

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

CARRERA DE ECONOMÍA

TESIS DE GRADO

PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

ECONOMISTA

TEMA:

“LA REVALORIZACION DE LOS ACTIVOS IMPRODUCTIVOS EN LA CORPORACIÓN REGULADORA DEL MANEJO HÍDRICO DE MANABÍ; CASO ESPECIAL PARQUE AUTOMOTOR, COMO FACTOR DE RECUPERACIÓN ECONÓMICA EN LA INSTITUCIÓN, PERÍODO 2005 – 2007”

AUTORES:

FÁTIMA DEL CARMEN ALAVA MONTERO

LUIS ALEJANDRO VALLEJO VALDIVIESO

DIRECTOR DE TESIS

EC. ROBERTO ARREGUI POZO Mg. Sc.

PORTOVIEJO-MANABÍ-ECUADOR

2008

RESUMEN

La Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí (Ex – Centro de Rehabilitación de Manabí), nace para solucionar los problemas de agua que tenía la provincia de Manabí, allá a inicios de la década de los años 60.

Desde su creación, esta institución de desarrollo provincial a tratado y sigue tratando de solucionar los problemas de abastecimiento de agua potable y riego en los sectores urbanos y rurales de esta provincia; lo que a conllevado adquirir vehículos para la movilización del personal técnico y directivo, como de maquinarias para atender las necesidades que se han venido presentando a la colectividad, motivo por el cual hoy en día el parque automotor que posee es inmenso, lo que ha dado como resultado que por los años de adquisición, los mismos han pasado a un estado de vetustez y por lo cual se han convertido en chatarras que no prestan ningún servicio para el cumplimiento de los objetivos institucionales.

Este parque automotor se ha caracterizado en una carga para la institución, a tal punto que incide en el presupuesto de ésta; por ello surgió la necesidad de realizar la presente investigación para conocer y analizar la revalorización de los activos improductivos en la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, particularmente de su parque automotor, como factor de recuperación económica en la

institución, lo que dio como resultado de que hace imperiosa la necesidad de que los directivos de esta entidad y en base a la propuesta que se plantea en esta investigación, la apliquen lo más pronto posible para el bienestar de la entidad como tal, caso contrario cada día se irán incrementando estos activos improductivos que de ningún apuro sacan a la institución.

Por ello la hipótesis que se planteó es positiva o afirmativa, es decir que la revalorización de los activos improductivos fortalecerá económicamente a la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí y con lo cual otorgará un mejor servicio a la comunidad.

La metodología aplicada es la descriptiva y explicativa, por cuanto los resultados obtenidos se los comprobaron en el mismo lugar de los hechos, empleando los métodos utilizados fueron el deductivo e inductivo, y las técnicas más idóneas como la encuesta y entrevistas a los funcionarios de la institución incluidos los directivos de la misma, que permitieron la veracidad de los datos obtenidos.

1.1. OBJETIVOS

La presente investigación permitió alcanzar los siguientes objetivos

1.1.1. OBJETIVO GENERAL

Analizar la revalorización de los activos improductivos en la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí; caso especial parque automotor, como factor de recuperación económica en la institución.

1.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Evaluar las acciones que hayan realizado los administradores de la institución.
- Demostrar que la valorización de los activos del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí (CRM), mejorarán la recuperación económica de la institución.
- Formular un inventario de bienes (vehículos) de la institución e incluso los dispersos en mecánicas de la ciudad de Portoviejo.
- Proponer alternativas de revalorización para rematar dichos bienes improductivos (vehículos)

2. MARCO REFERENCIAL, TEÓRICO

2.1. MARCO REFERENCIAL

La Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, se creó inicialmente con el nombre de Centro de Rehabilitación de Manabí (CRM) en 1963; y en el año 2001 por resolución del Congreso Nacional cambio de razón social, manteniendo las mismas siglas "CRM" con el nombre de Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí debido a que se le otorgaba mayores responsabilidades y custodia de estos recursos.

Con el pasar de los años, la institución revisa sus objetivos y se transforman en un organismo de desarrollo provincial, con la responsabilidad de aplicar la planificación de las obras para el mejor aprovechamiento de los recursos hídricos, los mismos que son de gran importancia para el proceso de reactivación de] aparato productivo de manera especial la agricultura con cultivos de ciclo corto y permanentes, los cuales se comercializan en los diferentes mercados del país.

Los diferentes administradores de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí durante todos los años de vida institucional, no se concienciaron en la importancia de llevar un inventario de bienes y enseres de esta institución, de ello el parque automotor se constituye en un serio problema, porque repercute en la compra de repuestos, el alto consumo de gasolina, los abultados pagos por garaje en mecánicas, donde estos vehículos llegaron rodando y en la actualidad se encuentran sin neumáticos y sin

motor, lo que complica más el sistema de recuperación económica en beneficio de la Institución.

Por otra parte la Contraloría General del Estado, ha realizado varias auditorias en las cuales determinó la recuperación de los vehículos, aspectos que no se han cumplido, incumpliendo las Normas y Procedimientos de Control Interno a nivel de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, como elemento de la administración.

Para conocimiento general, la inestabilidad de gestión y acciones de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, se debe al quemeimportismo de sus administradores, los mismos que llegan solo a cumplir sus compromisos políticos, lo que ha conllevado a que la imagen de la institución esté deteriorada. La unidad administrativa, desconoce los lugares y mecánicas donde se encuentran los vehículos de la entidad, evento que desdice del buen manejo administrativo de la institución.

2.1.1. CAUSAS QUE MOTIVARON LA CREACIÓN DEL CENTRO DE REHABILITACIÓN DE MANABÍ

La provincia de Manabí en la segunda mitad de la década de los años 50 y primeros del 60, presentaba un panorama angustioso y desolador ocasionado por períodos prolongados de sequía; no había inviernos, los ríos estaban secos y sus cauces agujereados por pozos para poder extraer la poca agua que quedaba en el subsuelo.

Los extensos campos se convirtieron en grandes zonas áridas, en donde el polvo y el sol canicular agotaban y extinguían la vida

animal y vegetal. La población rural de la provincia de Manabí, ligada por tradición a la actividad agropecuaria y querencia a la tierra de sus ancestros, abandonaba masivamente sus predios; caravanas de campesinos se desplazaban junto con los pocos animales que lograban sobrevivir y sus pertenencias a lugares de colonización agraria y de fuentes de trabajo, los lugares preferidos entre otros fueron Santo Domingo de los Colorados, Quininde, Esmeraldas, Quevedo, Machala, Daule, Babahoyo, entre otros.

El pueblo angustiado por la falta de agua para satisfacer la sed y para hacer producir la tierra y ante el abandono del gobierno central, reaccionó, decretando las fuerzas vivas un paro general de actividades que fue liderado por la Confederación Obrera Provincial de Manabí y el Sindicato Provincial de Chóferes de Manabí, la participación fue total en todos los cantones de la provincia, en Portoviejo se realizaban marchas y concentraciones populares al pie de la Confederación Obrera Provincial lugar de sesiones permanentes de los dirigentes del paro.

Frente a la magnitud del Movimiento Cívico de Manabí, el Congreso Nacional considerando que era deber de los poderes públicos contribuir a la solución de los graves problemas de la provincia de Manabí, en sesión del 7 de noviembre de 1962, mediante Ley publicada en el Registro Oficial N° 314 crea el "Centro de Rehabilitación de Manabí", con personería jurídica, de derecho privado, con finalidad social y pública, siendo su representante legal el Gerente General; el Directorio estaba integrado de la siguiente forma: Los Ministros de Fomento y Obras Públicas o sus delegados, el Gobernador de la provincia, el representante de la Iglesia Católica de mayor jerarquía con residencia en Manabí, el representante de mayor jerarquía de las Fuerzas Armadas con

residencia en Manabí, un representante elegido por las Cámaras de Comercio e Industrias de la provincia de Manabí, un representante designado por las Municipalidades Manabitas, un representante del Consorcio de Centros Agrícolas, el Rector de la Universidad Técnica de Manabí, y un representante de la Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica.

Los recursos financieros con los que se creó el Centro de Rehabilitación de Manabí provenían del aumento del 1% AD. Valoren el Gravamen a las importaciones que se verificaban por todos los puertos de la República, este gravamen lo recaudaban las aduanas y se lo depositaba diariamente en el Banco Central del Ecuador en una cuenta especial que se denominaba "Fondos para Rehabilitación de la provincia de Manabí". El primer presidente del directorio de esta institución fue el Dr. Rubén Darío Morales y el primer Gerente General el Ing. Leopoldo Moreno Loor, la primera sesión de directorio se realizó el 4 de febrero de 1963, e inició las actividades técnicas administrativas el 1º de junio de 1963.

2.1.2. GENERALIDADES DE LA CORPORACIÓN REGULADORA DEL MANEJO HÍDRICO DE MANABÍ.

El Centro de Rehabilitación de Manabí, actualmente Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, es una institución de derecho público creada por Decreto Legislativo como respuesta al movimiento social de la población de la provincia de Manabí, que demandaba atención gubernamental frente a la crisis ocasionada por períodos consecutivos de sequía, falta de trabajo y pobreza generalizada. Las áreas de cultivo eran zonas áridas, no había agua para satisfacer la sed de la población y la vida animal y vegetal se extinguía.

Esta institución se crea el 23 de noviembre de 1962 y las actividades técnicas administrativas inician el 1º de junio de 1963. En estos años de funcionamiento la política institucional ha estado orientada a satisfacer la demanda de agua de la población para los diferentes usos, priorizando el agua para abastecimiento poblacional y para regadío. Los proyectos de desarrollo y aprovechamiento hídrico ejecutados por la institución hoy día constituyen la base del desarrollo provincial, las grandes poblaciones de la provincia de Manabí, disponen de agua segura proveniente de la infraestructura hídrica construida por la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, antes Centro de Rehabilitación de Manabí; los embalses Poza Honda y la Esperanza y un Sistema de Trasvases que constituyen obras de importancia e interés nacional.

Se puede mencionar que las personas que tienen menos de cuarenta años, no han visto o saben que el Río Portoviejo se secaba en épocas de sequía; que en el cauce seco había que realizar pozos para obtener agua para la ciudadanía de Portoviejo y que en el mismo se jugaba fútbol. Las ciudades de Manta y Portoviejo no hubiesen tenido la población actual de no haberse construido la presa de embalse de Poza Honda, que fue la primera que se realizó en el Ecuador.

El accionar de esta entidad, también se ha manifestado en obras de saneamiento y desarrollo urbano como son los sistemas de agua potable, alcantarillado y pavimentación. La acción de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí ha llegado a todas las comunidades de la geografía manabita, se puede decir que no existe comunidad alguna que no haya recibido la

construcción de un abastecimiento de agua por muy pequeño que sea, llámese pozo somero, tanque estacionario o albarrada.

En la actualidad la institución tiene como finalidad la promoción y aprovechamiento de los recursos hídricos de la provincia, dentro del marco del Plan Integral de Desarrollo de los Recursos Hídricos de Manabí (PHIMA), cuyo compromiso hacia el futuro definido en la misión, objetivos y estrategia institucional sintetizado en un plan estratégico y de operaciones para los próximos diez años.

A continuación se hace un breve análisis en donde se resalta la situación anterior y actual de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí (CRM).

SITUACIÓN ANTERIOR

- Tenía una mejor imagen y credibilidad
- Mayor producción social y económica
- Buen manejo gerencial
- Mejor unidad interna
- Mayor ámbito de acción, cobertura técnica y aprovechamiento del recurso humano
- Mayor capacitación, logística y prestigio profesional
- Mayor liderazgo provincial
- Criterio técnico sobre la política
- Procesos operativos en su mayoría por administración directa
- Mayor valoración del recurso humano
- Mayor apoyo logístico
- Recursos humanos compatibles con las necesidades de la institución
- Mayor credibilidad en la planificación

- Mejor administración de servicios
- Mayor comprometimiento con la comunidad
- Mayor capacidad de inversión y mayores recursos preasignados
- Mejor cumplimiento en ejecución presupuestaria y planes operativos
- Mayor coordinación interinstitucional e intrainstitucional
- Acciones de diversidad sectorial y cobertura provincial
- Organismo de desarrollo regional

SITUACIÓN ACTUAL

- Desgaste en su imagen institucional
- Indefinido su ámbito de competencia
- Enfrenta juicios laborales y de contratación de obras
- Menos ingresos por recursos preasignados
- Los trabajos se realizan por contratos
- Bajo uso de la tecnología acorde a la época actual
- Menor participación y colaboración de los técnicos con la comunidad
- Ejecutor y administrador de obras hidráulicas y servicios
- Desmotivación del recurso humano
- Incumplimiento de los planes operativos
- Falta de logística, recursos materiales y equipamiento para trabajar
- Sub utilización del recurso humano
- Legislación provincial/nacional con superposición de funciones y roles
- Elevado subsidio a los servicios de agua potable y riego
- Procesos administrativos engorrosos
- Escasa coordinación inter e intrainstitucional
- Falta de planes de capacitación institucional

De acuerdo a todo este análisis, la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí como tal, se ha planteado la siguiente visión y misión.

MISIÓN

“Es el máximo organismo en materia hídrica en la provincia de Manabí, dedicado a regular, coordinar, investigar, planificar, ejecutar y controlar el uso, manejo y desarrollo de los recursos hídricos para su promoción y aprovechamiento sustentable a fin de satisfacer las necesidades y expectativas de la comunidad”.

VISIÓN

“La Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, a diez años se constituirá en el ente estratégico del aprovechamiento y desarrollo sustentable de los recursos hídricos, mediante la implementación de sistemas de calidad para la satisfacción de las demandas de la comunidad”.

