



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPIRITU SANTO

FACULTAD DE POSTGRADO

MAESTRIA EN ADMINISTRACION DE EMPRESAS

**TITULO: “Impacto en la balanza comercial ecuatoriana del
proyecto Reusa Llanta implementado por el Ministerio de
Industrias y Productividad”**

**PAPER PRESENTADO COMO REQUISITO PREVIO A OPTAR
EL GRADO ACADÉMICO DE MAGÍSTER EN
ADMINISTRACION DE EMPRESAS**

**NOMBRE DEL MAESTRANTE: XAVIER ALEJANDRO
ANDRADE DAZA**

**NOMBRE DEL TUTOR:
ING. RAÚL CARPIO**

SAMBORONDON, OCTUBRE DE 2014

1. Introducción

Al tratarse de un problema que afecta no solo al sector privado, sino que también compromete a los diferentes organismos e instituciones gubernamentales que, por la naturaleza de sus actividades requieren del uso de vehículos de transporte tipo mediano y pesado, mediante Acuerdo No. 11337 con fecha 07 de Septiembre de 2011 el Gobierno Constitucional de la República del Ecuador, presidido por el Economista Rafael Correa Delgado estableció el denominado Registro de Empresas Reencauchadoras (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014).

El propósito principal de este registro es regular la participación de las compañías dedicadas a esta actividad a través del proyecto Reusa Llanta, con la finalidad de suministrar neumáticos reencauchados de calidad y durabilidad para el parque automotor del sector público y privado en lo concerniente a vehículos de transporte pesado de servicios, comercial y movilización de pasajeros.

En líneas generales, el proyecto Reusa Llanta implementado por el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) es una decisión que busca generar un equilibrio en la balanza comercial en lo concerniente a la importación de neumáticos y la subsecuente salida de divisas, generar nuevas fuentes directas e indirectas de empleo con las actividades relacionadas a este propósito, frenar la importación excesiva de este producto y también mitigar la contaminación ambiental que producen este tipo de insumos en desuso.

Las pruebas necesarias para verificar la calidad de los neumáticos que se reencaucharán están garantizados por el convenio firmado entre el

gobierno y la Escuela Politécnica Nacional, que con este fin ayudó a dotar a la mencionada institución educativa de un laboratorio de certificación y un equipo para probar los neumáticos según la normativa de calidad vigente emitida por el INEN.

El presente trabajo investigativo busca analizar de manera objetiva el impacto en la balanza comercial ecuatoriana como producto de la aplicación de esta medida, así como las consecuencias en el sector reencauchador, cumplimiento de objetivos planteados por el gobierno y determinar si en el corto plazo será susceptible de aplicarse o no.

2. Antecedentes

2.1. Industrias relacionadas

No es posible comprender y analizar la problemática de este sector de la economía sin antes efectuar una breve retrospectiva del área automotriz, tan ligado a la actividad comercial de los neumáticos como un componente esencial para el producto final (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones Extranjeras, 2013)

Su historia se remonta a mediados de los años 50, momento en que se comenzó a fabricar carrocerías, asientos para buses, piezas metálicas, etc. y no es sino hasta los años 70 en que principia la fabricación de vehículos nacionales, cuyo modelo emblema fue el recordado ANDINO (Automóviles y Máquinas del Ecuador, 2013)

Posteriormente, el sector se vio fortalecido por el denominado PLAN DEL VEHÍCULO POPULAR, que en el año 1988 incrementó su producción en aproximadamente el 54% con relación al período anterior (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones Extranjeras, 2013), hasta que en 1992 las importaciones de vehículos con las marcas Chrevrolet, Kía y Mazda se concretan gracias a la Zona de Libre Comercio establecida con Venezuela y Colombia (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2014)

Hoy en día el sector automotriz en el Ecuador ha logrado cotas de desarrollo impensables en años anteriores debido a la presencia de varias empresas multinacionales, quienes han proporcionado la más moderna tecnología para fomentar la producción local de componentes, partes y piezas e insumos en general, donde se encuentra indudablemente los neumáticos (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2014)

Las cifras que apoyan su importancia en la economía del Ecuador son claras y concisas: al año 2010 se registraron aproximadamente 29 mil establecimientos cuyo giro de negocio está relacionada con la rama automotriz, de los cuales el 70% corresponde a mantenimiento y reparación de vehículos, en tanto que el porcentaje restante desempeña actividades de venta de partes, piezas y accesorios (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010)

2.2. Sector del neumático

Constituye una significativa fuente de empleo directo e indirecto en áreas administrativas, técnicas, operativas y de mano de obra, en

razón de lo dispuesto por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a las compañías encargadas de la vialidad en el Ecuador, donde señala que el personal para estas tareas debe ser reclutado en las mismas zonas aledañas a los proyectos (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2011)

Históricamente, el mercado ecuatoriano se ha constituido en un importante destino de las importaciones de neumáticos nuevos, debido al incipiente desarrollo de la industria nacional y la ausencia de una empresa capaz de producir en el país productos de este tipo. El proyecto Reusa Llanta como tal se enmarca en las políticas gubernamentales del Cambio de la Matriz Productiva (Ministerio Coordinador de Política Económica , 2012)

Es fácilmente entendible la importancia que tiene para el sector público y privado contar no solo con un vehículo en condiciones físicas y mecánicas óptimas sino tener a su disposición un stock completo de repuestos, entre los que indudablemente una llanta en buenas condiciones garantiza un viaje seguro.

La primera y hasta la fecha única fábrica de neumáticos creada en el país para la dotación de este insumo fue **Compañía Ecuatoriana del Caucho**, constituida bajo la denominación de **Ecuadorian Rubber Company (ERCO)** el 31 de Julio de 1955 y que actualmente es conocida como Continental Tire Andina S.A., cuya razón social nace luego de la compra del paquete accionista mayoritario por parte del Grupo AG de Alemania en el año 2009 (Continental Tyres, 2014)

En el marco de la creación del proyecto Reusa Llanta, esta empresa se constituye como una de las principales proveedoras de llantas reencauchadas para las instituciones y entidades del sector público,

quienes deben acogerse a esta iniciativa en cumplimiento a lo ordenado por el Gobierno Nacional para la reutilización de neumáticos tratados bajo esta modalidad y su empleo en vehículos públicos (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014)

Para ello, además de la mencionada Continental Tire Andina, se encuentran inscritas varias compañías dedicadas al negocio de los neumáticos que participan activamente en esta iniciativa en diversas ciudades del país y cuya meta principal es el reencauche de hasta el 80% de las llantas importadas hasta el año 2017, que representa aproximadamente unas 500 mil unidades de este insumo automotriz.

Cabe mencionar que la idea de las autoridades gubernamentales es que este proyecto no se limite únicamente a las instituciones y entes pertenecientes al Estado ecuatoriano como en un principio se está desarrollando sino que puedan ser partícipes de manera activa en el corto y mediano plazo los vehículos pesados que continúan adhiriéndose al parque automotor de este segmento en el país, cuyo crecimiento ha permanecido constante entre un 10 y un 15% anuales en los últimos 3 años y con tendencia al alza moderada debido a la nueva reglamentación vigente en cuanto a regulaciones para el funcionamiento de empresas vinculadas a la actividad (Archivo Digital de Noticias Ecuador, 2012)

3. ¿Qué es el Proyecto Reusa Llanta?

