio de la entidad, por alguno de los motivos de que trata el presente Reglamento.
- c. **Bienes estratégicos.** - bien estratégico para la Defensa a aquellos que permitan, desarrollar capacidades estratégicas para el empleo conjunto de Fuerzas Armadas, que sirvan para mantener la paz, prevenir, disuadir y neutralizar los potenciales riesgos y amenazas, que coadyuven a la consecución de los objetivos de la defensa nacional y cuya calificación debe basarse en un criterio técnico.
- d. **Bienes inservibles u obsoletos.** - Son bienes que, por su estado de obsolescencia, deterioro o daño, dejan de ser útiles para el servidor o para la entidad u organismo del sector público, pero pueden ser susceptibles de chatarrización, destrucción y reciclaje; puesto que su reparación sería más costosa que la adquisición de uno nuevo.
- e. **Bienes de propiedad, planta y equipo.** - Son bienes destinados a las actividades de administración, producción, suministro de bienes, servicios y arrendamiento.

- f. Bienes que se han dejado de usar.** - Son bienes que, por sus características técnicas y/o por el adelanto tecnológico se han dejado de usar en la entidad u organismo del sector público; sin embargo, pueden ser susceptibles de transferencia gratuita, donación, remate, venta y/o comodato.
- g. Motor pool.** – Parque de vehículos por su traducción del inglés, es un grupo de vehículos de motor cuyo uso es compartido por el personal de una organización, como una institución gubernamental o una instalación militar. El término también puede referirse al lugar donde dichos vehículos están estacionados cuando no están en uso, y al personal que administra los vehículos o los mantiene de manera que estén operativos y listos para usar cuando se soliciten.
- h. Registro contable.** - Asiento o anotación contable que se debe realizar para reconocer una transacción contable o un hecho económico que beneficia o afecta a la entidad u organismo del sector público.
- i. Seguro.** - Medida de cobertura de riesgos que están obligadas a contratar todas las instituciones que manejen bienes del Estado para proteger el patrimonio público de manera que, en el caso de pérdida, deterioro o destrucción, se logre obtener su resarcimiento.
- j. Unidad Administrativa.** - Es la dependencia de la entidad u organismo encargada, entre otras actividades de la recepción, registro, identificación, almacenamiento, distribución, custodia, control, administración, egreso o baja de los bienes e inventarios.
- k. Unidad Financiera.** - Es la dependencia de la entidad u organismo encargado, entre otras funciones, del registro contable de ingreso, egreso o baja de los bienes e inventarios de la institución; además, será responsable del cálculo y registro de depreciación de los bienes de la institución.

- l. Reglamentación interna.** - Corresponderá a las entidades y organismos comprendidos en el artículo 1 del presente Reglamento, implementar su propia normativa para la recepción, registro, identificación, almacenamiento, distribución, custodia, uso, control, egreso o baja de los bienes del Estado, sin contravenir las disposiciones de este instrumento.
- m. Delegación.** - La máxima autoridad de cada entidad u organismo del sector público podrá delegar a sus subalternos, por escrito, el ejercicio de las funciones que le corresponde según este Reglamento.
- n. Vehículos livianos.** - Vehículos motorizados con capacidad no mayor a ocho plazas y cuyo peso bruto vehicular no exceda de 3500 kg
- o. Vehículos medianos.** - Vehículos motorizados de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de personal o carga cuyo peso bruto vehicular sea mayor de 3500 kg y no supere los 12 000 kg.
- p. Vehículos pesados.** - Vehículos motorizados de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de personal o carga cuyo peso bruto vehicular sea superior a los 12 000 kg.

6. Disposiciones

A. Generales

Señores comandantes y/o directores velaran para que los vehículos asignados a sus unidades o repartos sean empleados exclusivamente en actividades propias de la Fuerza Terrestre.

B. Específicas

1) Inspectoría General

- a. Verificar en forma permanente el fiel cumplimiento de las disposiciones emitidas en el presente reglamento.

- b. Incluir en los ítems de evaluación a las unidades militares el cumplimiento del presente instructivo.

2) Comando de Operaciones Terrestre

- a. Restringir el empleo de vehículos tácticos en actividades que no sean netamente operativas.

3) Comando Logístico Terrestre

- a. Asignar los vehículos de la Fuerza Terrestre.
- b. Administrar el parque automotor asignado a la Fuerza Terrestre.
- c. Supervisar el cumplimiento cabal de las disposiciones emitidas en este reglamento.
- d. Planificar el presupuesto para el pago de matrículas y Seguro de los vehículos de la Fuerza Terrestre.
- e. Emitir disposiciones para la asignación de combustibles y lubricantes a las unidades del E.E.
- f. Emitir disposiciones para la circulación, uso, movilización y control de los vehículos de la Fuerza Terrestre.
- g. Emitir disposiciones y lineamientos para la circulación, uso, movilización y control de los vehículos de mando y control.
- h. Emitir disposiciones para la matriculación.
- i. Emitir disposiciones y lineamientos para el aseguramiento de los vehículos.

4) Comando de Educación y Doctrina Militar Terrestre

- a. Disponga a la Escuela de Servicios de la F.T la planificación anual de cursos de conocimiento, mantenimiento y conducción de los vehículos que posee el E.E, así como la emisión de brevets que faculden a los conductores a manejar vehículos tácticos y de apoyo a las operaciones militares.

5) Dirección General de Recursos Humanos del Ejército

- a. Determinar el requerimiento de personal en las especialidades de transportes (conductores y mecánicos), observando el déficit en los repartos y los Centros de Mantenimiento.
- b. Rotar a las unidades logísticas y operativas en base al listado entregado por el sistema logístico al personal capacitado y que tenga el brevet otorgado por la Escuela de Servicios de la F.T.

6) Dirección de Seguridad Integrada

- a. Supervisar en forma permanente el cumplimiento de las normas de seguridad para la movilización de vehículos.
- b. Dar disposiciones a las unidades a fin de que se dé cumplimiento a las listas de chequeo y matrices de riesgo elaboradas para el control y supervisión.

7) Comandos de división, brigadas, batallones/grupos, institutos, COLOG, DAC, AGRUCOMGE, CLRs, CALs y hospitales.

- a. Dar estricto cumplimiento a las disposiciones emanadas en el presente reglamento.
- b. Administrar el parque automotor asignado a su unidad y/o reparto por la Fuerza Terrestre, en base a los documentos de referencia del presente reglamento.

