

**ESCUELA POLITÉCNICA DEL EJÉRCITO
VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN Y VINCULACIÓN CON LA
COLECTIVIDAD**

UNIDAD DE GESTIÓN DE POSTGRADOS



ESPE
ESCUELA POLITÉCNICA DEL EJÉRCITO
CAMINO A LA EXCELENCIA

**MAESTRIA EN GESTIÓN DE PROYECTOS
PROMOCION I**

**TESIS DE GRADO DE MAESTRIA EN
“GESTIÓN DE PROYECTOS”**

**TITULO: EVALUACIÓN DE LOS INDICADORES Y
ELABORACIÓN DE UN MANUAL DE GESTIÓN EN BASE AL
PROGRAMA RENOVA AUTOMOTOR DEL PERÍODO 2008 AL
2010**

**INTEGRANTE: ECON. LILIAN VASCONEZ
DIRECTOR: ECON. PORFIRIO JIMENEZ RIOS M.S.C P.H.D (c)
Sangolqui, 10 de Diciembre del 2011**

AGRADECIMIENTO

Mis más sinceros agradecimientos a todos los funcionarios del Ministerio de Industrias y Productividad, quienes a pesar de ser personas muy ocupadas supieron darme con mucha voluntad un poco de su tiempo, ya que sin sus valiosos conocimientos no hubiera sido posible la realización de este trabajo.

Sobre todo al Director de mi tesis el Econ. Porfirio Jiménez Ríos M.S.C P.H.D (c), por su paciencia y ayuda.

DEDICATORIA

Está dedicado al amor, comprensión y apoyo de mi querido hijo y esposo, quienes me dieron la fuerza necesaria para culminar otra etapa de mi vida profesional.

También a mis padres y hermanas, siempre comprometidos en que cumpla las metas que me propongo.

Escuela Politécnica del Ejército
Vicerrectorado de investigación y vinculación con la colectividad
Unidad de gestión de postgrados
Maestría en gestión de proyectos
Promoción I

Declaro que:

La tesis de grado titulada: **Evaluación de los indicadores y elaboración de un manual de gestión en base al Programa Renova Automotor del período 2008 al 2010** ha sido desarrollada en base a una investigación, respetando derechos intelectuales de terceros, cuyas fuentes son citadas e incorporadas en la bibliografía, consecuentemente este trabajo es de mi autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico de esta tesis.

Sangolqui, 24 de agosto del 2011



Lilian Vásquez Cevallos

Escuela Politécnica del Ejército
Vicerrectorado de investigación y vinculación con la colectividad
Unidad de gestión de postgrados
Maestría en gestión de proyectos
Promoción I

Autorización

Yo Lilian Vásquez Cevallos autorizo a la Escuela Politécnica del Ejército, la publicación en la biblioteca virtual de la institución del trabajo **Evaluación de los indicadores y elaboración de un manual de gestión en base al Programa Renova Automotor del período 2008 al 2010**, cuyo contenido idea y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Sangolqui, 24 de Agosto del 2011



Lilian Vásquez Cevallos

Escuela Politécnica del Ejército
Vicerrectorado de investigación y vinculación con la colectividad
Unidad de gestión de postgrados
Maestría en gestión de proyectos
Promoción I

Econ. Porfirio Jiménez Ríos M.S.C P.H.D (c)

Econ. Lilian Vásquez Cevallos

Certifican:

La tesis de grado titulada: **Evaluación de los indicadores y elaboración de un manual de gestión en base al Programa Renova Automotor del período 2008 al 2010**, realizada por la Econ. Lilian Vásquez Cevallos ha sido dirigida y revisada periódicamente y cumple con las normas establecidas por la ESPE, en el reglamento de estudiantes de postgrados de la ESPE.

El mencionado trabajo consta de un documento empastado y un disco compacto, el cual contiene el trabajo en digital.

Autorizar a nombre del autor Econ. Lilian Vásquez Cevallos para que se entregue al Sr. Ing. Geovanny Salazar, coordinador de la carrera de maestría en gestión de proyectos.

Sangolqui, 24 de agosto del 2011



Econ. Porfirio Jiménez Ríos M.S.C P.H.D (c)



Econ. Lilian Vásquez Cevallos

INDICE

Capítulo I: ASPECTOS METODOLOGICOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Título.....	11
1.2 Antecedentes.....	11
1.3 Justificación e importancia.....	12
1.4 Objetivo general.....	14
1.4.1 Objetivos específicos.....	14
1.5 Metas.....	14
1.6 Marco teórico y metodología.....	14

Capítulo II: ANTECEDENTES Y BASE LEGAL DEL PROGRAMA RENOVA.

2.1 Principales países andinos productores.....	22
2.1.1 Colombia.....	22
2.1.2 Perú.....	22
2.1.3 Bolivia.....	23
2.1.4 Ecuador.....	23
2.1.4.1 Empleo generado por el sector.....	34
2.1.4.2 Importaciones.....	34
2.1.4.2.1 Preferencia arancelaria para la importación de vehículos...35	
2.1.4.3 Exportaciones.....	35
2.2 El Proceso de priorización de proyectos de inversión pública.....	38
2.3 Plan Nacional de Buen Vivir.....	39
2.4 Clases de evaluación de proyectos.....	44
2.5 Organización industrial del sector automotriz.....	46
2.6 Datos generales del programa.....	49
2.7 Diagnóstico del problema.....	51
2.7.1 Descripción de la situación actual del área de intervención del programa	51
2.7.2 Análisis FODA del Programa Renova.....	52

Capítulo III: ESTUDIO Y EVALUACIÓN DEL PROGRAMA RENOVA.

3.1 Información básica del Programa Renova Automotor.....	56
3.1.1 Nombre del programa.....	56
3.1.2 Entidades ejecutoras.....	56
3.1.3 Cobertura y localización.....	56
3.1.4 Monto.....	56
3.1.5 Plazo de ejecución.....	56
3.1.6 Sector y tipo de programa.....	57
3.1.7 Identificación, descripción y diagnóstico del problema.....	57
3.1.8 Línea base del problema.....	57
3.1.9 Análisis de oferta y demanda.....	58
3.1.9.1 Demanda.....	58
3.1.9.2 Oferta.....	60
3.1.10 Identificación y caracterización de la población objetivo.....	60
3.2 Objetivos del Programa Renova Automotor.....	61
3.2.1 Objetivos generales.....	61
3.2.1.1 Objetivos específicos.....	61
3.3 Matriz de marco lógico.....	61
3.3.1 Indicadores de resultados.....	66
3.4 Estrategia de seguimiento y evaluación de indicadores.....	66
3.4.1 Número de vehículos entregados.....	67
3.4.2 Ahorro por subsidio de combustible.....	69
3.4.3 Valor por chatarrizar.....	70
3.4.4 Reactivación productiva de la industria automotriz.....	72
3.4.5 Reducción de mitigación ambiental.....	74

Capítulo IV: ELABORACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN EN BASE AL PROGRAMA RENOVA

4.1 Introducción.....	78
------------------------------	-----------

4.1.2	Objetivo del manual.....	79
4.1.3	Base legal.....	79
4.2	Ciclo de vida del programa.....	80
4.2.1	Programa Renova.....	81
4.2.2	Planificación del programa.....	81
4.2.3	Ejecución o implementación del programa.....	82
4.2.4	Control del programa.....	83
4.2.5	Evaluación del programa.....	83
4.2.6	Finalización del programa.....	83
4.2.7	Manual de gestión.....	85

Capítulo V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA INVESTIGACIÓN.

5.1	Conclusiones.....	102
5.2	Recomendaciones.....	104
	Antecedentes Bibliográficos.....	106
	Índice.....	8

CAPITULO I

1.- ASPECTOS METODOLOGICOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1.-Título

Evaluación de los indicadores y elaboración de un manual de gestión, en base al Programa Renova Automotor del período 2008 al 2010

1.2 Antecedentes

La industria constituye un sector clave de la economía ecuatoriana. Para el año 2009 según cifras del Banco Central del Ecuador, la industria representaba el 9.21% del producto interno bruto del Ecuador, generando un valor agregado por 4.081 millones de dólares.

Otro aspecto importante de la industria es la generación de empleo directo e indirecto según cifras del INEC (2010), para el año 2010 la industria generaba 817.593 empleos directos e indirectos, con un costo laboral de 1.589 millones de dólares y se generaba un valor de la producción de 10.054 millones de dólares.

La industria ecuatoriana es una importante generadora de divisas para el país, las exportaciones de productos industrializados representaron en el año 2010 una cifra cercana a los 242 millones de dólares.

En lo que respecta a las ventas en el año 2010 el BCE, (2010) publico que el total del sector productivo fue de 1334.4 millones de dólares, siendo las secciones de mayor importancia, comercio 40% e industrias manufactureras 25%.

De acuerdo a las políticas del Estado ecuatoriano definidas por SENPLADES, se debe centrar las acciones de política industrial en las medianas y pequeñas empresas, con la finalidad de impulsar la economía social y solidaria.

La entidad rectora encarga de regular y definir las políticas de este sector es el Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO, cuya misión es impulsar el desarrollo del sector productivo industrial y artesanal, a través de la formulación y ejecución de políticas públicas, planes, programas y proyectos especializados, que incentiven la inversión, innovación tecnológica y mejoramiento continuo de la productividad para promover la producción de bienes y servicios con alto valor agregado y de calidad, en armonía con el medio ambiente, que genere empleo digno

y permita su inserción en el mercado interno y externo; a través de un modelo de gestión desconcentrado y descentralizado.

Como parte de la política de desarrollo productivo nacional, transportista según el MIPRO, (2008) el 14 de septiembre de 2007, El gobierno, conjuntamente con sectores de la industria y la transportación implementó acciones para la renovación del parque automotor para el sector a través de un programa que cumpla con los siguientes objetivos:

- Promover la reactivación productiva del sector industrial automotriz, mediante la oferta al sector transportista de productos nacionales a precios y en condiciones competitivas.
- Mejorar la competitividad de la prestación del servicio de transporte urbano, interprovincial e internacional de personas y mercancías por vía terrestre.
- Contribuir a la seguridad ciudadana y reducir la contaminación.

Ambiental con el fin de asegurar los objetivos del programa, el gobierno nacional estima conveniente establecer un incentivo que permita la chatarrización de vehículos usados y sustituirlos por vehículos nuevos fabricados en el país o importados, así también en forma complementaria al incentivo, prevé el otorgamiento de líneas de crédito por parte de la Corporación Financiera Nacional, para financiar la adquisición de vehículos en el marco del programa.

1.3 Justificación e importancia

Renova es un proyecto integral que incorpora el componente de desarrollo industrial incrementando la productividad del sector ensamblador y autopartista nacional; un componente de incentivos del gobierno mediante la inyección de recursos (incentivo por chatarrización y el crédito) en la demanda específica (transportistas), al adquirir unidades nuevas o de mejores características, servicio, seguridad, con las respectivas connotaciones transversales a otros ámbitos como la mejora en el servicio de transporte, protección del ambiente, acceso a crédito en condiciones favorables, entre otros.

La dinámica del Programa Renova, según el MIPRO, (2010) ha significado un impacto importante en la venta de vehículos de fabricación nacional, ya que entre los

años 2008 y 2009, la venta de vehículos sin el Programa Renova hubiese disminuido en un 8% pasando de 44.130 a 41.318. Por otro lado, considerando el aporte de Renova en el año 2010 se evidencia un crecimiento ya que se vendieron 11.339 vehículos.

También el resultado positivo obtenido en el primer trimestre del 2010 fue motivado, entre otros factores, por el incremento del volumen de crédito otorgado a los hogares por el sistema financiero y el mejoramiento del salario real; aunque se registró un decrecimiento de las remesas recibidas por los hogares, provenientes del resto del mundo, según el BCE, (2010).

En este primer trimestre del 2010, se estima que las compras de vehículos nacionales e importados realizadas por los hogares fueron de 16.807 lo que equivale un incremento de 10.92% con relación al cuarto trimestre de 2009.

De acuerdo a las estimaciones de las cuentas trimestrales, y a partir de información proporcionada de las estadísticas de las importaciones y de producción de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE, la FBKF (formación bruta de capital fijo) en este tipo de productos, registró un incremento del 2.78% en el primer trimestre de 2010.

El presente estudio pretende contribuir a través del análisis de una serie de información al conocimiento de las acciones presentes y futuras que se deberán tomar para la continuidad y el mejoramiento del programa de renovación vehicular.

Uno de los objetivos de este trabajo conocer los antecedentes y la base legal bajo el cual el Programa Renova se realizó y que problemas se han logrado controlar y cuáles no han podido ser controlados.

Con la evaluación a los indicadores del marco lógico del Programa Renova que se realizará en este trabajo, podremos analizar los resultados de impacto de dicho programa y formular conclusiones y recomendaciones para tomar decisiones que permitan ajustar la acción presente y mejorar la acción futura.

También elaboraremos un manual de gestión en base al Programa Renova, que será fácil de manejar, dándonos a conocer los pasos básicos para encaminar un proyecto en el sector público.

En base a lo anteriormente indicado, realizaremos la evaluación de los indicadores y la elaboración de un manual de gestión en base al Programa Renova Automotriz en el período 2008 al 2010.

1.4 Objetivo general

Realizar la Evaluación de los indicadores y elaboración de un manual de gestión en base al Programa Renova Automotor del período 2008 al 2010

1.4.1 Objetivos específicos

- Conocer los antecedentes y base legal del Programa Renova
- Analizar y evaluar el Programa Renova.
- Elaborar un manual de gestión en base al Programa Renova.

1.5 Meta

- Para mediados del año 2011 se tendrán el 100% de análisis de indicadores del programa de renovación vehicular.
- Elaborar el 100% de un manual de gestión del programa.

1.6 Marco teórico y metodología

El desarrollo económico es un reflejo del crecimiento económico, aunque el desarrollo se observa en el mejoramiento de las condiciones económicas de la sociedad, así como en el mejoramiento de la infraestructura agrícola e industrial, cabría hacer aquí la diferencia entre el desarrollo y crecimiento, según Sunkel Y Paz (1998), el crecimiento se refiere al análisis de elementos macroeconómicos como el desempleo, las crisis, la inestabilidad económica, la dependencia económica y sus acciones a tomar para la solución de estos aunque su principal elemento de análisis es el estancamiento del sistema capitalista. Por otra parte el desarrollo se observa a través de las transformaciones y cambios estructurales en el sistema productivo.

Los antecedentes en cuanto a la formación, “del estado se refiere, se encuentra en los últimos años de la década de los 40 y a principios de los 50, el Ecuador un poco atrasado ingresa al proceso de industrialización apoyado por un grupo de profesionales del Banco Central del Ecuador, cuya influencia despertó las primeras motivaciones modernistas del estado, así el 25 de febrero de 1948 el país se incorpora a la CEPAL” Uquillas (2008) dice solicitándole a este la realización de un análisis del proceso de desarrollo económico; que estudie las condiciones

económicas y sociales del país; y, para que finalmente pueda proponer las políticas que orienten y faciliten la cooperación técnica y económica entre países.

Ecuador presentó en su economía desequilibrios intersectoriales y regionales con el proceso de industrialización con el petróleo, a partir de los 70' lo que provocó un grave distanciamiento entre el sector industrial y el agrícola. Ello conllevó presentar un rápido crecimiento industrial, pero por debajo de la tasa poblacional en el sector agrícola.

A inicios de los 80 se detectó en el sector secundario de la economía una estructura industrial poco competitiva y desintegrada, debido al proteccionismo estatal que no permitió que se desarrolle el mercado y que los empresarios conduzcan su preocupación por mejorar la productividad. Transformándose la estructura económica y social del país de ser una economía agraria a urbano industrial; así mismo el desarrollo industrial originó un desarrollo tecnológico imitativo, legándolos a los países centros el papel dinamizador de la tecnología al permitirles el libre acceso a los sectores de avanzada.

El perfeccionismo estatal a comienzos de los 80 hizo que su estructura industrial fuese poco competitiva y desintegrada, lo que no permitía el desarrollo del mercado y además los empresarios no buscaban ser más productivos y competitivos.

Con ello, el país pasó de ser una economía agrícola a una urbano-industrial, así mismo, el desarrollo industrial originó un desarrollo tecnológico imitativo, se legó a los países centros el papel dinamizador de la tecnología al permitirles el libre ingreso a los sectores de avanzada.

Como otros de la región, Ecuador sufrió los embates de una crisis financiera sin precedentes según Uquillas (2008) producto de excesivas liberalizaciones y controles débiles, la que afectó al aparato productivo, industrial, de servicios y al extractor de materias primas. Se debe potencializar el sector industrial, se debe destacar con gran importancia a la competitividad industrial, porque ésta se justifica por sí sola, sobre todo en países como Ecuador. La evidencia muestra que el sector manufacturero en el país es uno de los motores principales del crecimiento económico, y es papel clave en la transformación económica.

La industria es parte primordial de la economía ecuatoriana según el BCE (2007), la industria representaba el 14% del producto interno bruto, generando un

valor agregado por 4.081 millones de dólares, así según el INEC (2007), la industria generaba 176.547 empleos directos, y se pagaba por concepto de remuneraciones 1.670 millones de dólares.

El crecimiento industrial de Ecuador, sin dudas, es uno de los pilares de su desarrollo. Pero la competitividad en ese sector ha estado siempre expuesta a factores limitantes, según Uquillas (2008) como: contracción de la economía local durante varios años de crisis; inadecuada distribución del ingreso que resta capacidad y tamaño del mercado interno, por un lado, e incentiva la importación de bienes de consumo y la dependencia tecnológica de lenta innovación que afecta a la productividad, por otro.

La industria ecuatoriana en exportación de productos industrializados, según el BCE (2008) generó alrededor de 4,2 miles de millones de dólares. Por este motivo según la SEMPLADES (2009), se debe centrar las acciones de política industrial en las medianas y pequeñas empresas, con la finalidad de impulsar la economía social y solidaria.

El Ecuador forma parte del segundo grupo nombrado, es decir se encuentra en el grupo de países subdesarrollados. A pesar de esto la industria manufacturera presentó un importante incremento, equivalente al 2.91% con relación al cuarto trimestre de 2009 y su contribución al crecimiento del PIB fue positiva en 0.40%. VAB (valor agregado bruto), de esta industria, registró un aumento de 2.62%, en relación con el primer trimestre de 2009, según el BCE (2009).

Luego de la crisis monetaria y financiera de fines de la década anterior, el país se encuentra en franca recuperación como muestra el crecimiento del PIB calculado por el BCE (2010), en el orden de 9.6%; aunque debe afrontar todavía secuelas sociales que limitan la posibilidad de alcanzar una sólida reactivación productiva en el corto plazo. Las proyecciones macroeconómicas del Ministerio Coordinador de la Política, conjuntamente con el Banco Central, asignaron a la industria manufacturera un crecimiento real de 3,6% para 2010.

El crecimiento endógeno es el crecimiento ocasionado por factores que se hallan dentro del organismo o sistema. Esta nueva forma de concebir crecimiento económico tiene su base en los progresos registrados en las teorías de la economía industrial y del comercio exterior.

Se crea el “Modelo de Desarrollo Endógeno pro Satisfacción de Necesidades”, establecido por SENPLADES (2009), donde se establecen las fases para pasar de un modelo de desarrollo “primario exportador y de sustitución selectiva de importaciones” a un modelo “terciario exportador de bioconocimiento y servicios turísticos”; y en función de la identificación de sectores priorizados por MCPEC (Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad), SENPLADES (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo), MIPRO (Ministerio de Industrias y Productividad), MAE (Ministerio del Ambiente del Ecuador), MAGAP (Ministerio de Agricultura y Ganadería, Acuacultura y Pesca), MEER (Ministerio de Electricidad y Energía Renovable de Ecuador); el desarrollo de partes y piezas de vehículos automotores es prioritario para la primera y segunda fase de desarrollo, mientras que la fabricación de vehículos automotores y carrocerías, es importante para la tercera y cuarta fase de desarrollo.

Según el MIPRO (2010), para mejorar la productividad y competitividad es necesario modernizar la industria manufacturera ecuatoriana, por lo cual se requiere de la intervención del estado con la finalidad de implementar una política industrial tendiente a facilitar la renovación de la maquinaria y equipo industrial, que permita volverla competitiva.

En los anteriores gobiernos no ha existido una política de estado para mejorar la maquinaria industrial, según el MIPRO (2007) la contaminación en nuestro medio se da por las modalidades de transporte que tienen rendimiento Km/gal bajo, puesto que son vehículos superior a 10 años de uso, así como también la mala calidad de los combustibles en nuestro país.

Para paliar esta situación el gobierno nacional firma el convenio que establece el Programa Renova Automotor.

En Ecuador la maquinaria y equipo de la industria manufacturera en su mayoría es obsoleta (cuadro1), por lo que es necesario la renovación del equipamiento industrial, para poder enfrentar a un mundo globalizado.