En el año 2013, la balanza comercial ecuatoriana experimentó un importante déficit de aproximadamente 1040 millones de dólares, cifra que si bien no es susceptible de comparar con los montos de períodos

anteriores nos indica claramente que este problema lejos de solucionarse se mantenido constante (Banco Central del Ecuador, 2014)

Con la finalidad de procurar un ahorro para el Estado en lo concerniente a la importación de llantas destinadas al sector del transporte pesado tales como buses y camiones, nace en Junio de 2010 el **Proyecto Reusa Llanta**, implementado por el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), luego de un proceso de coordinación entre los principales gremios de transporte, sector empresarial relacionado y el Gobierno Nacional.

El proyecto en mención surge como una de las aristas importantes de un macro proyecto gubernamental tendiente a impulsar un modelo económico basado en la sustitución de importaciones y cuya finalidad básica es incentivar la producción local a través de la investigación, el desarrollo y la innovación industrial, siendo capaz de entregar al consumidor ecuatoriano un producto elaborado bajo los más altos estándares de calidad internacional (Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamérica, 2014)

Por otro lado, se encuentra latente la necesidad imperiosa de minimizar y reducir el impacto que produce el desecho de un neumático cuyo rodamiento ha cumplido con su vida útil, asumiéndolo como una tarea fundamental para la protección del medio ambiente y sus principales componentes naturales en armonía con los factores económico, social y estratégico (Ministerio del Medio Ambiente, 2014)

Desde el punto de vista económico, la implementación y puesta en marcha de esta iniciativa busca reducir los costos de mantenimiento por concepto de adquisición de neumáticos nuevos, los mismos que tienen un precio promedio de USD \$ 300 y \$ 400 dólares por unidad, en tanto que el producto reencauchado puede llegar a costar en promedio 160 dólares pero con la ventaja de que la vida útil del insumo es similar al nuevo (Llantas del Ecuador, 2014)

En la actualidad, el porcentaje de reciclaje y procesamiento de neumáticos usados en el Ecuador alcanza apenas un 20%, una cifra muy inferior si se la compara con países como los Estados Unidos de Norteamérica y Brasil por ejemplo, donde esta actividad llega al 100% y 120% respectivamente, incluso en el vecino país de Colombia este porcentaje llega al 46% (Periódico Popular, 2014)

Por otro lado, existen neumáticos que por sus condiciones físicas de deterioro producto de un mal mantenimiento por parte del propietario del vehículo no reúnen los requisitos mínimos que los consideren aptos para el proceso de reencauche, lo que inevitablemente genera la siguiente interrogante: ¿qué hacer con estas llantas que no pueden incluirse de manera satisfactoria en el proyecto?

En el año 2013, el Ministerio del Ambiente del Ecuador, mediante Acuerdo Ministerial 020 y publicado en el Registro Oficial con fecha 19 de Abril (Revista Judicial Derecho Ecuador, 2013), expidió el Instructivo para la Gestión Integral de Neumáticos Usados y lo puso en marcha a través de un proyecto nacional, teniendo como objetivo “establecer los requisitos, procedimientos y especificaciones ambientales para la elaboración, aplicación y control del Plan de Gestión Integral de los Neumáticos Usados, a fin de fomentar la

reducción, reutilización, reciclaje y otras formas de valorización, con la finalidad de proteger el ambiente” (Revista Judicial Derecho Ecuador, 2013)

En este lapso de tiempo, se han recuperado aproximadamente 60 mil neumáticos en todo el país, según cifras divulgadas por el Ministerio del Ambiente y se espera que hasta finales del año en curso se recolecten al menos 75 mil llantas a nivel nacional, con especial énfasis en la provincia de Galápagos dada la fragilidad de su ecosistema (Diario El Telégrafo, 2014)

Para el efecto, se han contemplado la entrega del material no apto para el reencauche a los llamados gestores ambientales, quienes son “personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que han sido designadas como responsables del manejo, gestión, recolección, transporte, transferencia o disposición final de todo tipo de residuos” (Secretaría de Ambiente Quito, 2012)

Estos gestores, en su gran mayoría artesanales, se encargan de transformar en objetos útiles los neumáticos rechazados para el reencauche, tales como sillas y mesas para jardín, juegos infantiles, carteras, jarrones, porta vasos, lámparas, sillones, macetas, césped sintético, pisos de cauchos, entre muchos otros (actualmente existen aproximadamente 650 puntos de recolección de llantas usadas distribuidos en todo el país, desde donde son entregadas a los gestores ambientales una vez que no han logrado aprobar la inspección previa) (Secretaría de Ambiente Quito, 2012)

El apoyo a la labor ambiental se ve reflejada no solo en el trabajo de los gestores artesanales, sino en las iniciativas gubernamentales como el proyecto Reusa Llanta, iniciado con los 23 vehículos pertenecientes al Ministerio de Industrias y que ha contado también con la adhesión de otras entidades como la Empresa Pública de Aseo y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad de Quito, la Empresa Municipal de Aseo de Cuenca, el Consorcio Metro Bastión de Guayaquil, entre otras, logrando que se incorporen a esta iniciativa aproximadamente 34 mil vehículos pertenecientes a la flota estatal (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2011)

Cabe mencionar que para lograr un producto de calidad en los neumáticos reencauchados y que sean susceptibles de lograr rendimientos comparables con productos nuevos, muchas de las compañías inscritas para el proyecto han debido recurrir a alianzas estratégicas con multinacionales del ramo para la transferencia de tecnología que permita posicionar a las instalaciones existentes y abastecer eficazmente a la demanda del sector público y privado, como por ejemplo CONAUTO, que efectuó una inversión de aproximadamente tres millones de dólares para ampliar su planta de reencauche ubicada en el kilómetro 16 de la vía a Daule en la provincia del Guayas (Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamérica, 2014)

Por su parte, el Gobierno ha procurado fortalecer la calidad y seguridad de los neumáticos reencauchados a través del Ministerio de Industrias y Productividad, quienes en conjunto con la Escuela Politécnica Nacional, inauguraron un nuevo laboratorio en el sur de la ciudad de Quito en el mes de marzo del año en curso, cuya finalidad es el análisis y verificación de la normativa vigente en productos nuevos y usados.

a. ¿Cómo funciona?

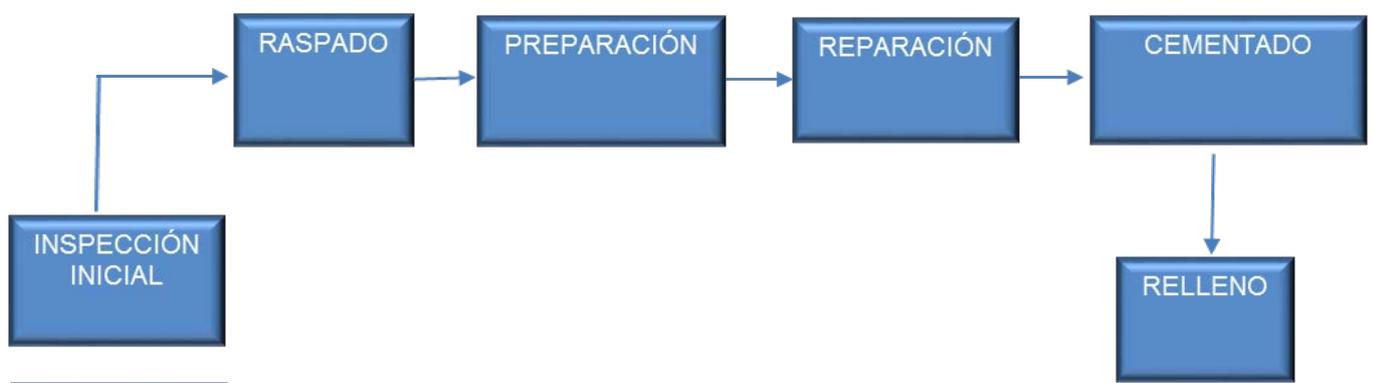
Llamado originalmente Proyecto de Desarrollo Productivo de la Industria del Reencauche (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014), busca desarrollar una industria de reencauche de neumáticos usados en el país con la finalidad de reducir la importación de este insumo y dinamizar la cadena productiva de esta manufactura.