Para el desarrollo de sus actividades la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, se rige por las siguientes disposiciones legales:

- Constitución Política del Ecuador
- Ley Orgánica de Administración Financiera y Control
- Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado y su Reglamento
- Ley de Presupuesto del sector público y su reglamento

- Ley de Servicio Civil y Carrera Administrativa y de Unificación y Homologación de las Remuneraciones y su Reglamento
- Código del Trabajo
- Ley de Desarrollo Hídrico de Manabí
- Ley de Aguas
- Reglamento e instrucciones escritas aprobadas por la entidad

ESTRUCTURA ORGÁNICA

La estructura orgánica de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, se encuentra conformada por los siguientes niveles:

NIVEL DIRECTIVO: Directorio y Presidente del mismo

NIVEL ASESOR: Comisiones permanentes Asesoría Jurídica
 Presupuesto y Finanzas
 Administración y Control
 Recursos Humanos
 Gestión, Medio Ambiente y
 Conservación de Aguas, suelo y
 vegetación
 Comisiones Especiales

NIVEL EJECUTIVO: Dirección Ejecutiva
 Dirección Técnica
 Dirección Administrativa

NIVEL DE AUDITORIA: Dirección de Auditoría Interna

OBJETIVOS DE LA ENTIDAD

A continuación se destacan los objetivos más sobresalientes que la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí se plantea:

- Dotar de la infraestructura hidráulica a la provincia de Manabí, conforme al Plan Maestro de aprovechamiento de los recursos hídricos, sujeto a evaluaciones de corto, mediano y largo plazo, optimizando los recursos institucionales que garanticen la efectividad en la ejecución
- Realizar los estudios, planes, programas y proyectos acorde al tiempo que demanda de sus clientes
- Apoyar y gestionar los recursos necesarios para el cumplimiento de los procesos institucionales, en forma oportuna para el logro de la misión y visión institucional
- Preservar y conservar el recurso hídrico mediante el establecimiento de directrices, normas, procedimientos que permitan el uso sustentable de este recurso
- Establecer alianzas estratégicas internas y externas que posibiliten el desarrollo integral de la demanda de bienes y servicios, tendientes a satisfacer a los usuarios, en materia de los recursos hídricos de la provincia.

Los objetivos del PHIMA (Plan Hidráulico Manabí), para efecto del desarrollo hídrico de Manabí, contemplado en el reglamento son:

- Implantar la infraestructura y las obras establecidas en el PHIMA
- Proveer de agua cruda a la provincia, especialmente para su utilización en agua potable, riego y acuacultura
- Coadyuvar al desarrollo de las actividades de agroindustria e industria

- Preservar el medio ambiente, dando énfasis a la calidad de las aguas y al manejo de las cuencas hidrográficas.

2.1.2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE PLANIFICACIÓN DE LA CORPORACIÓN REGULADORA DEL MANEJO HÍDRICO DE MANABÍ

La Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí (ex – Centro de Rehabilitación de Manabí a lo largo de su historia institucional ha venido elaborando documentos para el desarrollo de la provincia. Estos documentos han servido de soporte público, para los Directores Ejecutivos y otras autoridades, pero en muchas ocasiones su operacionalidad ha tenido sus falencias, porque simplemente ha sido otro instrumento institucional. Entre los documentos más relevantes se citan: el Plan de Desarrollo de Manabí para el quinquenio 1982 – 1986 elaborado por el Departamento de Planificación Regional en 1982, que fue conocido a nivel de Junta Directiva, pero no fue llevado a cabo. Además los planes de desarrollo sectoriales para los proyectos Carrizal Chone, Poza Honda y los Trasvases.

Uno de los primeros documentos que tuvo el entonces Centro de Rehabilitación de Manabí para el desarrollo de los manabitas fue los estudios socio hidro económicos de Manabí, elaborado por Agrar – Uno/hidro – Technik – GMBH – Ingenieros Consultores con CRM – INERHI – JUNAPLA, en 1970. Entre 1977 – 1980, la División de Planificación Regional elaboró los siguientes documentos: Jerarquía urbana, análisis poblacional, indicadores regionales y flujo regional, posteriormente con estos antecedentes se elaboró el Diagnóstico Regional de Manabí en 1980, consecutivamente se elaboraron otros

documentos como: Manabí en cifras y Manabí vs. País desde 1990 – 1998.

En 1983, a través de los técnicos de planificación regional con la asistencia de una ONG´s Israelita se elaboró el documento Plan Provincial de Transporte y Plan Nacional de Transporte, constituyéndose en la única provincia que elaboró este tipo de plan.

Otros estudios que han contribuido para el desarrollo de la provincia de Manabí fueron los estudios definitivos para los trasvases de agua para Manabí, elaborado por Nipon – Koei – Co-Ltda. – Tokio – Japón en el año de 1995 y el Plan Integral de Desarrollo de los recursos hídricos de Manabí (PHIMA) – JICA en 1990, estudio último que sirvió de base para la conformación de una unidad ejecutora.

Estudios definitivos del Proyecto Carrizal Chone – Sistema de Riego y Drenaje que incluían estudios de impacto ambiental y que fueron ejecutados por la Asociación Tamj – Pbi- Paltec en abril de 1997 y el Plan Integral de Gestión Socio Ambiental, elaborado por Knigth – Piesold – Consultores en agosto de 2002.

En el año 2004, se elaboró el Plan Estratégico del Desarrollo Provincial para los años 2005 – 2014, en el cual la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, contribuyó con personal técnico de base.

2.1.2.2. BASES LEGALES Y FINES DE LA CORPORACIÓN REGULADORA DEL MANEJO HÍDRICO DE MANABÍ

Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, es una institución de derecho público, con personería jurídica, patrimonio y fondos propios, adscrita a la Presidencia de la República, con sede en la ciudad de Portoviejo y con jurisdicción en la provincia de Manabí, creada con el nombre de Centro de Rehabilitación de Manabí mediante decreto legislativo del 7 de noviembre de 1962, publicado en el Registro Oficial N° 314 del 23 de noviembre del mismo año, reformado por los decretos supremo N° 438 y 2180 del 14 de septiembre de 1970 y 19 de enero de 1978, respectivamente, publicados en los Registros Oficiales N° 69 y N° 516 de 28 de septiembre de 1970 y 30 de enero de 1978, en su orden; por Ley N° 57 expedida por el Plenario de las Comisiones Legislativas del Congreso Nacional el 21 de junio de 1994, publicada en el suplemento del Registro Oficial N° 476 de 5 de julio del mismo año; por ley expedida por el plenario de las comisiones legislativas del Congreso Nacional el 2 de abril de 1997, publicada en el Registro Oficial N° 44 del 15 de abril del mismo año; y por ley N° 2002-95 expedida por el Congreso Nacional el 10 de diciembre de 2002, publicada en el Registro Oficial N° 728 del 19 de diciembre de 2002. Esta ley sustituye la denominación de Centro de Rehabilitación de Manabí, por la de "Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí" manteniendo las siglas CRM.

La Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, es el organismo máximo en materia hídrica en la provincia de Manabí, y tiene como finalidad fundamental la ejecución del Plan Integral de Desarrollo de los recursos hídricos de la provincia de Manabí (PHIMA), a cuyo efecto deberá:

- Realizar investigaciones y estudios tendientes a la aplicación y ejecución del PHIMA
- Promover el desarrollo de los proyectos y programas contemplados en el PHIMA, ante entidades y organismos nacionales y/o del exterior, a cuyo efecto podrá gestionar la obtención de recursos bajo cualquier modalidad
- Concesionar el desarrollo de los proyectos y programas contemplados en el PHIMA, en cualquiera de sus etapas
- Desarrollar los proyectos y programas contemplados en el PHIMA, a través de las unidades ejecutoras que la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí deberá conformar para tal efecto. Los proyectos y programas así desarrollados, deberán ser concesionados en un plazo máximo de noventa (90) días a partir de la fecha de su conclusión
- Asesor y coordinar con las entidades, organismos, comisiones, juntas, asociaciones o empresas publicas, privadas o mixtas que operen en la provincia de Manabí, el desarrollo de los proyectos y programas hídricos, que guarden relación con los lineamientos contemplados en el PHIMA
- Dictar las regulaciones necesarias para la adecuada priorización, promoción, coordinación, desarrollo, ejecución, administración, concesión, operación, explotación, aprovechamiento o mantenimiento de los recursos hídricos en la provincia de Manabí, todo ello dentro de los lineamientos contemplados en el PHIMA
- Desplegar un amplio sistema de coordinación interinstitucional, tanto del sector del Gobierno Central como del seccional y, del sector privado o mixto a efectos de la aplicación y ejecución del PHIMA

- Realizar todos los actos y suscribir todos los documentos, convenios y contratos que se requieran o se consideren necesarios a efectos de cumplir con la finalidad de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí; y
- Procurar la racional utilización de los recursos hídricos de la provincia de Manabí y regular los derechos al uso del agua

2.1.2.3. PATRIMONIO y RECURSOS

El patrimonio de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí lo constituyen los activos, bienes y derechos que posee, incluyendo todas las obras existentes en los proyectos del Sistema de Trasvases Manabí; presas de La Esperanza y Poza Honda y sus instalaciones conexas, como vías de acceso y campamentos, además de todos los equipamientos y facilidades instaladas.

Los recursos económicos de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, son los siguientes:

- Las asignaciones constantes a favor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, o a favor del Centro de Rehabilitación de Manabí en el Presupuesto General del Estado
- Las rentas que actualmente viene percibiendo esta institución, conforme disposiciones legales generales o especiales
- Las tarifas que cobre por los bienes o derechos transferidos, incluyendo aquellas que se cobren por la venta de agua cruda
- Las tasas y honorarios que cobre por los servicios prestados
- Los rendimientos o utilidades por inversiones que mantenga
- Los recursos o fondos obtenidos por la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, o que adquiriera ésta, del

mercado financiero o del mercado de capitales, nacional o del exterior, para el cumplimiento de su finalidad.

- Los bienes y recursos que adquiriera o que le sean asignados mediante disposiciones legales generales o especiales; y
- Las herencias, legados y donaciones que se hicieren a su favor.

2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1. GENERALIDADES DEL BUEN USO DE LOS BIENES PÚBLICOS

El artículo 211 de la Constitución Política del Estado, determina que la Contraloría General del Estado, es el organismo controlador del buen uso y destino de los diversos recursos económicos asignados a las instituciones del sector público.

En esta consideraciones esta entidad y de acuerdo a su Ley Orgánica, promulgada el 27 de septiembre del año 2001 en R.O. # 421, determina que los Activos Fijos se ajustarán económicamente para el establecimiento presupuestario con la aplicación del índice anual, el mismo que se aplica en la depreciación de estos Activos Improductivos, este proceso no se ha aplicado en esta institución.¹

El Manual de Contabilidad Gubernamental con el código # 231-09, establece el proceso de llevar inventarios y valoración de inventarios, los mismos que se circunscriben en: promedio ponderados, costos específicos, esto es el que se identifica inseparablemente con un bien, vida útil estimada de vehículos.²

¹ Contraloría General del Estado

² Ibidem

Douglas Mac Gregor, en sus expresiones teóricas, manifiesta que las instituciones del sector público y el Estado, se vuelven caóticas por no tener una visión del futuro, que incida directamente en el fortalecimiento económico de todas y cada una de las instituciones, por efecto del poco profesionalismo del recurso humano, en valorar sus activos, los mismos que constituyen el sustento económico de dicha institución³.

El mercado de cuenta de existencia de inventarios incide la importancia de la valoración de inventarios en los eventos de registros contables, su aporte al enfoque económico y social en la institución para su mejor prestación de servicio a la población.⁴

Herzprg Josué, Analista de Administración de Empresas y de aspectos financieros manifiesta que los factores de estabilidad económica de una empresa está sujeta en la prestación de sus activos, en los diversos estados financieros, así, se determina la realidad empresarial en el orden económico⁵.

Este proceso de valoración tiende al fortalecimiento económico de toda institución, sobre todo como la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí que tiene que atender una población de 1'186.000 habitantes de la cual se encuentra el 49% dispersa en el sector rural⁶.

Reeve T. John, consultor financiero, expresa: que la revalorización de los activos debe ser política de acción contable y de registro que

³ Douglas Mac Gregor. El valor de los activos de una administración empresarial. Editora Limusa, año 2003

⁴ Grupo Aseint, Boletín El Contador, año 2004

⁵ Herzprg Josué. Factores de gestión empresarial, U. Santiago de Chile. Año 2001

⁶ INEC. Censo de Población y Vivienda, año 2001

cada entidad debe aplicar, con ello se verifica de manera más eficiente la contabilidad a nivel institucional⁷.

La revalorización económica y su factor de depreciación logran y alcanzan a fundamentar los procesos de registros, los mismos que permiten observar la situación económica y financiera de cada entidad, cuando presentan sus estados financieros. En un entorno económico de inestabilidad los procesos de remate de activos improductivos como son los vehículos del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, constituyen la oportunidad de obtener recursos económicos y facilitarse la obtención de nuevas unidades, aunque estos sean en número menor a las rematadas⁸.

La necesidad de otorgar un servicio en calidad por parte del sector público generó en el mes de diciembre de 1984, la promulgación de la Ley de Modernización del Estado, la misma que no ha logrado efectivizar el cambio por la acción política que día a día alcanza niveles de mayor absorción administrativa y económica en el Ecuador y de donde la provincia de Manabí y la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí no pueden estar fuera de este proceso.

2.2.2. INVENTARIO ACTUALIZADO DE LOS VEHÍCULOS DE LA INSTITUCIÓN

De acuerdo a datos proporcionados por las personas encargadas del inventario actualizado de los vehículos en esta institución y de

⁷ Reeve T. John; La revalorización de activos, en las empresas de servicio público. Editorial Lemus s.p. Cali Colombia, año 2003

⁸Robert HekoT. El desarrollo y recuperación económica de las instituciones de servicios públicos LIO. Chile, 2004

la revisión efectuada a la documentación proporcionada por la Jefatura de Bienes e Inventario, unidad encargada del control de los vehículos se evidenció que este departamento no mantiene un inventario actualizado para el control de los automotores de acuerdo a sus características y modelo.