Cuadro 1

DATOS GENERALES DE MAQUINARIA Y EQUIPO, DEPRECIACIÓN, VALOR DE ACTIVOS, AL AÑO 2007 (millones de USD)				
CIU3 - 4 DÍGITOS	Rama de Actividad	Maquinaria y equipo	Depreciación acumulada activos fijos	Total activo fijo tangible
D1511	PRODUCCION DE CARNE Y DE PRODUCTOS CARNICOS.	102,5	-134,4	125,8
D1512	ELABORACION Y CONSERVACION DE PESCADO Y DE PRODUCTOS DE PESCADO.	121,4	-144,7	158,9
D1513	ELABORACION DE FRUTAS, LEGUMBRES Y HORTALIZAS.	47,1	-38,5	30,1
D1514	ELABORACION DE ACEITES Y GRASAS DE ORIGEN VEGETAL O ANIMAL.	100,3	-103,4	139,0
D1520	ELABORACION DE PRODUCTOS LACTEOS.	69,5	-69,3	93,4
D1531	ELABORACION DE PRODUCTOS DE MOLINERIA.	52,7	-45,4	43,6
D1532	ELABORACION DE ALMIDONES Y DE PRODUCTOS DERIVADOS DEL ALMIDON.	0,1	-0,1	0,3
D1533	ELABORACION DE PIENSOS PREPARADOS.	11,0	-11,7	15,1
D1541	ELABORACION DE PRODUCTOS DE PANADERIA.	58,6	-48,6	44,8
D1542	ELABORACION DE AZUCAR.	181,6	-130,7	163,4
D1543	ELABORACION DE CACAO, CHOCOLATE Y PRODUCTOS DE CONFITERIA.	45,6	-43,2	33,4
D1544	ELABORACION DE MACARRONES, FIDEOS, ALBUZCUZ Y PRODUCTOS FARINACEOS SIMILARES.	16,0	-16,9	15,4
D1549	ELABORACION DE OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS N.C.P.	65,5	-56,9	66,7
D1721	FABRICACION DE ARTICULOS CONFECCIONADOS CON MATERIAS TEXTILES, EXCEPTO PRENDAS DE VESTIR.	27,8	-24,9	14,0
D1920	FABRICACION DE CALZADO.	4,8	-4,2	5,1
D2021	FABRICACION DE HOJAS DE MADERA PARA ENCHAPADO; FABRICACION DE MADERA TERCIA DA, TABLEROS LAMINADOS,	38,4	-41,9	43,5
D2022	FABRICACION DE PARTES Y PIEZAS DE CARPINTERIA PARA EDIFICIOS Y CONSTRUCCIONES.	3,5	-3,7	3,6
D2423	FABRICACION DE PRODUCTOS FARMACEUTICOS, SUBSTANCIAS QUIMICAS MEDICINALES Y PRODUCTOS BOTANICOS.	59,8	-63,7	74,8
D2511	FABRICACION DE CUBIERTAS Y CAMARAS DE CAUCHO; RECAUCHADO Y RENOVACION DE CUBIERTAS DE CAUCHO.	34,0	-28,8	16,2
D2519	FABRICACION DE OTROS PRODUCTOS DE CAUCHO.	1,3	-1,6	1,1
D2520	FABRICACION DE PRODUCTOS Y ARTICULOS DE PLASTICO.	223,2	-157,3	169,9
D3410	FABRICACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES.	47,4	-46,3	38,4
D3420	FABRICACION DE CARROCERIAS PARA VEHICULOS AUTOMOTORES; FABRICACION DE REMOLQUES Y SEMIREMOLQUES.	3,1	-4,0	4,1
D3430	FABRICACION DE PARTES, PIEZAS Y ACCESORIOS PARA VEHICULOS AUTOMOTORES Y PARA SUS MOTORES.	6,6	-7,2	9,3
	SUBTOTAL RAMAS ESTRATÉGICAS	1.321,9	-1.227,4	1.310,1
	TOTAL	3.038,5	-2.713,0	2.851,1
	PORCENTAJE RAMAS ESTRATEGICAS CON RESPECTO AL TOTAL MANUFACTURERO	43,5	45,2	45,9

Fuente: Superintendencia de Compañías 2007
Elaboración: Renova Industria

El Programa siguió los objetivos de la política industrial del Ministerio de Industrias y Productividad, como son:

Propender la incorporación de mayor valor agregado en la producción nacional, la diversificación productiva y de mercados.

Impulsar encadenamientos productivos desarrollando tecnología e innovación para potenciar un crecimiento endógeno

El programa se basa en el formato SENPLADES, secretaria creada bajo las nuevas políticas adoptadas por el gobierno, Así también SENPLADES elabora el Plan Nacional para el Buen Vivir este se sustentó en un proceso de diseño de

agendas sectoriales, consideradas como instrumentos de coordinación y concertación sectorial. Éstas representan según el PNBV (2009), un esfuerzo de definición de políticas, estrategias, programas y proyectos que ejecuta cada gabinete sectorial de la función ejecutiva. Las agendas y políticas sectoriales brindan coherencia a las propuestas de gestión pública con respecto a las disposiciones constitucionales, los objetivos para el Buen Vivir y la planificación operativa, lo que determina un flujo de articulación entre las orientaciones programáticas de mediano plazo y la gestión institucional efectiva.

El Plan Nacional para el Buen Vivir – construyendo un estado plurinacional e intercultural – ha sido elaborado a través de la orientación técnica y metodología de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), en coordinación con los equipos técnicos de los distintos ministerios y secretarías de Estado y, especialmente, sobre la base de los aportes de ciudadanas y ciudadanos ecuatorianos.

Línea base según DANE (2006), se define como un conjunto de indicadores seleccionados para el seguimiento y la evaluación sistemática de políticas y programas. Los indicadores que la conforman se clasifican en estructurales y coyunturales y al mismo tiempo se ordenan, de acuerdo a su importancia relativa, en indicadores claves y secundarios. Quienes diseñan y ejecutan la política, obtienen en los indicadores claves la información general sobre la forma cómo evolucionan los problemas y, en los secundarios, información puntual que explica o complementa la suministrada por los indicadores claves.

En nuestro caso la línea base será: El gobierno nacional, conjuntamente con los sectores de la industria y la transportación, el 14 de septiembre de 2007, suscribieron el convenio por el que se establece el programa de renovación del parque automotor y estimó conveniente establecer un incentivo financiero no reembolsable que permita promover la chatarrización de vehículos del servicio de transporte público a favor de sus propietarios, de acuerdo con el Decreto 636 de 17 de septiembre de 2007, publicado en el Registro Oficial # 193 de fecha 18 de octubre de 2007.

Los objetivos del PNBV (Plan Nacional del Buen Vivir) constituyen el marco de referencia para la política industrial, la gestión del Ministerio de Industrias y

Productividad articulada con otras instituciones coadyugarán a cumplir con estos objetivos, entre los cuales están:

- Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.
- Objetivo 4: Garantizar los derechos de la naturaleza y promover un ambiente sano y sustentable.
- Objetivo 6: Garantizar el Trabajo estable, justo y digno en su diversidad de formas.
- Objetivo 11: Establecer un sistema económico solidario y sostenible.

El Objetivo nacional que incluye el propósito del Programa Renova Automotor es el Objetivo 11 que es: Establecer un sistema económico social solidario y sostenible. Que tiene una relación directa con el objetivo general planteado por el Programa Renova Automotor el cual es:

Reducir la contaminación ambiental, racionalizar el subsidio de los combustibles, mejorar la competitividad de la industria automotriz nacional así como la eficiencia en la presentación del transporte urbano, intra provincial, e internacional de personas y mercancías por vía terrestre. Relación en el ámbito social solidario y sostenible en lo que se refiere a la reducción de contaminación y social solidario en lo que se refiere a subsidio, competitividad y eficiencia.

La Evaluación Económica tiene por objeto medir el aporte neto de un proyecto o política al bienestar de toda la colectividad nacional teniendo en cuenta el objetivo de eficiencia.

La Evaluación Social de proyectos compara los beneficios y costos que una determinada inversión pueda tener para la comunidad de un país en su conjunto.

La evaluación ha sido definida por la UNICEF como un “proceso que procura determinar periódicamente y de manera sistemática y objetiva, la pertinencia, eficacia, eficiencia e impacto de un proyecto o programa”.

Así, la evaluación se extiende más allá que el monitoreo porque reconoce que el plan de acción constituye una hipótesis con respecto a la trayectoria que puede conducir al logro de los indicadores. El objetivo de la evaluación según Serna (2009), es ayudarles a las empresas en la exploración e identificación de las estrategias que les permitan aprovechar oportunidades y prevenir el efecto de las amenazas, actuando en forma proactiva frente a su competencia y su entorno.

En este trabajo realizaremos la evaluación de los indicadores los cuales son: el número de vehículos renovados, ahorro por subsidio, valor por chatarrizar, % de reactivación productiva de la industria automotriz, % de reducción de mitigación del impacto ambiental, los cuales serán evaluados, así como también la realización de un manual de gestión en base al Programa Renova Automotriz, el manual es un conjunto de instrucciones que deben seguirse para que sea una fuente de información permanente actualizada que facilite la organización y direccionamiento correcto de las actividades que son parte de la hoja de ruta, la información será según las necesidades del proyecto y sus involucrados.

CAPÍTULO II

2.- ANTECEDENTES Y BASE LEGAL DEL PROGRAMA RENOVA.

La industria Automotriz es una de las más importantes a nivel mundial y en el desarrollo histórico del capitalismo se relaciona de manera estrecha. Los vehículos son esenciales para el funcionamiento de la economía global, producto complejo que demanda gran número de ítems, lo que provoca importantes encadenamientos de manufactura, genera gran demanda para una amplia variedad de sectores productivos: metalurgia, plásticos, caucho, textil, electrónica, talleres de reparación, electromecánica. Además, es generadora de empleo directo e indirecto, y uno de los mayores contribuyentes a los ingresos gubernamentales alrededor del mundo.

Entre los principales países productores que han logrado mejores posiciones en el mundo por su rápido crecimiento y desarrollo tecnológico, están: Japón China, Estados Unidos, Australia, Canadá, Brasil, México, Egipto, Venezuela, Perú, Colombia.

Sin embargo, los principales países de origen de las importaciones son Corea (31,17%) de donde se importan vehículos de las marcas Chevrolet, Hyundai, Kia y Nissan; Japón (26,65 con marcas como: Chevrolet, Hino, Honda, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Nissan Diesel y Toyota; y Colombia (15,26%) con: Chevrolet, Daihatsu, Ford, Mazda. Renault y Toyota. Podemos ver que la oferta de Asia, Corea y Japón, suman el 57,82% del total de vehículos importados.

2.1. Principales países andinos productores

2.1.1 Colombia

Posee una política automotriz donde cualquier empresa es libre de ensamblar modelos y versiones de vehículos automotores; sin embargo, tienen la obligación de prestar el servicio de posventa y garantizar el abastecimiento de repuestos.

2.1.2 Perú

Los impuestos que se pagan en este país sobre los vehículos son:

- IVA: 18%

- Arancel: 15%
- Impuesto de promoción mundial: 2% sobre valor CIF
- ISC (impuesto sobre consumo): 10% sobre valor CIF (sobre vehículos de transporte de pasajeros).

Existe libertad de importación de vehículos, pagando un arancel de 15% Ad valorem aplicada también a los autos usados, un impuesto a las ventas del 18% un impuesto selectivo de consumo del 10% calculado en el valor CIF y en el valor de la tarifa.

2.1.3 Bolivia

Ofrece libertad de importación de vehículos ya sean estos usados o nuevos porque no cuenta con planta ensambladora de vehículos. El arancel a pagar en Bolivia es de 10% para vehículos livianos y del 5% para camiones que superen las 6 toneladas, un IVA del 13%, impuesto para las ventas de carros del 10%, derecho de aduana del 1.9% sobre el valor FOB y 2% para los agentes de aduanas sobre el valor CIF. Se considera que un vehículo esta sujeto a 35% de impuestos aproximadamente.

2.1.4 Caso Ecuador

La capacidad industrial es considerada como uno de los ejes principales de desarrollo económico de un país, por lo que el establecimiento de un sector industrial sólido y competitivo a nivel internacional resulta de gran importancia en el actual contexto de globalización.

La producción automotriz en el Ecuador empieza en la década de los años 50, cuando algunas empresas del sector metalmecánico acompañadas por empresarios textiles, comenzaron la fabricación de carrocerías, asientos para buses y algunas partes y piezas.

En la década de los 60, con las leyes de fomento, se incursionó en la fabricación de otros elementos de alta reposición y de uso común dentro de la amplia gama de marcas y modelos de vehículos existentes en nuestro mercado.

Hasta 1975, el escaso desarrollo de la nueva industria de ensamblaje, el heterogéneo parque automotor y el limitado tamaño del mercado interno no permitían un gran desarrollo de las industrias complementarias, salvo ciertos componentes como neumáticos, baterías, resortes de ballestas y filtros de motor. Pero a partir del nacimiento y consolidación de las empresas ensambladoras y el inicio de la producción nacional de vehículos, se efectuara, se efectuaron inversiones, surgieron así nuevas empresas auto partistas y se tecnificaron las ya existentes, para poder ser proveedoras de esta nueva y motivadora industria que les abrió su mercado.

Para mirar objetivamente la importancia de la industria automotriz, es necesario analizar su crecimiento a partir del inicio de operaciones de las plantas existentes. En el Ecuador se han ensamblado vehículos por más de tres décadas. En 1973 comenzó la fabricación de vehículos, con un total de 144 de un solo modelo, el Andino, ensamblado por AYMESA hasta el año 1980. La producción total de vehículos superó las 5.000 unidades durante la década de los años setenta.

Ecuador, desde los años 80 no cuenta con una política pública explícita de desarrollo industrial, y a pesar de registrar un rendimiento industrial inferior al promedio de América Latina, ha sido muy dinámico en los últimos años.

En el año 1988 se lanzó el plan del vehículo popular. Este programa se enfocó en la producción del Suzuki Forsa I y del Fiat Uno, que permitieron que la producción se incremente en un 54,21%, pasando de 7.864 vehículos en 1987 a 12.127 vehículos en 1988.

En 1992 se perfeccionó la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, se abrieron las importaciones y Ecuador inició las exportaciones de autos, según CINAIE, (2010), así el año 1993, se firmó el primer convenio de complementación en el sector automotor.

En el año 1999, el convenio de complementación se adecuaba a los compromisos con la OMC, en ese año, Ecuador sufrió la peor crisis de su historia, la misma que llevó a las ensambladoras a una disminución del 63% de su producción, siendo esta la mayor caída de la historia del sector automotor ecuatoriano.

En el año 2001, el mercado automotor presentó un repunte inusitado debido fundamentalmente a que la dolarización generó un ambiente de estabilidad que

facilitó el acceso al crédito; a través de la aplicación del convenio de complementación para el sector automotor se dio un impulso importante para el desarrollo de la industria de fabricación de autos y partes. Ello permitió que durante el 2001 se alcance el máximo crecimiento de la producción; 117,17% más que el año anterior.

Sin embargo, las medidas tomadas como la dolarización generaron un ambiente propicio para la recuperación económica, incluido la producción de vehículos.

A nivel provincial, según la información del Banco Central al año 2004, el 67.5% de las actividades industriales están concentradas únicamente en dos provincias: Guayas y Pichincha. Manabí y Azuay les siguen en importancia con una participación del 8% y 6% respectivamente, como lo podemos apreciar en el cuadro 2.

Cuadro 2

Provincias	Distribución provincial del PIB
Pichincha	34.59%
Guayas	32.93%
Manabí	7.72%
Azuay	5.64%
Cotopaxi	4.21%
Tungurahua	3.22%
Esmeraldas	2.19%
Imbabura	1.54%
Los Ríos	1.52%
El Oro	1.50%
Chimborazo	1.46%
Cañar	1.27%
Loja	0.58%
Carchi	0.34%
Pastaza	0.30%
Sucumbios	0.27%
Morona Santiago	0.15%
Orellana	0.14%
Bolivar	0.14%
Zamora Chinchipe	0.12%
Galápagos	0.10%
Napo	0.07%
Total Industria	100%

Fuente: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR
Elaborado por: AEADE

En 2005, existieron 5,560 empresas industriales inscritas en la Superintendencia de Compañías, pero apenas 2,182 registraron movimientos contables.

Esto puede explicarse, entre otras razones, porque son empresas creadas recientemente y que aún no han iniciado su actividad, o porque son empresas que han dejado de tener actividad económica.

Del Universo empresarial registrado, el 85% se encuentra en las provincias de Guayas y Pichincha. Azuay es la tercera provincia en importancia, seguida de Manabí, Tungurahua y el Oro con porcentajes inferiores al 3%, como lo podemos apreciar en el cuadro 3.

Cuadro 3
Distribución provincial de las empresas
Industriales del Ecuador

Provincias	N.- Empresas	Distribución Provincial
Guayas	2,579	46,38%
Pichincha	2,155	38,76%
Azuay	292	5,25%
Manabí	158	2,84%
Tungurahua	126	2,27%
El Oro	83	1,49%
Imbabura	34	0,61%
Loja	30	0,54%
Los Ríos	26	0,47%
Cotopaxi	24	0,43%
Chimborazo	21	0,38%
Esmeraldas	13	0,23%
Cañar	6	0,11%
Carchi	5	0,09%
Napo	3	0,05%
Galápagos	2	0,04%
Bolívar	1	0,02%
Morona Santiago	1	0,02%
Zamora Chinchipe	1	0,02%
Pastaza,		
Sucumbios y	0	0,00%
Orellana		
Total Industria	5,560	100,00%

Fuente: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR
Elaborado por: AEADE

Por un lado, el PIB industrial se incrementó en 817 millones de dólares entre el 2000 y 2006 (de 2.170 a 2.988 millones), llegando a ser 1,6 veces más que el PIB agrícola (1.853 millones).

Hasta el 2008, la producción presentó un crecimiento promedio anual de 14%, así, las ventas de las empresas auto partistas a las ensambladoras han ido en aumento, alcanzando un crecimiento del 2.8% anual hasta 2008.

Según MIPRO (2010), la industria de auto partes es el reflejo del dinamismo de toda la industria automotriz. Pocas industrias generan un encadenamiento productivo en ámbitos muy diversos, que incluyen desde pequeñas y medianas empresas, hasta las grandes industrias de bienes y servicios. En la cadena productiva están involucradas al menos 14 ramas de actividad económica, entre las que se encuentran la metalmecánica, petroquímica (plástico y caucho), textil, servicios y transferencia tecnológica.

En la actualidad existe cerca de 200 empresas proveedoras de bienes y servicio para la industria automotriz ecuatoriana que forman parte de la cadena productiva del sector; esto ha permitido la generación de mano de obra y recursos, colaborando para el progreso y desarrollo del Ecuador.

La industria automotriz en el Ecuador comprende la producción de vehículos terminados y la fabricación de partes y piezas. Los fabricantes de auto partes en el Ecuador han logrado desarrollarse en aspectos de especialización, calidad y responsabilidad.

Los proveedores de la industria automotriz según CINAIE, (2010) cumplen con estándares de calidad muy exigentes. Los auto partistas han logrado una organización Inter. Industrial que les ha permitido ser eficientes en el manejo de las entregas de sus productos a las industrias terminales, bajo el sistema “justo a tiempo”. Este cambio de mentalidad se transmite a una interminable cadena de productores de bienes y servicios, irradiándose favorablemente a toda la actividad manufacturera.

La importancia de la industria de fabricación y ensamblaje radica en que va mucho más allá de su propio marco de ensamblaje de vehículos, permitiendo el desarrollo de la producción local de componentes, partes, piezas e insumos en general, y también el desarrollo de la industria metalmecánica del país, lo que significa el establecimiento de bases tecnológicas para la fabricación de muchos otros productos conexos a los automotores y las maquinarias y herramientas necesarias para producirlos.

Según AEADE, el grado de desarrollo tecnológico que la industria automotriz ecuatoriana ha alcanzado se ve reflejado en la calidad de los automotores nacionales, que involucran las más altas normas de seguridad. La industria automotriz ecuatoriana a lo largo de 36 años ha ensamblado más de 600.000 vehículos de diferentes modelos y la participación de la producción de autos en el mercado local ha sido del 37% durante el período 2000 – 2008.

La formación bruta de capital fijo (FBKF), en el cuarto trimestre de 2010 presentó un incremento de 3.93%, respecto al tercer trimestre del mismo año, y de 16.18% al compararse los resultados de esta variable con los del cuarto trimestre de 2009, según el BCE (2010).

Este crecimiento trimestral, se debe principalmente al mejoramiento de la inversión en: obras de construcción, 4.97%; otros productos manufacturados, 4.24%; otros productos agrícolas, 2.97% y maquinaria y equipo y material de transporte, 17,51%; seguida de otros productos manufactureros, 13.83% y obras de construcción, 6.53%.

De acuerdo a las estimaciones de las cuentas trimestrales, a partir de la información estadísticas de producción e importaciones, proporcionada por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE, la FBKF en este tipo de productos, registró un decrecimiento de -4.1% en el cuarto trimestre de 2010reflejada en una reducción de la producción de automóviles (-16.3%) y de camionetas, furgonetas y buses (-3.9). Sin embargo los datos anuales indican que la producción nacional de automotores se incrementó en 37.2%, mejorando la caída registrada en el año anterior; se aprecia un incremento en automóviles de 45.8%, las camionetas, furgonetas y buses de 34.4% y los todo terreno en 31,8%, como lo podemos apreciar en el cuadro 4.

Cuadro 4

Producción Nacional de Automotores								
Período	Automóviles		Todo Terreno		Camionetas,furgonetas y		Total	
	Unidades	Variación	Unidades	Variación	Unidades	Variación	Unidades	Variación
2008	20,929	-0,8	14,032	54,2	36,249	24,6	71,21	20,1
2009	18,225	-12,9	18,668	33,0	18,668	-48,5	55,561	-22,0
2010	26,564	45,8	24,598	31,8	25,09	34,4	76,252	37,2

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices, AEADE; producción de OMNIBUS BB, AYMESA, MARESA
Autora: Econ. Lilian Vásquez

Cabe señalar que a lo largo del año, en los diferentes trimestres, el PIB ecuatoriano ha presentado incrementos, evidenciando un dinamismo de la economía, que permitió que en 2010 se alcance los USD 24,983.3 millones (a precios constantes de 200), lo que representa un crecimiento de 3.58%.

Continuando con el dinamismo económico registrado durante el año 2010, según el BCE, (2010) la industria, manufacturera (actividad económica que no influye a la actividad de la refinación de petróleo) en el cuarto trimestre, presentó un incremento de 1.92% con relación al trimestre anterior y su contribución al crecimiento del PIB fue positiva en 0.27%. El VAB de esta industria, registró un aumento de 9.58%, en relación con el cuarto trimestre de 2009.