7. Responsables

Para efectos de este Reglamento, serán responsables del proceso de adquisición, recepción, registro, identificación, almacenamiento, distribución, custodia, control, cuidado, uso, egreso o baja de los vehículos del E.E, los siguientes servidores o quienes hicieran sus veces según las atribuciones u obligaciones que les correspondan:

- a. **Máxima Autoridad (Sr. Comandante General del Ejército).** - La máxima autoridad, o su delegado deberá orientar, dirigir y emitir. disposiciones, políticas, manuales internos respecto del ingreso, administración y disposición final de los vehículos del E.E.
- b. **Titular de la Unidad Administrativa (Comandante del CLT.).** - A más de las actividades propias de su gestión, será el encargado de dirigir la administración, utilización, egreso y baja de los bienes e inventarios de las entidades u organismos, Además, será el encargado de supervisar la administración, utilización, egreso y baja de los vehículos del E.E.
- c. **Guardalmacén de vehículos.** - será el responsable administrativo de la ejecución de los procesos de verificación, recepción, registro, custodia, distribución, egreso y baja de los vehículos institucionales.

Para su designación, la máxima autoridad, los comandantes y directores de las unidades militares, sin perjuicio de los registros propios de contabilidad, deberá contar con información histórica sobre los vehículos, manteniendo actualizados los reportes individuales de estos de acuerdo a las disposiciones emitidas por el ente rector de las finanzas públicas, cuando aplique; además, será su obligación formular y mantener actualizada una hoja de vida útil de cada vehículo, con sus respectivas características como; marca, modelo, serie, color, material, dimensión, valor de compra, en la cual constar. un historial con sus respectivos movimientos y novedades.

- d. **Titular de la Unidad de Tecnología (DTIC).** - Será el encargado/a de disponer y supervisar la elaboración de los informes técnicos y aplicativos para la administración, registro y estadísticas para la toma de decisiones en el campo de transportes.
- e. **Titular de la Unidad Financiera (Director Financiero).** - Será el encargado de disponer y supervisar la elaboración de los registros contables de los vehículos

sobre base de lo dispuesto en el código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, su reglamento, las normas de este Reglamento u otras que le fueren aplicables.

- f. **Contador.** - Será el responsable del registro contable de ingresos, egresos y bajas de todos los vehículos; del cálculo y registro de las depreciaciones, corrección monetaria, sobre la base de lo dispuesto en el código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, su reglamento y las normas que le fueren aplicables.
- g. **Custodio Administrativo (Amanuense de Transportes).** – Será el responsable de mantener actualizados los registros de ingresos, egresos y traspasos de los vehículos en el área donde presta sus servicios, conforme a las necesidades de los Usuarios Finales. El Custodio Administrativo informará sobre las necesidades y/o requerimientos del área a la que pertenece, previa autorización del titular del área correspondiente.

Para su nombramiento, la máxima autoridad, los comandantes y directores de las unidades militares realizarán la designación, para efectuar las funciones de recepción, ingreso, distribución, control y custodia de los bienes y/o inventarios. El Custodio Administrativo además de llevar una hoja de control con la identificación y descripción, fecha, cantidad, nombre del Usuario Final y firma. Finalmente deberá realizar la constatación física de vehículos, previo conocimiento y autorización de la máxima autoridad.

- h. **Usuario Final (conductores).** - Será el responsable del cuidado, buen uso, custodia y conservación de los vehículos a él asignados para el desempeño de sus funciones y los que por delegación expresa se agreguen a su cuidado, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias correspondientes.

La responsabilidad de los Custodios Administrativos y de los Usuarios Finales, respecto de la custodia, cuidado, conservación y buen uso de los vehículos concluirá cuando, conforme las disposiciones del presente Reglamento, se hubieren suscrito las

respectivas actas de entrega recepción de egreso o devolución, según corresponda, o se hubiera procedido a su reposición o restitución de su valor.

8. Clasificación de los vehículos

Los medios de transporte que se empleen de acuerdo a las necesidades operacionales del E.E, las mismas que son planificadas y ejecutadas sin fecha determinada u horario, se clasifican en:

A. Por la función que cumplen

- a. De apoyo a las operaciones.** - Destinados exclusivamente al cumplimiento de tareas de diligencia en el ámbito público de uso general o especial, que están directamente relacionados para transporte: de personal, abastecimientos, carga, combustible, etc.

Los vehículos de apoyo a las operaciones por excepción, ya sea por necesidades institucionales debidamente justificadas previamente o por causas de fuerza mayor o caso fortuito, podrán ser utilizados para actividades operativas.

- b. Tácticos:** Comprenden los vehículos que están relacionados con el adiestramiento de tropas y el empleo en operaciones militares, inherentes a la misión de Fuerzas Armadas, entre otras: lucha contra el tráfico de drogas, apoyo en seguridad a entidades como: el Servicio de Rentas Internas S.R.I, Secretaria General de Gestión de Riesgos S.N.G.R, Agencia de Regulación y Control Minero ARCOM, Secretaria Técnica de Asentamientos Humanos irregulares, Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero (ARCH), lucha contra el contrabando de combustibles y otras que se dispusieren.
- c. Mando, control y supervisión.** - Son los vehículos diseñados para dirección, supervisión y ejecución de las operaciones de las unidades militares en los diferentes niveles de mando.

- d. Seguridad.** - Comprenden los vehículos diseñados para requerimientos especiales y son para servicios técnicos específicos, así como, los de seguridad a máximas autoridades, servicios de inteligencia y asuntos internos.

B. Por su peso

De acuerdo con la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2656, emitida en el año 2016 en la que se establece la clasificación de los vehículos motorizados y no motorizados, identificados mediante características generales de diseño y uso, la misma que se aplica a todos los vehículos tanto motorizados como unidades de carga diseñados para circulación terrestre, la Tabla 1 presenta la clasificación de acuerdo al peso.

Tabla 23

Clasificación de los vehículos por su peso

CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	TIPO	CLASIFICACIÓN E.E
L Vehículos motorizados con dos, tres o cuatro ruedas	L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7	<ul style="list-style-type: none"> • Motocicletas • Tricar • Cuadrón 	Livianos
	M1 Vehículos motorizados con capacidad no mayor a ocho plazas, sin contar el asiento del conductor	<ul style="list-style-type: none"> • Sedán • Hatchback • Coupé • Vehículo deportivo utilitario (SUV) • Minivan 	Livianos
M Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de pasajeros.	M2 Vehículos motorizados con capacidad mayor a ocho plazas, sin contar el asiento del conductor, y cuyo peso bruto vehicular (PBV) no supere los 5000 kg	<ul style="list-style-type: none"> • Van/ furgoneta de pasajeros • Microbús 	Medianos
	M3	<ul style="list-style-type: none"> • Microbús • Minibús • Bus 	Pesados