Junto con los técnicos del Departamento de Auditoría Interna, se procedió a verificar en los patios de SIOME y talleres particulares todos los vehículos con que cuenta la entidad, determinándose por parte de ellos que esta información no se encuentra actualizada con relación a la constatación efectuada, situación que se ha originado por cuanto el Director Administrativo Financiero no implantó medidas de control a través de formularios que contengan la información detallada de los vehículos y sus responsables, con la finalidad de conocer el estado real de cada uno de los mismos y en donde se encuentran ubicados; originándose que la entidad no conozca cual es la realidad de los vehículos.

2.2.2.1. VEHÍCULOS DE LA INSTITUCIÓN CON NOMBRES DE PERSONAS PARTICULARES

De acuerdo al análisis realizado en el punto anterior, se establece que el parque automotor de la institución está conformado por 118 vehículos y 18 maquinarias (equipo pesado) de los cuales 87 tienen placas oficiales y 47 con placas particulares y 2 sin placas; lo que indica que existe un 34,30% de los vehículos no forman parte del patrimonio institucional, los mismos que se encuentran en poder de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, en base a convenios y contratos de obras suscritos por la entidad, como: Degremont, Dragados, Consorcio Brasileiro, Nacsa, Consorcio Gynsa Copromabi, determinándose que se encuentran a nombre de

personas naturales y jurídicas particulares a la institución sin que para el efecto los Directores Ejecutivos y Directores Administrativos de turno, hayan realizado la gestión necesaria con la finalidad de efectuar los traspasos respectivos, lo que ocasiona que no se los identifique como propiedad de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí; incumpliendo así lo que determina el Art. 92 "Formato de la matrícula vehicular" del reglamento general para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que indica: "La matrícula vehicular se conferirá en el formato que entregará la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre como especie valorada, la misma que llevará la firma preimpresa del Director Nacional de Tránsito. Este documento constituye instrumento público y acredita la propiedad del vehículo para los fines de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre".

Así también la Norma de Control Interno 250-07 "Control de Vehículos Oficiales", que en su parte pertinente indica: "...Los vehículos del Estado llevarán placas oficiales y el logotipo que identifique la institución a la que pertenece...".

IDENTIFICACIÓN DE VEHÍCULOS

Es de resaltar que luego de ejecutada la constatación física de los vehículos por parte de la Unidad de Auditoría Interna de esta institución, se pudo identificar que 15 vehículos no llevaban pintado en sus puertas el logotipo de la institución que corresponde a las siglas de "CRM" y en otros se habían borrado por efecto del tiempo, lo que ha traído como consecuencia que circulen sin que se los pueda identificar que pertenecen o son propiedad de esta entidad.

Por otro lado es importante indicar que el Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, cuenta con una extensión de terreno muy amplia (SIOME), en donde se pueden guardar los vehículos que están funcionando que son en un número de 51, y que ojo, para conocimiento del lector sólo 10 vehículos son guardados en este patio, los demás se los realiza en los domicilios de los chóferes, del funcionario responsable del área, etc., esto se lo pudo constatar de acuerdo a la bitácora (cuaderno o registro de anotaciones) que se utiliza para el control diario de ingreso y salida de los vehículos por parte de los señores guardianes del garaje.

Otro hecho a resaltar es que los vehículos no son conducidos por los chóferes como tales, sino que lo hacen los técnicos o empleados sin tener la denominación como tales, ya que para ello están los chóferes profesionales.

Así mismo, es importante destacar que a pesar que la institución tiene un taller de mecánica, éste no cuenta con el personal idóneo y la logística necesaria para que pueda cumplir el objetivo, como es el de efectuar el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos; por lo que se pudo verificar que los trabajos en su gran mayoría se realizan en talleres particulares de la localidad, lo que origina gastos excesivos al presupuesto de la institución.

Otro aspecto a destacar es que los vehículos de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, no se encuentran respaldados por una póliza de seguro que cubra posibles siniestros y evite que la institución tenga que solventar costos elevados por efectos de accidentes.

Todo lo expuesto y analizado repercute en forma general en el presupuesto general de la institución, en donde se invierte gran cantidad de los recursos económicos, lo que conlleva en ciertos casos a la limitación de inversión para el cual fue creada la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí.

Por otro lado el parque automotor que la entidad cuenta, esta compuesto por 118 vehículos y 18 maquinarias de equipo pesado; de ello 9 vehículos se ha entregado en comodato a diferentes municipios de la provincia, 67 se encuentran en completo estado de destrucción y desmantelación en el patio de SIOME, es decir el 49,26% sin que el jefe de bienes e inventario haya realizado las gestiones pertinentes a fin de tramitar la baja de los mismos; por cuanto el parque automotor cumplió su ciclo de vida, es decir que algunos tienen más de 20 años, lo que ha originado la desmembración de los mismos para ser utilizados en otros vehículos y maquinarias de iguales características ocasionando que éstos queden abandonados.

Así también se puede comentar que existen doce vehículos en talleres particulares, los cuales hasta el cierre de la investigación se encontraban con desperfectos mecánicos y no se iniciaban los trabajos que requieren cada uno de éstos vehículos, debido en cierta medida a la falta de disponibilidad económica, sin que los directivos de esta institución hayan establecido políticas y medidas de control que permitan su recuperación, manteniéndolos guardados en dichos talleres hasta por más de seis años.

2.2.3. ACTIVOS IMPRODUCTIVOS

Los activos improductivos, son todos aquellos activos que por su estado de obsolescencia no generan ingreso.

Desde la época de la revolución industrial, las empresas siempre se han encontrado con el dilema de qué hacer con sus activos no utilizados. Desde equipos de fabricación obsoletos y ordenadores antiguos, hasta el exceso de muebles de oficina, hay poco incentivo financiero para deshacerse de objetos improductivos y frecuentemente de bajo valor. A medida que los negocios siguen enfocándose en mejorar la productividad, la pila global de excedente industrial continúa creciendo⁹.

Recientemente la idea de vender activos improductivos u obsoletos –la llamada “asset disposition” ha crecido en popularidad a medida que las compañías reconocen el alcance de sus montones de equipos y su valor potencial. La idea de vender activos improductivos es nuevamente estimulada por la rápida evolución de los mercados electrónicos que proporcionan un nuevo canal online para la cesión de activos.

Nuevos entrantes, ofrecen una variedad de servicios de valor, añadiendo desde racionalizar y acelerar el proceso hasta incrementar las ganancias económicas de una compañía¹⁰.

Ha continuación se detalla en el cuadro # 1 el listado de vehículos de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí.

⁹ Enciclopedia Encarta 2007

¹⁰ Ibidem

CUADRO NO. 1

LISTADO DE VEHÍCULOS DE LA CORPORACIÓN REGULADORA DEL MANEJO HÍDRICO DE MANABÍ

No.	DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULO			ESTADO DE PLACA	ESTADO DE VEHÍCULO	LUGAR UBICACIÓN
	MARCA	TIPO	MODELO			
1	FORD	VOLQUETE	L-800	OFICIAL	NO OPERATIVO	TALLER TAPIA
2	FORD	PICK-UP	F-150	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
3	CAMIONETA	PICK-UP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
4	FORD	PICK-UP	F-350	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
5	TOYOTA	JEEP	LAND-CROUSER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
6	TOYOTA	JEEP	LAND-CROUSER	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
7	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
8	TOYOTA	JEEP	LAND-CROUSER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
9	TOYOTA	JEEP	LAND-CROUSER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
10	FORD	PICK-UP	F-150	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
11	TOYOTA	LAND CRUISER		OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
12	HINO	VOLQUETE	KB	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
13	MBW	AUTOMOVIL		OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
14	FORD	VOLQUETE	750	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
15	TOYOTA	JEEP	LAND-CROUSER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
16	GMC	JEEP	BLAZER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
17	HINO	VOLQUETE	KB-212	OFICIAL	NO OPERATIVO	TALLER TAPIA
18	CHEVROLET	JEEP	BLAZER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
19	FORD	PICK-UP	PF-250	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
20	TOYOTA	JEEP	LAND-CROUSER	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
21	HINO	VOLQUETE	KB	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
22	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
23	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
24	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	TALLER AYON
25	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME

26	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
27	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
28	CHEVROLET	JEEP	BLAZER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
29	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
30	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
31	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
32	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
33	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
34	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
35	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
36	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
37	LADA	JEEP	NIVA	OFICIAL	CHATARRA	TALLER TAPIA
38	SUZUKI	JEEP	JEEP	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
39	FORD	FURGONETA	ECONO LINE 250	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
40	SUZUKI	JEEP	JEEP	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
41	SUZUKI	JEEP	JEEP	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
42	SUZUKI	JEEP	JEEP	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
43	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
44	SUZUKI	JEEP	JEEP	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
45	TOYOTA	PICK-UP	HI LUV 1600	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
46	INTERNATIONAL	PLATAFORMA	LOADSTAR800	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
47	NISSAN	JEEP	PATROL	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
48	NISSAN	JEEP	PATROL	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
49	MITSUBISHI	MONTERO	JEEP	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
50	MITSUBISHI	MONTERO	JEEP	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
51	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
52	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
53	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
54	NISSAN	PICK-UP	DOBLE CABINA	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
55	NISSAN		DOBLE CABINA	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME

56	NISSAN	PICK-UP	DOBLE CABINA	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
57	NISSAN	PICK-UP	DOBLE CABINA	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
58	CHEVROLET	JEEP	VITARA	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
59	CHEVROLET	MINI	BLAZER	OFICIAL	FUNCIONANDO	TALLER FORD
60	CHEVROLET		BLAZER	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
61	CHEVROLET	JEEP	VITARA	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
62	CHEVROLET	JEEP	VITARA	OFICIAL	FUNCIONANDO	TALLER MACARTHUR
63	CHEVROLET	JEEP	VITARA	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
64	CHEVROLET	PICK-UP	DOBLE CABINA	OFICIAL	FUNCIONANDO	COMODATO JARAMIJO
65	CHEVROLET	PICK-UP	DOBLE CABINA	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
66	CHEVROLET	PICK-UP	DOBLE CABINA	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
67	CHEVROLET	PICK-UP	DOBLE CABINA	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
68	CHEVROLET	PICK-UP	DOBLE CABINA	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
69	CHEVROLET	PICK-UP	DOBLE CABINA	OFICIAL	FUNCIONANDO	COMODATO JARAMIJO
70	NISSAN	PICK-UP	DOBLE CABINA	OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
71	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
72	DAIHATSUN	JEEP	JEEP	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
73	SUZUKI	JEEP		PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
74	MITSUBISHI	MONTERO	JEEP	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
75	MITSUBISHI	MONTERO	JEEP	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
76	TOYOTA	PICK-UP		PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
77	LADA	JEEP	NIVA	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
78	LADA	NIVA	JEEP	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
79	LADA	JEEP	NIVA	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
80	BMW	AUTOMOVIL		PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
81	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
82	SUZUKI	JEEP	JEEP	PARTICULAR	CHATARRA	TALLER LINCONL
83	DAIHATSUN	JEEP	JEEP	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
84	SUZUKI	JEEP	JEEP	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
85	SUZUKI	JEEP	JEEP	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME

86	SUZUKI	JEEP	JEEP	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
87	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
88	FORD	PICK-UP	F-100	PARTICULAR	CHATARRA	TALLER LINCONL
89	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
90	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
91	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
92	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
93	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	PARTICULAR	FUNCIONANDO	TALLER MIGUELITO
94	CHEVROLET	JEEP	TROOPER	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
95	MAZDA		DOBLE CABINA	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
96	MITSUBISHI		CAMIONETA	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
97	CHEVROLET	DOBLE CABINA	CAMIONETA	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
98	NISSAN	JEEP	PATROL	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
99	NISSAN	JEEP	PATROL	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
100	CHEVROLET	PICK-UP		PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
101	CHEVROLET	PICK-UP	CHEYENNE	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
102	CHEVROLET	PICK-UP		PARTICULAR	NO OPERATIVO	TALLER TAPIA
103	CHEVROLET	PICK-UP	SILVERADO	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
104	CHEVROLET	PICK-UP		PARTICULAR	NO OPERATIVO	TALLER FORD
105	CHEVROLET	PICK-UP		PARTICULAR	NO OPERATIVO	TALLER TAPIA
106	NISSAN	JEEP	PATROL	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
107	NISSAN	JEEP	PATROL	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
108	NISSAN	JEEP	PATROL	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
109	NISSAN	AMBULANCIA		PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
110	NISSAN	JEEP	PATROL	PARTICULAR	CHATARRA	PATIOS SIOME
111	PORTADRIL			PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
112	MITSUBISHI	PICK-UP	L200 4X4	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
113	MITSUBISHI	PICK-UP	L200 4X4	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
114	MITSUBISHI	PICK-UP	L200 4X4	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
115	MITSUBISHI	PICK-UP	L200 4X4	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME

116	CHEVROLET	PICK-UP	LUV	PARTICULAR	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
117	FORD		SIFONERO	PARTICULAR	FUNCIONANDO	COMODATO MUN. PORTOVIEJO
118	KIAT			OFICIAL	FUNCIONANDO	COMODATO MUN. PORTOVIEJO
119	COMPRESOR			OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
120	COMPRESOR			OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
121	COMPRESOR			OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
122	TRACTOR	ORUGA	CASE 1150	OFICIAL	FUNCIONANDO	CONVENIO MUN. OLMEDO
123	TRACTOR	ORUGA	CASE 850	OFICIAL	FUNCIONANDO	CONVENIO MUN. BOLÍVAR
124	CARGADORA	FRONTAL CASE	DE LLANTA W - 14	OFICIAL	FUNCIONANDO	CONVENIO MUN. PICHINCHA
125	EXCAVADORA	HITACHI ORUGA	UH - 04	OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
126	RETROEXCAVADORA	CASE 680 - CK		OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
127	EXCAVADORA	ORUGA HITACHI UH		OFICIAL	CHATARRA	ESTANCILLA - CRM
128	PLATAFORMA	CAMA BAJA		OFICIAL	CHATARRA	PATIOS SIOME
129	WAGON	PARA HERRAMIENTAS		OFICIAL	FUNCIONANDO	PATIOS SIOME
130	RETROEXCAVADORA	JVC - 1400		OFICIAL	FUNCIONANDO	CONVENIO UTM
131	TRACTOR	CATERPILLAR	DE ORUGA D-5	OFICIAL	FUNCIONANDO	TALLER EN GUAYAQUIL 20 AÑOS
132	TRACTOR	CATERPILLAR	DE ORUGA D-6	OFICIAL	FUNCIONANDO	TALLER EN GUAYAQUIL 20 AÑOS
133	RETROEXCAVADORA	CASE 310		OFICIAL	FUNCIONANDO	SISTEMA POZA HONDA
134	TRACTOR	AGRICOLA			FUNCIONANDO	CANTON ROCAFUERTE
135	MOTO	YAMAHA	125 CC		FUNCIONANDO	
136	MOTO	SUZUKI	125 CC		FUNCIONANDO	

FUENTE: Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí – Unidad de Auditoría Interna

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luis Vallejo Valdivieso

De ello, 62 vehículos se encuentran funcionando, 5 no están operando y 69 han sido declarados como chatarras. Lo expuesto se demuestra en el cuadro # 2.