Las industrias manufactureras que presentaron los más importantes crecimientos en el cuarto trimestre de 2010 fueron: fabricación de productos químicos, plásticos y de caucho; productos minerales básicos, metálicos y no metálicos; producción de madera; elaboración de papel e imprentas; fabricación de maquinaria, equipo y material de transporte, según el BCE (2010).

Durante el año 2010, el crecimiento de esta actividad económica, se ubicó en 6.72%, contribuyendo en 0.92% al crecimiento anual del PIB. La evolución de industria manufacturera (excluye la refinación de petróleo) permitió consolidar el desempeño del VAB no petrolero mostrado en el año 2010.

Ecuador despertó el interés de empresas extranjeras que han expresado su deseo de ampliar sus deseos o de abrir plantas ensambladoras de vehículos en el país, una de ellas es Tatsa, de Argentina, Alejandro Lasso, representante de la compañía en Ecuador, destacó que ya hay un convenio de emprendimiento firmado entre los gobiernos de los dos países.

El acuerdo consiste en constituir una fábrica de ómnibus en conjunto con la carrocería ecuatoriana Varma. Para este proyecto se prevé una inversión inicial de 20 millones. Aunque la iniciativa consta de dos etapas. En la primera, la planta solo sería una ensambladora de buses con chasis traídos de Argentina; y en la segunda, se constituirán completamente las unidades, es decir tendrán sello ecuatoriano.

A esta iniciativa se suma la propuesta del fabricante Mercedes Benz, que quiere instalar una ensambladora de camiones tipo G Wagon, de hasta 3 toneladas de carga.

El proyecto de la compañía alemana contempla que el motor y la caja de cambios de los vehículos provengan de Austria, mientras que en la planta ecuatoriana se ensamblarían todas las partes de los camiones, con participación de “autopartistas” nacionales.

En Ecuador se han identificado 58 empresas autopartistas, con quienes se viene trabajando en un proceso de capacitación para que sean los proveedores de las tres grandes ensambladoras de autos ubicadas en el país, con importaciones anuales de repuestos automotrices, que las podemos apreciar en el cuadro 5.

Cuadro 5
Importaciones Anuales de Repuestos Automotrices

Año	Unidades	CIF	FOB	Peso Kilos
2002	41.602.432	100.533.098	94.743.090	14.897.787
2003	63.145.559	92.194.262	86.658.935	14.356.744
2004	68.364.398	56.350.202	51.904.721	8.833.830
2005	84.776.898	143.567.190	133.010.235	20.937.853
2006	91.315.352	167.086.230	156.263.935	24.178.696
2007	93.753.894	159.861.242	150.032.841	19.506.572
2008	85.276.970	192.417.108	180.163.339	23.579.684
2009	41.488.706	122.651.614	116.319.199	13.317.840

Periodo: 2002 – 2009

En 2008, según la AEADE (2010), se produjeron 71.210 unidades en el país, pero se vendieron 112.684 (una diferencia del 36%). Además, en ese mismo año se exportaron 22.774 vehículos. En otras palabras, alrededor del 57% (64.000 unidades) de los vehículos internamente en 2008 fueron importados. Así podemos observar en el cuadro 6.

Cuadro 6

Resumen Comparativo de la Industria Automotriz					
Año	Producción	Exportación	Prod. Local	Importación	Ventas
1992	25.785	856	24.929	22.825	47.754
1993	27.640	6.245	21.395	24.118	45.513
1994	33.896	7.275	26.594	40.046	66.640
1995	26.210	6.774	19.436	27.246	46.682
1996	18.924	5.079	13.845	12.031	25.876
1997	24.957	7.930	17.027	17.825	26.852
1998	26.641	5.181	21.460	29.533	47.985
1999	9.764	2.792	6.972	4.394	13.672
2000	13.076	5.012	8.064	8.019	18.983
2001	28.397	7.493	20.904	42.394	56.950
2002	27.181	5.077	22.104	49.093	69.372
2003	31.021	8.574	22.627	30.956	58.095
2004	31.085	9.308	21.777	38.248	59.151
2005	43.393	13.481	29.912	55.310	80.410
2006	51.763	20.283	31.480	57.476	89.558
2007	59.290	25.916	33.374	54.104	91.778
2008	71.210	22.774	48.436	70.322	112.684
2009	55.561	13.884	41.717	40.576	92.746

Período: 1992 - 2009

La Industria Automotriz Ecuatoriana es hoy una gran realidad que no puede desconocerse y que contribuye de manera significativa al desarrollo del país con inversiones, empleo, capacitación, desarrollo tecnológico, ahorro y generación de divisas.

El desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana, según la AEADE, (2009) ha sido posible gracias a la aplicación de la política automotriz de la Comunidad Andina de Naciones. La política automotriz andina está definida por los mecanismos previstos en el convenio de complementación industrial en el sector automotor, suscrito por Colombia, Ecuador y Venezuela. Además por las normas especiales de origen aprobadas por la Comunidad Andina mediante la Decisión 416, la Resolución 323, que fija los requisitos específicos de origen para productos del sector automotor y el acuerdo sobre los procedimientos para la implementación del requisito específico de origen.

Los elementos centrales de la política automotriz son: el libre comercio de vehículos y auto partes, el arancel externo común, el régimen suspensivo de

derechos, el porcentaje de integración subregional de materiales y la restricción a la importancia de vehículos y auto partes usados.

En el ámbito internacional se aplican también los acuerdos suscritos por el Ecuador con los países miembros de la ALADI, en los que se han concentrado preferencias arancelarias recíprocas que incluyen a productos automotores.

La industria manufacturera (clasificación que no incluye a la actividad de la refinación de petróleo), según el BCE, (2010) presentó un importante incremento, equivalente al 2.91% con relación al cuarto trimestre de 2009 y su contribución al crecimiento del PIB fue positiva en 0.40%. El VAB de esta industria, registró un aumento de 2.62%, en relación con el primer trimestre de 2009.

En nuestro país se considera prioritario aplicar los principios derivados de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente CNUMAD y cumplir con los compromisos adquiridos en convenciones internacionales y regionales sobre distintos aspectos de la problemática medioambiental. En ese se debe señalar que la industria de ensamblaje automotriz afronta el problema de la contaminación, del cual se tiene ya varios estudios que señalan que es responsable del 80% de gases nocivos, en los que además se indica que el otro 20% lo genera las industrias en general.

La industria constituye un sector clave de la economía ecuatoriana. Para el año 2007 según cifras del Banco Central del Ecuador, la industria representaba el 14% del Producto Interno Bruto del Ecuador, generando un valor agregado por 4.081 millones de dólares. El sector industrial, excluido refinación de petróleo ha tenido una tasa de crecimiento promedio para el período 2000 – 2007 de 3,7%.

De acuerdo al modelo de desarrollo endógeno pro satisfacción de necesidades, establecido por SEMPLADES, donde se establecen las fases para pasar de un modelo de desarrollo primario exportador y de sustitución selectiva de importaciones a un modelo terciario exportador de bioconocimiento y servicios turísticos; y en función de la identificación de sectores priorizados por MCPEC, SEMPLADES, MIPRO, MAE, MAGAP, MEER; el desarrollo de Partes y Piezas de Vehículos Automotores es prioritario para la primera y segunda fase de desarrollo, mientras que la fabricación de vehículos automotores y carrocerías, es importante para la tercera y cuarta fase de desarrollo.

Por lo tanto Renova es un proyecto integral que incorpora el componente de desarrollo industrial incrementando la productividad del sector ensamblador y

autopartista nacional; un componente de incentivos del gobierno mediante la inyección de recursos (incentivo por chatarrización y el crédito) en la demanda específica (transportistas).

Al adquirir unidades nuevas o de mejores características en consumo de combustible, servicio, seguridad, con las respectivas connotaciones transversales a otros ámbitos como la mejora en el servicio de transporte, protección del ambiente, acceso a crédito en condiciones favorables.

Ecuador comenzó a exportar vehículos en el año 1992, según la AEADE, (2010), de ahí en adelante las exportaciones del sector se han incrementando hasta alcanzar en el año 2008 un crecimiento promedio anual del 23%, llegando con un total de producción anual por ensambladora al año 2009 de 55.561 vehículos, , como podemos ver en el cuadro 7.

Cuadro 7
Producción Anual por Ensambladora

AÑO	AYMESA	COENANSA	MARESA	OMNIBUS BB	TOTAL
1991	6.823	144	5.646	7.729	20.342
1992	7.377	4.010	6.070	8.328	25.785
1993	7.465	3.639	7.600	8.936	27.640
1994	9.322	6.468	8.097	9.982	33.869
1995	7.485	4.459	6.402	7.864	26.210
1996	5.619	1.560	3.571	8.174	18.924
1997	7.369		4.698	12.890	24.957
1998	4.814		6.607	15.220	26.641
1999	2.186		1.999	5.579	9.764
2000	147		1.491	11.438	13.076
2001	2.636		1.848	23.913	28.397
2002	2.124		2.839	22.218	27.181
2003	2.309		3.402	25.490	31.201
2004	1.375		3.919	25.791	31.085
2005			5.013	38.380	43.393
2006			6.309	45.454	51.763
2007	7.597		7.316	44.377	59.290
2008	6.432		8.790	55.988	71.210
2009	6.577		6.835	42.149	55.561

Período: 1991 - 2009

Los principales mercados de exportación han sido Colombia y Venezuela. Sin embargo, el sector automotor ecuatoriano ha tratado de diversificar sus mercados tradicionales de la subregión andina e incursionar en el mercado de otras regiones.

2.1.4.1 Empleo generado por el sector

Las industrias de ensamblaje y de fabricación de auto partes se caracterizan por demandar mano de obra de alto nivel técnico, por lo que siempre se encuentra invirtiendo en programas de capacitación para sus trabajadores.

El grado de preparación y de habilidad técnica conlleva necesariamente una más alta remuneración con el consecuente mejoramiento de la calidad de vida de sus trabajadores. En lo relativo a responsabilidad social, desde varias décadas, mucho antes de ser contemplado en el código de trabajo, las industrias de ensamblaje han incorporado en su nómina de trabajadores a personas con discapacidad.

Según el MIPRO, (2010) las inversiones en el sector automotor ecuatoriano han sido importantes, solamente en los años 2007 y 2008 las empresas ensambladoras han realizado inversiones por más de 29 millones de dólares.

La industria automotriz genera según la CINAIE, (2009) más de 11.700 empleos, distribución en las ensambladoras y los proveedores de auto partes y servicios, de los cuales por medio del Programa Renova se generaron alrededor de 6350 empleos hasta el 2010.

En definitiva, la industria automotriz está creando un invaluable patrimonio en lo económico, social y tecnológico, que es accesible tanto al empresario como al obrero, y por lo mismo, se difunde ampliamente en todo el aparato productivo del país.

2.1.4.2 Importaciones

Un informe de la empresa Sipa Group, difundido el año 2008, refiere que los mayores importadores de Ecuador, después de Petroecuador, son: Depogas, Ómnibus BB Transportes, Conecel (Porta), general Motors (Chevrolet), Neoauto, Cenace, Adelca. En la lista también están Corporación Favorita, Pronaca, Maresa (Mazda), automotores y anexos, entre otros.

Las importaciones del país en el primer semestre del año 2010 crecieron \$1.818,3 millones en comparación con igual período del 2009, reportan datos del BCE (2010). Esto debido a que el 42,54% del incremento corresponde a compras de materias primas (31,5%) y bienes de capital (maquinarias y equipos) (11,04%).

Después de un año de decrecimiento, el impulso lo darían principalmente las importaciones en el sector automotor, pues pueden estar vinculadas con la compra de maquinaria para ensamblar vehículos dentro del país.

La composición de ventas en los últimos años, según la AEADE, (2009) ha privilegiado a los vehículos importados frente a los de producción local. Sin embargo, a partir de las medidas adoptadas por el gobierno en el 2009, los vehículos ensamblados ganaron participación en relación a los años anteriores, con un 46,44% de vehículos producidos por las tres ensambladoras presentes en nuestro país: Omnibus BB, Aymesa y Maresa, frente a un 53,56 de vehículos importados.

El Ecuador importa vehículos en todos los segmentos y de diferentes países. El principal origen de donde se abastece la demanda de vehículos es Corea (40,22%), seguido de Japón (26,37%) y EE.UU. (8,68%). Estos tres países representaron en el 2009 el 75% de vehículos importados al mercado ecuatoriano. Colombia en el 2008 representó el 17,83% de las importaciones, mientras que en el 2009 importó apenas un 7,49%, debido a las medidas de salvaguardia.

2.1.4.2.1 Preferencia arancelaria para la importación de vehículos

Según el MIPRO, (2010) en el marco de 18 Programa de Renovación del Parque Automotor, de acuerdo al Decreto Ejecutivo N.- 636, expedido el 17 de Septiembre de 2007 por el señor presidente constitucional de la república, se establece en forma temporal una rebaja del arancel a cero por ciento (0%) para la importación de vehículos para las diferentes modalidades para el período 2007 – 2010.

2.1.4.3 Exportaciones

El origen del sector automotor en el Ecuador se remota a los inicios del siglos xx con la aparición de los primeros importadores y distribuidores de vehículos

motorizados en las principales ciudades del país. El modelo de sustitución de importadores y distribuidores de vehículos motorizados en las principales ciudades del país. El modelo de sustitución de importaciones adoptado por el Ecuador, facilitó el nacimiento de la industria de ensamblaje automotriz que se estableció en la Sierra a fin de impulsar el desarrollo de las ciudades andinas con un marco favorable a través de la Ley de Fomento Industrial y protecciones arancelarias, según, el MIPRO, (2010).

Como bien se ha expresado en algunos foros empresariales y de organizaciones gremiales, el sector automotor ecuatoriano nació frente a la perspectiva de un gran mercado Subregional como es la Comunidad Andina de Naciones, conocida anteriormente como Grupo Andino. Este bloque se planteó como meta incursionar en el mundo industrial automotriz y para el año 1992, en que se levanta la prohibición de importaciones en Ecuador, ingresaron al país una amplia variedad de automotores que crearon una dura competencia a la industria nacional, pero permitió asimismo, la posibilidad al Ecuador de exportar a Colombia y Venezuela.

Esto propició que se establecieran ensambladoras en el país, según la CINAIE, (2009), siendo la primera planta la de la firma Autos y Máquinas del Ecuador S.A, AYMESA, fundada en 1970, que inicio sus operaciones a partir del año de 1973. Luego la compañía ÓMNIBUS BB TRANSPORTES S.A, lo realizo el 16 de Octubre de 1975, siendo la ensambladora que más ha producido a lo largo de la década del 90 y hasta la actualidad. Otra compañía que incursionó en el sector fue la década del 90 y hasta la actualidad. Otra compañía que incursionó en el sector fue (Manufacturas Armaduras Y Repuestos del Ecuador), MARESA, fundada en el año 1976 y que empezó sus operaciones en el año 1979.

COENANSA, (Corporación Ensambladora Automotriz Nacional), fue la última planta ensambladora de automotores establecida en el Ecuador. Esta empresa se ubicó en Manta y pertenecía al grupo Noboa, comenzó sus operaciones en el año 1991 y dejó de ensamblar en el año 1997.

La comercialización de las unidades ensambladas en el país y de las importadas incidió para que se incrementen los concesionarios automotrices encargados de hacer llegar los vehículos a los consumidores.

Se concluye finalmente que las empresas nacionales orientaron su estrategia a la segmentación del mercado doméstico para atender la demanda local. En el sector automotor, las ensambladoras constituyen un oligopolio, está altamente concentrada, debido a la existencia de pocas empresas y por otra parte, su industria auto partista está conformada por pequeñas y medianas empresas con bajo desarrollo que repercute para que la industria nacional sea dependiente de materias primas extranjeras, lo que resta competitividad frente a sus similares de Colombia y Venezuela, en cuanto a tamaño de mercado, grado de tecnificación y posibilidades de enfrentar a la competencia de vehículos importados de terceros países, según el MIPRO, (2010).

El ensamble de vehículos comprende la producción de automóviles, camionetas, jeeps, camiones y buses. Así en el año 2007, las exportaciones llegaron a USD \$ 395 millones de dólares.

En Ecuador, la industria de auto partes se constituye en la principal proveedora de materiales directos, partes y piezas, suministros y servicios a las tres empresas ensambladoras existentes en el país.

Según datos proporcionados por las empresas automotrices Omnibus BB y Aymesa son las dos ensambladoras que realizan exportaciones a Colombia, Venezuela y Chile. Debido a las medidas tomadas por el Gobierno de Venezuela, las exportaciones se han visto reducidas hacia ese destino en los últimos años. En el 2009 se exportaron 13.844 vehículos de los segmentos: automóviles, camionetas, SUVs y vans, una caída significativa de 39% frente a lo exportado en el 2008, según, el CINAIE (2010).

Ecuador recibe ya beneficios del acuerdo de complementación automotor que tiene por objeto la adopción de una política comunitaria, como es: lograr la transferencia tecnológica que garantice el incremento de su productividad y competitividad, generar inversiones productivas adicionales, adelantar programas de desarrollo de proveedores de la subregión y ofrecer a los consumidores andinos productos con mejor calidad y precio.

Según el MIPRO, (2010) Ecuador recibe ya beneficios del acuerdo de complementación automotor que tiene por objeto la adopción de una política comunitaria, como es: lograr la transferencia tecnológica que garantice el incremento de su productividad y competitividad, generar inversiones productivas adicionales,

adelantar programas de desarrollo de proveedores de la subregión y ofrecer a los consumidores andinos productos con mejor calidad y precio.

El desarrollo del sector automotriz está ligado al transporte de personas y productos, y con ello la generación del comercio, puestos de trabajo e ingresos fiscales al país, por medio de aranceles e impuestos. Así el impuesto a vehículos motorizados según el SRI (2010), en el año 2008 fue de 105.738 dólares, entre tanto en el 2009 fue de 118.097 dólares, con incremento del 11.7% con respecto al año 2008, llegando al 2010 con 155.628 dólares, con un incremento del 31.8%, con respecto al año 2009 esto se da por el incremento del parque automotor.

2.2 El proceso de priorización de proyectos de inversión pública

La priorización de proyectos es un proceso que involucra el análisis técnico, económico, financiero, social y ambiental de los proyectos de inversión pública (gastos que realizan las entidades y organismos del sector público) y de su pertenencia con los objetivos, políticas y estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2009 – 2013. El dictamen de prioridad es un requisito indispensable para obtener recursos fiscales y de endeudamiento para ejecutar los proyectos.

Según SEMPLADES, (2009) de conformidad con la normativa legal vigente, este dictamen de prioridad será emitido una sola vez al año, en atención a la metodología de jerarquización y a las previsiones presupuestarias que el Ministerio de Economía determine para cada ejercicio fiscal. Adicionalmente, para que un proyecto pueda ser sometido al proceso de priorización debe ser ingresado al inventario nacional de proyectos.

Una vez analizados los estudios de factibilidad (estudios definitivos de los proyectos en los cuales se detalla y determina las características de cada uno de los proyectos minimizando la variación esperada de los costos y beneficios y para lo cual es indispensable el uso de información primaria y secundaria indispensable) y luego de que cumplan con los requisitos contenidos en la “estructura general y guía, para la presentación de proyectos de inversión y de cooperación externa no reembolsable”, los proyectos serán incorporados al Inventario Nacional de Proyectos, según SEMPLADES, (2009).

Luego de la aplicación de la metodología de jerarquización, y considerando las previsiones presupuestarias que el Ministerio de Economía determine, serán priorizados aquellos proyectos que se encuentran contenidos en el inventario nacional de proyectos, mismos que deberán ser ejecutados en el próximo año fiscal.

La prioridad de los proyectos de inversión pública es determinada por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. Los proyectos de inversión pública se pueden financiar con:

- Recursos Fiscales.
- Recursos de endeudamiento interno y externo.
- Recursos de asistencia y cooperación técnica internacional.
- Recursos propios de la entidad (autogestión).
- Aporte de los beneficiarios.

2.3 Plan Nacional del Buen Vivir

En el anterior Plan Nacional del Buen Vivir el gobierno, trazó lineamientos de una agenda alternativa para el Ecuador, el plan que corresponde al período 2009 – 2013 también recoge y busca concretar las revoluciones delineadas en el proyecto de cambio que generaron orientaciones para el proceso constituye de 2008, que finalmente se incluyeron como objetivo final en el nuevo pacto social reflejado en de la Constitución de la República del Ecuador, a continuación describiremos el Plan Nacional del Buen Vivir en sus partes más importantes.

Como podemos ver el Plan Nacional del Buen Vivir, (2009 – 2013) presenta las orientaciones y principios para un cambio radical orientados hacia el buen vivir. Ya que incorpora un diagnóstico crítico abierto sobre los procesos económicos, sociales y políticos que han sido parte de la realidad del país en las últimas décadas, así como también podemos observar un resumen del tiempo gobierno. Y principalmente, propone las herramientas que son necesarias para alcanzar, en el mediano plazo, un nuevo modo de acumulación y redistribución para el buen vivir.

El Plan Nacional del Buen Vivir, en su segunda parte expone y analiza los contenidos de los 12 objetivos nacionales para el buen vivir, los que están

actualizados en función de los contenidos constitucionales, de los resultados de la evaluación del Plan Nacional de Desarrollo 2007 – 2010, de las agendas y políticas sectoriales y territoriales, de las acciones e inversiones públicas y de los aportes ciudadanos. En ellos, se describen y enfatizan las políticas y lineamientos de las mismas, que son necesarias para la consecución de metas, que permitan hacer un seguimiento de los resultados logrados por el gobierno. Estas metas, son un proceso valioso para medir las fortalezas y debilidades de la política del gobierno y sus proyectos, estas metas fueron validadas por las instituciones ejecutoras, para romper con las inercias burocráticas e institucionales y mostrar el compromiso del gobierno nacional para cumplir con su propuesta de transformación.