	Vehículos motorizados con más de ocho plazas, además del asiento del conductor, cuyo PBV sea superior a 5000 kg		
N	N1 Vehículos motorizados cuyo PBV no exceda de 3500 kg,	<ul style="list-style-type: none"> • Camioneta • Camioneta doble cabina • Van de carga • Furgoneta de carga • Camión ligero 	Livianos
	N2 Vehículos cuyo PBV sea mayor de 3500 kg y no supere los 12 000 kg	<ul style="list-style-type: none"> • Camión • Camión mediano • Camión grande 	Medianos
	N3 Vehículos cuyo PBV sea superior a los 12 000 kg	<ul style="list-style-type: none"> • Camión pesado • Tractocamión 	Pesados
O	O1 Vehículo cuyo peso máximo no sea superior a 750 kg.	Unidad de carga muy liviana	Liviano
	O2 Vehículo cuyo peso máximo sea superior a 750 kg, pero no exceda los 3500 kg	Unidad de carga liviana.	Liviano.
	O3 Vehículo cuyo peso masa máxima sea superior a 3500 kg, pero no exceda los 10000 kg.	Unidad de carga mediana	Mediano
	O4 Vehículo cuyo peso máximo sea superior a 10000 kg.	Unidad de carga pesada	Pesado

9. Registro e identificación de vehículos

Una vez finalizado el trámite de adquisición, donación u otro procedimiento en donde el E.E reciba automotores, los vehículos serán registrados tanto administrativa-mente conforme lo establecen las disposiciones emitidas por el órgano rector de las fi-nanzas públicas, tanto en el sistema de inventarios del E.E.

A. Registro contable de vehículos:

El registro contable para el ingreso de vehículos se seguirá el siguiente procedi-miento:

La Unidad militar debe realizar el procedimiento de constatación física generando los siguientes documentos

- 1) Oficio dirigido al jefe financiero del E.E.
- 2) La documentación a ser entregada será la factura, el acta entrega recepción del bien adquirido, el informe de aceptación técnica y la ficha técnica en donde conste la impronta.
- 3) Ingreso al módulo Bienes del Sistema de Bienes y Existencias (e-SByE).
- 4) Realizar el asiento contable en el Sistema Integrado de Gestión Financiera (eSI-GEF)

NOTA: Los vehículos tácticos que hayan sido adquiridos como bienes estratégi-cos, por norma de seguridad serán ingresado al ESIGEF en una cuenta global y contro-lados mediante un sistema interno del E.E.

B. Registro e identificación de vehículos

Una vez que se ha realizado el ingreso contable de vehículos, se procede al in-greso al Sistema Logístico del Ejército o al sistema informático que se encuentre vigente, para lo cual los vehículos deberán cumplir las siguientes condiciones:

- 1) Haber sido registrados a nombre del E.E en el sistema financiero.
- 2) Haber sido matriculado.

- 3) Haber sido incluido en la póliza de seguros.
- 4) Recibir un número de registro por parte del Departamento de Transportes del CLT.
- 5) Cumplir con las disposiciones de identificación de los vehículos del E.E.

C. Identificación de vehículos

Los vehículos del E.E llevarán placas oficiales y el logotipo del E.E, además de la escarapela de la unidad a la que pertenece y el número de registro asignado por el E.E. Se exceptúan aquellos vehículos Tácticos y de Seguridad que, por razones de sigilo en las operaciones, previamente calificada por la dirección de inteligencia y autorizada por el Comandante General del Ejército, se considere que no deben llevar ningún tipo de distintivo. En cualquier caso, el conductor debe portar los documentos de identificación del automotor.

1) Características de los automotores del E.E

- a. Para fines de identificación de los vehículos se pintarán de color verde oliva pixelado, conforme se presenta en la Figura 1, exceptuando de esta disposición los vehículos administrativos de uso del Sr. Comandante General del Ejército, Sres. Generales, coroneles y vehículos utilizados para las gestiones de adquisición de rancho, abastecimiento de agua, ambulancias y otras funciones en las cuales se amerite mantener otro color que no sea la verde oliva.

Figura 20

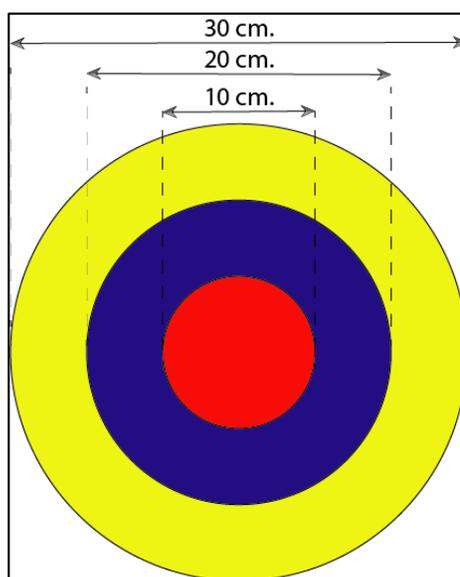
Color de vehículo del E.E



- b. Todos los vehículos tácticos y de apoyo a las operaciones llevarán una escarapela con los colores de la Bandera Nacional de 30 cm de diámetro en las puertas laterales delanteras conforme lo Figura 2.

Figura 21

Escarapela para los vehículos del EE.



- c. Además, en la parte inferior izquierda frontal y posterior se colocará la escarapela de la unidad a la que pertenece conforme se presenta en las Figura 3 y 4

Figura 22

Escarapela del CL73



Figura 23

Escarapela circular 21 BS



2) Número de registro

Los vehículos terrestres, aéreos y fluviales del E.E se identifican también por el número de registros que consiste en:

- a. **El indicativo.** - Son dos letras iniciales que determinan que los vehículos pertenecen al EE.
- b. **El número de tipo.** - Consiste en los dígitos con los cuales se determina la clase de vehículo, son dos dígitos que van a continuación del indicativo, Ejemplo EE-20, significa vehículo del E.E y su asignación se realizara conforme a la Tabla 2.

Tabla 24

Clasificación de Número Tipo

N°	NÚMERO TIPO	DESCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS
1	20	Vehículos Tácticos y de apoyo a las operaciones, livianos de 4 ruedas o más, hasta un peso bruto vehicular (PBV) de 3.5 Ton como: Jeeps, camionetas; Sedan, Station Wagon, SUV, Minivan, motos, furgoneta y Van de carga y camión ligero.
2	21	Vehículos medianos, Tácticos y de apoyo a las operaciones militares: Para transporte de personal. - vehículos motorizados con capacidad mayor a 8 plazas y cuyo PBV no supere los 5 TON como: Van, furgoneta, microbús. Para transporte de carga: Vehículos cuyo PBV sea mayor de 5.5 TON y no supere las 12 TON como: Camión mediano y grande.
3	22	Vehículos pesados, Tácticos y de apoyo a las operaciones militares: Para transporte de personal. - vehículos motorizados con capacidad mayor a 25 plazas y cuyo PBV sea superior a 5 TON como: Mini bus y Bus. Para transporte de carga y/o personal: Vehículos cuyo PBV sea mayor a las 12 TON como: Camión pesado,

		tracto camión, camión 4x4; 6X6; 8x8, tanqueros, volquetes.
4	23	Vehículos no motorizados, diseñados para ser remolcados por un vehículo de motor, como plataformas, camas bajas y altas, furgones, remolques de ganado o embarcaciones, cocinas de campaña, cunas para equipos y vehículos entre otras.
5	24	Vehículos para propósitos especiales como: carros taller, puestos de mando, ambulancias entre otros.
6	25	Equipo caminero y agrícola.
7	26	Embarcaciones y vehículos fluviales.

c. El número de orden. - consiste de cuatro dígitos, que se asignaran en forma aleatoria y por una sola vez.