Como primer objetivo básico de este proyecto, se busca consolidarlo a través del involucramiento obligatorio de los vehículos registrados en las diferentes instituciones del sector público, para luego extender esta actividad al transporte de pasajeros, comercial y finalmente los vehículos livianos (Diario El Comercio, 2011)

El proceso en sí supone el cumplimiento de estándares de calidad internacionales, de tal manera que el producto terminado sea similar en su forma al de un neumático nuevo, para lo cual se ha previsto articular normas técnicas que garanticen la seguridad de los usuarios (especialistas de la Escuela Politécnica Nacional se han encargado de avalar la calidad y durabilidad del producto).

Normalmente el proceso de reencauche de llantas sigue varios pasos, que deben ser observados estrictamente a fin de garantizar la calidad y durabilidad del producto (Reencauche Simart, 2010):

FIGURA 1



FUENTE: Continental Tires
ELABORACIÓN: el autor

1. Inspección inicial: en este punto se verifica que el neumático cumpla los requisitos mínimos exigidos para continuar con el proceso de reencauche sin observaciones de ningún tipo, como consta en el siguiente gráfico:

TABLA 1

Requisitos mínimos

Cero perforaciones
No presentar deformaciones
Labrado mínimo de 3 milímetros
Carcasa en buen estado
Banda de rodamiento íntegra

FUENTE: Proyecto Reusa Llanta

ELABORACIÓN: el autor

2. Raspado: se procede a eliminar los residuos de la antigua banda de rodamiento para que adquiera la dimensión adecuada para la colocación de la nueva banda.

3. Preparación: se inspecciona minuciosamente la carcasa, a fin de detectar cualquier avería presente

4. Reparación: de existir algún tipo de defecto proveniente de la revisión, se procede a repararlo con el máximo cuidado

5. Cementado: se aplica una capa de caucho líquido que proteja al neumático de la oxidación y permita fijar otros accesorios

6. Relleno: como producto del proceso de cementado, se detecta y repara cualquier tipo de defecto que se presente

7. Embandado: se aplica la banda de rodamiento a través de frío (se usa material previamente diseñado) o del calor (requiere una banda sin ninguna preparación.)

8. Armado: se aplica presión de aire entre la banda y el casco, de tal manera que exista un garantía de fijación de la banda

9. Vulcanizado: este procedimiento busca proporcionar la adhesión perfecta entre la banda de rodamiento nueva y el neumático tratado

10. Pintura: es el acabado final que se le proporciona a la llanta reencauchada para fines de presentación al consumidor final

11. Inspección final: es con toda seguridad el paso más importante, ya que implica una revisión igual o más rigurosa que la inspección inicial, así se garantiza un producto de calidad y bajo normas de control internacionales para el usuario final.

El proceso de control para verificar que el neumático reencauchado cumpla con los estándares de calidad estipulados es ejecutado según el reglamento técnico INEN 067 (PUDELECO, 2014), que obliga a las empresas involucradas a ofrecer al consumidor un producto usado similar en calidad y seguridad al nuevo.

Es necesario recalcar que luego del proceso de revisión exhaustivo al que son sometidos los neumáticos no lograren superar la fase de inspección inicial por daños irreversibles en la carcasa, inmediatamente son registrados como NO APTOS y puestos a disposición de los gestores ambientales más cercanos (según la ciudad donde se proceda), a fin de que se pueda dar un giro al producto inicial mediante la transformación en otros objetos de consumo ya mencionados con anterioridad.

b. Sectores involucrados en el proyecto

En un principio, el proyecto Reusa Llanta fue ideado para su exclusiva aplicación en el sector público, aunque finalmente se han involucrado a entidades como el transporte pesado de pasajeros y comercial, los vulcanizadores y las empresas reencauchadoras debidamente acreditadas.

Actualmente existen dieciséis empresas reencauchadoras cuyos procesos de trabajo se enmarcan en la norma NTE INEN 2582 (Diario El Telégrafo, 2013) como son CONAUTO – Compañía Anónima Automotriz (Guayaquil), Durallanta S.A. (Quito / Guayaquil / Cuenca), Iso Llanta S.A. (Cuenca), Llantera Oso (Quito), Renovallanta (Quito /

Guayaquil / Cuenca), Antonio Pino Icaza Cía. Ltda. (Guayaquil), Reencauchadora Europea Reneu S.A. (Quito), Reencauchadora de la Sierra Caucho Sierra S.A. (Ambato), Reencauchadora Ecuador Cía. Ltda. (Quito), Reencauchadora del Pacífico S.A. (Quito), Reencauche y Servicios Rencaplus Cía. Ltda. (Cuenca), Reencauche Seguro (Latacunga), Maxxicaucho S.A. (Cuenca), Ecuaneumáticos (Guayaquil), Reencauchadora Andina Reencandina S.A. (Cuenca) y Reencauchadora Imbabura (Atuntaqui).

Estas empresas se encuentran ubicadas mayoritariamente en las principales ciudades del país como son Quito, Guayaquil y Cuenca, mientras que existe solo una en Latacunga, Ambato y Atuntaqui, se espera que hasta el próximo año calificar empresas ubicadas en otras ciudades principales ubicadas en la región Costa y Oriente del Ecuador.

Para que una empresa interesada pueda ingresar a la lista mencionada anteriormente, debe encontrarse en capacidad de cumplir rigurosamente con la NTE INEN 2582 o en su defecto con la Norma ISO 9001:2008, la misma que hace referencia a “todos los elementos de administración de calidad con los que una empresa debe contar para tener un sistema efectivo que le permita administrar y mejorar la calidad de sus productos o servicio” (Herramientas para Sistemas de Calidad ISO, 2011)

Si bien es cierto la normativa expedida está dirigida a los vehículos de uso oficial, el objetivo inmediato el uso generalizado por parte del transporte pesado de pasajeros y comercial, como lo contempla explícitamente el Ministerio de Industrias en su página web (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014)

El proyecto estima que el promedio de duración de las llantas direccionales reencauchadas es de 55 a 60 mil kilómetros o aproximadamente 10 meses, en tanto que las llantas de tracción la duración promedio es de 35 mil kilómetros (lo que representa de 5 a 6 meses), procurando que este proceso no se realice mas de tres veces (Ecuador Vial, 2014)

Las así llamadas llantas direccionales se caracterizan porque la mayoría de veces se la utiliza en el eje de la dirección ubicado en la parte frontal del automotor y su fricción con el asfalto es mínima, ahí radica su promedio de durabilidad.