El Plan Nacional del Buen Vivir en su tercera parte, y cumpliendo con el marco de las innovaciones del Plan Nacional para el Buen Vivir 2009 – 2013, incluye la estrategia territorial nacional. La estrategia territorial nacional identifica y territorializa las principales intervenciones y proyectos estratégicos nacionales. Aquí se incluyen, como anexos complementarios a la estrategia territorial, una primera versión de las agendas zonales. Estas agendas constituyen un aporte para un proceso continuo de discusión ampliado en el que progresivamente, y sobre la base de procesos de información y planificación territorial, se brinde bases para el diseño de políticas públicas en función de la realidad y diversidad propia del país.

En su parte final, el Plan Nacional del Buen Vivir incluye la descripción de criterios para la asignación de recursos a través de la formulación del plan plurianual de inversiones. Cabe resaltar que la planificación y la priorización de la inversión pública estuvieron acompañadas de un proceso de análisis, validación y jerarquización de programas y proyectos articulados a las estrategias de mediano plazo y a las políticas definidas en cada objetivo.

Según el PNBV, (2009 – 2013) las revoluciones que integran el Plan Nacional del Buen Vivir, busca concretar las revoluciones en el proyecto de cambio y son las siguientes, con un breve resumen de sus objetivos:

- La Revolución constitucional y democrática, para esto es indispensable sentar las bases de una comunidad política incluyente y reflexiva, como sociedad justa, mediante la implementación de políticas públicas y la transformación del estado.

- La Revolución ética se dará como pilar para garantizar la rendición de cuentas, la transparencia y el control social, para crear la confianza colectiva y así impulsar a largo plazo el cambio.

- La Revolución económica, productiva y agraria, se da como medio de orientación de los recursos del estado a la educación, salud, viabilidad, vivienda, investigación científica y tecnología, trabajo y reactivación productiva, que vaya en armonía y complementariedad entre las zonas rurales y urbanas, concretarse a través del cumplimiento de la democratización del acceso al agua, tierra, crédito, tecnologías, conocimientos e información y diversificación de las formas de producción y de propiedad.

- La Revolución social, para que, a través de una política social articulada a una política económica incluyente y movilizadora, el estado garantice los derechos fundamentales. Esta política integral, coherente e integradora es la que ofrece las oportunidades para la inserción socioeconómica y, a la vez, fortalece las capacidades de las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y grupos de atención prioritaria a fin de que ejerzan libremente sus derechos.

- La Revolución por la dignidad, soberanía e integración latinoamericana, se da como necesidad de mantener una posición clara, digna y soberana en las relaciones internacionales y frente a los organismos multilaterales, permitiendo avanzar hacia una verdadera integración con América latina y el Caribe, así como insertar al país de manera estratégica en el mundo.

En base a la necesidad de cambio mediante las revoluciones, anteriormente tratadas, se plantean los siguientes desafíos, según el PNBV, (2009 - 2010).

- Construir una sociedad que reconozca la unidad en la diversidad;

- Reconocer al ser humano como gregario que desea vivir en sociedad;

- Promover la igualdad, la integración y la cohesión social como pauta de convivencia;
- Garantizar progresivamente los derechos universales y la potenciación de las capacidades humanas;
- Construir relaciones sociales y económicas en armonía con la naturaleza;
- Edificar una convivencia solidaria, fraterna y cooperativa;
- Consolidar relaciones sociales y económicas en armonía con la naturaleza;
- Reconstruir lo público;
- Profundizar la construcción de una democracia representativa, participativa y deliberativa;
- Consolidar un Estado democrático, pluralista y laico.

Se plasman según el PNBV (2009 - 2013), estrategias a mediano plazo que plantean un nuevo modo de riqueza y re-distribución post petrolera, y estas son:

- Democratización de los medios de producción, redistribución de la riqueza y diversificación de las formas de propiedad y de organización.
- Transformación del patrón de especialización de la economía a través de la sustitución selectiva de importaciones para el Buen Vivir.
- Conectividad y telecomunicaciones para construir la sociedad de la información.
- Cambio de la matriz energética.
- Inversión para el Buen Vivir, en el marco de una macroeconomía sostenible.

- Inclusión, protección social solidaria y garantía de derechos en el marco del estado constitucional de derechos y justicia.
- Sostenibilidad, conservación, conocimiento del patrimonio natural y fomento al turismo comunitario.
- Desarrollo y ordenamiento territorial, desconcentración y descentralización.
- Poder ciudadano y protagonismo social.

Con estos fundamentos, el PNBV, (2009 - 2013) sienta bases y propone una lógica de planificación a partir de los siguientes objetivos nacionales.

- Auspiciar la igualdad, cohesión e integración social y territorial en la diversidad.
- Mejorar las capacidades y potencialidades de la ciudadanía.
- Mejorar la calidad de vida de la población.
- Garantizar los derechos de la naturaleza y promover un ambiente sano y sustentable.
- Garantizar la soberanía y la paz, e impulsar la inserción estratégica en el mundo y la integración Latinoamericana.
- Garantizar el trabajo estable, justo y digno en su diversidad de formas.
- Construir y fortalecer espacios públicos, interculturales y de encuentro común.
- Afirmar y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.
- Garantizar la vigencia de los derechos y la justicia.
- Garantizar el acceso a la participación pública y política.

- Establecer un sistema económico social, solidario y sostenible.
- Construir un Estado democrático para el Buen Vivir.

Cabe recalcar que según la constitución del 2008 se crea SEMPLADES bajo los conceptos de la creación de un sistema nacional descentralizado de planificación participativa que organizará la planificación para el desarrollo. Este sistema estará conformado por un Consejo Nacional de Planificación, que integrará a los distintos niveles de gobierno, así como también con la participación ciudadana. Este consejo tendrá por objetivo dictar los lineamientos y las políticas que orienten al sistema y aprobar el Plan Nacional de Desarrollo, el cual será presidido por el Presidente/a de la República del Ecuador.

Por medio del Plan Nacional de Desarrollo se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del estado; y la inversión y es la instancia de coordinación de las competencias exclusivas entre el estado central y los gobiernos autónomos descentralizados.

2.4 Clases de evaluación de proyectos

La evaluación que se realiza una vez terminado el proyecto, y dejando pasar un tiempo prudencial en el cual ya se generen efectos e impactos del proyecto, es la evaluación ex post. Este tipo de evaluación también es conocida como de final de proyecto, a posteriori, terminal.

Las evaluaciones ex post están focalizadas en la eficacia, eficiencia y efectividad del proyecto en la que se identifican criterios de decisión de llevar a cabo proyectos igual o similares y si la respuesta fuera afirmativa, que aspectos pueden ser mejorados en la siguiente planeación y programación del proyecto.

La evaluación ex post de proyectos implica la indagación y valoración de los resultados finales y de los impactos del proyecto en las condiciones de vida de la población beneficiaria respecto de la situación problemática que generó la intervención.

Su objetivo principal es verificar los resultados obtenidos de la operación del proyecto a la luz de los objetivos propuestos inicialmente, en la etapa de diseño del proyecto.

La evaluación ex post está orientada a determinar cuantitativa y/o cualitativamente los cambios en las condiciones de vida de la población beneficiaria, como efecto final de la implementación de un proyecto.

Así, la evaluación ex post según la IME, (2008) no debe enfocarse únicamente en evaluar el cumplimiento de objetivos al ejecutar un proyecto (eficacia), sino también generar conocimiento sobre qué aspectos del diseño o la gestión del programa tienen mayor potencial explicativo de los resultados que se alcanzaron, es decir la pertinencia de esos objetivos y resultados dado el problema que se decidió enfrentar.

También debe indagar sobre los resultados relevantes que se están presentando en la población objetivo, que no necesariamente fueron planteados como objetivos del proyecto en su etapa de diseño.

Por lo tanto, el impacto es la magnitud cuantitativa o cualitativa del cambio observado en la población objetivo que el programa o proyecto logra como consecuencia de sus productos y efectos.

Ex post

De resultados:

- Cambios observables en los beneficiarios del proyecto producto de la ejecución y finalización del mismo.
- Cambios observables en las estructuras y dinámicas de las organizaciones de los beneficiarios del proyecto.

De impacto:

- Cambios observables en la propia población beneficiaria, en otras poblaciones y contextos, en esquemas de trabajo, en las políticas públicas, etc., tiempo después de haber sido ejecutado el proyecto.

La Evaluación ex post social es la estrategia de intervención social del plan se orienta hacia la satisfacción de las necesidades de los grupos más vulnerables

de la nación, promoviendo el incremento, de forma que les permita alcanzar un mayor grado de participación en la toma de decisiones en sus respectivas áreas.

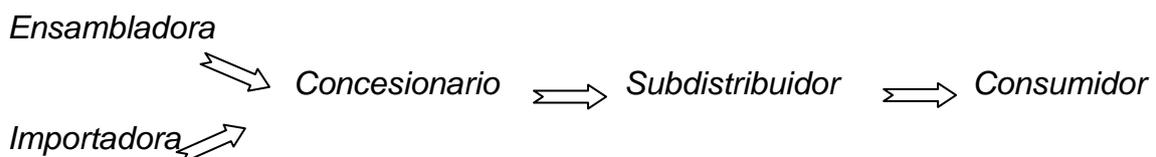
La responsabilidad ética con las actuales y futuras generaciones y con el resto de especies es un principio fundamental para prefigurar el desarrollo humano. Éste reconoce la dependencia de la economía respecto de la naturaleza; admite que la economía forma parte de un sistema mayor, el ecosistema, soporte de la vida como proveedor de recursos y sumidero de desechos (Falconí, 2005).

No se trata de mantener incólume el patrimonio natural; esto es imposible dado el uso de energía y materiales que realizan las distintas sociedades, y dada la capacidad de asimilación de los ecosistemas, sino de resguardo a un nivel adecuado.

2.5 Organización industrial del sector automotriz

El sector auto partista está conformado principalmente por pequeñas y medianas empresas, cuyo volumen de operaciones depende de gran parte, los niveles de producción de las compañías ensambladoras.

La comercialización de vehículos en el país, esta se realiza a través de las redes de concesionarios, distribuidores y subdistribuidores. Las firmas internacionales tienen en el mercado local sus propios concesionarios a los cuales les conceden sus licencias para poder comercializar sus unidades en las principales ciudades de nuestro país las cuales deben seguir los lineamientos de estas empresas extranjeras, que en algunos casos otorgan el crédito directo, según el AEADE, (2010). La cadena de distribución no es muy diferente para las empresas ensambladoras que para las casas importadoras, la que se puede representar en el siguiente flujo.



Las empresas ensambladoras y productoras de auto partes han logrado reconocimiento por la calidad de sus productos, las empresas terminales y auto partistas han incorporado innovaciones e incursionado en mercados internacionales; de calidad para la industria automotriz.

Según el MIPRO, (2010) la industria del ensamblaje de automóviles representa la mitad de las exportaciones de mediana tecnología del Ecuador. Cabe recalcar que en un país donde las exportaciones son básicamente de productos primarios, el aporte tecnológico del sector automotor es fundamental y su exclusión dejaría al país sin la oportunidad de desarrollar productos de mediana tecnología, con el consecuente retroceso que ello representa.

En nuestro país, la competitividad a distintos niveles ha tomado un papel importante en la agenda de desarrollo. El mejoramiento de la misma es fundamental para la consecución de mayores niveles de progreso económico y social. Toma mucha importancia la inversión en capital humano, ya que es un elemento central para la creación y fortalecimiento de ventajas competitivas dinámicas, las cuales son sostenibles y ofrecen un gran potencial de mejoramiento en rentabilidad y presencia de marca dentro del mercado automotriz, según el CINAIE, (2009).

Actualmente, el crecimiento sostenido de la economía y del parque automotor en nuestro país, así como también el constante avance tecnológico, hace que la capacitación al recurso humano involucrado cumpla un papel primordial en el fortalecimiento de la competitividad. Por otro lado, complementa la educación formal porque ofrece al empleado los conocimientos y habilidades necesarias para hacer uso de estas nuevas tecnologías y poder brindar un nuevo servicio al cliente, quien constantemente está cambiando sus gustos y preferencias. Según la CINAIE, (2010) al brindar la capacitación al cliente interno, lo motivamos, lo cual se refleja en el mejoramiento económico de la empresa.

Tener claro cuáles son las necesidades de capacitación, facilitará la toma de la decisión y minimizará el margen de error al tomar capacitaciones que no cumplen con las expectativas de la empresa. Según la CINAIE, (2010) los programas que existen están diseñados para todas las empresas que integran el sector automotriz, representantes de marca, concesionarios, talleres en general, almacenes de repuestos, llanteras, bancos, entre otros. La presencia de importantes empresas

multinacionales en el país, han permitido la transferencia y asimilación de tecnología en empresas auto partistas.

La inversión en capacitación es necesaria e indispensable en todas las áreas de la empresa, pero lo más importante es que la empresa tenga claro para qué la quiere, a quien la va a dirigir, sobre qué la va a desarrollar, que va a obtener y que la capacitación sea una inversión con un retorno de la misma y no se convierta en una inversión que se traduce en un gasto sin retribución.

En el estudio de competitividad industrial del Ecuador (Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad (MICIP) y la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), se manifiesta que el sector automotor ha contribuido con el desarrollo de productos de mediana tecnología, así “la industria del ensamblaje de automóviles representa la mitad de las exportaciones de mediana tecnología del Ecuador.

Las empresas ensambladoras y productoras de auto partes han logrado reconocimiento por la calidad de sus productos; están calificadas con normas internacionales de calidad especiales para la industria automotriz como la QS 9000 y la norma ISO TS 16949:2002, más avanzada que la anterior. También aplican otras normas como la ISO 14.000 sobre medio ambiente y la 18.000 sobre ergonomía, entre otras, según la AEADE, (2010).

Las empresas ensambladoras, conjuntamente con las industrias auto partistas, se encuentran trabajando en el Modelo de Gestión para la Competitividad (MGC), el mismo que busca el mejoramiento y sostenibilidad de la competitividad global del sector automotor ecuatoriano, integrando herramientas del GMS (Global Manufacturing System). Según el MIPRO, (2010) se busca entonces asegurar la permanencia de la industria de auto partes y de ensamblaje como industrias de producción nacional, se desea implementar la cultura de la excelencia en la gestión, además de lograr niveles de desempeño de clase mundial (Clase A) en los proveedores, en términos de calidad, costo y entrega.

Con la aplicación del MGC se espera incrementar la competitividad de la cadena productiva y del sector de ensamble automotor a través del mejoramiento de los procesos productivos de las empresas, teniendo como base la motivación del personal para lograr niveles cercanos a la perfección en productos y servicios. Se

busca también un mejoramiento en la capacidad gerencial para el manejo de las empresas de proveedores participantes.

2.6 Datos generales del programa

Según el MIPRO, (2010) desde el inicio del Programa “Renova” hasta el 28 de junio de 2010, la CFN ha otorgado 3.969 créditos, según el (Ministerio de Industria y Competitividad [MIPRO], 2010) por un monto total de USD 64.724.034,51 de los cuales US\$ 31.157.752,94, corresponde a 440 créditos comerciales (mayor a US\$ 20.000) y US\$ 33.566.281,57 se relacionan a 3.529 microcréditos (menor a US\$ 20.000). Otorgados en las provincias, que se encuentran en el cuadro 8.

Cuadro 8

Provincia	Micro		Comercial		Total unidades	Total Monto
	Unid.	Monto	Unid.	Monto		
Azuay	108	1.273.977,00	30	1.838.913,30	138	3,112,890,30
Bolívar	1	19.383,00	3	241.520,00	4	260,903,00
Cañar	1	11.512,00	2	176.600,00	3	188,112,00
Carchi	19	114.344,00	17	1.593.318,00	36	1,737,662,00
Chimborazo	48	480.490,00	17	1.135.423,80	65	1,615,913,80
Cotopaxi	20	240.202,00	4	249.964,00	24	490,166,00
El Oro	237	2.164.396,00	30	2.454.418,40	267	4,618,814,40
Esmeraldas	74	638.772,00	4	215.926,50	78	854,698,50
Galápagos	26	374.608,00	2	88.696,00	28	463,304,00
Guayas	1910	17.494.850,00	93	6.313.396,60	2,003	23,808,246,60
Imbabura	43	408.254,29	7	628.099,00	50	1,036,353,29
Loja	25	331.084,00	12	1.099.457,00	37	1,430,541,00
Los Ríos	14	131.733,00	8	560.096,00	22	695,829,00
Manabí	291	2.693.030,00	42	3.520.167,76	333	6,213,197,76
Napo			1	99.600,00	1	99,600,00
Orellana			4	359.000,00	4	359,000,00
Pastaza	2	29.439,00			2	29,439,00
Pichincha	450	4.842.979,00	125	8.079.261,49	575	12,922,240,49
Santa Elena	117	874.150,00	9	767.208,93	126	1,641,358,93
Santo Domingo	65	505.187,00	15	822.113,16	80	1,327,300,16
Sucumbios	28	318.762,28	3	250.930,00	31	569,692,28
Tungurahua	49	575.939,00	11	585.457,00	60	1,161,396,00
Zamora Chinchipe	1	13.190,00	1	74.186,00	2	87,376,00
Total General	3.529	33.566.281,57	440	31.157.752,94	3,969	64,724,034,51

Fuente: PLAN RENOVA

Elaborado por: RENOVIA INDUSTRIA

La dinámica del Programa “Renova”, ha significado un impacto importante en la venta de vehículos de fabricación nacional, ya que entre los años 2008 y 2009, la venta de vehículos sin el Programa Renova hubiese disminuido en un 8% pasando de 44.130 a 41.318. Por otro lado, considerando el aporte de Renova en estos mismos años, se evidencia que el decrecimiento fue de 6% ya que se vendieron 2.652 vehículos más en el año 2008 y 1.759 más el año 2009, según el MIPRO; (2010).

A partir de las ventas incrementadas en 2008 y 2009 por efectos del Programa Renova, la industria de auto partes ecuatoriana, facturó alrededor de USD 8.0 millones.

La inversión de aproximadamente USD 19.1 millones en incentivos financieros no reembolsables por efecto de los vehículos chatarrizados y el ingreso en su lugar de unidades nuevas, con tecnología que mejora el consumo de combustible, se presenta un ahorro en el subsidio del combustible anual en el orden de los 11.7 millones de dólares anuales.

Hasta el momento se han transferido USD 36.179, 759,66 del presupuesto de los años 2008, 2009, 2010 del Ministerio de Industrias y Productividad, a favor de la CFN, para ser redimidos los certificados de chatarrización, emitidos por la CNTTTSV.

Al amparo del Programa “Renova” hasta finales del año 2010 se han entregado 11.339 unidades nacionales e importadas, de acuerdo al detalle que lo podemos observar en el cuadro 9.

Cuadro 9

MODALIDAD	IMPORTADOS			SUBTOTAL	NACIONALES			SUBTOTAL	TOTAL
	2008	2009	2010		2008	2009	2010		
TAXI	1.195	588	1,089	2.872	1.917	1.209	2.210	5.336	8.208
CARGA LIVIANA (Canionetas)	138	37	83	258	579	261	662	1.502	1.760
TRANSPORTE ESCOLAR	86	92	40	218	111	289	381	781	999
OMNIBUS	11	156	115	282	45	0	0	45	327
CARGA PESADA	36	2	7	45	0	0	0	0	45
TOTAL	1.466	875	1.334	3.675	2.652	1.759	3.253	7.664	11.339

Fuente: Renova Industria

Autora: Econ. Lilian Vásconez

Según el MIPRO, (2010) con el Programa “Renova”, la industria automotriz ecuatoriana podría incrementar – según cálculos realizados, y con el cumplimiento por parte del MTOP del reglamento de salida de vehículos por fuera del tiempo de vida útil-, 10% en las ventas del sector ensamblador nacional, lo que implicaría en la cadena de provisión de partes y piezas un incremento en aproximadamente 70

millones de dólares en su facturación, en los próximos 3 años; considerando también el mayor ahorro en subsidio de combustible, incremento de la seguridad del transporte y su respectiva productividad, y la disminución de las emisiones contaminan.

De conformidad a las disposiciones establecidas en el Decreto Ejecutivo N-1145, se han chatarrizado, 4.384 vehículos, de acuerdo al siguiente detalle: 68% taxis, 4% carga liviana, 14% transporte escolar, 5% transporte urbano, 7% transporte interprovincial y 2% transporte de carga pesada.

2.7 Diagnóstico del problema

2.7.1 Descripción de la situación actual del área de intervención del programa.

En nuestro país se considera prioritario aplicar los principios derivados de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente CNUMAD y cumplir con los compromisos adquiridos en convenciones internacionales y regionales sobre distintos aspectos de la problemática medioambiental. En ese contexto se debe señalar que la industria de ensamblaje automotriz afronta el problema de la contaminación, del cual se tienen ya varios estudios que señalan que es responsable del 80% de gases nocivos, en los que además se indica que el otro 20% lo genera las industrias en general.

La contaminación en nuestro medio también se produce por el incumplimiento a los reglamentos de tránsito por parte de los conductores y la falta de controles, la mala calidad de los combustibles de nuestro país, algunos organismos señalan que el parque automotor del transporte público tiene una tecnología obsoleta, en el cual por ejemplo disponen de sistema mecánico y fijo de carburador que no tiene la eficiencia del sistema de inyección.