El indicativo, número de tipo y número de orden, constituye el No. de Registro y debe pintarse de blanco para los efectos vehiculares del E.E en los siguientes lugares:

- 1) En los jeeps, camionetas, buses, ambulancias en la parte lateral del capot y en los guardachoques delantero y trasero en la parte derecha del guardachoque.
- 2) En los camiones, tanqueros, etc., en la parte lateral del capot y en los guardachoques delantero y trasero en la parte derecha.
- 3) En las motocicletas en los guardabarros delantero y posterior.
- 4) En las embarcaciones se colocarán en la parte frontal.

Tales signos deben disponerse con intervalos de 2cm entre los del mismo grupo, y de grupo a grupo de 4cm. La localización y dimensión del número de registro podrá variar de acuerdo a la disposición de espacio para pintarlo.

El Número de Registro establecido por este Reglamento para los efectos vehiculares, constituye su identificación permanente, por lo cual, bajo ninguna circunstancia puede ser cambiado o transferido a otro vehículo.

Los vehículos de campaña no pueden presentar ningún distintivo en inscripción que permita al enemigo identificarlos. Con este objetivo la autoridad respectiva puede ordenar que se cubran tales signos, temporalmente, con grasa, lodo o con algún material que oculte estos números de registro.

D. Documentos de Registro de Vehículos

La unidad militar que tengan en custodia y administración los vehículos, para fines de control y mantenimiento, deberán llevar los siguientes registros:

- 1) Inventario de vehículos, accesorios y herramientas.
- 2) Control de mantenimiento.
- 3) Control de vigencia de la matrícula vehicular.
- 4) Ordenes de circulación.
- 5) Informes diarios de circulación de cada vehículo, que incluya el kilometraje que marca el odómetro.
- 6) Partes de novedades y accidentes.
- 7) Libros de vida actualizados.
- 8) Ordenes de provisión de combustible y lubricantes.
- 9) Registro de entrada y salida de vehículos.
- 10) Actas de entrega recepción de vehículos.
- 11) Registro histórico de los custodios (conductores) responsables.

10. Asignación de vehículos

Los vehículos pertenecientes al E.E, se destinarán al cumplimiento de labores estrictamente oficiales y para la atención de emergencias nacionales y locales. Por lo que el E.E asignará los vehículos tomando en cuenta las siguientes consideraciones:

- a. **Asignación Permanente:** La otorgada para aquellas autoridades que serán calificadas como comandantes, directores u otros que el CLT lo considere necesario, por motivos de seguridad, para el cumplimiento de sus actividades oficiales y sus desplazamientos en forma permanente y continua.
- b. **Asignación con disponibilidad:** Se entenderá la otorgada para el cumplimiento de actividades oficiales, que requieran utilizar vehículos en horas laborables, los cuales estarán a disposición de lunes a viernes.
- c. **Asignación por comisión.** - Se entenderá la otorgada para el cumplimiento temporal de una comisión estrictamente de trabajo, fuera del lugar habitual donde cumple sus funciones.
- d. **Asignación operativa:** Se entenderá de carácter operativo, los calificados por el Comandante del C.L.T, por la naturaleza de la función que cumplen:
 - 1) Asignar a los oficiales generales un vehículo de forma permanente para la función administrativa.
 - 2) Asignar al Comandante General de la Fuerza y Jefe de Estado Mayor un vehículo de forma permanente para la función administrativa, y para su seguridad conforme a los resultados del estudio de seguridad realizado por el COIMC.
 - 3) Asignar en forma permanente un vehículo a las unidades militares para ejercer las funciones de mando, control y supervisión de acuerdo a la disponibilidad.
 - 4) Asignar a las oficiales coroneles de acuerdo a la disponibilidad un vehículo tipo jeep a fin de cumplir funciones de mando, control y supervisión, de acuerdo a la función que cumpla.
 - 5) Asignar a los suboficiales mayores de acuerdo a la disponibilidad un vehículo tipo jeep a fin de cumplir las funciones inherentes a su grado.

11. Custodia

El conductor o usuario final que posea la licencia de acuerdo a las características de automotor, será notificado por escrito como responsable de un vehículo, y deberá hacerse responsable de la custodia, previa la suscripción del acta entrega recepción.

En situaciones especiales donde el conductor responsable del vehículo no pueda realizar la comisión, se designará un conductor temporal, este será el responsable de la custodia del vehículo durante el tiempo que dure la comisión. Las llaves del automotor permanecerán en su poder.

Cuando los vehículos se destinen a comisiones fuera de las horas de la jornada ordinaria de trabajo, días feriados y/o fines de semana, o cuando implique el pago de viáticos, la responsabilidad por el cuidado, protección y mantenimiento básico del mismo, corresponderá al conductor temporal. Si las labores a cumplirse sobrepasan el plazo de treinta días, con los justificativos correspondientes, se asignará el vehículo mediante acta de entrega recepción, suscrita por el encargado de la unidad de transportes de la entidad y el conductor autorizado.

El conductor autorizado es responsable de verificar la vigencia de la matrícula vehicular, las condiciones del vehículo y que sus partes y accesorios se encuentren completos al momento de recibirlo, de lo cual dejará constancia en el formulario correspondiente de entrada y salida de vehículos, debiendo entregarlo en igual forma.

Al término de la jornada de trabajo o de la comisión, los vehículos deben guardarse en los patios de la institución o en los garajes autorizados, cuya ubicación será informada por escrito y con antelación al oficio responsable.

En los días y horas no laborables, encargado de motorpool, registrará la hora de entrada o salida de los vehículos, con la firma del conductor y no permitirá la salida de los automotores sin la correspondiente orden de circulación y/o orden de marcha.

12. Matriculación de vehículos

Los vehículos oficiales deben matricularse a nombre de la respectiva entidad y portar sus placas, tal como lo previene la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento.