En cambio, las llantas de tracción hacen referencia a las que reciben la fuerza del motor, por lo general se encuentran en la parte posterior y su función principal es transmitir el movimiento sin derrapar, lo que genera una alta fricción y por ende su duración es menor.

c. Ejecución de proyecto

La falta de materia prima de calidad ha impedido que el sector del reencauche pueda desarrollarse, lo que se suma a la poca cultura de reciclaje.

Aproximadamente un 30% de las carcasas que ingresan a las plantas son rechazadas porque no son aptas para este proceso, debido principalmente a problemas mecánicos de los vehículos, impericia del conductor y una falta de control preventivo.

Con la en la elaboración, aprobación y difusión de las Normas INEN 2581 y 2582 sobre Definiciones y Procesos de Reencauche, las empresas del sector están obligadas a certificar sus productos (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2011)

“Adicionalmente el Gobierno Central, elaboró e implementó en el 2013 el Decreto N° 1327 y su instructivo mediante Acuerdo N° 12 256-A, que estipula el reencauche obligatorio para el sector público, el cual no solo coadyuva a generar una mayor cultura de reencauche, sino a proteger el medio ambiente y reducir los costos en la adquisición de neumáticos nuevos” (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014)

4. ¿Por qué la sustitución de importaciones?

La sustitución de importaciones es un mecanismo de política económica aplicado por el gobierno nacional con la finalidad de impulsar la producción ecuatoriana de un número determinado de elaborados para el consumo interno (Ministerio Coordinador de Política Económica , 2012).

En este contexto, las autoridades gubernamentales, basadas en factores externos como la baja en el precio del barril de petróleo, han considerado la asignación de recursos económicos para producir bienes que resulten más rentables para el empresario y de mejor calidad y costo para el consumidor (Diario El Telégrafo, 2014)

Entre los años 2007 y 2012, el 80% de los neumáticos nuevos para uso en transporte pesado fueron importados (Banco Central del Ecuador, 2014), lo que obligó a que el gobierno, en el año 2009, aplique una salvaguarda por balanza de pagos para estabilizar la

balanza comercial (en mi concepto, esta medida fue el origen del proyecto en análisis).

En este marco, surge la propuesta gubernamental ya mencionada de reencauchar llantas usadas para reintroducirlas en el mercado como una alternativa más económica para el consumidor en primer lugar, disminuir la importación excesiva y también por motivos digamos “ecológicos” debido a la gran cantidad de neumáticos usados que paraban en ríos, quebradas o botaderos de basura, sin mencionar la incineración contaminante empleada como última opción.

a. Datos relevantes

El Registro de Importadores de Neumáticos, creado en el marco del proyecto Reusa Llanta, se encarga de normalizar los procedimientos que debe cumplir un importador de neumáticos en base al “cumplimiento de un índice de reencauche y del plan de gestión de neumáticos usados del Ministerio del Ambiente” (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014)

Esta normativa contempla que el importador de neumáticos debe registrarse de manera anual en la Subsecretaría de Comercio y Servicios y presentar debidamente llenada una solicitud para cada importación que realice, lo que le permitirá disponer de la documentación necesaria para el proceso de desaduanización; cabe mencionar que la aprobación de estas solicitudes se encuentra en función de un cumplimiento de índices de reencauche entregado a cada empresa.

Según una disposición transitoria de la resolución, es necesario que el importador de neumáticos nuevos reencauche por lo menos un 30% de las importaciones efectuadas entre junio y diciembre, porcentaje que se irá elevando gradualmente hasta llegar al 80% en el año 2018 (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014)

TABLA 2

PORCENTAJES DE REENCAUCHE

SUBPARTIDA: 4011.20.10.00

DESCRIPCIÓN: RADIALES

AÑO	PORCENTAJE
2014	30%
2015	45%
2016	60%
2017	70%
2018	80%

Fuente: MIPRO

Elaboración: el autor

SUBPARTIDA: 4011.20.90.00

DESCRIPCIÓN: LAS DEMAS

AÑO	PORCENTAJE
2014	30%
2015	45%
2016	60%
2017	70%
2018	80%

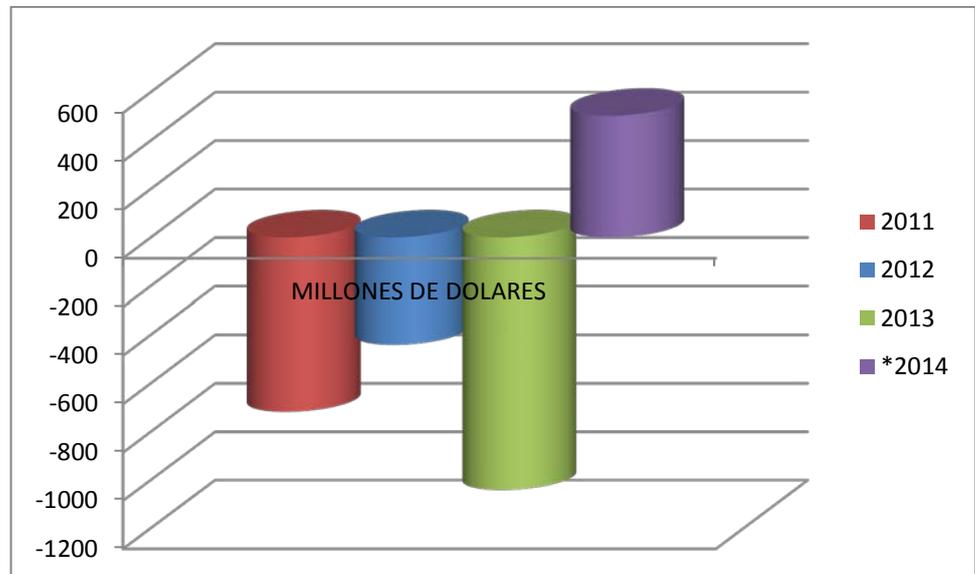
Fuente: MIPRO

Elaboración: el autor

La Resolución 14185 es el instrumento legal donde consta el instructivo para el registro de importador de neumáticos y consta de establecimiento del registro de importador de neumáticos, definiciones (índice de reencauche, registro de importador y solicitud de importación), requisitos para el registro de importador de neumáticos, procedimiento de emisión del registro, procedimiento de solicitud de importación, control y cumplimiento, vigencia y renovación del registro de importador de neumáticos, suspensión del registro de importador, notificaciones, disposiciones generales y disposiciones transitorias

5. Mirada Macro a la Balanza de Pagos del Ecuador

a. Balanza de pagos período 2011-2014



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: el autor

*Los datos del año 2014 son provisionales hasta el mes de septiembre

En los últimos cuatro años, la balanza de pagos del Ecuador ha mantenido niveles de decrecimiento bastante evidentes, producto de la agresiva importación de bienes de consumo.