CUADRO No. 2

ESTADO DE LOS VEHÍCULOS DE LA CORPORACIÓN REGULADORA DEL MANEJO HÍDRICO DE MANABÍ

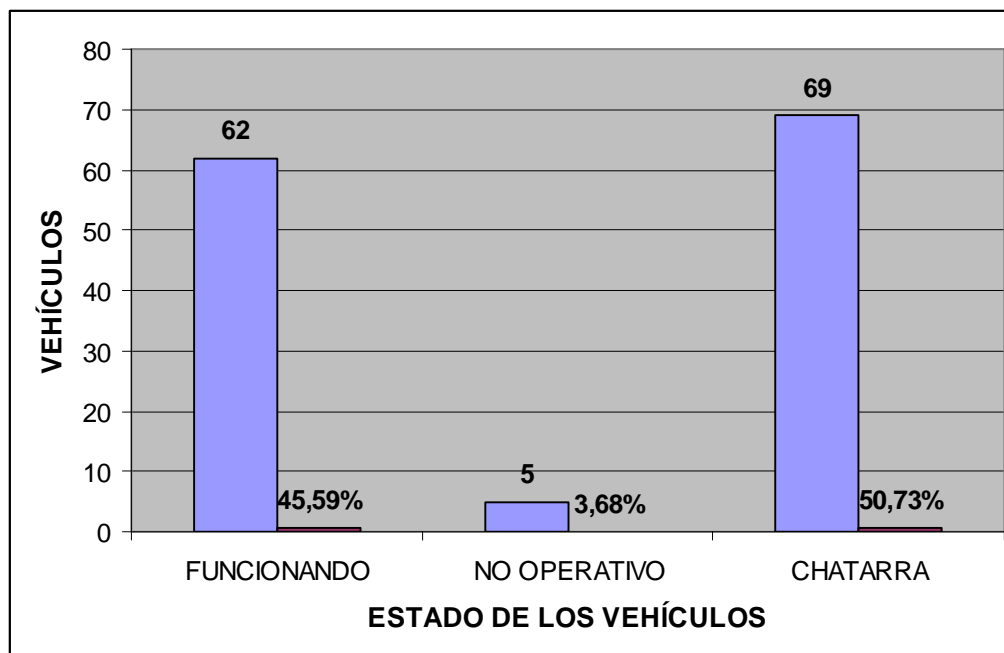
ESTADO	VEHÍCULOS	RELACIÓN PORCENTUAL
Funcionando	62	45.59
No operativo	5	3.68
Chatarra	69	50.73
TOTAL	136	100.00

FUENTE: Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí – Unidad de Auditoría Interna

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRAFICO No. 1

ESTADO DE LOS VEHÍCULOS DE LA CORPORACIÓN REGULADORA DEL MANEJO HÍDRICO DE MANABÍ



ANALISIS E INTERPRETACIÓN DEL CUADRO # 2 y GRÁFICO # 1

En el cuadro # 2 y gráfico # 1, se muestra el estado en que se encuentra el parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, en donde según datos proporcionados por la Unidad de Auditoría Interna de esta institución (febrero de 2008), el mismo consta de 69 vehículos considerados chatarras, es decir el 50.73% del total general, que en un momento determinado se los podría considerar como repuestos; otros 5 vehículos que representa el 3.68%, no están operando, es decir que sólo es cuestión de arreglarlos o comprarles alguna pieza que les haga falta; y, el 45.59% de este gran total que equivale a 62 vehículos, están en pleno funcionamiento.

Lo descrito demuestra claramente que más del 50% del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, no sirven; por lo tanto esto de una u otra manera afecta al presupuesto de la institución y desarrollo de la misma.

Entonces lo más conveniente en este sentido es revalorizar todo el parque automotor considerado como chatarra y ver la posibilidad de rematarlos, ya que de no suceder así, este será un rubro que cada día se acrecienta más y que no saca de ningún apuro.

Por otro lado es importante resaltar que la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, dentro de su presupuesto considero durante el período de estudio un monto de 88.703,20 dólares, de donde 25.804,11 dólares corresponde al año 2005 y que equivale al 29.09% del total general; así mismo para el año 2006 este

monto fue del 20.83%, es decir 18.480,58 dólares; y, en el año 2007, fue de 44.118,51 dólares, es decir el 50.08%.

Como se puede notar, esta institución ha generado recursos que han sido utilizado mayormente en el parque automotor que se encuentra funcionando, pero también no es menos cierto que los vehículos que se encuentran en los talleres particulares demandan gastos que tienen que se cubiertos por la entidad como dueña de los mismos.

La variabilidad de los valores entre un año y otro, se debe según datos proporcionados por ciertos directivos de la institución, particularmente en el año 2007, por cuanto entro en ejecución la primera fase el proyecto relacionado con los canales de riego.

Lo enunciado se lo puede apreciar en el cuadro # 3 y gráfico # 2 que a continuación se describe.

CUADRO No. 3

PRESUPUESTO DE LA CORPORACIÓN REGULADORA DEL MANEJO HÍDRICO DE MANABÍ INVERTIDO EN EL PARQUE AUTOMOTOR (Período 2005 – 2007)

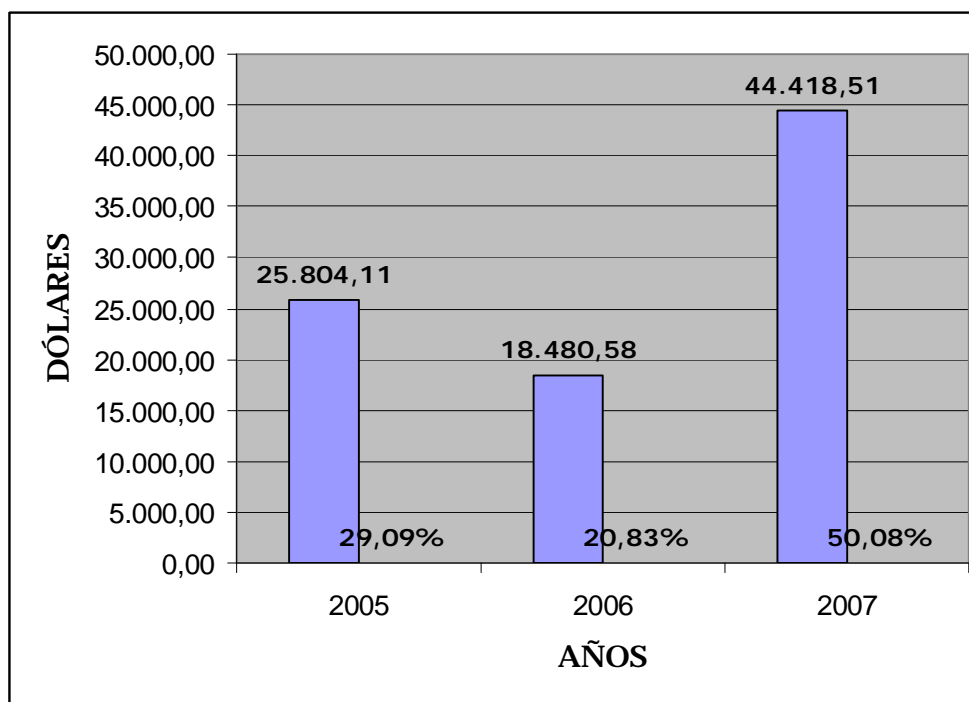
AÑOS	MONTOS	RELACIÓN PORCENTUAL
2005	25.804,11	29.09
2006	18.480,58	20.83
2007	44.418,51	50.08
TOTAL	88.703,20	100.00

FUENTE: Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRAFICO No. 2

PRESUPUESTO DE LA CORPORACIÓN REGULADORA DEL MANEJO HÍDRICO DE MANABÍ INVERTIDO EN EL PARQUE AUTOMOTOR (Período 2005 – 2007)



FUENTE: Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

2.3. HIPÓTESIS

El presente trabajo de investigación permitió demostrar la siguiente hipótesis:

La Revalorización de activos improductivos, fortalecerá económicamente a la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para otorgar un mejor servicio a la comunidad

2.4. VARIABLES Y SU OPERACIONALIZACIÓN

2.4.1. VARIABLE INDEPENDIENTE

La revalorización de los activos improductivos

2.4.2. VARIABLE DEPENDIENTE

Fortalecimiento económico

2.4.3. PALABRA DE ENLACE

Servicio

3. DISEÑO METODOLÓGICO

3.1. TIPO DE DISEÑO Y TIPO DE ESTUDIO

La Revalorización de los Activos Improductivos en la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, caso especial Parque Automotor, como factor de recuperación económica en la institución, este problema para ser investigado se requirió del método no experimental y se utilizó las siguientes investigaciones:

3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

De Campo: Por cuanto se aplicaron encuestas a los funcionarios de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí.

Descriptiva: Su aplicación facilitó la interpretación de los hechos a aplicarse en la Revalorización de los Activos Improductivos.

Histórico: Se basó en documentos sobre el parque automotor.

3.3. POBLACIÓN Y MUESTRA

Población.- La investigación dada se basó en un universo de 400 personas, que comprende a funcionarios de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, en el que se incluye también a los directivos de esta institución.

Muestra.- Para la obtención del tamaño de la muestra se aplicó la siguiente fórmula.

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

$$n = \frac{400}{(0,05)^2 (400 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{400}{0,0025 (399) + 1}$$

$$n = \frac{400}{0,9975 + 1}$$

$$n = \frac{400}{1,9975}$$

$$n = 200,25 = 200$$

n = Tamaño de la muestra

E = Error admisible

N = Población o universo

3.4. METODOS

Método Histórico.- La investigación propuesta se basó en la recopilación de la mayor cantidad de información existente sobre el tema

Método Analítico.- La aplicación de este método se realizó a través del análisis de los datos estadísticos obtenidos

Métodos Deductivo e Inductivo.- En la investigación realizada se aplicaron los métodos deductivo e inductivo, ya que se partió del análisis general al particular, por cuanto hubo que establecerse la revalorización de los activos improductivos en la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí particularmente de su parque automotor, como factor de recuperación económica en la institución.

3.5. TÉCNICAS DE INSTRUMENTOS

Encuestas. Se entregó un formulario de encuestas a los funcionarios de la institución incluidos los directivos de la misma; y se entrevistó a personas entendidas en la temática.

Entrevista. A los Directivos de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí y funcionarios de la entidad.

3.6. RECURSOS UTILIZADOS

- HUMANOS:

- Los investigadores autores del presente trabajo

- El director de tesis
- Tres miembros del Tribunal de Revisión y Evaluación
- 200 personas que componen el grupo de funcionarios de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, incluidos los directivos de la misma.
- 3 profesionales que ayudaron a realizar las encuestas y entrevistas y a tabular las mismas

- ECONOMICOS:

- El costo monetario de la investigación propuesta en sí, fue de aproximadamente de 844 dólares.

- MATERIALES:

- Los libros especializados sobre el tema investigado
- Internet.
- Fichas de observación, entrevistas y cuestionario
- Fichas y otros instrumentos
- Papel, material de escritorio
- Transporte

- TÉCNICOS:

- Técnicas del cuestionario
- Técnicas estadísticas para hacer cuadros y tablas
- Técnicas bibliográficas para la revisión de la literatura
- Entre otros

- INSTITUCIONALES:

- Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas de la Universidad Técnica de Manabí
- Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí

3.7. FUENTES DE INFORMACIÓN

Fuente Primaria.- Esta información se la obtuvo mediante las investigaciones directas que se ejecutaron a los directivos y funcionarios de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, como también a los involucrados en la temática

Fuente Secundaria.- Se la obtuvo de la bibliografía amplia y especializada de revistas, boletines, documentos, trípticos, videos, periódicos, libros, etc., como también la que reposa en los archivos de Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí.

3.8. PROCESAMIENTO Y ANALISIS DE LA INFORMACION

La información que se obtuvo por medio de la aplicación de las técnicas e instrumentos, fueron procesadas y analizadas para determinar el cumplimiento de la investigación propuesta.

Los resultados obtenidos están presentados en forma de gráficos, cuadros estadísticos, gráficos de barras, etc.; tratando con ello de cumplir con los objetivos de la investigación y la comprobación de la hipótesis planteada.

4. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS, ANALISIS E INTERPRETACIÓN

A continuación se detallan los resultados de la encuesta realizada a los funcionarios de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, en donde se incluyen también a los directivos de la misma que en un total de 200 involucrados, componen el tamaño de la muestra representativa; en donde 51 están en la edad comprendida entre 20 a 40 años de edad; 129 en el rango de 41 a 60 años de edad; y 20 están comprendidos en la edad de 61 y más años de edad. De este total, 147 son varones y 53 mujeres.