13. Revalorización de vehículos

El Comandante general del Ejército dispondrá la conformación de una comisión integrada por un delegado, el encargado del parque automotor, un representante de la dirección financiera, un delegado del CLT, verificar que el valor en libros no tenga una diferencia significativa del valor de mercado al final del período.

Considerando que la variación anual no es significativa, la revalorización de vehículos se deberá realizar cada 5 años o cuando exista el inicio de un proceso de remate, para lo cual se tomará en cuenta vehículos similares o de iguales características, su estado y su vida útil. Deberá emplearse para esta tarea los conceptos vertidos en las Normas Técnicas de Contabilidad Gubernamental.

14. Movilización, empleo, conducción de vehículos

Los vehículos del E.E se utilizarán únicamente para los fines institucionales. Se prohíbe el uso de dichos bienes para fines políticos, electorales, doctrinarios o religiosos, o para actividades particulares y/o extrañas al servicio público o al objetivo misional de la entidad u organismo.

A. Prohibiciones

- 1) Conducir el vehículo en estado de embriaguez o bajo efectos de cualquier sustancia psicotrópica o estupefaciente.
- 2) Ocultar o sustituir las placas oficiales, a fin de evadir el control previsto en este Reglamento.

- 3) Conducir o utilizar el vehículo oficial por parte de un servidor o trabajador no autorizado, familiares o por terceras personas ajenas a la entidad.
- 4) Utilizar los vehículos en actividades de proselitismo religioso, político partidista y electoral; o para publicidad y fines personales ajenos a los institucionales.

Para fines de control, las unidades responsables de la administración de los vehículos, llevarán un registro diario de la movilización de cada vehículo, donde debe constar: la fecha, motivo de la movilización, hora de salida, hora de regreso, nombre del chofer que lo conduce y actividad cumplida.

B. Disposiciones para el Uso, Movilización Y Control

El personal de oficiales, voluntarios, servidores y trabajadores públicos, y todos aquellos funcionarios encargados directa o indirectamente de la custodia y administración de vehículos en el E.E deberán dar cumplimiento a las siguientes disposiciones.

- 1) Mantener en buen estado de conservación del parque automotor asignado.
- 2) Supervisar que el parque automotor cuente con el mantenimiento preventivo, correctivo y restaurativo.
- 3) Verificar que el conductor y/o custodio del vehículo lo devuelva en las mismas condiciones en que lo recibió. En caso de que se presentare perdida, deberá disponer la reposición de accesorios, repuestos, rayones o hundimientos o reparación según sea el caso, antes de la entrega.
- 4) Disponer al conductor y/o custodio del vehículo, que es responsable del mantenimiento, custodia, uso del mismo y del cumplimiento de la Ley de Tránsito y responsable económicamente del pago de las multas por el cometimiento de infracciones de tránsito en todo el territorio nacional y se les seguirá el debido proceso, sin perjuicio de las acciones administrativas, civiles o penales por parte de los organismos de control jurisdiccionales, según corresponda.

- 5) Verificar que el conductor y/o custodio disponga de la licencia conducir correspondiente al tipo de vehículo que conducen, en base a lo dispuesto en la Ley de Tránsito, caso contrario no podrán conducir.
- 6) Verificar que el conductor y/o custodio de los vehículos SINOTRUK, disponga de la licencia tipo "E" y el brevet entregado por la ESEFT.
- 7) Comunicar de manera directa e inmediata al C.L.T (Unidad de Seguros) al momento de la ocurrencia de un siniestro, para el trámite respectivo.
- 8) Disponer que los vehículos deberán circular portando los documentos habilitantes (orden de movilización, salvoconducto, libro de vida, etc.) de acuerdo a las normas dispuestas y establecidas en el presente reglamento, además verificar que todos los vehículos tengan el seguro vigente; con respecto a la matrícula se exceptúa únicamente a los vehículos tácticos por sus características especiales.
- 9) Disponer que los vehículos del E.E excepto los vehículos tácticos deberán circular, portando las placas reglamentadas por la A.N.T y entregadas únicamente por el C.L.T, para lo cual, los comandantes de unidad son los responsables del cumplimiento de mencionada disposición.
- 10) Disponer que los vehículos presenten las identificaciones correspondientes (placa A.N.T, número de registro, identificación de la unidad y sello de la institución) según corresponda, de acuerdo a las normativas emitidas en este reglamento.
- 11) Se podrán exceptuar de la identificación, los vehículos de seguridad calificada por la máxima autoridad o su delegado (Dirección de Inteligencia de la F.T).
- 12) Disponer que los vehículos que circulan fuera de los días y horas hábiles, sábado y domingo, días feriados y de descanso autorizado, deberán portar la or-

den de movilización y/u orden de marcha (fuera de la jurisdicción), el salvoconducto, según corresponda, debidamente legalizado por el comandante de unidad.

- 13) Disponer para que en ningún caso la orden de movilización de los vehículos de apoyo a las operaciones, tenga carácter permanente, indefinido y sin restricciones, únicamente tendrá una duración máxima de cinco días y deberá ser renovada de acuerdo a la comisión que cumpla.
- 14) Disponer para que, una vez terminada la comisión, los vehículos, permanezcan en los patios de las unidades en las que se encuentren asignados, a excepción de aquellos vehículos de recorrido que resultare improcedente el retomo a la unidad militar, estos podrán dejarlos en lugares previamente coordinados de otras entidades del Estado y/o en garajes autorizados por el encargado de transportes de las unidades con el respectivo documento de autorización emitido por el comandante de unidad.
- 15) Disponer para que en los movimientos motorizados administrativos el personal sea transportado en vehículos tipo bus.

C. Normas de seguridad para la circulación de vehículos livianos, medianos y pesados.

1) Normas Generales.

- a. Las normas de seguridad establecidas para ser cumplidas por los conductores de vehículos automotores tienen una significativa importancia con el único objeto de disminuir los daños y perjuicios que ocasionan tanto al personal como material de la Fuerza.
- b. El personal de conductores de vehículos automotores debe cumplir las siguientes normas antes, durante y después del uso de los vehículos considerando desde el inicio del proceso hasta la llegada a la Unidad.

2) Antes

- a. Destapar el capot del motor y revisar prolijamente su interior, antes de poner en marcha su vehículo controlando frenos, grasas, aceites, etc.
- b. Revisar que no exista combustible o aceite regado debajo del vehículo antes de encenderlo, chequeo de llantas, herramientas en buen estado, revisión de fluidos y chequeo de luces.