En el año 2011 por ejemplo, se registró un valor de USD \$ -717,31 millones de dólares, cifra que al año siguiente se ubicó en un nivel menos deficitario con un monto de USD \$ -440,61 debido a la disminución en el envío de remesas por parte de migrantes ecuatorianos en el exterior (Banco Central del Ecuador, 2014)

Esta baja surgió como consecuencia del desempleo generado en la crisis económica a nivel global de aquel año, por lo que el poder adquisitivo de sus familiares en el Ecuador impidió la importación de bienes provenientes del extranjero. Respecto a la aplicación del proyecto Reusa Llanta, los resultados cuantificados ascienden a poco

menos de USD \$ 60 millones de dólares, lo que resulta comprensible en cierta manera por el poco tiempo de vigencia de la medida (Diario El Telégrafo, 2013)

Para el año 2013 la cantidad registrada como producto del déficit en la balanza de pagos alcanzo los USD \$ -1.040,98 millones de dólares, una cifra considerable respecto a los períodos analizados con anterioridad, esta situación se derivó del incremento en la importación de materias primas para la producción de bienes locales y en donde la industria fue la más beneficiada (Banco Central del Ecuador, 2014)

Es en este período cuando se comienza a estudiar por parte de las autoridades gubernamentales una medida que frene las importaciones agresivas de materia prima sin causar perjuicio a la industria local pero que también permita entregar al usuario final un producto de calidad (Banco Central del Ecuador, 2014)

Con la aplicación de las medidas restrictivas a la importación de bienes incluidos en determinadas partidas arancelarias, el país entró en un período de prueba para la industria local, que debía ser capaz de proporcionar materia prima de calidad para la producción de bienes (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014)

Las empresas que se vieron afectadas con esta medida debieron recurrir al diálogo y la negociación con el Gobierno, comprometiéndose a apoyar a la industria local a cambio de la liberación de partidas arancelarias de su interés para importar otros insumos (Revista Líderes, 2014)

Según las cifras provisionales consultadas, hasta septiembre del presente año la balanza de pagos ha registrado un saldo positivo de USD \$ 502,67 millones de dólares aproximadamente como resultado de las distintas medidas adoptadas por el gobierno (Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamérica, 2014) y no de una en especial, donde el proyecto Reusa Llanta más bien ha servido como un incentivo a la generación de trabajo en el área de la micro y pequeña empresa (los gestores ambientales por ejemplo), así como para concientizar el cuidado del medio ambiente.

b. Estado actual de empresas reencauchadoras certificadas.

En los actuales momentos, las empresas reencauchadoras certificadas han condicionado su importación de productos al número de llantas que reencauchen anualmente y que deben ser debidamente documentadas.

Para este propósito, es necesario que las empresas importadoras reciclen el 30% de los neumáticos nacionalizados durante el período junio – diciembre del presente año, además el Gobierno espera que este porcentaje se incremente gradualmente hasta llegar al 80% en el año 2018 (Diario El Universo, 2014)

Importantes empresas que participan en la iniciativa esperan que con esta norma el índice de reencauche se incremente del 50% actual a un 65% en el año 2015, lo que obliga a una importante inversión

económica para ampliar y modernizar sus plantas ante estas exigencias del mercado (Diario El Universo, 2014)

Por ejemplo CONAUTO ha señalado que “actualmente reencauchan 20 mil neumáticos al año, con lo que se sustituyen USD \$ 6 millones en importaciones y se prevé subir a 60 mil llantas en los próximos 3 años para llegar a reemplazar alrededor de USD \$ 18 millones” (Diario El Universo, 2014)

6. Análisis comparativo de la incidencia del proyecto en la Balanza de pagos, período 2011- 2014

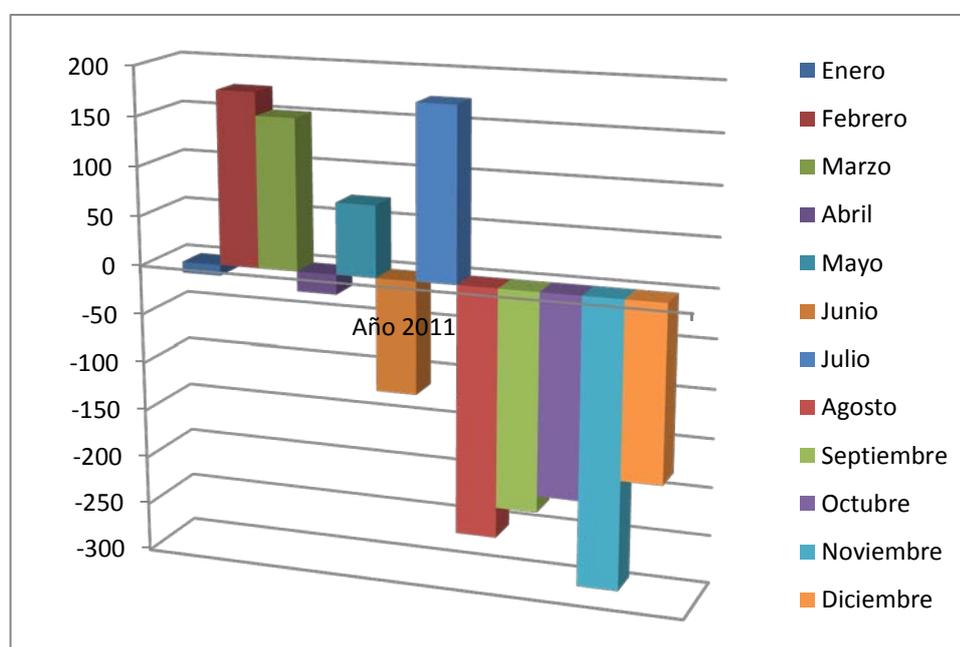
La importación de bienes e insumos ha sufrido variaciones notables, las mismas que se analizarán gráficamente en función de su evolución desde al año 2011 hasta el presente año (Banco Central del Ecuador, 2014)

El punto de inflexión de este estudio será el período donde entró en vigencia el proyecto de reencauche de neumáticos a través del programa Reusa Llanta, ya que permitirá evaluar la eficacia o no de la medida y su impacto en la balanza de pagos del Ecuador.

Se ha desglosado cada año en meses con su respectiva cifra, lo que servirá para efectuar el análisis de manera global y a su vez comparativa, que permita proyectar la curva de la demanda para los próximos años como una referencia de estudio.

GRÁFICO 1

Año 2011



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: el autor

En este período la balanza mantiene un superávit en los meses de Febrero (USD \$175,58 millones de dólares), Marzo (USD \$152,20 millones de dólares), Mayo (USD \$72,01 millones de dólares) y Julio (USD \$ 174,55 millones de dólares), producto de la temporada altamente propicia para la importación de flores y cacao para la elaboración de productos que se distribuyen en fechas importantes alrededor del mundo (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones Extranjeras, 2013)

En los meses de Enero y Abril se mantiene pequeños montos deficitarios debido a la poca capacidad adquisitiva de la población