Seguidamente se hace un análisis e interpretación de estos resultados, en donde se enfatiza las posibles causas que han dado motivo a las respuestas dadas por los investigados.

4.1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA REALIZADA A LOS FUNCIONARIOS DE LA CORPORACIÓN REGULADORA DEL MANEJO HÍDRICO DE MANABÍ.

CUADRO No. 4

Usted en calidad de administrador de la institución, conoce la real situación del parque automotor de la CRM

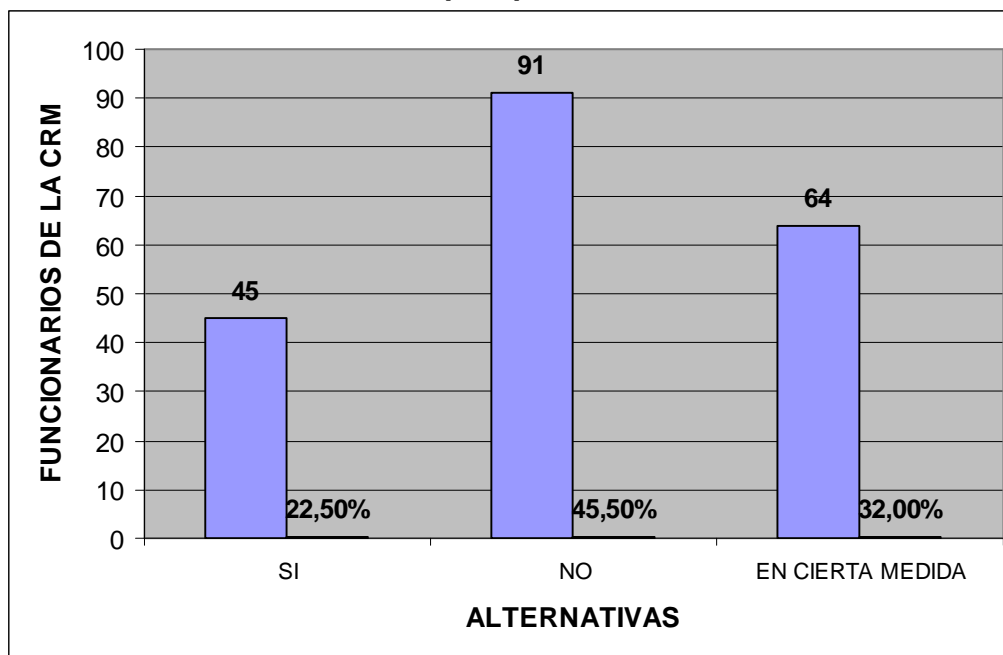
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Si	45	22.50
No	91	45.50
En cierta medida	64	32.00
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 3

Usted en calidad de administrador de la institución, conoce la real situación del parque automotor de la CRM



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 5

Aplicación de control del uso de los vehículos de la institución

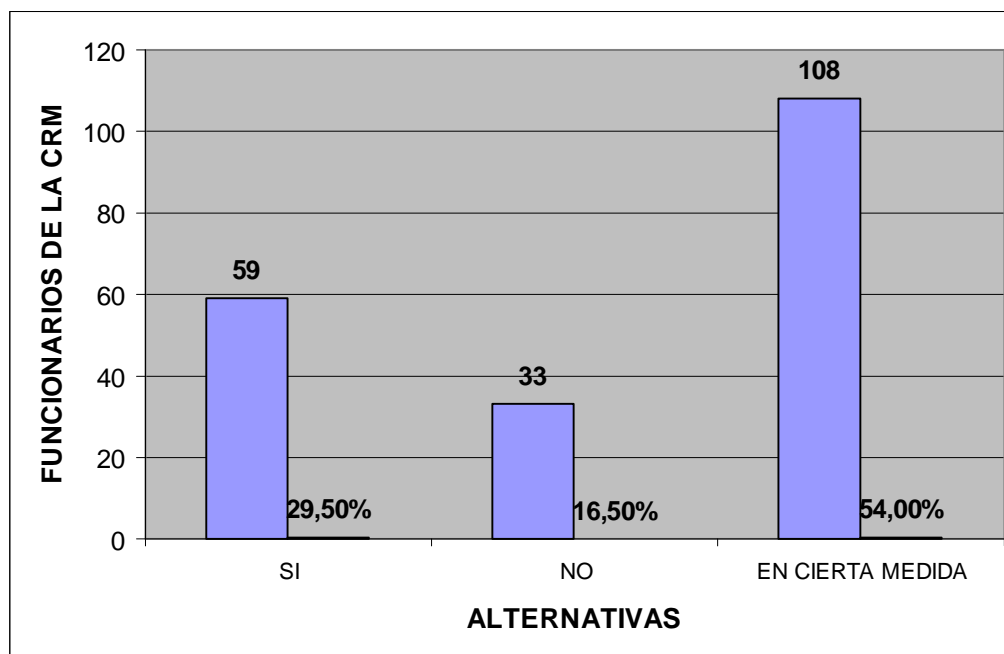
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Si	59	29.50
No	33	16.50
En cierta medida	108	54.00
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 4

Aplicación de control del uso de los vehículos de la institución



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 6

Relación porcentual sobre el mantenimiento que se le da a los vehículos de la CRM

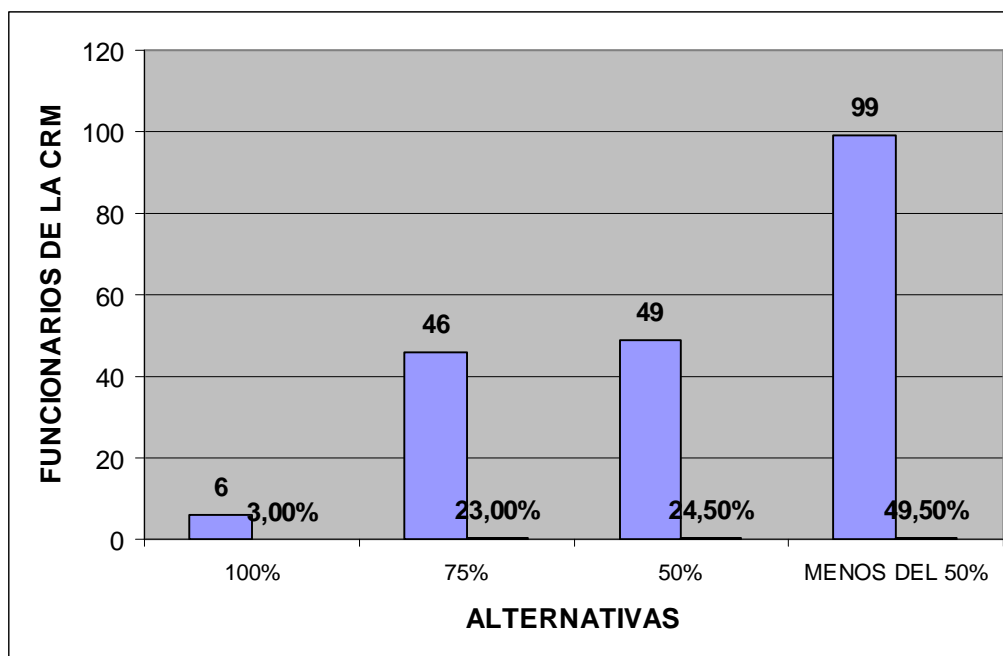
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
100%	6	3.00
75%	46	23.00
50%	49	24.50
Menos del 50%	99	49.50
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 5

Relación porcentual sobre el mantenimiento que se le da a los vehículos de la CRM



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 7

Está actualizado el inventario del parque automotor de la CRM

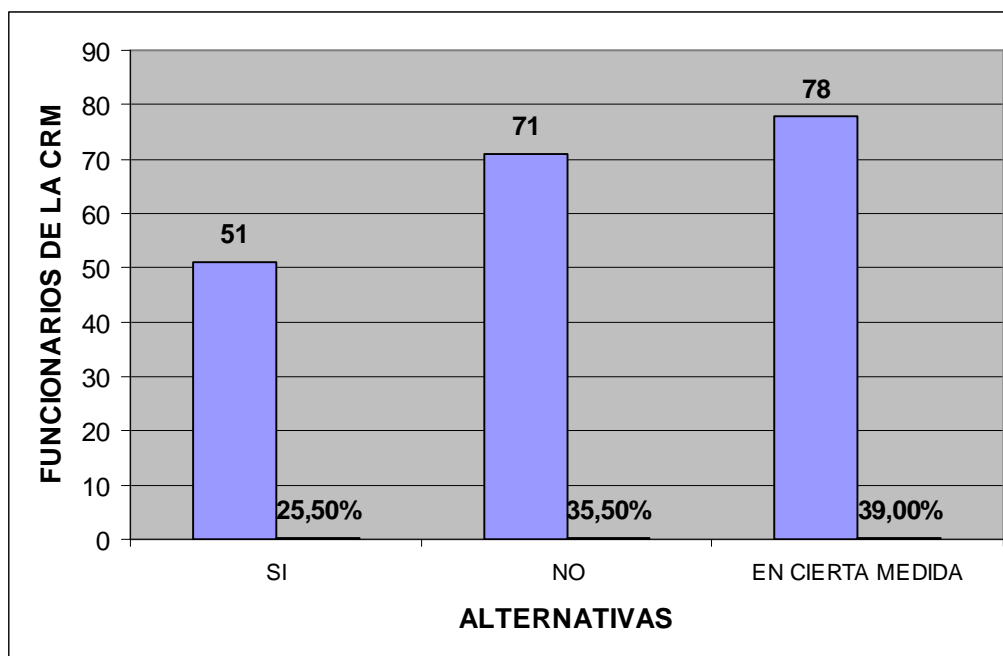
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Si	51	25.50
No	71	35.50
En cierta medida	78	39.00
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 6

Está actualizado el inventario del parque automotor de la CRM



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 8

De acuerdo con que se revaloricen los activos improductivos
(Parque automotor de la CRM)

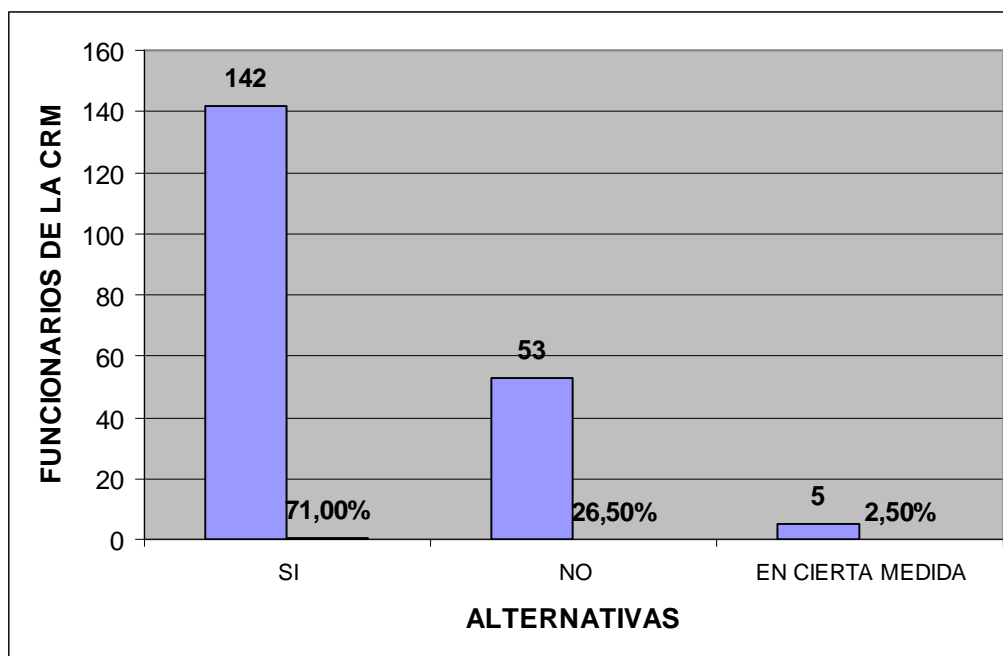
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Si	142	71.00
No	53	26.50
En cierta medida	5	2.50
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 7

De acuerdo con que se revaloricen los activos improductivos
(Parque automotor de la CRM)



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 9

Realizar una liquidación de los activos improductivos (Parque automotor de la CRM)

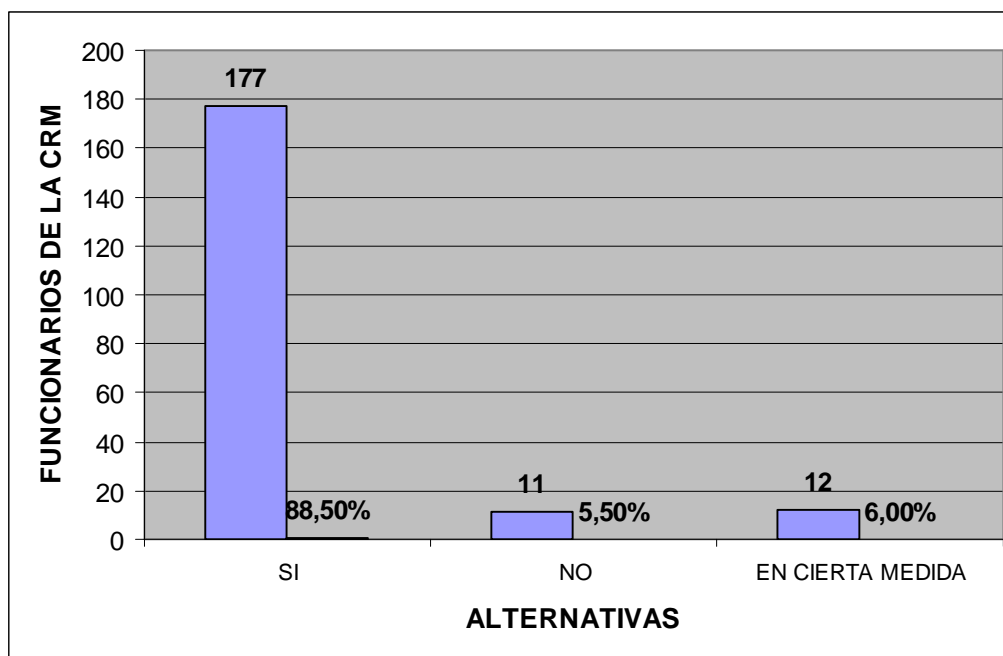
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Si	177	88.50
No	11	5.50
En cierta medida	12	6.00
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 8