3) Durante

- a. Respetar los semáforos y señales de tránsito.
- b. Utilizar los cinturones de seguridad.
- c. No abandonar el vehículo cuando este se encuentre encendido o estacionado.
- d. Reducir la velocidad y no rebasar en curvas horizontales y verticales.
- e. Reducir la velocidad cuando esté cerca de lugares poblados.
- f. No tratar de ganar tiempo cruzándose entre vehículos o cambiándose de carril.
- g. No manejar en estado de ebriedad ya que las facultades psicomotrices disminuyen y no se puede responder en buena manera y rápido ante un eventual accidente.
- h. No sobrepasar los límites de velocidad en lugares poblados, carreteras y dentro de las dependencias militares.
- i. No colocar paquetes en la parte posterior del vehículo que le impida ver hacia atrás.
- j. Dominar el estado emocional ya que esta situación puede ser negativa, desequilibra el sistema nervioso y puede ser causante de un accidente.
- k. Conservar la distancia con los vehículos que se encuentran delante y a los costados.

- l. En viajes largos que sobrepasen las 8 horas de conducción deberán respetarse el descanso obligatorio de 2 horas (para mayor distancia utilizar o más conductores).
- m. Llevar siempre el equipo de prevención de accidentes como herramientas, extintores, equipo de primeros auxilios, linterna, etc.
- n. No sobrepasar la capacidad de carga del vehículo.
- o. Comprobar que, al transportar carga, esta se encuentre correctamente estibada y asegurada.
- p. Al detenerse, procurar salir completamente de la vía, utilizar luces de parqueo y colocar el triángulo de seguridad.
- q. Al conducir observar siempre las líneas de marcación de las vías.
- r. Efectuar los virajes con precaución.
- s. No confiar en los espejos retrovisores ya que las distancias no son reales y existen puntos no visibles.
- t. Utilizar con anticipación las luces guías o direccionales antes de virar o salir de la carretera.
- u. Cuando llueva o la carretera se encuentre húmeda reducir la velocidad.
- v. En lo posible evitar conducir en la noche, en condiciones de neblina o niebla si no dispone de luces alógenas que se puedan emplear.
- w. En las carreteras usar luces intensas, al aproximarse a otro vehículo, cambiar de luces a medias y bajas mínima a 200 m. En la ciudad en lo posible usar luces medias.
- x. Mantener limpios los vidrios y faros del vehículo.
- y. No fumar, comer, beber ni distraerse mientras conduce.
- z. Mantener a los niños en los asientos posteriores y con los cinturones de seguridad colocados.

- aa. Controlar que los pasajeros no suban o bajen del vehículo cuando este en movimiento.
- bb. No acercarse demasiado al vehículo que intenta rebasar, especialmente si se trata de un bus o un camión grande, pues la visión quedaría obstruida.
- cc. En un camino con pendiente ceder la vía a vehículos que están transitando de subida.
- dd. Al entrar a un redondel tener en cuenta que el automóvil que va a entrar debe ceder la vía a aquel vehículo que ya se encuentra dentro del mismo.
- ee. Tomar en cuenta que cuando se encuentre en una intersección en la que no hay señales ni luces de tránsito, debe ceder la vía al vehículo que ya está entrando en cruce. Si este todavía no lo ha hecho, el conductor de la izquierda, deberá ceder la vía al de la derecha.
- ff. Deberá tomar en cuenta que si en el carril que está transitando, hay un obstáculo deberá ceder la vía a los vehículos que transitan por el carril libre.
- gg. Cuando se encuentra en una intersección y se desea curvar a la izquierda se debe ceder paso a cualquier vehículo, que venga en dirección contraria.
- hh. Conducir siempre por la derecha a menos que este rebasando a otro vehículo.
 - ii. El vehículo que está siendo rebasado, no debe aumentar la velocidad hasta que lo hayan adelantado completamente.
- jj. Siempre que un peatón no vidente o discapacitado trate de cruzar una calle o carretera, se debe detener el vehículo completamente.
- kk. No efectuar reparaciones de vehículos en las vías. Cuando se produzca un desperfecto se deberá repararlo en un lugar que no impida el tránsito.
- ll. No utilizar el vehículo con la intención de detener la marcha de otros vehículos en bocacalles, intersecciones y curvas sin la señal del policía o del semáforo, salvo en los casos de evitar cualquier accidente.

- mm. Conducir dentro de un campamento militar o áreas cerradas a una velocidad de 30 km/h.
- nn. Parquear los vehículos tomando previamente todas las precauciones y seguridades para evitar deslizamientos.
- oo. Tomar las siguientes medidas de seguridad al dejar parqueado el vehículo en pendientes o declives:
 - pp. Detener el funcionamiento del motor.
 - qq. Asegurar el sistema de frenos.
 - rr. Dejar engranado el vehículo en primera velocidad o retro.
 - ss. Colocar las ruedas delanteras en ángulo agudo al borde de la acera.
 - tt. El conductor a cargo del vehículo será el único responsable del manejo y mantenimiento del mismo.
 - uu. Durante el movimiento en bajadas preferiblemente utilizar freno de máquina especialmente si el vehículo se encuentra cargado.
 - vv. Cuando por circunstancias especiales se tenga que transportar cargas que sobrepasen la capacidad del vehículo, señalar los extremos con banderas rojas.
 - ww. No transportar en el interior del vehículo material inflamable como combustibles, aceites, explosivos u otros.

4) Después

- a. Comprobar la seguridad de las puertas del vehículo.
- b. Al bajarse del vehículo no dejar puesta la llave en el switch de arranque.
- c. En caso de inspección, limpieza o reparación menor o carga de combustible realizarlo con el motor apagado.
- d. Mantener el extintor de incendios en un lugar visible de rápido de empleo.

15. Constatación física

A. Finalidad

El CLT será el responsable de emitir las disposiciones para realizar la constatación física de los vehículos del E.E, por lo menos una vez al año, en el tercer trimestre de cada ejercicio fiscal, con la finalidad de:

- a. Confirmar su ubicación, localización, existencia real y la nómina de los responsables de su tenencia y conservación.
- b. Verificar el estado de los vehículos (servible o inservible).
- c. Establecer los vehículos que están en uso o cuales se han dejado de usar.

Los resultados de la constatación física serán enviados al CLT para fines de consolidación y toma de decisiones para la adquisición, reposición, baja entre otros.

B. Responsables

Intervendrá el Guardalmacén, o encargado de los vehículos, un delegado Independiente del control y administración de bienes, designado por el titular del área. de tal diligencia se presentará a la máxima autoridad, en el primer trimestre de cada año, un informe de los resultados, detallando todas las novedades que se obtengan durante el proceso de constatación física y conciliación con la información contable, las sugerencias del caso y el acta suscrita por los intervinientes. Se deberá considerar los siguientes trámites:

- a. Una copia del informe de constatación física realizado se enviará a la Dirección Financiera, u organismo para los registros y/o ajustes contables correspondientes.
- b. Las actas e informes resultantes de la constatación física se presentarán al CLT con sus respectivos anexos, debidamente legalizados con las firmas de los participantes.