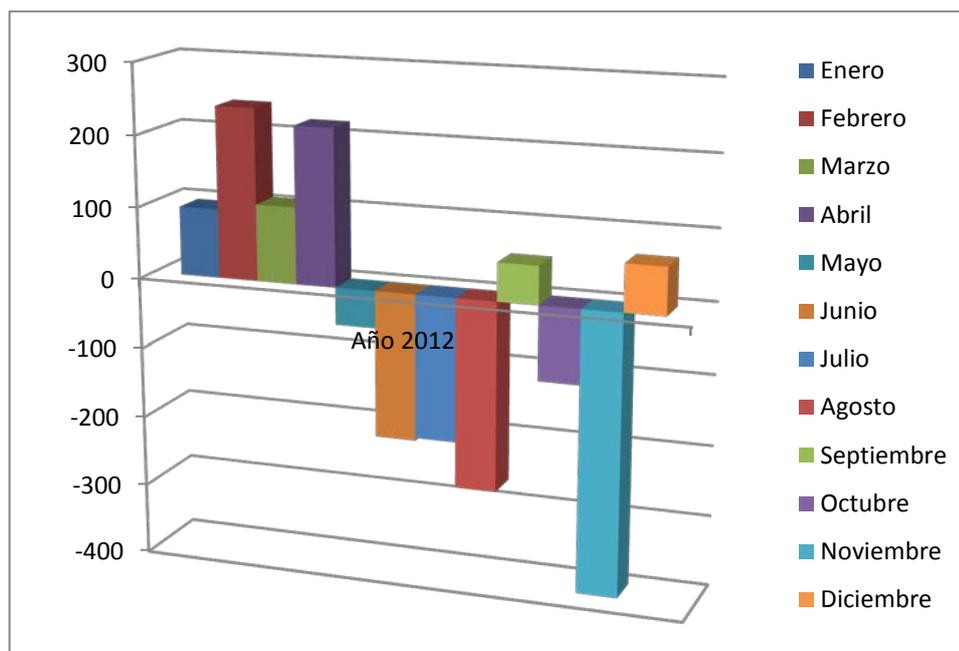
generada por el gasto importante que constituyen las celebraciones festivas del año anterior en el mes de Diciembre, lo que constituye una restricción importante para la industria al momento de importar.

Sin embargo, a partir del mes de Julio comienza una escalada progresiva en el déficit, tal como lo reflejan las cifras negativas de los meses de Agosto (USD -\$251,97 millones de dólares), Septiembre (USD -\$220,64 millones de dólares), Octubre (USD \$ -203,65 millones de dólares) y Noviembre (USD \$ -292,13 millones de dólares), como consecuencia de la importación de bienes de consumo y de capital, combustibles, lubricantes y últimamente servicios relacionados con la comunicación, informática, derechos de licencia, servicios empresariales, etc.

Finalmente, el mes de Diciembre se registró un valor de USD \$ - 178,65 millones de dólares como déficit, donde es propicia la venta de bienes de consumo importados por la época navideña y de fin de año.

GRÁFICO 2

Año 2012



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: el autor

Es relevante indicar que en los primeros meses del año 2012 se observa ciertos niveles de superávit en la balanza de pagos en los meses de Enero (USD \$96,13 millones de dólares), Febrero (USD \$239,80 millones de dólares), Marzo (USD \$ 107,00 millones de dólares) y Abril (USD \$ 219,32 millones de dólares), debido en gran parte al auge de las exportaciones petroleras en el período mencionado, donde el barril de crudo tuvo un promedio de venta de USD \$107,18 dólares (Diario El Comercio, 2012)

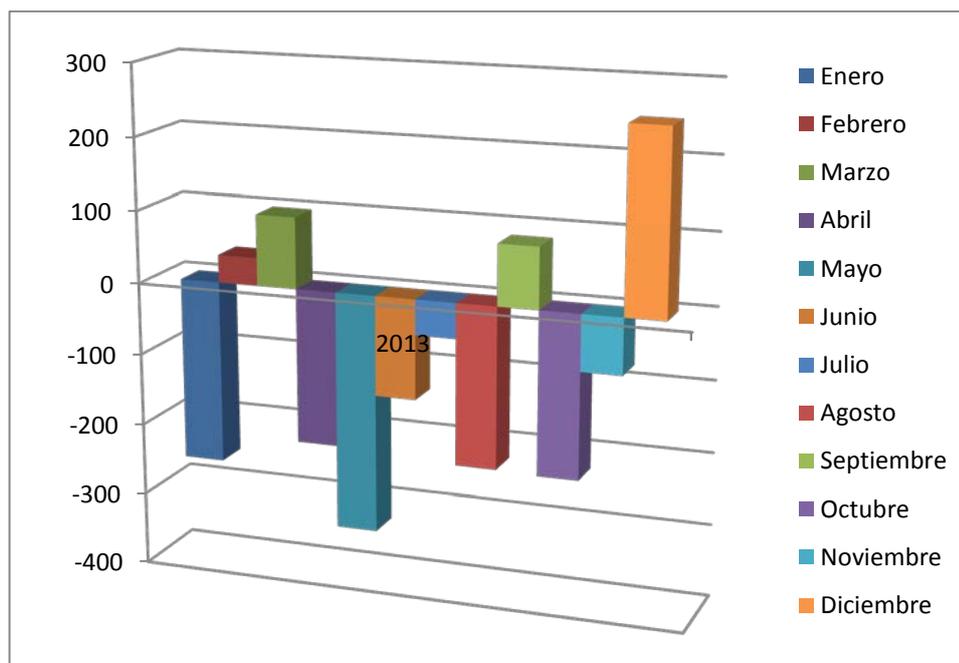
Posterior a este período, la balanza de pagos vuelve a colocarse en índices negativos durante los meses de Mayo (USD \$ -51,92 millones de dólares), Junio (USD \$ -204,77 millones de dólares), Julio (USD \$ -200,93 millones de dólares) y Agosto (USD \$ -265,54 millones de dólares) cuando el barril de petróleo ecuatoriano decayó en el precio durante el mes de Mayo (USD \$ 86,15 por unidad) y pudo recuperarse ligeramente más adelante (Diario El Comercio, 2012)

La dependencia de la economía ecuatoriana hacia el petróleo produce este tipo de efectos, en los siguientes meses el precio mejoró de manera paulatina, lo que se vio reflejado en el superávit del mes de Septiembre (USD \$ 53,53 millones de dólares), volviendo a recaer en Octubre (USD \$ -103,27 millones de dólares) y Noviembre (USD \$ -396,10 millones de dólares).

Para el caso de Diciembre, es interesante comparar las cifras positivas de este año (USD \$ 66,14 millones de dólares) con las del 2011, en que el déficit de la balanza de pagos se ubicó en los USD \$ -178,65 millones de dólares, esta diferencia se produjo como un efecto de las restricciones impuestas a través del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (Resolución 66) a la importación de vehículos, el establecimiento de cupos al número de teléfonos celulares y el aumento de aranceles a diversas partidas arancelarias, principalmente licores (Diario El Mercurio, 2012)

GRÁFICO 3

Año 2013



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: el autor

El comportamiento de la balanza de pagos en este año presenta una panorámica totalmente diferente a los períodos analizados con anterioridad, basta con observar las cifras que se presentan en el primer trimestre.

En el mes de Enero de este año se registró un valor negativo de USD \$ -253,99 millones de dólares como consecuencia de la disminución de las exportaciones de crudo y sus derivados, no hay que olvidar que en 2012 se produjo una baja importante del precio del barril de petróleo desde mediados de junio de ese año.

En los meses de Febrero y Marzo se produjo un pequeño repunte (USD \$ 38,28 millones de dólares para el primero de los mencionados y USD \$ 98,13 millones de dólares para el segundo), producto de una

mejora en las exportaciones de productos no petroleros, en este caso el banano.