Realizar una liquidación de los activos improductivos (Parque automotor de la CRM)



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 10

Activos improductivos (Parque automotor de la CRM) inciden en el presupuesto de la institución

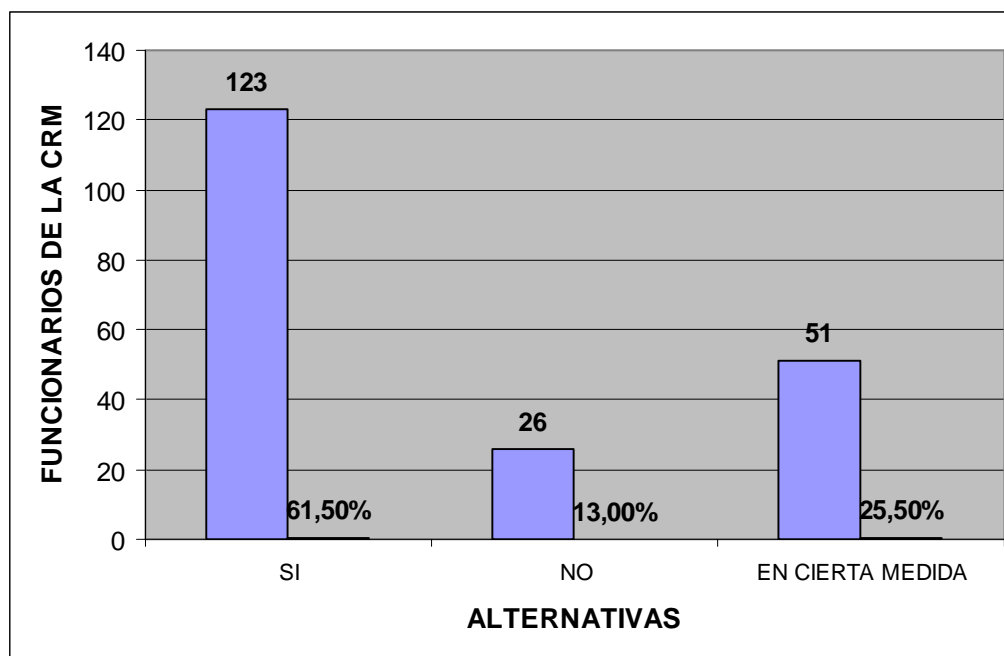
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Si	123	61.50
No	26	13.00
En cierta medida	51	25.50
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 9

Activos improductivos (Parque automotor de la CRM) inciden en el presupuesto de la institución



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 11

Liquidación de activos improductivos (Parque automotor del la CRM), la institución se recupera económicamente

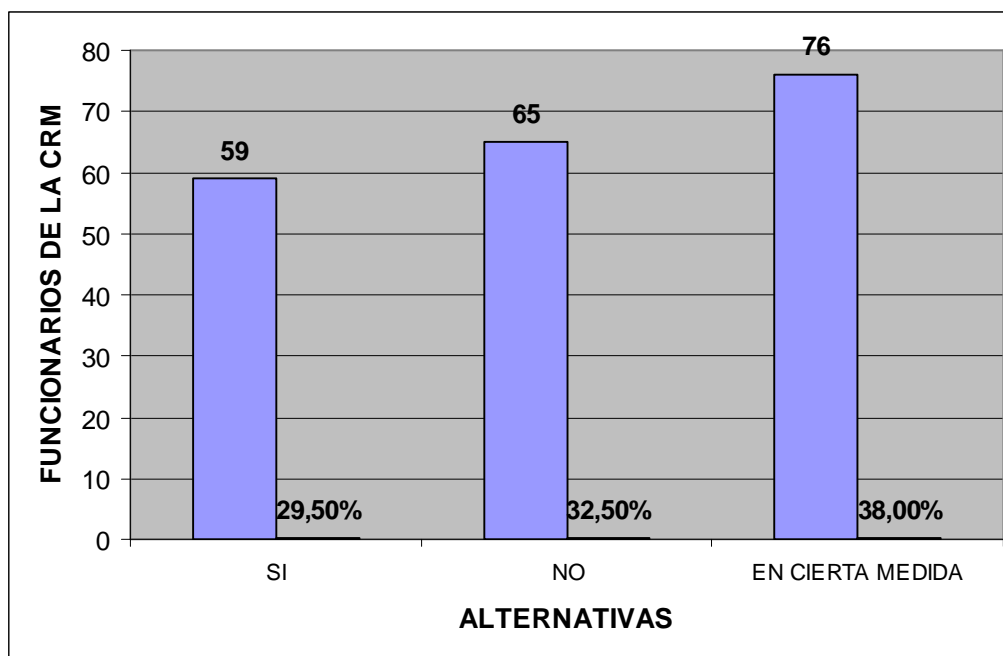
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Si	59	29.50
No	65	32.50
En cierta medida	76	38.00
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 10

Liquidación de activos improductivos (Parque automotor del la CRM), la institución se recupera económicamente



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 12

La institución requiere una

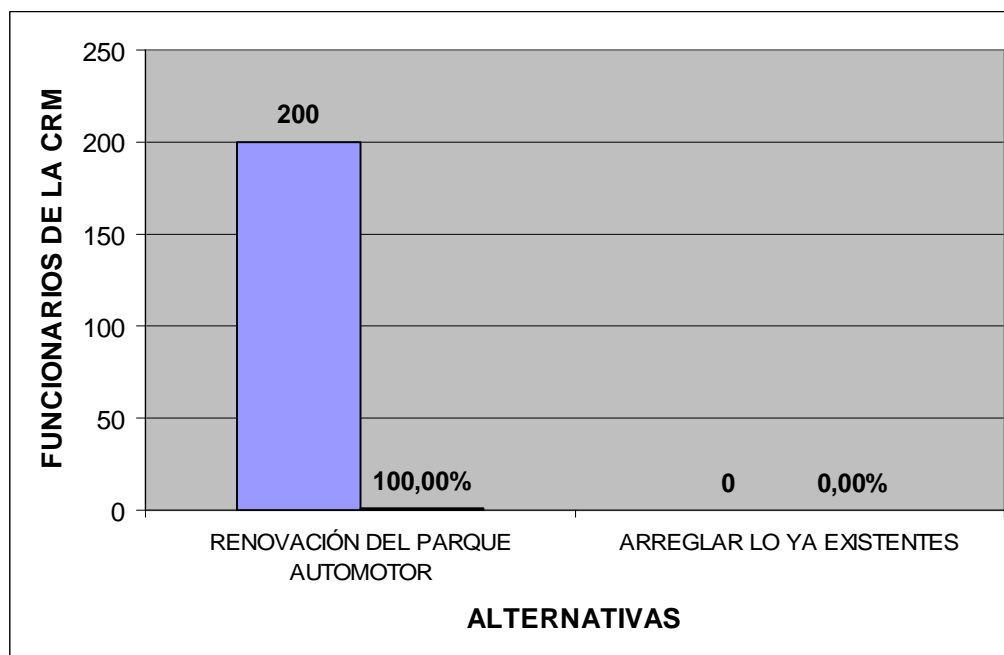
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Renovación del parque automotor	200	100.00
Arreglar lo ya existente	-	-
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 11

La institución requiere una



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 13

Cuál es la finalidad de tener vehículos en los talleres particulares

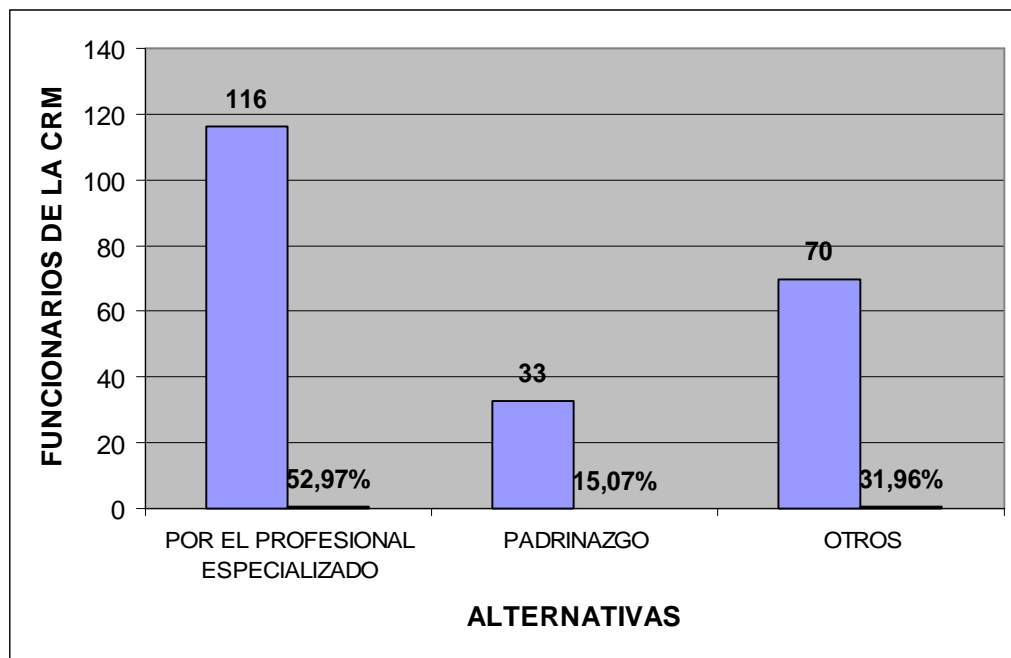
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Por el profesional especializado	116	52.97
Padrinazgo	33	15.07
Otros	70	31.96
TOTAL	219	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 12

Cuál es la finalidad de tener vehículos en los talleres particulares



FUENTE: Funcionarios de la CRM

CUADRO No. 14

Factor que ha sido influyente para que se incrementen los vehículos chatarras

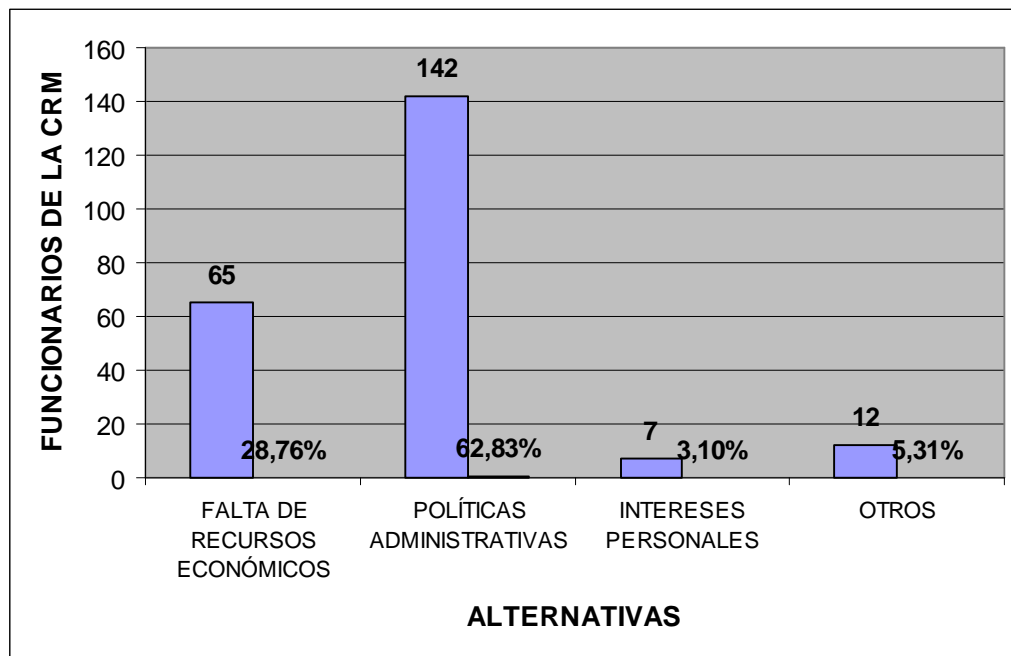
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Falta de recursos económicos	65	28.76
Políticas administrativas	142	62.83
Intereses personales	7	3.10
Otros	12	5.31
TOTAL	226	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 13

Factor que ha sido influyente para que se incrementen los vehículos chatarras



FUENTE: Funcionarios de la CRM

CUADRO No. 15

Existe cuidado en los vehículos por parte de los señores chóferes

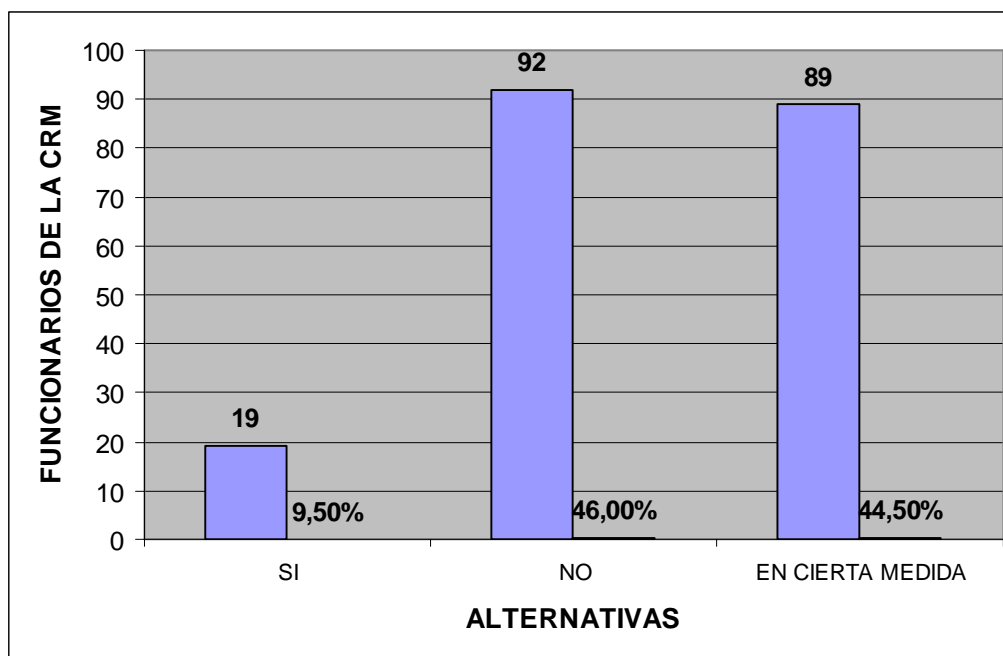
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Si	19	9.50
No	92	46.00
En cierta medida	89	44.50
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 14