Adicionalmente, existen otras áreas del sector automotor en donde también se produce contaminación ambiental como son las lubricadoras o centros de cambio de aceite que producen una gran cantidad de partículas que se envían por los sumideros y contaminan los ríos y el suelo por los aceites quemados. Asimismo, los departamentos de pintura de los talleres debido a los solventes ahí utilizados que son productos químicos derivados del petróleo, los que se manejan sin considerar los aspectos técnicos que regulan su manejo. Para paliar esta situación el gobierno

nacional firmó el convenio por el que se establece el programa de renovación del parque automotor, con las entidades representativas de la industria nacional y el sector transportista, el 14 de septiembre del 2007, en el cual el sector transportista se compromete a chatarrizar los vehículos que superen los años de vida útil definidos en los artículos 3 y 4 del Decreto No. 1145 de junio 18 del 2008 y que serán reemplazados por aquellos que se adquieran como parte del programa de renovación

2.7.2 *Análisis FODA del Programa Renova.*

FODA es una sigla de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, que ayuda al director del proyecto al mejor acoplamiento entre las tendencias del medio, las oportunidades y amenazas, integrando el diagnóstico estratégico y haciéndolo global.

Para la realización del FODA, primero obtuve la información secundaria de los factores a analizar, después identifique las oportunidades, amenazas, también realice la selección - calificación de las áreas de análisis (económica, sociales, tecnológica, etc.). Después relacione oportunidades, amenazas, fortalezas y debilidades, preguntándome como convertir una amenaza en oportunidad, como aprovechar una fortaleza, como anticipar el efecto de una amenaza y prevenir el efecto de una debilidad, según Serna (2009).

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	<ul style="list-style-type: none">- Posibilidad de negociar en bloque con Venezuela y Paraguay.- Crecimiento de demanda de vehículos	<ul style="list-style-type: none">- Cambio de política económica.- Eliminación de la exoneración arancelaria.- Aumento de costos en las importaciones de CKD.

	<p>nacionales.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Generar nuevas plazas de empleo - Expandir la capacidad de las plantas de ensamblaje de producción nacional. - Acuerdos de cooperación comercial con Venezuela y Paraguay. 	
FORTALEZAS	ESTRATEGIAS FO	ESTRATEGIAS FA
<ul style="list-style-type: none"> - Renovación de vehículos más eficientes y de mayor rendimiento - Existe personal de ingeniería calificado y entrenado. - El sector automotriz es uno de los sectores 	<ul style="list-style-type: none"> - Fabricación de automotores livianos y pesados - Incrementar la exportación de carros. - Alianzas estratégicas con países de la región para ampliar la acción de las empresas automotrices. 	<ul style="list-style-type: none"> - Preparar estrategias de mercado para impulsar la competencia. - Iniciar programas de evaluación de la capacidad instalada. - Estabilidad de políticas económicas. - Desarrollar la fabricación de partes y piezas en el país.

<p>que más aporta al fisco.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El sector automotriz se encuentra ya varios años en el mercado con certificación de calidad. - Experiencia en el manejo de responsabilidades para ejecución del programa. 		
DEBILIDADES	ESTRATEGIAS DO	ESTRATEGIAS DA
<ul style="list-style-type: none"> - Alta dependencia de proveedores internacionales para el ensamblaje de unidades. - Bajo nivel de exportaciones de producción nacional. - Carencia de alianzas 	<ul style="list-style-type: none"> - Generar nuevas alternativas de crédito a nivel de la banca privada. - Iniciar alianzas comerciales con países de la región. 	<ul style="list-style-type: none"> - Llegar a acuerdos con los países importadores con respecto a aranceles. - Estabilidad en las medidas arancelarias. - Mejora en el diseño de los carros para hacerlos

estratégicas comerciales.		competitivos.
------------------------------	--	---------------

CAPITULO III

3.- ESTUDIO Y EVALUACIÓN DEL PROGRAMA RENOVA

3.1 Información básica del programa

La información del Programa Renova, que en su momento será evaluada según los indicadores de su marco lógico.

3.1.1 Nombre del programa.- “Programa de reducción de la contaminación ambiental, racionalización del subsidio de combustibles del transporte público y su chatarrización”.

Ejecutado de conformidad con el Decreto No. 1145 de junio 18 del 2008, publicado en el Registro Oficial No. 370 del 30 de junio de 2008.

3.1.2 Entidades ejecutoras.- Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).

3.1.3 Cobertura y localización.- El programa es de cobertura Nacional y contribuirá a la seguridad ciudadana, reducir la contaminación ambiental, racionalizar el subsidio de los combustibles, mejorar la competitividad de la industria automotriz nacional así como la eficiencia en la prestación del servicio de transporte urbano, intraprovincial, interprovincial, e internacional de personas y mercancías por vía terrestre.

Las entidades ejecutantes de éste programa son: Ministerio de Finanzas, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Corporación Financiera Nacional, SRI y Consejo Nacional de Transito y Transporte Terrestre, ubicados en la ciudad de Quito.

3.1.4 Monto.- El monto total del programa es de hasta US\$ 50.000.000 para el año 2008 y durante el tiempo que esté vigente este Programa de Chatarrización y estará sujeta a las directrices del Ministerio de Finanzas.

3.1.5 Plazo de ejecución.- Desde la vigencia del Decreto No. 1145 de junio 18 del 2008 hasta el año 2010 en que finaliza el programa.

3.1.6 Sector y tipo de programa.- Apoyo al sector productivo con un tipo de programa de planificación y control del medio ambiente, planificación y regulación del transporte urbano, racionalización al subsidio de los combustibles y mejoramiento de la competitividad de la industria automotriz.

3.1.7 Identificación, descripción y diagnóstico del problema.- La contaminación en nuestro medio se produce por la mala calidad de los combustibles de nuestro país, algunos organismos señalan que el parque automotor del transporte público tiene una tecnología obsoleta, en el cual por ejemplo disponen de sistema mecánico y fijo de carburador que no tiene la eficiencia del sistema de inyección. Para la identificación, descripción y diagnóstico de un problema, se utilizaron metodologías participativas directas con los involucrados, para poder ser validado por los mismos, esto es importante puesto que no solo habrá un consenso en el problema a resolver, sino que también se los comprometerá a futuro para que se involucren en el programa propuesto.

Para obtener esta renovación del parque automotor, la industria nacional ofrece: vehículos de ensamblaje y carrocería nacional en cantidades y precios definidos, descuentos del 20% en la compra de repuestos adquiridos en el marco del programa, descuentos especiales por tipos de llantas, así como cumplir con las normas de origen previstas en el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, cumplimiento de las normas técnicas de calidad y seguridad vigentes y chatarrización de los vehículos.

3.1.8 Línea base del programa.-El Gobierno nacional, conjuntamente con sectores de la industria y la transportación, el 14 de septiembre de 2007, suscribieron el convenio por el que se establece el Programa de Renovación del Parque Automotor y estimó conveniente establecer un incentivo financiero no reembolsable que permita promover la chatarrización de vehículos del servicio de transporte público a favor de sus propietarios, de acuerdo con el Decreto 636 de 17 de septiembre de 2007, publicado en el Registro Oficial No.193 de fecha 18 de octubre de 2007.

La asignación presupuestaria para el remanente del presente ejercicio fiscal y su renovación hasta el año 2010, es de responsabilidad del Ministerio de Finanzas y estará sujeta a las directrices presupuestarias del Ministerio de Finanzas, según artículo 1 del Decreto No. 1145.

Cuadro 10
VALORES POR TIPO DE VEHÍCULO (Dólares)

Rango en años	Livianos	Mediano	Pesado
Más de 30	3.527	8.141	12.755
De 25 a 29	3.206	7.401	11.596
De 20 a 25	2.915	6.728	10.542
De 15 a 19	2.650	6.117	9.583
De 10 a 15	2.409	5.561	8.712

Fuente: Decreto 1145 R.O 370 2008-06-30

Elaborado: Renova Industria

El incentivo financiero no reembolsable para la chatarrización es de 50.000.000 de dólares para el año 2008 y estará en función del tipo de vehículo y de los rangos de años de antigüedad como se detalló en el cuadro 10.

3.1.9 Análisis de oferta y demanda

3.1.9.1 Demanda.- Representada básicamente por el sector transportista:

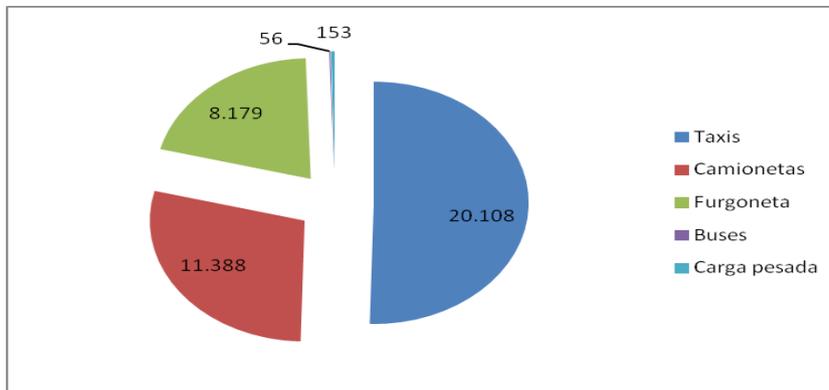
- Transporte pesado de mercancías por carretera
- Transporte pesado urbano
- Transporte pesado intercantonal e interprovincial
- Transporte escolar
- Transporte de carga liviana
- Transporte de taxi.

Quiénes son los potenciales demandantes de este programa que será utilizado exclusivamente para la adquisición de un vehículo nuevo que reemplazará la unidad chatarrizada.

Según el MIPRO (2010), los vehículos que deberán salir de circulación serán 20.108 taxis, 11.388 camionetas, 8.179 furgonetas, 56 buses y 153 de carga pesada

un total de 23.575 unidades de transporte, como lo podemos observar en el gráfico 1.

Gráfico 1



Fuente: MIPRO

Autora: Econ. Lilian Vásconez

Es importante recordar que el convenio de Renovación del Parque Automotor dura desde el año 2008 hasta el año 2013, para el 2011 según la CNTTSV, los vehículos que deberán salir de circulación serán 27.843 unidades de transporte, con una proyección de 29.083 para el siguiente año, por lo que las autoridades deberán tomar en cuenta los valores a presupuestar para cumplir con este programa del gobierno.

Cabe mencionar que al poder chatarrizar todos los vehículos de transporte público, existiría un ahorro neto que podría llegar a US\$ 150 millones en los tres años de vigencia del programa, pues por un lado existe un aporte del gobierno, y además se producen ahorros substanciales por la reducción del subsidio a los combustibles.

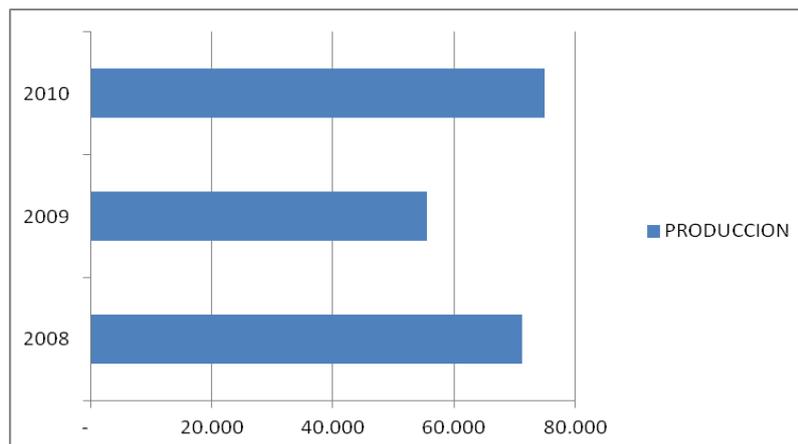
Además, el proyecto de decreto adjunto mantiene las directrices emitidas por las autoridades de esta Institución y presentados en informes anteriores, destacando en el artículo No. 7 la prohibición de exportación de chatarra de "artículos ferrosos y no ferrosos" mientras esté vigente este subsidio de chatarrización.

De igual forma, se establece la obligatoriedad de monitorear permanentemente la capacidad de procesamiento de la chatarra por parte de las empresas fundidoras y de comprobarse que no existe capacidad de procesamiento nacional, otorgará cupos de exportación de chatarra para que se coloquen los

excedentes. De la misma manera, se analizará los precios pagados de la chatarra por parte de las empresas fundidoras para garantizar que exista una relación adecuada entre el precio internacional y el precio pagado en el Ecuador.

3.1.9.2 Oferta.- El “Programa de reducción de la contaminación ambiental, racionalización del subsidio de combustibles del transporte público y su chatarrización” tiene como oferente la industria ensambladora nacional, la producción anual por ensambladora fue para el año 2008 de 71.210 unidades, para el año 2009 de 55.561 unidades y para el año 2010 de 75.007 unidades, como podemos observar en el gráfico 2.

Gráfico 2



Fuente: AEADE

Autora: Econ. Lilian Vásconez

El mercado mundial pronostico una reducción de sus ventas durante el año 2009, por efectos de la crisis financiera internacional, sumándose en Ecuador medidas restrictivas impuestas por el gobierno, sin embargo para el año 2010 ha mejorado la producción así, la proyección según la CINAIE (2010), de la producción de vehículos crecerá en un 35 % anual.

De los cuales para el programa se han entregado 11.339 unidades durante el período 2008 – 2010.

3.1.10 Identificación y caracterización de la población objetivo (beneficiarios).

Las empresas mencionadas en la demanda constituyen la población objetivo del presente programa:

- Transporte pesado de mercancías por carretera
- Transporte pesado urbano
- Transporte pesado intercantonal e interprovincial
- Transporte escolar
- Transporte de carga liviana
- Transporte de taxi.

3. 2 Objetivos del programa.

3.2.1 Objetivo general.-

Reducir la contaminación ambiental, racionalizar el subsidio de los combustibles, mejorar la competitividad de la industria automotriz nacional así como la eficiencia en la prestación del servicio de transporte urbano, intra provincial, interprovincial, e internacional de personas y mercancías por vía terrestre.

3.2.1.1 Objetivos específicos:

- Promover la reactivación productiva del sector industrial automotriz (ensambladores, carroceros y autopartista), mediante la oferta al sector transportista de productos nacionales a precios y en condiciones competitivas.
- Racionalizar el subsidio de los combustibles.
- Contribuir a la seguridad ciudadana y reducir la contaminación ambiental.

3.3 Matriz de marco lógico

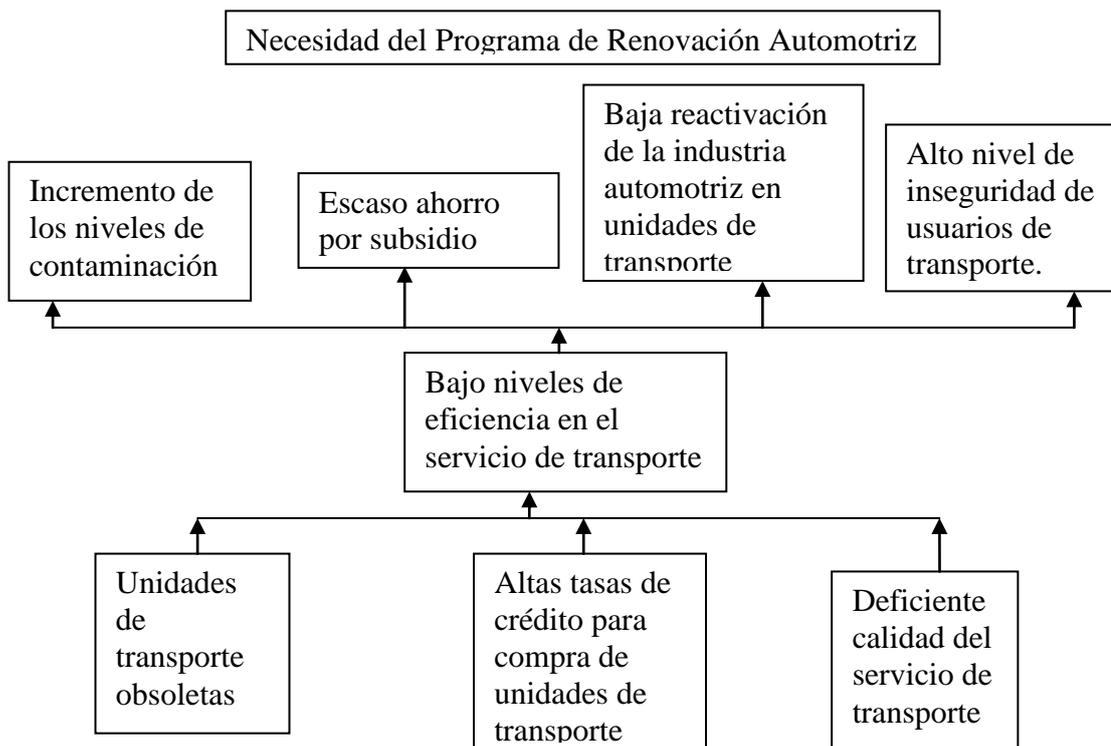
El Marco lógico constituye un instrumento apropiado para el control de avance del proyecto, pues aporta los indicadores de verificación sobre los resultados, para poder diseñar y formular el marco lógico tendremos que realizar: la matriz de involucrados, el árbol de problemas y el árbol de objetivos.

A continuación podemos observar la matriz de involucrados.

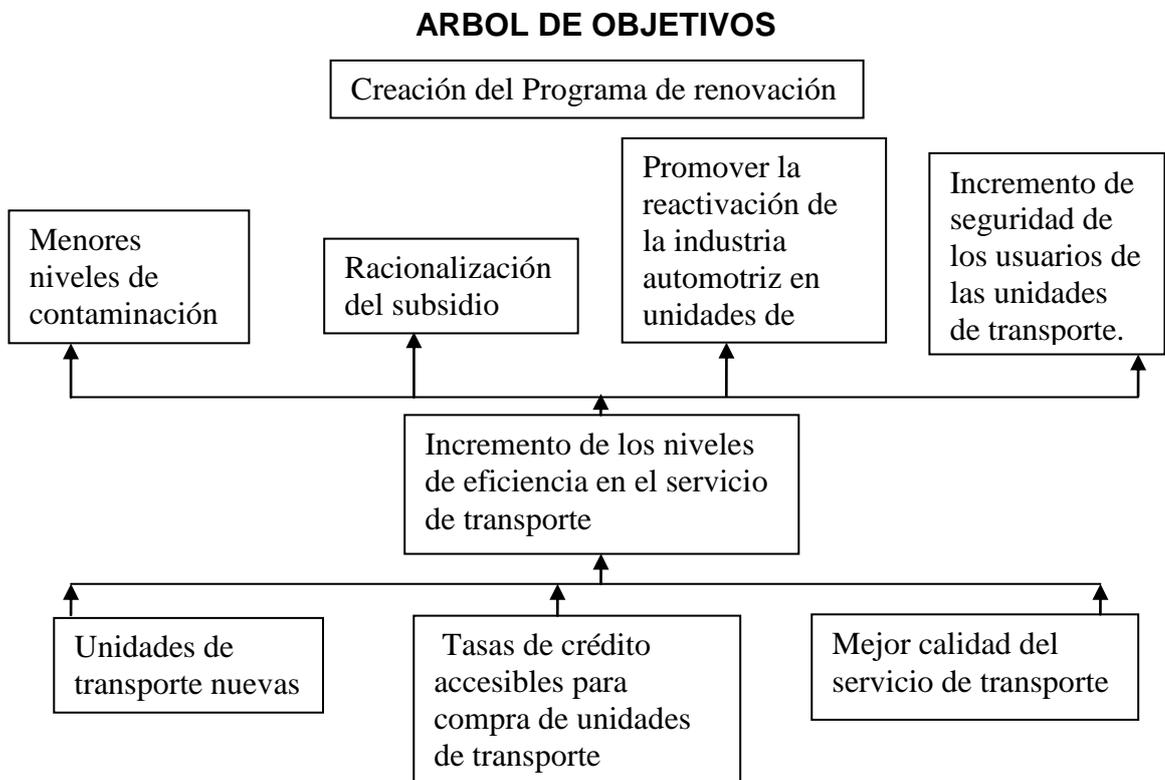
Grupos	Intereses respecto al proyecto	Problemas percibidos	Recursos y mandatos	Conflictos potenciales
Gremios de la transportación	Reconocimiento público a su gestión Cumplimiento de los objetivos del dirigente	Escaso apoyo al sector transportista	Reglamento interno. Autoridad dada por el gremio	División del gremio por manejo del poder
Transportaristas	Cambiar su unidad de transporte	Altas tasas de crédito para cambiar su unidad de transporte	Unidad de transporte Experiencia en su trabajo	Que el gremio decida quien se beneficiara del programa.
Concesionarios de vehículos	Vender unidades de transporte	Falta de dinero para comprar unidades de transporte	Unidades de transporte nuevas	Desconfianza en el pago de las unidades.
MIPRO	Mejorar la imagen institucional por medio del impulso al desarrollo	No exista desembolsos de recursos financieros en el tiempo programado por parte del gobierno nacional	Recursos humanos e infraestructura física POA	Generar inconformidad del programa por parte de los gremios de trabajo
CFN	Financiamiento de los vehículos	No exista desembolsos de recursos financieros en el tiempo programado por parte del gobierno	Recursos humanos e infraestructura física POA	Generar inconformidad del programa por parte de los gremios de trabajo

		nacional		
CNTTTSV	Unidades de Transporte adecuadas para movilizarse con seguridad en las vías.	No exista desembolsos de recursos financieros en el tiempo programado por parte del gobierno nacional	Recursos humanos e infraestructura física POA	Generar inconformidad del programa por parte de los gremios de trabajo
Empresas Chatarrizadas	Utilización de los vehículos viejos como chatarra	No exista una base legal para que se exija la chatarrización de las unidades viejas	Talleres Recursos humanos Maquinaria Habilidades técnicas	Se entreguen unidades nuevas sin canjear las unidades Viejas.