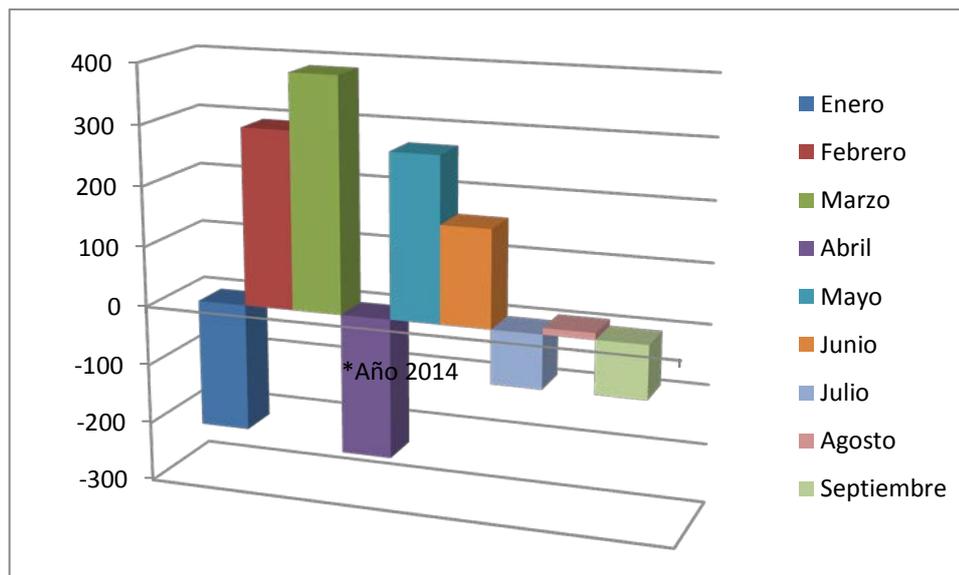
En los siguientes 5 meses la balanza continúa deficitaria con valores medianamente fluctuantes (Abril USD \$ -214,62 millones de dólares, Mayo USD \$ -329,33 millones de dólares, Junio USD \$ -138,18 millones de dólares, Julio USD \$ -48,87 y Agosto USD \$ -223,53 millones de dólares), ya que a pesar de la creciente cuota exportadora de productos no petroleros como el banano, camarón y cacao, es evidente el contraste con la importación de bienes y servicios de capital (combustibles y lubricantes principalmente) en este período.

En el mes de Septiembre se produce un ligero repunte de USD \$ 84,22 millones de dólares en la balanza de pagos, lo que no ocurre en el mes de Octubre (USD \$ -225,95 millones de dólares) y Noviembre (USD \$ -77,58 millones de dólares), especialmente el primero de los mencionados y cuyo monto se origina en la importación de productos para la época festiva del mes de Diciembre.

Este último registra una cifra favorable de USD \$ 250,44 millones de dólares, un superávit alto si lo comparamos con los datos del 2011 y 2012 (USD \$ -178,65 y USD \$ 66,14 respectivamente), que las autoridades señalan como la consecuencia de la restricción a importaciones de ciertas partidas y el incentivo a la industria local, pero no es sino un indicativo de la recuperación del precio del barril de petróleo, que llegó a cotizarse en \$ 99,32 dólares (Ecuador Inmediato, 2013)

GRÁFICO 4

Año 2014 *



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: el autor

*Los datos del año 2014 son provisionales hasta el mes de septiembre

En este año, el mes de Enero registra un déficit de USD \$ -213,11, lo que obligó a las autoridades a *“tomar algunas acciones como la obligatoriedad de la obtención de un certificado de reconocimiento previo a la desaduanización de 293 subpartidas de productos, que incluyen lácteos, cosméticos, textiles, electrodomésticos, cárnicos, biberones, bicicletas, ollas y juguetes, entre otros”* (Diario El Comercio, 2014)

La aplicación de esta medida se ve reflejada en los meses de Febrero (USD \$ 294,99 millones de dólares) y Marzo (USD \$ 387,52 millones de dólares), donde se registra un importante valor de superávit en la balanza de pagos, aunque en cierta forma restringió al consumidor la adquisición de bienes importados que no se producen en el país.

En Abril se produce una caída cifrada en USD \$ -233,40 millones de dólares debido a la importación masiva de combustibles y derivados provocada por la anunciada paralización de la Refinería de

Esmeraldas para fines de renovación, que ha venido posponiéndose desde el año 2011.

Los meses de Mayo (USD \$ 272,02 millones de dólares) y Junio (USD \$ 161,44 millones de dólares) y sus cifras positivas confirman, según autoridades de gobierno, la efectividad de las medidas restrictivas a las importaciones y el fomento a la producción de origen nacional.

A USD \$ -89,42 millones de dólares asciende el déficit del mes de Julio del período analizado, un valor relativamente pequeño si se toma en cuenta los acuerdos a los que llegó el gobierno con los grandes sectores comerciales, a fin de liberalizar de manera gradual las importaciones de determinadas subpartidas que afectan la producción de bienes para consumo interno.

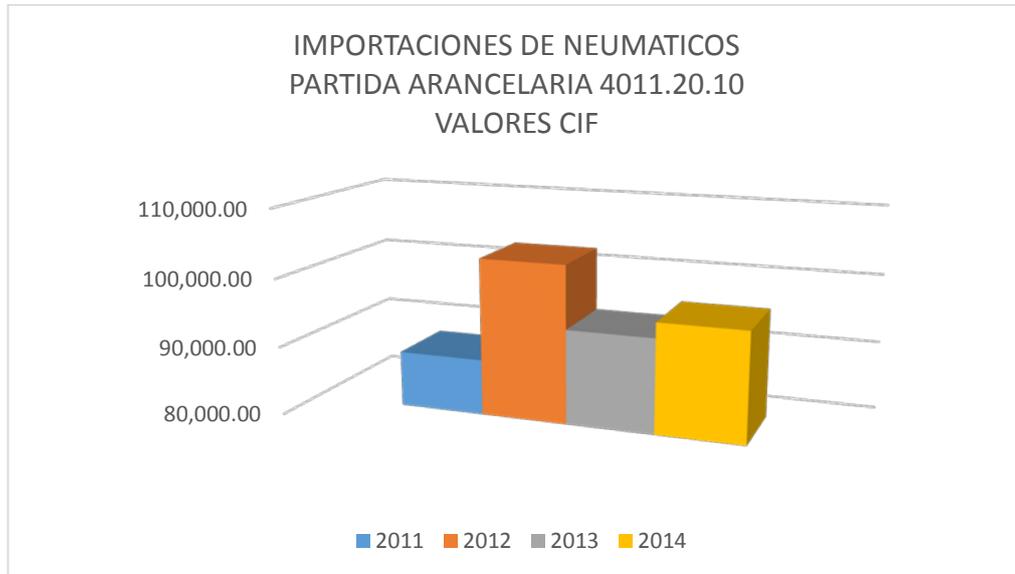
Finalmente, el mes de Agosto presentó un ligero superávit de USD \$ 10,72 millones de dólares en la balanza de pagos, a pesar de los anuncios de la baja en el precio del barril de petróleo ecuatoriano en los mercados internacionales, en tanto que Septiembre registra un déficit de USD \$ -88,50 millones de dólares ante la inminente aplicación de la medida restrictiva a las importaciones denominadas 4x4 con las que las autoridades pretenden controlar el envío de paquetes provenientes del exterior que se amparen en esta modalidad (Diario El Universo, 2014)

GRÁFICO 5

Importación de Neumáticos según Partida Arancelaria

2011	2012	2013	2014
------	------	------	------

88,103.50 102,947.16 93,757.21 95,994.32



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: el autor

La partida arancelaria 4011.20.10 incluye a todos los neumáticos para transporte pesado (usualmente empleados en buses y camiones), es decir, abarca por su tamaño al tipo de neumático contemplado en el proyecto Reusa Llanta.