Existe cuidado en los vehículos por parte de los señores chóferes



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 16

Se respeta el uso de los vehículos en la CRM de acuerdo a lo que determinan las leyes pertinentes

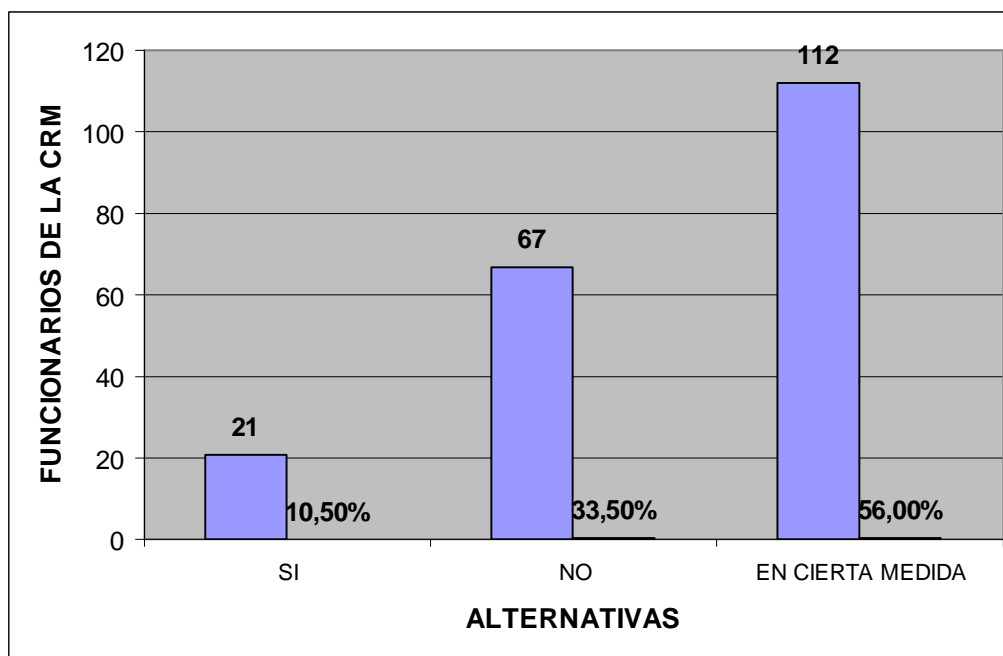
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Si	21	10.50
No	67	33.50
En cierta medida	112	56.00
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 15

Se respeta el uso de los vehículos en la CRM de acuerdo a lo que determinan las leyes pertinentes



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

CUADRO No. 17

Revalorización de activos improductivos fortalecerá económicamente a la CRM y por ende otorgar un mejor servicio a la comunidad

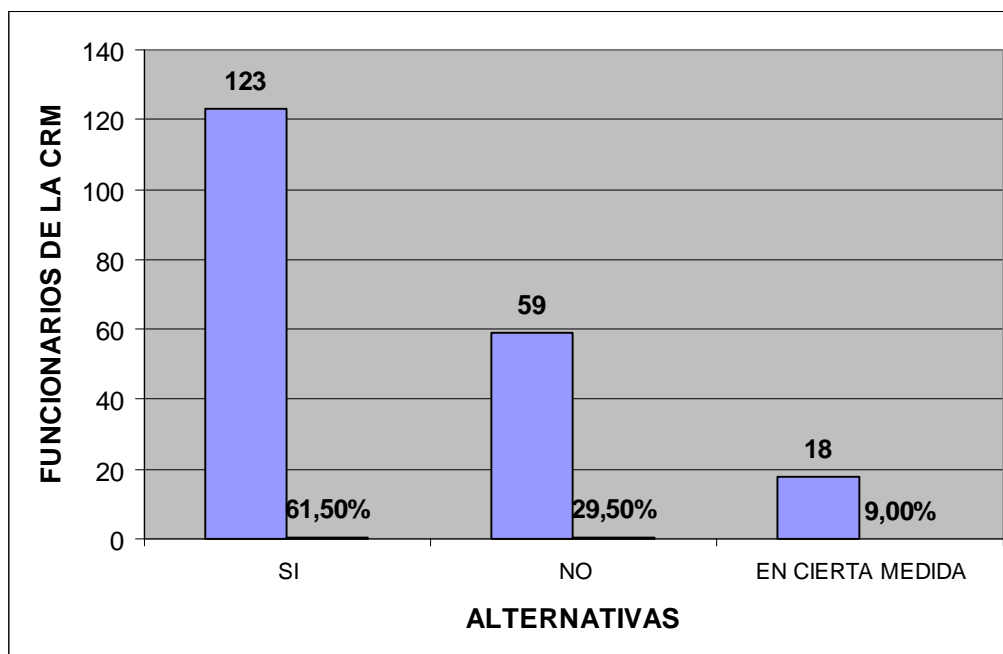
ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJES
Si	123	61.50
No	59	29.50
En cierta medida	18	9.00
TOTAL	200	100.00

FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

GRÁFICO No. 16

Revalorización de activos improductivos fortalecerá económicamente a la CRM y por ende otorgar un mejor servicio a la comunidad



FUENTE: Funcionarios de la CRM

ELABORACIÓN: Fátima Alava Montero – Luís Vallejo Valdivieso

4.2. CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

“Analizar la revalorización de los activos improductivos en la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí; caso especial parque automotor, como factor de recuperación económica en la institución”.

La revalorización de los activos improductivos en la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, especialmente con lo relacionado al parque automotor, es un hecho que se lo ha analizado en todo el desarrollo de la presente investigación y que se demuestra que esta acción de llevarse a cabo resultará ser un factor de recuperación económica para esta entidad, siempre y cuando se llegue o finalice esta operación con la liquidación del mismo, es decir con la venta o remate de los automotores que por el tiempo y su poco mantenimiento han llegado a convertirse en chatarra.

Por ello el cumplimiento del objetivo general se lo da, con el desarrollo de toda la investigación como tal, en donde queda demostrado que la revalorización del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, es factor de recuperación económica de la misma.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Evaluar las acciones que hayan realizado los administradores de la institución.

Con relación a la evaluación de las acciones que hayan realizado los administradores de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, esta da como resultado de que quienes han estado al frente de esta institución no han aplicado lo que determina la ley y reglamentos como debería de habérselo hecho, más aún cuando hasta el cierre de la presente investigación no se había tomado una decisión por parte de las actuales autoridades de cuál va a ser el destino de los vehículos considerados inservibles para la entidad y que más bien son una carga para ésta, lo que conlleva a que no se cumpla con las expectativas que esta institución de desarrollo provincial se ha planteado.

Cuando se hace el respectivo análisis de los hechos que se plasman en el marco referencial de la tesis sobre el accionar y lo que determinan las leyes con relación a las atribuciones y deberes que cada funcionario debe de asumir, se está dando igualmente el cumplimiento al presente objetivo específico; como también cuando se hace una análisis e interpretación de los resultados de las encuestas realizadas a los funcionarios de esta entidad, cuando en un 45.50% manifiestan que los administradores de esta institución no han conocido la real situación del parque automotor de la misma (cuadro # 4 y gráfico # 3); así mismo de que se aplica un control sobre el uso de los vehículos de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí , pero en cierta medida esto lo manifestaron los encuestados en un 54%, es decir que se está ejecutando lo pertinente pero se podría decir que a medias (cuadro # 5 y gráfico # 4).

Por otro lado, se le da cumplimiento a este objetivo específico cuando los funcionarios encuestados en un 49.50% piensan que se le da mantenimiento a los vehículos de la institución en menos del

49%, lo que resulta ser muy preocupante por cuanto se está dejando a la deriva este rubro tan importante, que repercute en que la misma pueda dar un mejor servicio a la colectividad (cuadro # 6 y gráfico # 5). No obstante uno de los factores más influyentes para que se incrementen los vehículos considerados chatarras, ha sido la aplicación de las políticas administrativas por parte de quienes han estado al frente de la institución, así lo considera el 62.83% de los funcionarios encuestados (cuadro # 14 y gráfico # 13); como también de que los chóferes a cargo de los vehículos no los han cuidado como debería de ser, más aún que esta es una entidad pública y por lo consiguiente la mayoría de las personas que laboran en éstas no prestan la atención para casos como el descrito, así considera el 46% de los funcionarios encuestados (cuadro # 15 y gráfico # 14).

Todo ello se lo puede evaluar como acciones no bien direccionadas por parte de quienes han ostentado la dirección de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí.

- Demostrar que la valorización de los activos del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí (CRM), mejorarán la recuperación económica de la institución.

La demostración de la valoración de los activos del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, se da cumplimiento con el desarrollo y análisis del marco referencial y marco teórico; así también cuando se analizan e interpretan los resultados de las encuestas realizadas a los funcionarios de esta institución que en un 71% piensan que si están de acuerdo con que se revaloricen los activos improductivos,

especialmente lo relacionado al parque automotor de la entidad motivo del presente análisis, ya que consideran que esta es una salida que tienen las autoridades de turno para despojarse de esta carga que por muchos años lleva la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí (cuadro # 8 y gráfico # 7).

Hecho lo anterior, sigue lo que es la liquidación o venta de los vehículos que ya no le sirven a la institución para poder otorgar un mejor servicio a la comunidad, así piensa el 88.50% de los funcionarios encuestados, lo que quiere decir que mayoritariamente están de acuerdo en que las autoridades pertinentes revaloricen el parque automotor y enseguida los liquidan o vendan los mismos (cuadro # 9 y gráfico # 8); esto por cuanto mantenerlos así inciden en el presupuesto de la institución de manera negativa (cuadro # 10 y gráfico # 9). Así mismo la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, con la ejecución de estas acciones se recupera económicamente al menos en cierta medida, así lo considera el 38% de los encuestados (cuadro # 11 y gráfico # 10), esto por cuanto creen que si se lleva a cabo ello, no todo lo de la venta entrará directamente a las arcas de la institución, sino que en el camino se pueden desviar estos fondos.

Por otro lado los vehículos en el tiempo también se devalúan, es porque para el uso de los mismos no se respeta lo que determinan las leyes y reglamentos pertinentes, ya que es muy común ver los días de descanso y feriados como estos vehículos transitan libremente como si estuviesen en horario de trabajo, cuando la realidad es otra, porque se puede observar en éstos a los propios directivos de la institución y en otros casos a los familiares de

ellos. Con todo lo expuesto se da cumplimiento a este objetivo específico.

- Formular un inventario de bienes (vehículos) de la institución e incluso los dispersos en mecánicas de la ciudad de Portoviejo.

El tener un inventario de los activos de cualquier institución es algo sumamente importante que las instituciones deban de tener; en este caso, en lo que respecta a la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí y en base a las investigaciones realizadas si cuenta con este inventario motivo de la presente investigación y que se lo refleja cuando se desarrolla y analiza el marco teórico y concretamente el punto 2.2.2., e inclusive se presenta el inventario actualizado hasta de los vehículos que perteneciendo a esta institución se encuentran con nombres de personas particulares (cuadros # 1, 2 y 3; y gráficos # 2 y 3); esto es algo insólito y que hasta el cierre de la investigación aún se los mantenía. En esta parte se está dando cumplimiento al objetivo específico planteado.

Por otro lado cuando se analizan e interpretan los resultados de las encuestas realizadas a los funcionarios de la institución que en entre un 25.50% y 39% piensan que el inventario del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, si está actualizado, como también de que ello se da pero en cierta medida, respectivamente (cuadro # 7 y gráfico # 6). Estos resultados se podría decir que coinciden con los datos obtenidos en la investigación directa ejecutada. Así también se le da cumplimiento a este objetivo específico, cuando los encuestados en un 52.97% piensan que la finalidad de que los directivos tengan los vehículos en los talleres particulares, es porque en los mismos

existe personal especializado que pueden solucionar o dar un mejor servicio a estos vehículos (cuadro # 13 y gráfico # 12).

- Proponer alternativas de revalorización para rematar dichos bienes improductivos (vehículos)

A este objetivo específico se le da cumplimiento con la propuesta que se hace para dar solución a los problemas encontrados en esta investigación y que servirá de material de consulta para quienes están al frente de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, con el fin de que se decidan a tomar una decisión que les solucione esta carga que lleva encima la institución como es el parque automotor y particularmente los considerados inservibles o chatarras.

4.3. COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

“La revalorización de activos improductivos, fortalecerá económicamente a la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para otorgar un mejor servicio a la comunidad”

Partiendo del hecho que los activos improductivos, son todos aquellos activos que por su estado de obsolescencia no generan ingreso; esto quiere decir que han perdido su capacidad productiva. Cuando se refiere a la revalorización, es devolver a algo el valor o estimación que había perdido, es decir darle un nuevo valor, que en el caso de ciertos activos como un terreno por ejemplo, su revalorización será siempre ascendente; mientras que para el caso del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, esta revalorización significa que es descendente por cuanto los vehículos se deterioran más rápidamente y en muchos casos están considerados como chatarras.