ARBOL DE PROBLEMAS



El árbol de problemas, que es un conjunto de problemas estrechamente asociado al problema central, entre tanto, el árbol de objetivos transforma al árbol de problemas en realidades positivas, como podemos ver a continuación.



Trabajaremos en base a la Matriz de Marco Lógico del Programa RENOVA que es la siguiente:

Resumen Narrativo de Objetivos	Indicadores Verificables Objetivamente	Medios de Verificación	Supuestos
Reducir la contaminación ambiental, racionalizar el subsidio de los combustibles, mejorar la competitividad de la industria automotriz nacional así como la eficiencia en la prestación del servicio de transporte urbano, intra provincial, interprovincial, e internacional de personas y mercancías por vía terrestre.	Número de vehículos renovados Ahorro por subsidio Valor por chatarrizar % de reactivación productiva de la industria automotriz	Encuestas, Estadísticas, Estudios, y Publicaciones	Decreto Ejecutivo No. 1145 R.O. 370 30 de julio de 2008. Convenio por el que se establece el Programa de Renovación del Parque Automotor.

Evaluación de los Indicadores y Elaboración de Manual de Gestión

<p>Implementar los mecanismos y acciones que el Gobierno Nacional, así como entidades representativas de la producción nacional y el sector transportista, realizarán para renovar el parque automotor referido a la transportación pública</p>	<p>Número de vehículos renovados</p> <p>Ahorro por subsidio</p> <p>Valor por chatarrizar</p> <p>% de reactivación productiva de la industria automotriz</p>	<p>Informes, Reportes Gerenciales sobre el ahorro por subsidio, el valor entregado por chatarrizar, número de vehículos renovados.</p>	<p>Acuerdos, compromisos y/o convenios sectoriales, reglamentos.</p>
<p>- Promover la reactivación productiva del sector industrial automotriz (ensambladores, carroceros y autopartista), mediante la oferta al sector transportista de productos nacionales a precios y en condiciones competitivas.</p> <p>- Mejorar la competitividad de la prestación del servicio de transporte urbano, interprovincial e internacional de personas y mercancías por vía terrestre.</p> <p>- Racionalizar el subsidio de los combustibles.</p> <p>- Contribuir a la seguridad ciudadana y reducir la contaminación ambiental.</p>	<p>Número de vehículos renovados</p> <p>Ahorro por subsidio</p> <p>Valor por chatarrizar</p> <p>% de reactivación productiva de la industria automotriz</p> <p>% de reducción de mitigación del impacto ambiental.</p>	<p>Informes, Reportes Gerenciales sobre el ahorro por subsidio, el valor entregado por chatarrizar, número de vehículos renovados</p>	<p>Acuerdos, compromisos y/o convenios sectoriales, reglamentos.</p>
<p>Lanzamiento del Programa de reducción de la Contaminación Ambiental, racionalización del subsidio de combustibles del Transporte Público y su chatarrización</p> <p>Coordinar la entrega del valor por chatarrizar en el año 2008</p>	<p>Ejecución de presupuesto 50.000.000,00</p>	<p>Dirección de Gestión Financiera</p>	<p>Normativa vigente</p>

3.3.1.- Indicadores de impacto

- Número de vehículos renovados.
- Ahorro por subsidio
- Valor por chatarrizar
- % de Reactivación productiva de la industria automotriz
- % de reducción de mitigación del impacto ambiental

3.4 Estrategia de seguimiento y evaluación de indicadores

El Plan Renova es una iniciativa innovadora que está alineada a las necesidades de los beneficiarios directos, transportistas e industria automotriz, así como también a las políticas públicas de transportación pública.

El Programa Renova es la exoneración de aranceles para la adquisición de unidades nuevas de producción nacional e importada, y un incentivo económico para los vehículos que son sometidos al proceso de chatarrización.

Los montos establecidos para el programa corresponden a recursos fiscales para inversión. Estos recursos han sido asignados por el Ministerio de Finanzas dentro del presupuesto de inversión del MIPRO. El Ministerio de Industria y Productividad realizará la transferencia de recursos a la CFN, mediante el Decreto Ejecutivo 1145, (2008) La Corporación Financiera Nacional administrará el incentivo financiero no reembolsable para la chatarrización de vehículos del servicio del transporte público a favor de sus propietarios. Así como también establecerá un incentivo financiero no reembolsable para los transportistas que reemplacen sus buses de transporte público urbano por buses que cumplan la norma INEN 038 “Cama Baja”, por medio de la transferencia de USD 5.000.000.

En un inicio se proyectó la renovación del 100% del parque automotor con el 100% de chatarrización por el valor de 234 millones de dólares para el período, pero hasta finales del 2010 se utilizaron 35.256.000 que es el 15% de ejecución de presupuesto, del valor inicial proyectado.

El propósito de la evaluación es identificar los factores de éxito o fracaso del programa, por medio de la evaluación de los indicadores del marco lógico, con revisión de informes, revisión de políticas públicas, identificación de actores del

programa. Los resultados de la evaluación deberán ser útiles para guiar la continuación efectiva de este programa.

“Para la evaluación de resultados, se deberá definir el proceso a realizar después de finalizado el proyecto, con el propósito de determinar los productos o metas alcanzadas, en base a los indicadores establecidos en la matriz de marco lógico. En caso de evaluación de impactos, se deberá contemplar los mecanismos que la institución propone para realizar la evaluación del proyecto, después de al menos 3 años de su operación o funcionamiento, en base a los indicadores establecidos en la matriz de marco lógico”, según la SEMPLADES, (2009).

En nuestro caso, se utilizará evaluación de impacto por medio de los indicadores sobre: Número de vehículos renovados, Ahorro por subsidio, Valor por chatarrizar, % de reactivación productiva de la industria automotriz, % de reducción de mitigación del impacto ambiental y ejecución de presupuesto, para lo cual se realizará un estudio de su evolución con información del Programa y de otras instituciones, relacionadas con el tema.

Este estudio de evaluación de impactos busca identificar los factores de éxito o fracaso del Programa RENOVA en la fase que corresponde desde septiembre del 2007 a diciembre de 2010. Este programa seguirá en ejecución hasta agosto de 2013.

3.4.1 Números de vehículos renovados

Los vehículos importados al amparo del Programa Renova en el período 2008 al 2010 tuvieron un valor de exoneración total de \$ 13.841.321,40, en 3.675 unidades.

Los vehículos nacionales entregados a los usuarios en el período 2008 - 2010 fue de 7.664 unidades, que representan el 52% del total de vehículos entregados por el Programa Renova, como lo podemos apreciar en el cuadro 11.

Cuadro 11

PROGRAMA DE RENOVACIÓN VEHICULAR VEHÍCULOS ENTREGADOS A LOS USUARIOS 2008 – 2010									
	IMPORTADAS				NACIONALES				
AÑOS	2008	2009	2010	SUBTOTAL	2008	2009	2010	SUBTOTAL	TOTAL
TOTAL	1.466	875	1.334	3.675	2.652	1.759	3.253	7.664	11.339

Fuente: Renova Industria
 Autora: Econ. Lilian Vásconez

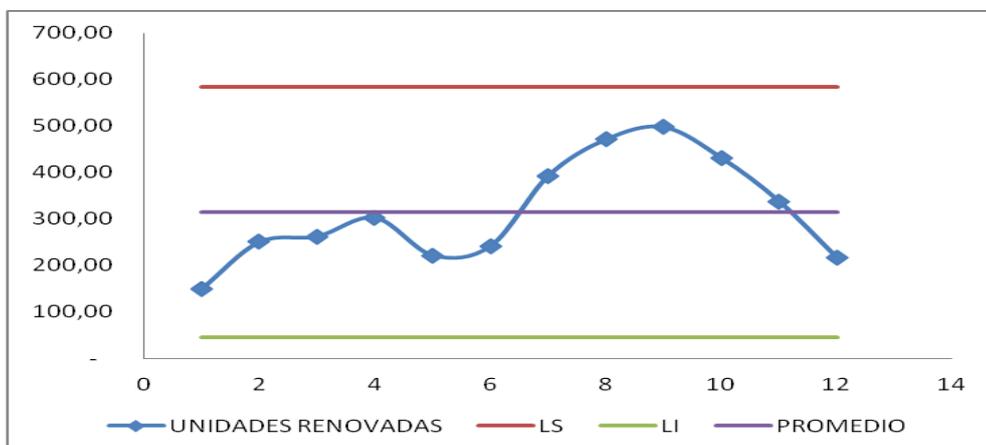
Según cartas de control, el proceso se encuentra bajo control ya que todos los puntos están dentro de los límites de control, como lo podemos ver en el gráfico 3 en base a los datos del cuadro 12.

Cuadro 12

UNIDADES RENOVADAS												
AÑO	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
2008	7,00	77,00	136,00	323,00	197,00	264,00	472,00	524,00	768,00	615,00	400,00	335,00
2009	236,00	291,00	294,00	163,00	208,00	197,00	221,00	264,00	177,00	284,00	188,00	111,00
2010	205,00	384,00	358,00	423,00	261,00	265,00	487,00	628,00	550,00	396,00	426,00	204,00

Fuente: Renova Industria
 Autora: Econ. Lilian Vásconez

Gráfico 3



Fuente: Renova Industria
 Autora: Econ. Lilian Vásconez

3.4.2 Ahorro por subsidio de combustibles

El Estado ecuatoriano ha destinado desde el año 2008 al año 2010 para subsidios de diesel y gasolina \$ 2.083.276.547, de esta cantidad alrededor de 293 millones de dólares es el subsidio de gasolina y diesel que se pierde por el contrabando en las fronteras.

La meta inicial del Programa Renova, para la reducción del subsidio al combustible fue por un valor total de 150 millones de dólares durante la ejecución del programa que es hasta el año 2013. Hay un ahorro total a diciembre del 2010 de 15.500.049,57 de dólares que es el 10,33% de la meta establecida al principio del programa, como podemos ver en el cuadro 14.

Cuadro 14

PLAN RENOVACION VEHICULAR AHORRO SUBSIDIO COMBUSTIBLE CON CHATARRIZACIÓN AÑOS 2008 - 2009 - 2010										
Modalidad de transporte	Tipo de Vehículo		N.- de Unidades Chatarrizadas	Total Ahorro Subsidio Combustible en USD	N.- unidades Chatarrizadas 2009	Total Ahorro Subsidio Combustible en USD	N.- Unidades Chatarrizadas 2010	Total Ahorro Subsidio Combustible en USD	N.- Total unidades chatarrizadas	Total Ahorro Subsidio Combustible en USD
Taxi	Liviano	Automóvil	399	841.708,64	1310	2.763.504,55	2.611	5.508.023,18	4.320	9.113.236,36
Carga Liviana	Liviano	Camioneta	4	6.492,10	96	155.810,30	349	566.435,38	449	728.737,78
Escolar	Mediano	Furgoneta	2	2.304,00	293	337.536,00	402	463.104,00	866	802.944,00
	Mediano	Microbús	0	-	9	24.685,71	6	16.457,14		41.142,86
	Pesado	Bus	0	-	46	126.171,43	108	296.228,57		422.400,00
Urbano	Mediano	Furgoneta	0	-	1	4.320,00	1	4.320,00	240	8.640,00
	Mediano	Microbús	1	6.857,14	14	96.000,00	1	6.857,14		109.714,29
	Pesado	Bus	2	13.714,29	139	953.142,86	81	555.428,57		1.522.285,71
Interparroquial e Intraprovincial	Mediano	Furgoneta	0	-	1	2.160,00	1	2.160,00	413	4.320,00
	Mediano	Microbús	0	-	18	92.571,43	5	25.714,29		118.285,71
Carga Pesada	Pesado	Bus	0	-	183	941.142,86	205	1.054.285,71		1.995.428,57
	Pesado	Volqueta/Cami	2	8.914,29	30	133.714,29	110	490.285,71		632.914,29
TOTAL:			410	879.990,45	2140,000	5.630.759,42	3.880	8.989.299,70	6.430	15.500.049,57

Fuente: Renova Industria

Autora: Econ. Lilian Vásquez

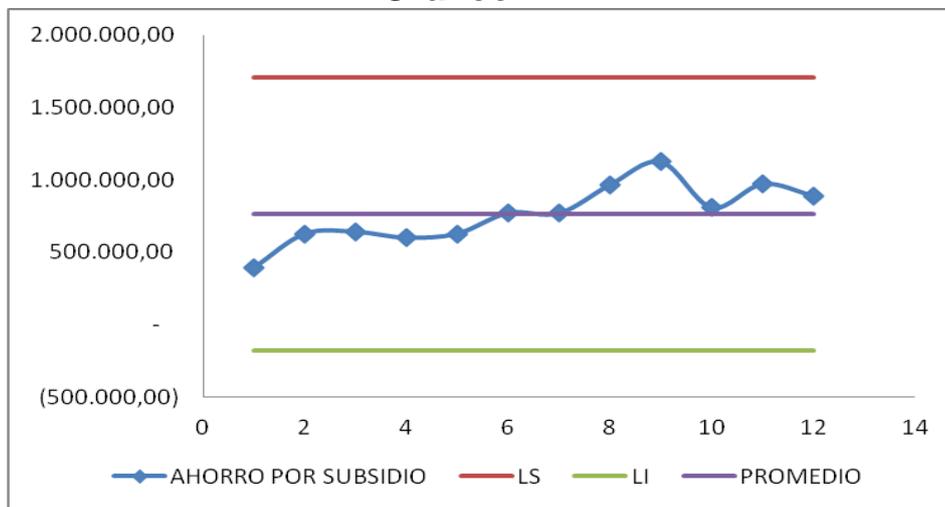
El indicador ahorro por subsidio está bajo control como lo podemos apreciar en el siguiente gráfico 4 ya que se encuentra entre el límite superior e inferior, los mismos que se realizaron con los datos del cuadro 15.

Cuadro 15

AHORRO POR SUBSIDIO						
AÑO	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio
2008	-	-	-	-	-	-
2009	11.992,00	567.697,00	337.761,00	334.711,00	949.826,00	569.224,00
2010	1.159.739,00	1.311.616,00	1.583.325,00	1.461.565,00	932.521,00	1.742.888,00
AÑO	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
2008	-	-	55.346,00	380.278,00	509.582,00	292.609,00
2009	829.900,00	1.288.504,00	1.399.584,00	1.409.442,00	1.282.028,00	1.289.943,00
2010	1.475.822,00	1.606.693,00	1.917.858,00	633.590,00	1.122.297,00	1.082.901,00

Fuente: Renova Industria
Autora: Econ. Lilian Vásconez

Gráfico 4



Fuente: Renova Industria
Autora: Econ. Lilian Vásconez

3.4.3 Valor por chatarrizar

Los vehículos que han cumplido su vida útil son chatarrizados según la disposición del CNTTTSV establecido, que se lo puede apreciar en el cuadro 16.

Cuadro 16

RANGO AÑOS	TAXIS	CAMIONETAS	FURGONETAS ESCOLAR	BUSES	CARGA PESADA	GRAN TOTAL
DE 16 A 20 AÑOS	7.700	1.407	1.106	-	-	10.213
DE 21 A 32 AÑOS	3.209	1.498	198	726	-	5.631
MAS DE 32	2.402	1.285	17	64	3.963	7.731
TOTAL	13.311	4.190	1.321	1.321	3.963	23.575

Fuente: Renova Industria
Autora: Econ. Lilian Vásconez

La chatarrización de vehículos empezó a partir de enero del 2008 por medio del Decreto 1145, en el cual el sector transportista se compromete a chatarrizar los vehículos que superen los años de vida útil definidos en el cuadro anterior, y que serán reemplazados por aquellos que se adquieran como parte del programa de renovación, ya que en un inicio las unidades no fueron en su totalidad chatarrizadas por la falta de una norma legal, así de 410 vehículos chatarrizados en el 2008, se incrementaron a 3.880 vehículos chatarrizados en el año 2010 que representa un 8% de incremento, dando un total de 6.430 vehículos chatarrizados en el período 2008 – 2010, que representa el 27% de los vehículos que deben salir de circulación, como podemos apreciar en el cuadro 17.

Cuadro 17

PLAN RENOVACION VEHICULAR VEHICULOS CHATARRIZADOS 2008 - 2010								
Año	2008		2009		2010		TOTAL	
	Veh. Recib.	Valor	Veh. Recib.	Valor	Veh. Recib.	Valor	Veh. Recib.	Valor
TOTAL	410	1.237.815	2.140	10.280.612,00	3.880	16.030.815,00	6.430	27.549.242,00

Fuente: Renova Industria

Autora: Econ. Lilian Vásconez

El indicador unidades chatarrizadas se encuentra bajo control como podemos comprobar en el gráfico 5 realizado en base de los datos del cuadro 18.

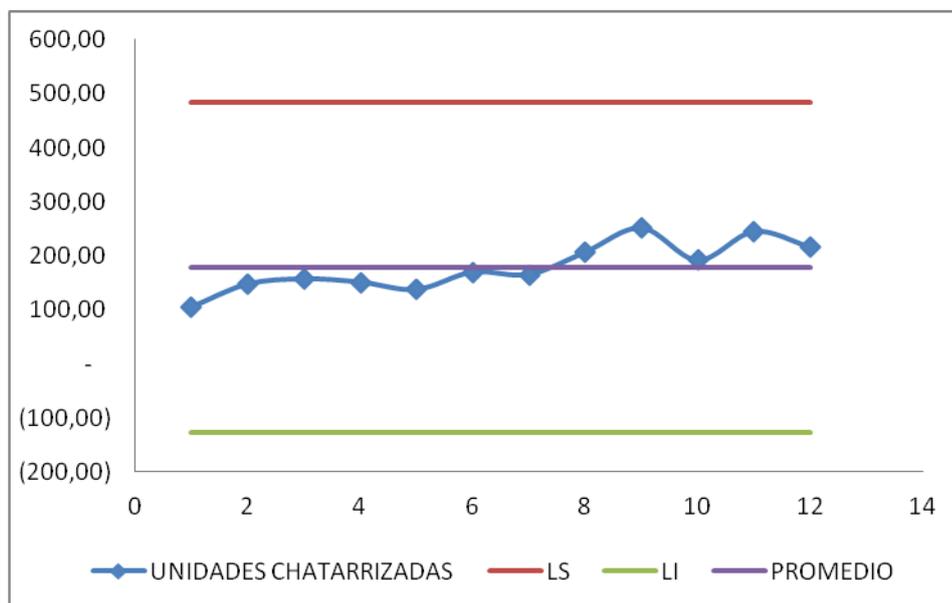
Cuadro 18

UNIDADES CHATARRIZADAS												
AÑO	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
2008	-	-	-	-	-	-	-	-	17,00	126,00	173,00	94,00
2009	2,00	165,00	92,00	86,00	187,00	130,00	155,00	254,00	267,00	280,00	259,00	263,00
2010	311,00	277,00	379,00	368,00	225,00	379,00	341,00	366,00	471,00	169,00	303,00	291,00

Fuente: Renova Industria

Autora: Econ. Lilian Vásconez

Gráfico 5



Fuente: Renova Industria
Autora: Econ. Lilian Vásconez

3.4.4 Reactivación productiva de la industria automotriz

La crisis financiera internacional del 2009 provocó una contracción de la industria automotriz en todo el mundo, de la cual no pudo escapar la industria nacional que vio caer su producción en 24% en ese año, las importaciones también cayeron en 44% y las exportaciones descendieron en 41%, según información de la CINAIE.

El mercado automotriz es relativamente pequeño en el caso ecuatoriano: la producción de autos ensamblados en el país llegó a 65.917 unidades en el 2008, 49.805 en el 2009 y 70.177 en el 2010. Las exportaciones pasaron de 21.234 unidades en el 2008 a 12.465 en el 2009 y 18.530 en el 2010. Las importaciones llegaron a 63.823 unidades en el 2008, 35.84 en el 2009 y 77.501 en el 2010. Cerca de la mitad del mercado de vehículos nuevos está cubierta por la producción nacional. Datos de la CINAIE.

Al comparar las unidades entregadas por el Programa Renova y la producción nacional, se tiene un impacto acumulado de alrededor del 5% y en lo que se refiere a importaciones hay un impacto acumulado del 3% en el período 2008 a 2010, como lo podemos apreciar en el cuadro 19.

Cuadro 19

Estimación de Impacto de Renova en la Producción Nacional e Importación Período 2008 -2010		
Producción Nacional	143.267,00	
Programa Renova	7.664,00	5%
Importación	118.310,00	
Programa Renova	3.675,00	3%

Fuente: Renova Industria
Autora: Econ. Lilian Vásconez

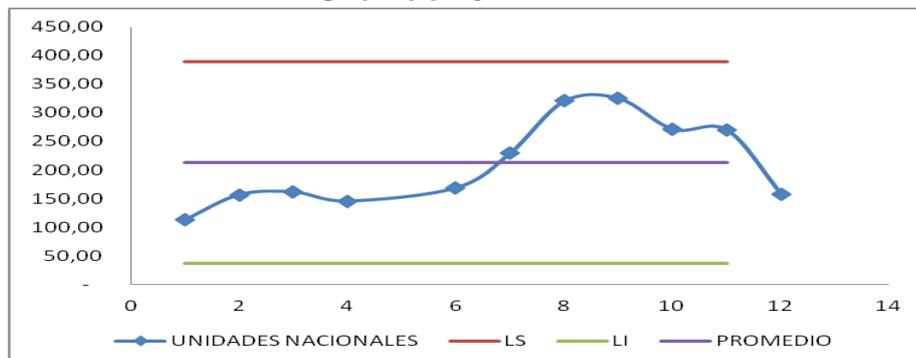
La producción nacional con la venta de automotores fue la beneficiada con el programa, como podemos comprobarlo en el gráfico de control 6 realizado en base a los datos del cuadro 20.