- c. Los efectos de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, la constatación física dará validez a los procesos de egreso y/o baja de los bienes, previo la presentación del informe técnico correspondiente.
- d. Si por grave conmoción nacional de acuerdo al Art 164 de la Constitución de la Republica del Ecuador, y el E.E se encuentre empeñado en operaciones militares, y no se pueda realizar la constatación física, se deberá elaborar un informe con las justificaciones del por qué no se ha realizado dicha inspección.

16. Aseguramiento, rastreabilidad

- a. El E.E deberá contratar pólizas de seguro para salvaguardar los vehículos contra diferentes riesgos que pudieran ocurrir. Para esto el CLT elaborará un informe dirigido a la máxima autoridad, en el cual se justifique la necesidad de asegurar los bienes.
- b. La póliza de seguros será incorporada al Plan Anual de Contrataciones de la entidad u organismo.
- c. El CLT será el encargado de verificar periódicamente la vigencia, riesgos y cobertura de dichas pólizas, además de efectuar el trámite de los reclamos por los siniestros suscitados.
- d. Todos los vehículos a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, deben estar asegurados contra accidentes, incendios, robos, riesgos contra terceros y contar con el servicio de rastreo satelital. Las pólizas pueden contratarse con compañías nacionales debidamente autorizadas por el organismo competente, en las condiciones más favorables para la institución y de conformidad con lo que dispone la normativa vigente, acogiendo las directrices o regulaciones administrativas.

- e. La Dirección de Inteligencia será la responsable de emitir las excepciones para la instalación de rastreo satelital a aquellos vehículos que por seguridad deben estar exentos.
- f. El conductor que sufra un percance con el vehículo oficial, informará inmediatamente al responsable de la unidad de transportes en el formulario proporcionado por la compañía de seguros, determinando clara y expresamente las circunstancias del hecho, adjuntando el parte policial extendido por autoridad competente, cuando así corresponda.
- g. El responsable de la unidad de transportes proporcionará la información y documentación disponible para que la unidad jurídica, de acuerdo a la decisión de la máxima autoridad de cada institución, patrocine las causas judiciales en coordinación con la empresa aseguradora, en caso de ser necesario.
- h. Comprobada la responsabilidad de quien provocó el siniestro y si esta recae en el conductor de la entidad, debe ser notificado a través del titular de la gestión financiera, para que cancele el valor deducible establecido en la póliza de seguros que ampara el vehículo.
- i. La póliza de seguro de los vehículos deberá contener una restricción para la entrega de vehículos tácticos y de combate que se haya dado en pérdida total y se realizará los trámites correspondientes para la chatarrización inmediata.

17. Mantenimiento de vehículos

- a. El CLT emitirá los lineamientos para que las unidades en cada uno de los niveles realicen el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, a fin de conservar su estado óptimo de funcionamiento y prolongar su vida útil. Para el efecto cada unidad militar diseñará y ejecutará programas de mantenimiento

preventivo y correctivo, a fin de no afectar el desarrollo de las actividades administrativas y operaciones militares.

- b. El mantenimiento y la reparación de los vehículos, debe efectuarse en los talleres de cada unidad militar, en caso de no haberlos, se podrá realizar procesos de contratación pública en talleres autorizados.
- c. El mantenimiento preventivo, periódico y programado es responsabilidad del encargado o responsable de la unidad de transportes y del conductor.
- d. Para las acciones de mantenimiento y/o reparación se utilizarán formularios pre establecidos por cada una de las unidades, en los que deben constar los datos de la última revisión o reparación y el aviso de la fecha en que debe efectuarse el siguiente control. El responsable de la unidad de transportes y el conductor del vehículo entregado mediante acta de entrega recepción, son corresponsables del mantenimiento, custodia y uso del mismo.
- e. Es obligación del conductor, revisar diariamente el vehículo asignado, observando los niveles de fluidos, presión y estado de neumáticos, así como los accesorios y el aseo interior y exterior del vehículo. Para atender el cambio de fluidos, aceites o lubricantes, o de repuestos, se utilizarán formularios específicos elaborados por la misma unidad.
- f. Los mecánicos de la institución, en caso de haberlos, realizarán trabajos ordinarios de reparación de partes mecánicas, eléctricas y electrónicas que se encuentren en mal estado y las sustituciones necesarias para evitar la paralización del vehículo.
- g. Los vehículos pueden repararse con profesionales mecánicos particulares, bajo las previsiones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, uncialmente en los siguientes casos:
 - Por falta de personal especializado en la unidad militar.

- Insuficiencia de equipos, herramientas y/o accesorios.
- Convenios de garantía de uso con la firma o casa en la que se adquirió el automotor.

18. Control de combustibles y lubricantes

El oficial logístico o de abastecimiento de cada unidad militar, debe establecer el control de consumo del combustible, con referencia hecha al rendimiento medio de kilómetros por galón (Unidad de carburante) y será el responsable de realizar el cálculo de U.C a cada tipo de vehículo, modelo, entre otros.

El abastecimiento de combustible, se realizará empleando la orden de combustible laborada por cada unidad para asegurar el debido control.

19. Egreso o baja de bienes

Los vehículos que por diferentes situaciones dejaren de existir físicamente por alguna de las siguientes causas: baja, robo, hurto, caso fortuito o fuerza mayor, se podrán excluir de los registros institucionales previo el trámite correspondiente en cada caso y conforme lo dispone el Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público.

Los vehículos deberán ser restituidos o reemplazados por otros nuevos de similares o mejores características, por parte de los Usuarios Finales o Custodios administrativos, en los siguientes casos:

- a. Cuando los vehículos hubieren sufrido daños parciales o totales producto de la negligencia o mal uso comprobados y quedaren inutilizados.
- b. Cuando los vehículos no hubieren sido presentados por el usuario final o Conductor, al momento de la constatación física.
- c. Cuando los vehículos no hubieren sido entregados en el momento de la entrega recepción por cambio de conductor, Custodio Administrativo o Cesación de Funciones de alguno de aquellos.

- d. Cuando hubiese negativa de la aseguradora por el reclamo presentado, una vez comprobada legalmente la negligencia en el manejo del bien por parte del Usuario Final.

La baja de los vehículos se realizará inmediatamente una vez restituido el bien sea por parte de la aseguradora o por parte del usuario final, de conformidad con la normativa de este reglamento y la norma de contabilidad gubernamental expedida por finanzas públicas.

Si del informe de constatación física entregado al Comandante del Ejército se desprende que existe vehículos en estado inservible, se realizará los procedimientos de baja estipuladas en El Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público, para lo cual se deberá emitir un instructivo operacionalizando estas disposiciones.