Entonces como es esto de que la revalorización de activos improductivos, fortalecerá económicamente a la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para otorgar un mejor servicio a la comunidad, cuando se sabe que mayormente el parque automotor de esta institución, no sirve. Lo que pasa que en la actualidad este parque automotor significa para esta entidad un desembolso significativo que bien podría servir para otros fines; entonces lo más prudente es vender algo que no genera ingresos para la institución.

De lo expuesto y en base a la investigación efectuada con el respectivo análisis enfocado en lo que es y significa la

revalorización de activos improductivos en la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, efectivamente fortalecerá económicamente a esta institución lo que le permitirá otorgar un mejor servicio a la comunidad.

Por lo que la hipótesis al final de la investigación, se concluye que es una hipótesis afirmativa o positiva, es decir que si se cumple la conjetura planteada al inicio de esta investigación.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

Luego de haber finalizado el trabajo investigativo planteado, se llegan a las siguientes conclusiones:

- Las acciones que han realizado los administradores de la institución, no han estado enmarcadas en lo que determinan las leyes y reglamentos pertinentes, debido al desconocimiento de la real situación del parque automotor de la institución
- Por los años de vida de los vehículos que componen el parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, se han vuelto obsoletos y en muchos de los casos hasta en chatarras, lo que ha conllevado que los mismos se devalúen.
- La Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, si tiene actualizado el inventario de bienes (vehículos) e incluso los dispersos en talleres mecánicos de la ciudad de Portoviejo.
- Existe un número racional de vehículos que se encuentran registrados no a nombre de la institución, sino con el nombre de personas particulares.
- La revalorización de los activos improductivos, si fortalecerá económicamente a la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, lo que le permitirá otorgar un mejor servicio a la comunidad

- Se aplica parcialmente control sobre el uso de los vehículos de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí
- Los funcionarios en los que se incluye a los directivos mayormente están de acuerdo en que se revaloricen y liquiden los activos improductivos, particularmente el parque automotor de la institución, lo que conllevará a que la institución se recupere económicamente
- Los activos improductivos particularmente el parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, incide en el presupuesto de la entidad como tal.
- La razón para que los vehículos se encuentren en los talleres particulares, es porque los mismos cuentan con personal o profesional especializados, como también por las políticas administrativas que aplican los directivos de la entidad.

5.2. RECOMENDACIONES

Dadas las conclusiones, se plantean las siguientes recomendaciones:

- Lo primero que deben de hacer quienes llegan a administrar la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, es empaparse de la real situación de esta entidad y particularmente de su parque automotor; como también de las leyes que rigen a la misma
- Las administraciones de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, tienen que tomar muy en serio el problema que ocasiona para la institución el seguir manteniendo el parque automotor que tiene ésta; por lo tanto deben de hacer las gestiones pertinentes para rematar estos vehículos.
- Con el remate y la liquidación pertinente del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, ésta no tendrá que seguir desembolsando dinero, por tener estos vehículos en talleres particulares que en cierta medida le cobran un valor por ello.
- Las autoridades pertinentes de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, deben de solucionar lo más pronto posible el cambio de nombre de ciertos vehículos que están a nombre de personas particulares, cuando en realidad pertenecen a la institución.
- Los administradores de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, deben lo más pronto posible contratar a una

persona entendida en la materia, para que les revalore los activos improductivos como es el parque automotor, de tal manera que ello permitirá que la institución se fortalezca económicamente y por ende pueda brindar un mejor servicio a la colectividad en general.

- Así también quienes administran a la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, deben ser más drásticos en sus decisiones particularmente con lo que tiene que ver al control sobre el uso de los vehículos de la institución.
- Los funcionarios de esta entidad y con mayor experiencia vivida de lo que es el parque automotor, deben de exigir ante los organismos pertinentes que se agilite la revalorización de estos activos improductivos que más bien ocasionan un desmejoramiento institucional.
- Tanto directivos como funcionarios de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, deben de unirse monolíticamente y solucionar en lo posible este problema, para que el mismo no siga incidiendo de forma negativa en el presupuesto de la entidad.
- El gobierno central debe de implementar políticas alternativas que conlleven a solucionar este problema que agudiza la imagen de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí

6. PROPUESTA

Aplicación de un sistema de revalorización del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí(CRM), para rematar dichos bienes improductivos.

6.1. JUSTIFICACIÓN

Al terminar la investigación que inicialmente se planteó, se llega a la conclusión de que los activos improductivos y particularmente el parque automotor con el que cuenta la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, resulta ser una carga para el presupuesto de la misma, es decir que incide económicamente en el desarrollo institucional; por ello se hace necesario la aplicación de un sistema de revalorización de este parque automotor, con la finalidad de rematarlos y por ende liquidarlos o venderlos.

Ello va a permitir que los directivos de esta institución puedan contar con un instrumento que les permita tomar las decisiones más acertadas en este sentido, es decir en algo en que sustentarse para llevar a cabo el remate de los vehículos que en un alto porcentaje resultan inservibles para los objetivos que la institución se ha planteado.

La propuesta en sí, pretende que quines estén al frente de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, vean que con la revalorización del parque automotor están ganando mucho, ya que hasta ahora ello es una incertidumbre; es verdad que se han hecho algunos intentos pero siempre existe una traba burocrática que lo impide; por lo tanto es hora de tomar la decisión

que va en beneficio de la institución como tal, por cuanto la misma no puede dar el servicio que la comunidad espera y se merece, por cuanto es limitado aunque parezca mentira, el no contar con vehículos para la movilización de los técnicos, porque los que tiene en su mayoría no sirven y los que si funcionan, son utilizados por los directivos y jefes departamentales.

6.2. FUNDAMENTACIÓN

Lo más lógico y normal en toda institución sea ésta pública o privada es la existencia de activos; pero también no es menos cierto que existen muchas de ellas y particularmente las públicas donde en algunos casos se incrementan éstos, pero no porque se adquieran nuevos, sino porque su estado de obsolencia y vetustez, hacen de que cada día vayan a parar a lo que se conoce como el “cementerio de las chatarra”, y especialmente lo concerniente a los vehículos.

En el caso de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, es ésta una de las características que más sobresale, es decir su parque automotor en casi el 70% pasó a la historia y hoy en día se ha convertido en una inmensa chatarra o vehículos que no sirven o prestan el servicio necesario para cumplir con los objetivos institucionales, como es el de otorgar un mejor servicio a la colectividad.

Por ello esta propuesta se fundamenta para que los actuales y futuros directivos tomen la decisión de revalorizar el parque automotor y por consiguiente buscar los mecanismos de liquidación o venta de estos activos improductivos que están por demás en la institución y que la debilita tanto en imagen como financieramente.

6.3. OBJETIVOS

6.3.1. OBJETIVO GENERAL

“Determinar la aplicación de un sistema de revalorización del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para rematar dichos bienes improductivos”

6.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Establecer la necesidad de la aplicación del sistema propuesto.
- Definir los mecanismos a aplicarse con relación a la revalorización del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí.
- Evaluar la aplicación del sistema de revalorización del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para rematar dichos bienes improductivos

6.4. UBICACIÓN SECTORIAL Y FISICA

La propuesta como está planteada se la desarrollará en la ciudad de Portoviejo, concretamente en la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, cuya sede principal está ubicada en las calles Sucre y 18 de Octubre, igualmente se tomará en cuenta los vehículos que están guardados en los talleres propios de la institución como es el caso de SIOME y en los particulares, con el fin de constatar el inventario físico del parque automotor.

Será necesario también contar con la colaboración de todos quienes están involucrados directa o indirectamente con el parque automotor de la institución, para ello es importante la decisión

oportuna de quienes están al frente de la entidad, cosa que hasta el momento ya se lo ha conseguido, por ser un tema de suma importancia para el desarrollo institucional.

6.5. FACTIBILIDAD

El estudio como está propuesto es factible de ser aplicado en los términos planteados, por que se determinan mecanismos que permitan ejecutar un buen sistema de revalorización del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, como también porque existe la predisposición de quienes está al frente o administran la entidad, ya que para ellos significa en el futuro contar con un instrumento que les permita tomar la decisión más acertada con relación a estos activos improductivos que están ocasionando más un problema para el desarrollo institucional.

Así mismo es factible su ejecución por cuanto y en base a los resultados de las encuestas realizadas a los funcionarios de esta institución, la solución a darse es la revalorización y posterior a ello la liquidación o venta de los vehículos que ya no prestan el servicio a la institución como tal. En otras palabras existe la predisposición del personal de esta entidad en solucionar este problema que la aqueja desde mucho tiempo.

En definitiva, la factibilidad de la propuesta como tal, esta ahí latente, solo es cuestión de ponerla en práctica con el fin de dar una solución a un problema que esta institución ha arrastrado por muchos años y que incide en el presupuesto de la misma.

6.6. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

6.6.1. ACTIVIDADES

La primera actividad a ejecutarse es la de mantener reuniones de trabajo con los directivos de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para en conjunto establecer la necesidad de la aplicación de un sistema de revalorización del parque automotor de esta institución, para rematar dichos bienes improductivos, es decir los vehículos que ya no prestan ningún servicio. Inicialmente se les explicará exhaustivamente las incidencias o perjuicios que está ocasionando para la entidad el seguir manteniendo este tipo de bienes, que más que ello ha pasado a convertirse en chatarras; esto en base a la investigación realizada.

Una vez hecho esto y de existir la acogida favorable que se está seguro que los directivos de esta institución la van a aceptar, igualmente hay que indicarles que para ello se hace necesario contar con una persona especializada (perito) para que realice el respectivo inventario de todo el parque automotor como también el de irle dando la respectiva revalorización de acuerdo a lo que él como especialista le de, es decir valorarlos en base al estado en que se encuentran los mismos.

Teniendo el resultado del inventario como de la revalorización efectuada por el perito al parque automotor de esta institución, viene la segunda parte que es la definición de los mecanismos a aplicarse con respecto a ello, es decir la forma como se va a ejecutar el remate de dichos bienes improductivos. En este estado, lo primero que hay que realizar es que los directivos de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, una vez que

hayan revisado, analizado y evaluado el informe presentado por el perito, autoricen en base a lo que determine la Ley para estos casos, el remate o liquidación respectiva.

Dada la autorización, viene lo que se llama la planificación de que medios se van a utilizar para hacer conocer a la comunidad de que esta institución está rematando dichos vehículos, que bien podrían ser los medios radiales, escritos y televisivos; lo importante es que todo este grupo de bienes improductivos se liquiden o vendan.

Las bases para llamar a este concurso de remate del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, especialmente los vehículos que para la institución ya no les sirven, deben estar sustentada en lo que determina la respectiva ley para estos casos y elaborada por el departamento jurídico de la institución; quienes determinarán lo más conveniente para la entidad como tal.

Y realizado todo lo anteriormente anotado, lo que sigue es el respectivo remate de los vehículos, en donde preferiblemente no deberían de participar funcionarios de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para evitar cualquier tipo de comentarios en contra de la institución, y más bien lo que hay que resaltar es que el evento quede lo más transparente que sea.

Finalmente viene la evaluación a realizarse una vez que se ha efectivizado la aplicación del sistema de revalorización del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para rematar dichos bienes improductivos; la misma que se la detalla más adelante en el punto 6.10.

6.6.2. RECURSOS

- HUMANOS

- Director de Tesis
- Directivos y funcionarios de la Corporación reguladora del Manejo Hídrico de Manabí.
- Dos investigadores
- Secretaria
- Auxiliar de investigación
- Perito

- MATERIALES

- Suministros y útiles de oficinas
- Imprenta y reproducción
- Copias
- Computadora

- TÉCNICOS

- Reuniones de trabajo
- Talleres de capacitación o evaluación
- Internet

6.7. IMPACTO

El impacto que ocasionaría la aplicación de la propuesta planteada, será de forma positiva y beneficiosa para la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí; por cuanto ésta permitirá que esta institución se deshaga de activos improductivos como es su parque automotor, ya que el mismo en cierta medida incide en el presupuesto de la misma y por ende merma el cumplimiento de los objetivos institucionales.

Por ello con su aplicación, el impacto igualmente es sumamente positivo, ya que con el producto de la venta o liquidación de los vehículos que no prestan algún beneficio a la institución, se adquirirían nuevos, es decir se renueva el parque automotor, lo que conllevará a que los técnicos y funcionarios tengan en que movilizarse. Por otro lado institucionalmente el impacto es positivo, porque se le quita de encima un problema que ha arrastrado por mucho tiempo la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí.

6.8. EVALUACIÓN

Para la realización del monitoreo y evaluación de la propuesta: Aplicación de un sistema de revalorización del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para rematar dichos bienes improductivos, se debe:

Primero.- Nombrar una comisión de monitoreo y evaluación integrada por los dos investigadores de este trabajo; funcionarios de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí y un perito entendido en la materia; con la finalidad de que examinen

los documentos e informes disponibles sobre la aplicación de la propuesta dada.

Segundo.- Se identificarán a los involucrados directos e indirectos del proyecto a quienes se les proporcionará información pertinente de los resultados del monitoreo en el momento oportuno, utilizando para ello canales de comunicación idóneos.

Tercero.- Se proporcionarán informes sobre los resultados obtenidos de la propuesta. Verificando así si la misma ha dado los resultados programados y esperados, es decir si se cumplieron los objetivos planteados.

Cuarto.- Se realizarán reuniones indistintas con los directivos de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para estar al tanto si con la aplicación de la propuesta han aumentado las expectativas planteadas y por ende impulsar el desarrollo socioeconómico de la provincia.

Evaluación.- Permitirá el aprendizaje y la realización de modificaciones durante el ciclo del proyecto; en este caso servirá de guía en la retroalimentación para mejorar la puesta en marcha de la aplicación de un sistema de revalorización del parque automotor de la Corporación Reguladora del Manejo Hídrico de Manabí, para rematar dichos bins improductivos