Cuadro 20

UNIDADES NACIONALES											
AÑO	enero	febrero	marzo	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
2008	7,00	77,00	136,00	141,00	161,00	213,00	347,00	435,00	360,00	324,00	211,00
2009	164,00	129,00	83,00	55,00	114,00	159,00	232,00	161,00	266,00	179,00	94,00
2010	167,00	264,00	266,00	241,00	231,00	317,00	384,00	381,00	188,00	307,00	168,00

Fuente: Renova Industria
Autora: Econ. Lilian Vásconez

Gráfico 6



Fuente: Renova Industria
Autora: Econ. Lilian Vásconez

A pesar de que el Programa Renova ha generado impacto en la renovación de nuevas unidades de transporte, el impacto en el resto de la cadena productiva automotriz fue bajo, por la escasa incorporación de 12 al 14% de valor agregado nacional de las autopartes nacionales, según MIPRO (2010).

3.4.5 Reducción de mitigación ambiental

La combustión de combustibles fósiles en las centrales eléctricas industrias, vehículos automotores y viviendas constituye la mayor fuente de contaminación atmosférica, produciendo enormes cantidades de azufre, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono, hidrocarburos, partículas sólidas, metales pesados y otras sustancias tóxicas altamente contaminantes, y constituye la fuente principal de gases de efecto invernadero por actividades antropogénicas, en forma de dióxido de carbono y metano.

Con respecto a un vehículo el grado de contaminación ambiental depende del tipo de vehículo, del combustible usado, de la tecnología del motor y del equipo de control de emisiones, ya que el vehículo que utiliza gasolina emite principalmente monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOX) e hidrocarburos (HC); los vehículos que utilizan motores a diesel (camiones y buses, entre otros) emiten partículas sólidas (PM) en forma de hollín, hidrocarburos (HC) no quemados, óxidos de nitrógeno (NOX) y anhídrido sulfuroso (SO₂).

En el 2010, en el país el parque vehicular registró un crecimiento promedio anual del 5,3%, en tanto que la demanda nacional de gasolina y diesel de consumo automotriz se incrementó en un 5% según la CORPAIRE, (2010).

El Programa Renova, tiene como uno de sus indicadores la reducción de la mitigación en el sector transporte, fundamentándose en bases legales como son: el objetivo 4 del Plan Nacional para el Buen Vivir, que es garantizar los derechos de la naturaleza y promover un ambiente sano y sustentable. Así como también en la sección segunda ambiente sano, de la Constitución en el art. 14, que reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir.

El Programa Renova, se genera como apoyo para la eliminación de vehículos con motores de tecnología obsoleta, generadores de grandes volúmenes de emisiones vehiculares, que generalmente son resultado de la mala calidad del combustible. Así al incrementar la eficiencia de las unidades que transportan pasajeros y de carga, el programa reduce las emisiones contaminantes.

Como podemos apreciar en el siguiente cuadro que con respecto a diesel se ha evitado enviar al aire la carga contaminante de 429.699,87 emisiones de CO₂ de galones de diesel ocupado por el parque automotor, entre tanto si los carros utilizan gasolina se evitó enviar al aire la carga contaminante de 2.949.580,80 emisiones de CO₂ de galones de gasolina ocupada por el parque automotor

Cuadro 21

Modalidad de transporte	Tipo de vehículo		Km recorrido anual	Vehículo Nuevo	Vehículos mayores a 10	Diferencia de Rendimiento Vehículo Nuevo y mayor de 10 años	Vehículos Entregados	Vehículos Entregados por Rend. Vehículos Nuevos	CO ₂ de diesel ocupado por gal.	CO ₂ de gasolina ocupado por gal.	TOTAL CO ₂ de diesel por Rend. En vehículos Entregados	TOTAL CO ₂ de gasolina por Rend. En vehículos Entregados
				Rend. km/gal.	Rend. km/gal.							
Taxi	Liviano	Automóvil	65000	55	20	35	8.208,00	287.280,00	0	8.88	-	2.551.046,40
Carga liviana	Liviano	Camioneta	37440	50	16	34	1.760,00	59.840,00	9.99	8.88	149.450,40	398.534,40
Escolar	Mediano	Furgoneta	23040	40	20	20	999,00	19.980,00	9.99	-	199.600,20	-
	Mediano	Microbús	23040	12	7	5	-	-	9.99	-	-	-
	Pesado	Bus	23040	12	7	5	-	-	9.99	-	-	-
Urbano	Mediano	Furgoneta	57600	40	16	24	327,00	7.848,00	9.99	-	78.401,52	-
		Microbús	57600	12	7	5	-	-	9.99	-	-	-
	Pesado	Bus	57600	12	7	5	-	-	9.99	-	-	-
Interprovincial e Intraprovincial	Mediano	Furgoneta	43200	40	20	20	-	-	9.99	-	-	-
	Mediano	Microbús	43200	12	7	5	-	-	9.99	-	-	-
	Pesado	Bus	43200	12	7	5	-	-	9.99	-	-	-
Carga Pesada	Pesado	Volqueta / camión	37440	12	7	5	45,00	225,00	9.99	-	2.247,75	-
TOTAL:							11.339,00				429.699,87	2.949.580,80

Fuente: Renova Industria

Autora: Econ. Lilian Vásquez

Como resultado, el Programa Renova es beneficioso al desarrollo sustentable, porque promueve el uso de nuevas tecnologías más eficientes y

amigables con el ambiente, gracias a menores emisiones de GEI y de otros contaminantes que podrían ser enviados a la atmósfera, como material particulado, notándose un impacto positivo.

También lo podemos comprobar con los siguientes gráficos de control, para cada caso, ya sea para gasolina y diesel, se encuentran bajo control según nos indican los gráficos 7 para gasolina y 8 para diesel, realizados en base a la información de los cuadros 22 para gasolina y 23 para diesel.

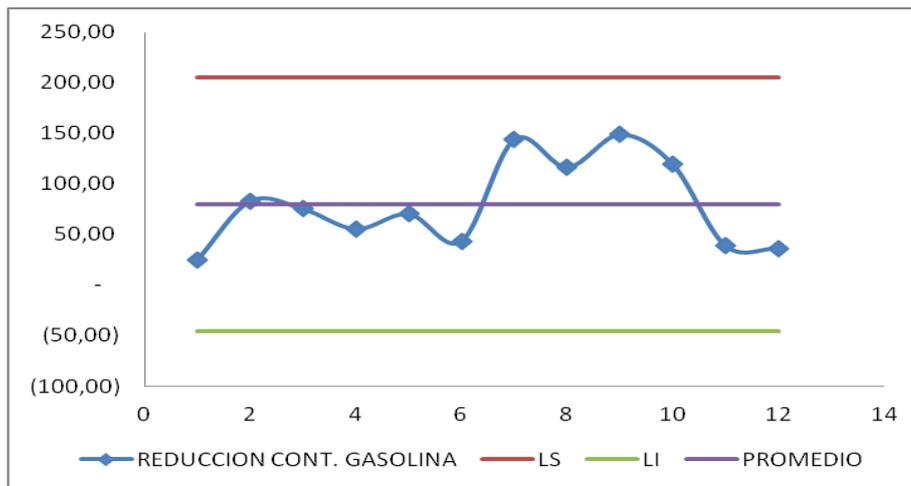
Cuadro 22

REDUCCIÓN DE CONTAMINACIÓN GASOLINA												
AÑO	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
2008	-	-	-	78,00	55,00	74,00	255,00	134,00	299,00	180,00	19,00	101,00
2009	47,00	141,00	150,00	25,00	150,00	44,00	26,00	2,00	1,00	3,00	-	-
2010	27,00	108,00	76,00	63,00	6,00	12,00	152,00	214,00	147,00	175,00	97,00	8,00

Fuente: Renova Industria

Autora: Econ. Lilian Vásconez

Gráfico 7



Fuente: Renova Industria

Autora: Econ. Lilian Vásconez

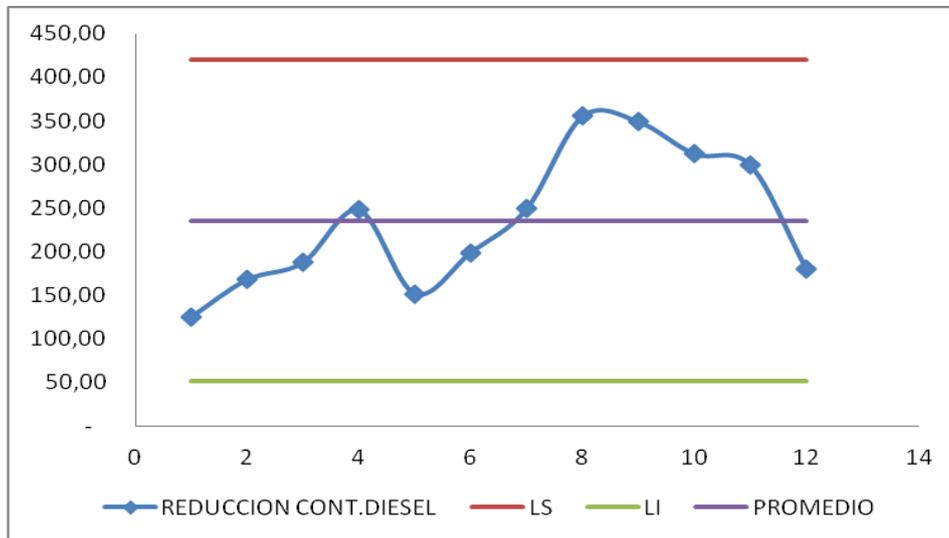
Cuadro 23

REDUCCIÓN DE CONTAMINACIÓN DIESEL												
AÑO	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
2008	7	77	136	245	142	190	217	390	469	435	381	234
2009	189	150	144	138	58	153	195	262	176	281	188	111
2010	178	276	282	360	255	253	335	414	403	221	329	196

Fuente: Renova Industria

Autora: Econ. Lilian Vásconez

Gráfico 8



Fuente: Renova Industria
Autora: Econ. Lilian Vásquez

CAPITULO IV

4.- ELABORACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN EN BASE AL PROGRAMA RENOVA

4.1.- *Introducción*

El manual de gestión que propongo es un conjunto de instrucciones que contiene las acciones que deben seguirse en la ejecución de los proyectos, para que sea una fuente de información permanente actualizada que facilite una organización correcta y una buena ejecución de las actividades que son parte de la hoja de ruta. Además regulará la participación de los distintos involucrados en el programa.

Es de suprema importancia las funciones de la cabeza del proyecto que en este caso vendría a ser el Subsecretario, ya que será el facilitador de las gestiones, para la realización de cada una de las actividades enfocadas al cumplimiento de los objetivos del proyecto, con los recursos disponibles, para lo cual el adecuado manejo de este manual de gestión y su correcta divulgación y control facilitaran el éxito del proyecto en sus diferentes actividades.

Este manual tendrá la información según las necesidades del proyecto y sus involucrados, será un requisito esencial que el proyecto posea un manual de gestión, ya que este será utilizado por las gestiones que conforman el proyecto, para que adquiera la fuerza necesaria y se aplique como corresponda, para el cumplimiento de los objetivos del proyecto.

Lo que puede definir el proceso de gestión pueden ser:

- El entorno económico y social por el cual este atravesando el país.
- Los objetivos, tanto de la institución que va a realizar el proyecto como también del equipo de trabajo.
- La estructura organizativa de la institución que determinara, lo que se debe o no realizar, así como también la relación entre involucrados.
- El equipo de trabajo que participa en el proyecto, para el cumplimiento de actividades, con eficacia y eficiencia.

En este momento el país atraviesa una etapa de transformación y desarrollo, con el apoyo de una ley orgánica del servidor público, por lo cual he visto la necesidad de elaborar este manual de gestión, el mismo que sirva como una herramienta de trabajo. El tipo de gestión es un aspecto clave que marca la eficiencia o ineficiencia de cualquier proyecto.

4.1.2 Objetivo

Proponer un Manual de Gestión, para direccionar las actividades que correspondan a cada gestión.

4.1.3.- Base legal

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 280, considera que el “Plan nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del estado; y la inversión. Es la instancia de coordinación de las competencias exclusivas entre el estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás”.

La Ley orgánica del Servicio Público en su artículo 2, considera que “El Servidor público y la carrera administrativa tiene por objetivo propender al desarrollo profesional, técnico y personal de las y los servidores públicos para lograr el permanente mejoramiento, eficiencia, eficacia, calidad, productividad del estado y de sus instituciones, mediante la conformación , el funcionamiento y desarrollo de un sistema de gestión del talento humano sustentado en la igualdad de derechos, oportunidades y la no discriminación”.

El Ministerio de Industrias y Productividad tiene como misión: “Impulsar el desarrollo del sector productivo industrial y artesanal, a través de la formulación y ejecución de políticas públicas, planes, programas y proyectos especializados, que incentiven la inversión e innovación tecnológica para promover la producción de bienes y servicios con alto valor agregado y de calidad, en armonía con el medio ambiente, que genere empleo digno y permita su inserción en el mercado interno y externo”.

Para el Ministerio de Industrias y Productividad la visión es: “Ser la institución pública referente en la definición y ejecución de políticas industriales y artesanales, por la aplicación de un modelo exitoso de desarrollo productivo integral”.

Organigrama MIPRO



4.2.- Ciclo de vida del programa

El programa tiene un ciclo de vida que contara de los siguientes procesos:

- Programa Renova Automotriz
- Planificación del programa
- Implementación del programa
- Control del programa

- Evaluación del programa
- Finalización del programa

4.2.1.- Programa Renova Automotriz

La selección del proyecto es el ¿Qué?, que proyecto podemos y vamos a realizar, es supremamente importante, porque comprometeremos a futuro recursos, de ahí la necesidad de desarrollar un proyecto para satisfacer las necesidades más urgentes e importantes, que afecten nuestra vida, así seleccionaremos algunos proyectos y rechazaremos otros.

Con respecto al Programa Renova se seleccionó este proyecto en base a experiencias de países como Colombia y México, pero adecuada a la realidad de nuestro país como parte de la política de desarrollo productivo nacional, es decisión del gobierno implementar acciones para la renovación del parque automotor para el sector transportista, a través de un Programa en vista de la necesidad de mayores niveles de seguridad y servicio al transportista y al usuario, protección al medio ambiente, incremento de la productividad en la industria automotriz nacional, incentivo financiero no reembolsable por la chatarrización de sus unidades así como también generar competitividad en el servicio de transporte público.

4.2.2.- Planificación del programa

Plan es una hoja de ruta que nos guía para desarrollar el proyecto, es el ¿quién? que involucrados intervendrán en el proyecto, ¿cómo? por medio de que actividades ¿cuándo? fecha de inicio del proyecto ¿dónde? Para que sector o sectores está encaminado el proyecto y finalmente ¿cuánto? El financiamiento del proyecto, una vez que hemos seleccionado el mismo, se da inicio a la planificación formal en la cual se identifican los hitos del proyecto fijándose las tareas así como también la relación y dependencia entre las mismas.

El plan es un instrumento dinámico que permite manejar el proyecto de una manera organizada, pero que se modificará cada vez que sea necesario. El estudio de involucrados tanto internos como externos, es indispensable para ratificar aliados, estimar posibles aliados, y posibles mandos medios conflictivos, esto es muy

importante en el sector público, ya que un proyecto está relacionado con varias instituciones, y autoridades, entonces es muy importante ganar tiempo puesto que las autoridades son transitorias.

Con respecto al Programa Renova la planificación fue realizada por el Ministerio de Industrias y Productividad en base a la estructura general para la presentación de proyectos de inversión de SEMPLADES.

4.2.3.- Ejecución o implementación del programa

Ya con la realización de un plan formal, empezamos a desarrollar el proyecto, cumpliendo con el objetivo final que es satisfacer las necesidades de nuestro usuario.

Realización de un informe técnico, recaudando toda la información matemática y de resultados si se realizaría el proyecto, esta información será incluida en el convenio que será firmado por las partes involucradas en el proyecto, siendo estas las más influyentes y relevantes, porque mientras más instituciones estén involucradas el convenio tardará mucho más tiempo en ser aprobado.

Cuando no se pueda obtener resultados vía convenio por discrepancia de las partes, es necesario la realización de un decreto que lo firmara el presidente de la república, para dar camino a la parte legal que comprometa y disponga realizar el proyecto.

Con respecto al Programa Renova la ejecución es realizada por la CCNTTTSV, que es la encargada de aprobar los requisitos, para que reciban los vehículos a ser chatarrizados y les otorguen el certificado de chatarrización (incentivo), para desembolsarlos en CFN y este desembolso ira a las concesionarias para el descuento respectivo que se realizara al vehículo nuevo.

El gobierno nacional firmó el convenio por el que se establece el programa de renovación del parque automotor, con las entidades representativas de la industria nacional y el sector transportista, el 14 de septiembre del 2007, en el cual el sector transportista se compromete a chatarrizar los vehículos que superen los años de vida útil, definidos por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Con Renova para la socialización de este programa, en coordinación con los diferentes actores, se llevaron a cabo reuniones informativas, eventos, entregas masivas y además se incluyó propaganda vía diferentes medios.

Se creó el logo “Placa Renova”, para la promoción del Programa Renova, el cual forma parte de las campañas de las entidades gubernamentales como CNTTTSV y la CFN, así como también de las marcas participantes.

4.2.4.- Control del programa

El control por medio del plan, comparando las actividades previstas con las actividades realizadas hasta el momento, a medida que se implementa el proyecto, para determinar las variaciones importantes, y así poder tomar correctivos, si es necesario.

Para realizar el control es necesario la recolección de datos y análisis de los mismos, que respondan a preguntas sobre el progreso del proyecto.

En el caso del Programa Renova el control del manejo presupuestario lo realiza el MIPRO, por medio de informes que le envía la CFN , con lo que respecta al control técnico y operativo lo realiza la CCNTTTSV.

4.2.5.- Evaluación del programa

La evaluación cumple una función importante de retroalimentación de información y análisis al igual que el control, pero con la diferencia que el control es continuo en el desarrollo del proyecto, concentrándose en los detalles, que son manejados por el director del proyecto.

Así podemos concluir que la evaluación es un análisis periódico, en base a sus indicadores para determinar el estado del proyecto.

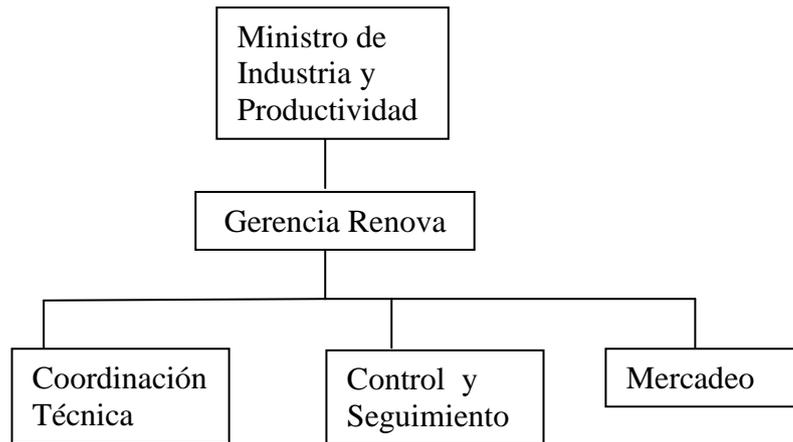
En el caso del Programa Renova realice una evaluación de impacto basándose en los indicadores verificables del marco lógico

4.2.6.- Finalización del programa

Los proyectos tienen un principio y un fin claramente definidos, pero a pesar de finalizar un proyecto hay que mantenerlo, este mantenimiento, será permanente e indefinido.

Con lo que se refiere al Programa Renova Automotriz, la culminación del mismo será en el año 2013. Actualmente están en marcha varios proyectos como Renovadora (refrigeradoras), Pan líder, Renova motores.

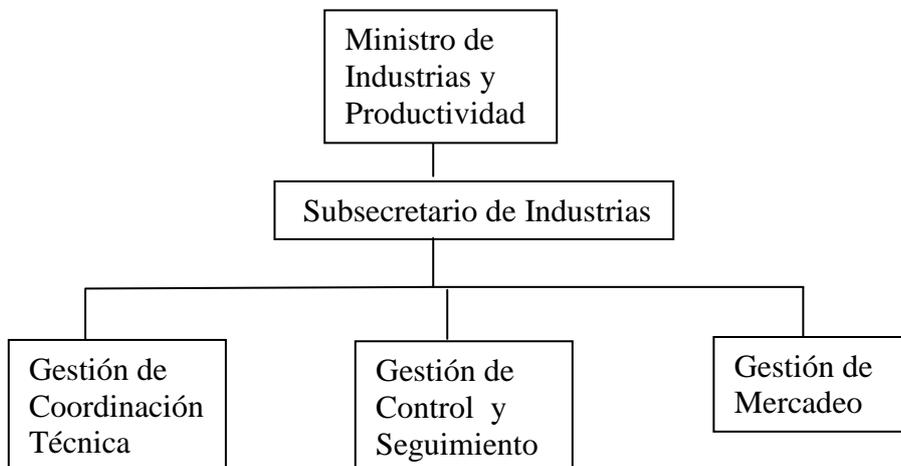
Organigrama Programa Renova



La Gerencia de Renova coordina la ejecución del programa y gestionaba el cumplimiento de actividades, entre tanto para la coordinación técnica, control y seguimiento, mercadeo, estaba configurado por 4 funcionarios de carrera del Ministerio, que cumplían todas las actividades, sin direccionamiento de las mismas.

Mi propuesta de organigrama es el siguiente:

Organigrama Propuesto



4.2.7.- Manual de gestión

En base a lo anteriormente dicho elaboro el siguiente Manual de Gestión que será específico para el Proyecto.