Capítulo VI: Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

- a. El análisis de los resultados permite determinar que, la incorrecta aplicación de la normativa de transportes en el empleo de los vehículos del E.E, incide directamente en la disponibilidad de los medios y por ende en el apoyo logístico a las operaciones militares.
- b. Los datos obtenidos mediante la encuesta aplicada al personal de oficiales y voluntarios encargados de la administración y empleo de los vehículos del E.E, demuestra que únicamente el 40,51% de estos funcionarios, tiene conocimiento o aplica la normativa vigente, por lo que se establece que el nivel de conocimiento es bajo.
- c. En el E.E se cumplen con procedimientos y normas determinados en los instrumentos y documentos institucionales, los mismos que no operacionalizan en su totalidad la normativa establecida por los organismos de control gubernamental.
- d. La normativa institucional debe ser compatible y estar enmarcada en las Normas de Control Interno para las Entidades, Organismos del Sector Público y de las Personas Jurídicas de Derecho Privado que Dispongan de Recursos Públicos, así como en el Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público y en el Reglamento Sustitutivo para el Control de los Vehículos del Sector Público y de las Entidades del Derecho Privado que Disponen de Recursos Públicos.
- e. Como resultado del estudio y análisis de la normativa tanto institucional como la emitida por la C.G.E, para el uso, tratamiento y control de los vehículos fiscales se presenta una propuesta que consolida en un solo documento instrucciones relacionadas con la administración de vehículos motorizados, acerca del uso,

mantenimiento y control del parque vehicular del E.E, estableciendo procedimientos y disposiciones a ser cumplidas en todos los niveles de la institución.

- f. La propuesta de normativa presentada en este trabajo, busca establecer lineamientos generales para la regulación y correcto uso y administración del parque automotor del E.E, incorporando disposiciones que permitan a la institución atender exigencias tanto internas, como aquellas que viabilizan el apoyo hacia otras instituciones del estado.
- g. Para la administración de vehículos, en el Ejército se viene buscando la implementación de modelos tecnológicos, administrativos y operacionales que estén adecuados a las tendencias actuales. En este contexto la presente investigación servirá como insumo para el desarrollo e implementación de un software para gestión vehicular propio del E.E, el mismo que deberá servir para cumplir con una exigencia de la C.G.E que dispone que los vehículos estatales sean monitoreados con el uso de tecnología.
- h. Con la finalidad de dar viabilidad a proyectos para el control vehicular dentro del E.E, debe observarse que la normativa institucional de uso de vehículos debe estar siempre enmarcada en la normativa establecida por los organismos de control estatal, la misma que servirá como base para la aplicación y uso de herramientas tecnológicas, que permitan optimizar el seguimiento y control del parque automotor institucional, con las particularidades propias para el sector militar.
- i. La aplicación de la propuesta planteada en el presente trabajo, permitirá reducir las observaciones por parte de los organismos de control del estado, mejorando de esta manera la imagen institucional y sobre todo aportará a mantener un alto porcentaje de disponibilidad de medios de transporte dentro de la institución militar.

- j. La séptima disposición transitoria del R.G.B.I menciona que: “Cuando exista conflicto entre la normativa emitida por la CGE y la normativa interna expedida por las instituciones para el ejercicio de sus competencias o para la gestión de sus procesos internos, prevalecerá esta última”, de esta forma, un reglamento para el uso de vehículos del E.E, permitiría viabilizar el accionar y empleo en el área de defensa, sin ser objeto de observaciones.

Recomendaciones

- a. El Ejército Ecuatoriano al ser una institución pública, dispone de bienes que son de carácter público, por lo que estos deben estar administrados conforme lo dispone la C.G.E, por esta razón es preciso que se operacionalicen estas disposiciones, a través de la emisión de documentos que se adapten a la realidad del sector defensa, pero que estén encuadradas en las normas emitidas por los organismos de control del estado.
- b. Mediante las disposiciones emitidas por el E.E, se posibilitará la generación de futuros estudios por medio de los cuales se clarifique la realidad actual de los estados y existencias para que posteriormente se puedan dictar procedimientos operativos normales en el campo de transportes.
- c. Es necesario dar a conocer las normas y establecer los procedimientos que garanticen el uso adecuado de los vehículos, mediante seminarios y cursos de capacitación para el personal, responsable de la administración, control y uso de los medios de transporte del E.E, con la finalidad de que su empleo sea eficiente.
- d. Incluir el Control Interno como materia básica en cursos de perfeccionamiento del E.E y su actualización mediante seminarios y cursos de capacitación para el personal, responsable de la administración, control y uso de los medios de transporte.

Referencias

- Anaya , J. (2008). El transporte de mercancías: Enfoque logístico de la distribución. ESIC.
- Ballou, R. H. (2004). *Logística, Administración de la cadena de suministros* (Quinta ed.). Mexico: Pearson Educación.
- Chopra, S., & Meindl, P. (2008). *Administración de la cadena de suministro*. Madrid, España: Pearson Education.
- Control_Interno, C. d. (2012). Normas de control Interno. *NORMAS DE CONTROL INTERNO PARA LAS ENTIDADES, ORGANISMOS DEL SECTOR PÚBLICO Y DE LAS PERSONAS JURÍDICAS DE DERECHO PRIVADO QUE DISPONGAN DE RECURSOS PÚBLICOS*. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Decreto_042. (2016). Reglamento Sustitutivo para el Control de los Vehículos del sector Público y Entidades de Derecho Privado que Disponen de Recursos Públicos. Quito, Pichincha, Ecuador: Contraloría General del Estado.
- Definiciones. (2019). *Definición de administración*. Recuperado el 17 de diciembre de 2019, de <https://definicion.de/administracion/>
- Hernandez, R. (2010). *Metodología de la Investigación*. Mexico D.F: McGRAW-HILL.
- Hernandez, R., Fernández Carlos, & Baptista , M. (2010). *Metodología de la Investigación* . Mexico DF: McGRAW HILL.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2010). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill.

Mendez , C. E. (2002). *METODOLOGÍA, Diseño y desarrollo del proceso de investigación*.

Bogotá, Colombia: McGRAW-HILL INTERAMERICANA, S.A.

Ministerio de Justicia de Colombia. (27 de Agosto de 2015). Normograma y Gestión do-

cumental. *Memoria capacitación*. Bogotá, Colombia . Obtenido de

<https://www.minjusticia.gov.co/Portals/0/Documentos%20Mauricio/infor->

[mes%20sig/documentos/Capacitaciones/Memoria%20-%20Normo-](https://www.minjusticia.gov.co/Portals/0/Documentos%20Mauricio/infor-)

[grama%20y%20documental.pdf](https://www.minjusticia.gov.co/Portals/0/Documentos%20Mauricio/infor-)

ANEXOS