 <p>MIPRO Ministerio de Industrias y Productividad</p>	<p>MANUAL DE GESTION</p>		<p>Página ...1 de 1... Versión 1.0 Código P-MIPRO-001</p>
Gestión:	Elaboración Manual de Gestión		
Tipo de Gestión:	Proceso Administrativo		
Estado:	Propuesta a la Gestión		
Elaborado por:	Lilian Vásconez		
Aprobado por:	Subsecretario de Industria		
Fecha:	Quito a, 01 de julio del 2011		

Objetivo:

Proponer un manual de gestión, para direccionar las actividades que correspondan a cada gestión.

Alcance:

Dirigida a todas las áreas: directivas, operativas y técnicas, porque con la implementación del manual de gestión se va a mejorar el proceso administrativo con eficiencia y eficacia.

Intervinientes:

Todas las áreas: directivas, operativas y técnicas.

Proveedores:

Gestiones de coordinación técnica, control y seguimiento, mercadeo.

Entradas:

Información de: gestiones de coordinación técnica, control y seguimiento, mercadeo.

Salidas:

Planes, programas y proyectos.

Tiempo Estimado: 2 meses una semana.

	MANUAL DE GESTIÓN	Página 1 de 1 VERSION 1.0 CODIGO P-MIPRO-001
	ELABORACION MANUAL DE GESTION RENOVA	

No.	ACTIVIDADES DEL PROCESO	COMO HACERLO	INFORMACION ADICIONAL DOCUMENTOS CLAVES MATERIALES	RESPONSABLE	TIEMPO ESTIMADO
1	Levantamiento de información del manual de gestión, para mejorar los procesos del Programa Renova	Reuniendo a todas las gestiones y recabando información necesaria.	Formatos de levantamientos de información.	Gestiones de coordinación técnica, control y seguimiento mercadeo	Del 1-15 julio

2	Procesamiento de la información	Recolección por métodos estadísticos.	Formatos Excel	Gestiones de coordinación técnica, control y seguimiento mercadeo	Del 15 - 30 julio
3	Analizar y corregir	Analizar las estadísticas y redactar con las correcciones.	Informes estadísticos	Subsecretaria de Industrias	Del 1-15 Agosto
4	Decisiones	Elaboración de planes y programas a realizarse.	Informes estadísticos	Subsecretaria de Industrias	Del 15-30 Agosto
5	Aprobación.	Aprobación de Proyectos, Políticas, Programas, etc.	Resumen de cuadros estadísticos y proyectos	Ministro de Industrias y Productividad	Septiembre (una semana)

 <p>MIPRO Ministerio de Industrias y Productividad</p>	<p>MANUAL DE GESTION</p>		<p>Página ...1 de 1... Versión 1.0 Código P-MIPRO-001</p>
	Gestión:	Fortalecimiento de las gestiones	
	Tipo de	Gestión Operativa	
	Gestión:		
	Estado:	Propuesta	
	Responsables:	Subsecretario de Industrias	
	Aprobado por:	Ministro de Industrias y Productividad	
	Fecha:	Quito a, 1 de agosto del 2011	

Objetivo:

Fortalecer la coordinación de las gestiones a cargo de la Subsecretaria de Industrias para direccionar las actividades según corresponda.

Alcance:

Dirigida a todas las gestiones del programa, porque con el fortalecimiento de estas gestiones va a mejorar los procesos del programa

Intervinientes:

Las áreas: directivas, operativas y técnicas del proyecto.

Proveedores:

Gestiones.

Entradas:

Información de: gestiones

Salidas:

Fortalecimiento de las gestiones.

Clientes: Instituciones Públicas y Privadas involucradas.

Tiempo Estimado: 1 mes

N.-	Actividades	Responsable	Plazo
1	Reuniones con el personal para talleres de inducción de las actividades a realizar	RRHH – Subsecretario de Industrias.	4 días
2	Evaluación de los talleres	RRHH – Subsecretario de Industria	1 día
3	Determinar y especificar las tareas y actividades para cada uno de los integrantes de las gestiones.	Subsecretario de Industrias	1 día
4	Realizar la propuesta de hoja de ruta	Subsecretario de Industrias	2 días
5	Reuniones periódicas de retroalimentación con los integrantes de cada gestión.	Subsecretario de Industrias	5 días
6	Reunión de evaluación de trabajo con todas las	Subsecretario de	2 días

	gestiones	Industrias	
7	Correcciones generales en base a los objetivos.		1 día
8	Análisis del espacio físico, material de papelería y servicios básicos.	Subsecretario de industrias	1 día
9	Reunión para el análisis de la información de asignación presupuestaria ejecutado y fuentes de financiamiento	Subsecretario de industrias, administración financiera	3 días
10	Realización del POA mediante la planificación estratégica.	Subsecretario de industrias, administración financiera, RRHH, planificación, y gestiones	1 día
11	Reuniones periódicas para retroalimentación de información presupuestaria.	Subsecretario de industrias, planificación, y gestiones	2 días
12	Distribución de información vía e- mail al grupo de trabajo		1 hora
13	Reuniones de análisis de	Subsecretario de industrias	2 días

14	<p>involucrados para detectar y conocer los objetivos y expectativas de los mismos</p> <p>Determinar de los aliados y posibles conflictos.</p>	<p>Subsecretario de industrias y gestiones.</p> <p>Subsecretario de industrias y gestiones.</p>	<p>1 día</p> <p>2 días</p>
15	<p>Recibe, analiza y evalúa la información.</p>	<p>Subsecretario de industrias.</p>	<p>1 día</p>
16	<p>Aprueba el informe final.</p>	<p>Ministro.</p>	

 <p>MIPRO Ministerio de Industrias y Productividad</p>	MANUAL DE GESTION		Página ...1 de 1... Versión 1.0 Código P-MIPRO-001																	
	<table border="1"> <tr> <td>Gestión:</td> <td>Fortalecimiento de la gestión de coordinación técnica.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tipo de Gestión:</td> <td>Gestión técnica</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Estado:</td> <td>Propuesta</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Responsable:</td> <td>Coordinador Técnico</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Aprobado por:</td> <td>Ministro de Industrias y Productividad.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fecha:</td> <td>Quito a, 1 de julio del 2011</td> <td></td> </tr> </table>	Gestión:	Fortalecimiento de la gestión de coordinación técnica.		Tipo de Gestión:	Gestión técnica		Estado:	Propuesta		Responsable:	Coordinador Técnico		Aprobado por:	Ministro de Industrias y Productividad.		Fecha:	Quito a, 1 de julio del 2011		
Gestión:	Fortalecimiento de la gestión de coordinación técnica.																			
Tipo de Gestión:	Gestión técnica																			
Estado:	Propuesta																			
Responsable:	Coordinador Técnico																			
Aprobado por:	Ministro de Industrias y Productividad.																			
Fecha:	Quito a, 1 de julio del 2011																			

Objetivo:

Fortalecer la gestión de coordinación técnica para direccionar las actividades que corresponda a esta gestión.

Alcance:

Dirigida a la gestión de coordinación técnica para mejorar los procesos del programa.

Intervinientes:

Las áreas: operativas y técnicas del proyecto.

Proveedores:

Instituciones públicas y privadas involucradas.

Entradas:

Información de: instituciones públicas y privadas involucradas.

Salidas:

Informe técnico legal de planes, programas y proyectos.

Tiempo Estimado: 20 días

N.-	Actividades	Responsable	Plazo
1	Estudio y análisis de los artículos de la constitución relacionados con el proyecto.	Coordinación técnica.	2 días
2	Realización de un seminario taller de manejo de instrumentos legales dirigido a los miembros de la gestión.	RRHH, departamento legal, coordinador técnico.	3 día
3	Evaluar lo aprendido y reforzar si fuera necesario.	RRHH departamento legal, coordinador técnico.	2 día
4	Reuniones periódicas para revisar posibles cambios en los documentos legales	Departamento legal, coordinador técnico.	4 día
5	Citas con los actores involucrados	Coordinador técnico.	6 días
6	Análisis de la información obtenida.	Coordinador técnico.	1 día
7	Realización del borrador de documentos legales del proyecto.	Coordinador técnico.	3 días

8	Identificar y detectar inconsistencias para la aplicación del documento legal del programa.	Coordinador técnico.	1 día
9	Analizar el documento legal para corregir	Subsecretario de Industria.	
10	Presentación del documento legal final con las correcciones realizadas.	Coordinador técnico.	
11	Recibe el documento final, analiza, evalúa la información.	Subsecretario de Industria.	
12	Aprueba el documento final legal técnico.	Ministro de Industria y Productividad.	

 MIPRO Ministerio de Industrias y Productividad	MANUAL DE GESTION	Página ...1 de 1... Versión 1.0 Código P-MIPRO-001
---	------------------------------	--

	Gestión:	Fortalecimiento de la gestión de control y seguimiento.	
	Tipo de Gestión:	Gestión técnica	
	Estado:	Propuesta	

	Responsable:	Gestión de Control.		
	Aprobado por:	Ministro de Industria y Productividad.		
	Fecha:	Quito a, 1 de julio del 2011		

Objetivo:

Fortalecer la gestión de control y seguimiento para direccionar las actividades que corresponda a esta gestión.

Alcance:

Dirigida a la gestión de control y seguimiento para mejorar los procesos del programa.

Intervinientes:

Las áreas: operativas y técnicas.

Proveedores:

Instituciones públicas y privadas involucradas.

Entradas:

Información de: instituciones públicas y privadas involucradas.

Salidas:

Informe de control y seguimiento del programa.

Tiempo estimado: 9 días

N.-	Actividades	Responsable	Plazo
1	Reunión para el análisis de documento legal aprobado.	Control y seguimiento de la	1 día

2	Estudio de los compromisos adquiridos en el documento legal.	gestión. Control y seguimiento de la gestión.	1 día
3	Informe de la coordinación de actividades para cumplir con el control y seguimiento.	Control y seguimiento de la gestión.	2 días
4	Reuniones periódicas para supervisar el cumplimiento de compromisos adquiridos.	Control y seguimiento de la gestión.	3 días
5	Informe de resultados	Control y seguimiento de la gestión.	1 día
6	Recibe el informe final de las actividades analiza, evalúa la información.	Subsecretaria de Industrias.	1 día
7	Aprueba el informe final.	Ministerio de Industria y Productividad.	

 <p>MIPRO Ministerio de Industrias y Productividad</p>	<p>MANUAL DE GESTION</p>		<p>Página ...1 de 1... Versión 1.0 Código P-MIPRO-001</p>
	Gestión:	Fortalecimiento de la gestión de mercadeo.	
	Tipo de Gestión:	Gestión técnica	
	Estado:	Propuesta	
	Responsable:	Gestión de mercadeo	
	Aprobado por:	Ministro de Industrias y Productividad.	
	Fecha:	Quito a, 1 de julio del 2011	

Objetivo:

Fortalecer la gestión de mercadeo para direccionar las actividades que corresponda a esta gestión.

Alcance:

Dirigida a la gestión de mercadeo para mejorar los procesos del programa.

Intervinientes:

Todas las áreas: operativas y técnicas.

Proveedores:

Instituciones públicas y privadas involucradas.

Entradas:

Información de: instituciones públicas y privadas involucradas.

Salidas:

Informe final de mercadeo del programa.

Tiempo Estimado: 1 mes 5 días

N.-	Actividades	Responsable	Plazo
1	Reunión para definir las estrategias de mercadeo (marketing) y de comunicación.	Comunicación social y gestión de mercadeo	1 semana
2	Identificar y detectar inconsistencias para determinar estrategias de mercadeo.	Comunicación social y gestión de mercadeo	1 semana
3	Informe sobre la imagen promoción y difusión.	Comunicación social y gestión de mercadeo	2 días
4	Realización de cronograma de eventos para la socialización.	Comunicación social y gestión de mercadeo	1 día
5	Identificar y detectar inconsistencias del cronograma de eventos.	Comunicación social y gestión de mercadeo	5 días
6	Informe final con las correcciones realizadas.	Gestión de mercadeo	2 días
			1 día

7	Recibe informe final, analiza y evalúa la información.	Subsecretaria de Industrias	1 día
8	Aprueba el informe de mercadeo	Ministro de Industrias y Productividad.	1 día

 <p>MIPRO Ministerio de Industrias y Productividad</p>	<p>MANUAL DE GESTION</p>	<p>Página ...1 de 1... Versión 1.0 Código P-ESPE-001</p>
---	-------------------------------------	--

Gestión:	Difusión del manual de gestión	
Tipo de Gestión:	Gestión técnica	
Estado:	Inicio de difusión	
Responsable:	Departamento de comunicación social	
Aprobado por:	Ministro - Subsecretario	
Fecha:	Quito a, 1 de julio del 2011	

Objetivo:

Difusión del manual de gestión para el departamento de proyectos que sirva como medio de orientación en la recopilación de información, para lograr el permanente mejoramiento del grupo de trabajo en el cumplimiento de todas las actividades incluyentes en la hoja de ruta.

Alcance:

Dirigida a todas las áreas: directivas, operativas y técnicas, porque con la difusión del manual de gestión, el grupo de trabajo podrá orientarse, para la realización de las actividades.

Intervinientes:

Todas las áreas: directivas, operativas, técnicas y comunicación.

Proveedores:

Director del proyecto y grupo de trabajo.

Entradas:

Manual de gestión realizado por el departamento de proyectos

Salidas:

Difusión del manual.

Tiempo estimado: 20 días

N.-	Actividades	Responsable	Plazo
1	Presentación de Todo el manual de gestión	Director del proyecto	1 día
	Recibe, analiza y evalúa el	RRHH –	

2	contenido del manual de gestión	Subsecretario y Director del proyecto	1 día
3	Verificación de la existencia de inconsistencias	Subsecretario	1 día
4	Validación del manual.	Ministro-Subsecretario	3 días
5	Autoriza la difusión del manual de gestión	Ministro.	2 días
6	Recibe la información	Departamento de comunicación	1 día
7	Difunde la Información vía internet en la página web del ministerio.	Departamento de comunicación	1 día

CAPITULO V

5.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1.- Conclusiones

- 1.- La industria automotriz tanto para la producción – ensamblaje como para la comercialización de vehículos nacionales e importados, fue beneficiada, pero hubo una baja incorporación de valor agregado de autopartes en los vehículos nacionales.
- 2.- Otro de los sectores que han sido beneficiados directamente del Programa RENOVA es el sector de transporte público.
- 3.- La mayor amenaza del programa sería que el estado no viabilice recursos para la continuidad del mismo.
- 4.- Otra de las fortalezas de programa es el cumplimiento de las necesidades del transportista que es renovar su unidad vieja por una nueva, con facilidad de crédito a un interés bajo, así como también un vehículo a un buen precio.
- 5.- Una debilidad del programa es la falta de seguimiento por parte de un comité interinstitucional, que debía crearse.
- 6.- La mayor cantidad de vehículos entregados son taxis, siendo en baja cantidad el resto de modalidades de transporte público, ya que de 11.339 vehículos entregados, 8.208 fueron taxis.
- 7.- En el período 2008 – 2010 del total de vehículos renovados 3.675 fueron importados y 7.664 vehículos de producción nacional, con un impacto acumulado de alrededor del 5% y en lo que se refiere a importaciones hay un impacto acumulado del 3%.
- 8.- Una fortaleza del programa es el ahorro por subsidio de combustible, así, ha diciembre del año 2010 hay un ahorro de 15.500.049,57 dólares.
- 9.- Se entregaron 6.430 unidades para ser chatarrizadas hasta el 2010 que representa el 27% de los vehículos que deben salir de circulación.
- 10.- Con el Programa Renova se ha evitado enviar al aire la carga contaminante de 429.699,87 emisiones de CO₂ de galones de diesel ocupado por el parque automotor y 2.949.580,80 emisiones de CO₂ de galones de gasolina ocupada por el parque automotor.

- 11.- En un inicio se proyectó la renovación del 100% del parque automotor con el 100% de chatarrización por el valor de 234 millones de dólares para el período, pero hasta finales del 2010 se utilizaron 35.256.000 dólares que es el 15% de ejecución de presupuesto, del valor inicial proyectado.
- 12.- Generalmente en los Ministerios no se realiza un análisis de los factores internos y externos que pueden afectar al proyecto.
- 13.- La información generada en los Ministerios muchas veces no es confiable por lo que no se puede planificar, con objetivos claros.
- 14.- No hay implementación en los Ministerios de procesos desconcentrados para lograr mayor eficiencia en tiempos y recursos.
- 15.- Existe desconocimiento de sus funcionarios en el manejo de instrumentos legales que faciliten la aprobación y continuidad del proyecto.
- 16.- Existe escasa coordinación interinstitucional, por lo cual no se puede buscar solución a los problemas que se presenten, con la visión de las diferentes instituciones involucradas.
- 17.- Existe temor a las evaluaciones de trabajo y desconocimiento al propósito de estas.
- 18.- Existe la sobrecarga de actividades para una sola persona, como también la realización de muy pocas actividades por otras personas.

5.2.- Recomendaciones

- 1.- Se debe apuntar a la reactivación de la industria automotriz con el incremento de valor agregado en la industria – ensamblaje, mediante el control del valor agregado, con insumos nacionales en los vehículos ensamblados en el país.
- 2.- Es importante analizar la posibilidad de un próximo programa basado en Renova en el cual sea beneficiado el sector de transporte privado.
- 3.- Debe existir concientización política, ya que todo proyecto necesita continuidad para poder cumplir, con sus objetivos, dejando intereses personales, y sumándonos a los intereses del país.
- 4.- Revisar los documentos requeridos y tiempos de aprobación del crédito.
- 5.- Debe existir mayor transferencia de experiencias y seguimiento del programa entre las instituciones, involucradas para poder realizar con mayor eficiencia el proyecto.
- 6.- Que el resto de tiempo que le queda al programa se incremente la entrega de las diferentes modalidades de transporte público como son camionetas, furgonetas, microbús, bus, volquetas.
- 7.- Impulsar y dar seguimiento al Convenio Marco de Cooperación entre MIPRO y CINAE para incrementar la participación de autopartes nacionales en los vehículos ensamblados, así como también dar seguimiento a las negociaciones para un nuevo Acuerdo de Complementación en el sector automotor de la Comunidad Andina.
- 8.- Mantener y mejorar el ahorro por subsidio de combustible, pues una externalidad positiva del programa.
- 9.- Para incrementar el número de vehículos chatarrizados se podría incluir a las modalidades de transporte privado.
- 10.- Se debe coordinar con Instituciones como el Ministerio de Ambiente – CORPAIRE, el estudio de las emisiones de contaminación del transporte público.
- 11.- Que el Programa disponga y mantenga el presupuesto de 50 millones de dólares anuales.
- 12.- Determinar a través de un FODA, los indicadores cuantificables y verificables lo más apegados a la realidad.

13. - La capacitación periódica de los funcionarios, generara documentos con información confiable

14.- La Planificación debe establecerse en base a los involucrados en el proyecto, y análisis de su influencia en tiempos y recursos, para así evitar pérdidas de productividad.

15.- Capacitar a los funcionarios en el manejo de instrumentos legales que faciliten la aprobación y continuidad de nuestro proyecto (Convenios, Decretos Ejecutivos).

16.- Impulsar la creación de un comité de seguimiento interinstitucional con técnicos especialistas en el proyecto, que será elegido por los funcionarios involucrados en el proyecto.

17.- Conversar con el grupo de trabajo, sobre cuál es el objetivo de la evaluación y cómo podemos ayudar a la realización de la misma.

18.- Direccionamiento de actividades según la capacitación y número de personas, por parte de la cabeza operativa del programa.

ANTECEDENTES BIBLIOGRÁFICOS SOBRE EL TEMA.

AEADE: Anuario 2009, Quito, Ediecuatorial.

Alarcón, D (2001), Medición de las Condiciones de Vida, Washington DC, *INDES, BID*.

Banco Central del Ecuador (2010), Cuentas Nacionales trimestrales del Ecuador N.- 73.

Cejudo, R: (2007), Capacidades y Libertad, España.

CINAE (2010), Catálogo de Empresas Afiliadas, Quito.

DANE (2006), Línea Base – Metodología, Bogota.

INDES, INAD, BID (2006), Evaluación para el Desarrollo Social Aportes para un debate abierto en América Latina, Guatemala.

INEC, (2007), Cifras Económicas, Quito.

MIPRO (2007), Boletín de Perspectiva Industrial, Quito.

MIPRO (2008), Boletín de Perspectiva Industrial, Quito.

MIPRO: (2010), Proyecto de Renovación Industrial, Quito.

MIPRO: (2010) Modelo de Gestión de los Proyectos Emblemáticos, Quito.

Molina, C (2003), Gasto Social en América Latina, Washington.DC, *INDES, BID*.

Molina, C: (2002) Entrega de Servicios Sociales Modalidades y cambios recientes en América Latina, Washington.DC, *INDES, BID*.

Mokate, K (2003), Convirtiendo el “monstruo” en aliado la evaluación como herramienta de Gerencia Social Washington. DC, *BID, INDES*.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO (2009), Plan Nacional para el Buen Vivir 2009 – 2013, Quito.

REGISTRO OFICIAL N – 193 del 18 de Octubre del 2007, Decreto 636 del 17 de septiembre de 2007, Quito.

Repetto, F (2004), Capacidad Estatal: requisito para el mejoramiento de la Política Social en América Latina, Washington. DC, *INDES, BID*.

Schroeder, R (2005), Administración de Operaciones, España.

SENPLADES (2007), El Proceso de Priorización de Proyectos de Inversión Pública, Quito.

SENPLADES: (2007), Sistema de Inversión Pública del Ecuador Sectores y Subsectores de Intervención definidos, Anexo 2, Quito.

SENPLADES (2007), Estructura General para la presentación de Proyectos de inversión y de Cooperación externa no reembolsable, Quito, Anexo N.-1.

Sunkel Y Paz (1981), El Subdesarrollo Latinoamericano y la Teoría del Desarrollo, Editorial Siglo 21, México.

Uquilla (2008), Industrialización en el Ecuador, Quito.