Como se observa en el gráfico No.5, existe un aumento considerable en las importaciones de los insumos de esta partida durante el año 2012 en comparación con el período anterior por USD \$ 14.843 millones de dólares, es decir, un incremento porcentual del 16.85%.

En el año 2013, con la aplicación del proyecto y las restricciones en las importaciones de neumáticos (aplicación de cupos de importación), se produce un decremento del 8.93%.

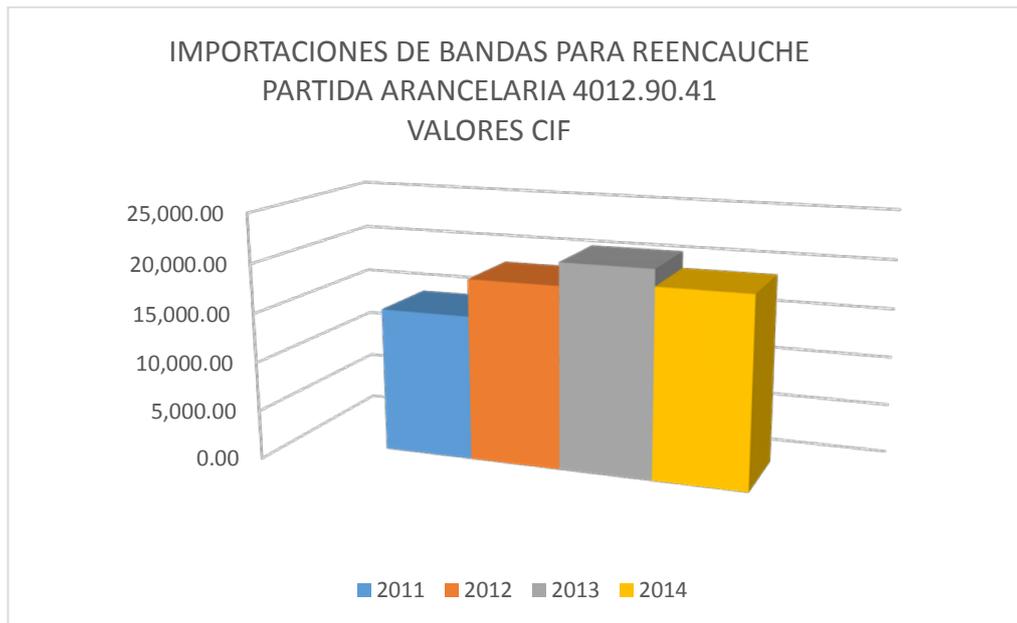
Finalmente, en el año 2014 se observa un nuevo incremento porcentual de 2.93% en las importaciones, muy a pesar de la disminución de cupos y

la obligatoriedad de las importadoras en aumentar la cantidad de neumáticos reencauchados.

GRÁFICO 6

Importación de Bandas de Rodadura para Neumáticos según Partida Arancelaria

2011	2012	2013	2014
14,746.67	18,520.29	20,826.75	19,152.35



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: el autor

La partida arancelaria 4012.90.41 incluye a todas las bandas de rodadura que se utilizan para el reencauche de las llantas, en este caso incluye insumos con diámetros menores a los mencionados en el gráfico 5.

Se observa un incremento del 25.59% en las importaciones de este insumo durante el año 2012, lo que se debe en gran medida a la aplicación del proyecto Reusa Llanta.

En los últimos dos períodos se observa un comportamiento inusual, ya que durante el año 2013 se reduce el porcentaje de crecimiento a un 12.45% en tanto que en el 2014 decrece en un 8.04%, por lo que los

volúmenes de crecimiento de importaciones neumáticos y de insumos para reencauche no indican un ahorro considerable.

7. Temas de discusión

Los objetivos principales de la iniciativa Reusa Llanta proyectaban un ahorro de divisas por concepto de importación de neumáticos nuevos de aproximadamente USD \$ 200 millones de dólares anuales (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014), una cifra aún alejada de los resultados obtenidos en los últimos 3 años, ya que en promedio la aplicación de la medida ha representado unos USD \$ 102 millones de dólares anuales (Ministerio del Medio Ambiente, 2014)

Uno de los principales inconvenientes para que este proyecto pueda estabilizarse y ser una fuente de ahorro visible en la balanza de pagos del Ecuador es la importación de combustibles y sus derivados, si esta variable no es controlada de manera eficaz resulta casi imposible lograr un superávit económico, además que cualquier otra decisión que se aplique no será suficiente.

Las cifras obtenidas en este análisis indican que la incidencia del ahorro cuantificado por la ejecución del proyecto es mínima, lo que supone que la balanza de pagos no tiene una mejoría considerable con la aplicación de este proyecto, pese a los esfuerzos del gobierno y todas las medidas alternativas aplicadas para evitar que se sigan importando neumáticos nuevos.

Tampoco se evidencia un crecimiento sostenido de la industria, la norma técnica que se aplica para el reencauche necesita de una tecnología costosa de difícil acceso, incluso para empresas internacionales que cumplan con todos los requisitos de la norma, es por eso que compañías

como Mavesa adquirieron patentes internacionales para obtener la certificación (MARANGONI ECUADOR, 2015)

Para que este proyecto tenga el éxito deseado se debe crear un plan de concientización y capacitación destinado a los integrantes del sector del transporta fin de que puedan dotar a las empresas participantes del programa con el número suficiente de neumáticos usados en condiciones idóneas para el proceso de reencauche, lo que frenaría en gran medida la importación de productos nuevos si se cuenta con un verdadero proceso que garantice un abastecimiento de neumáticos reencauchados bajo normas de calidad internacional.

Ahora bien las cifras obtenidas frente a las expectativas creadas antes de la aplicación del programa no han generado una respuesta adecuada debido a la poca promoción de los beneficios que implica reencauchar una llanta usada antes que adquirir una nueva.

Los beneficios de este programa se pueden enfocar desde varias ópticas, como por ejemplo:

✓ **Creación de empleo:** desarrollo y fortalecimiento de actividades laborales relacionadas, capaces de generar empleo y contribuir a la disminución de los índices afectados por esta variable (desempleo y subempleo), por ejemplo crear una asociación nacional de recicladores que debidamente capacitados provean de neumáticos usados idóneos a las empresas reencauchadoras, ahorrando tiempo en la fase de inspección previa al proceso propiamente dicho.

✓ **Calidad de puestos de trabajo:** factor importante, ya que pretende fomentar el desarrollo y superación del individuo sin necesidad de recurrir a prácticas laborales desleales, más aún con las reformas en favor del trabajador que se tramitan en la Asamblea Nacional que luego

de sancionarse y publicarse deben ser acatadas por las empresas involucradas.

✓ **Optimización del consumo interno:** mantener el atractivo que constituye para el usuario una llanta reencauchada (desde el punto de vista económico), ya que en promedio una nueva cuesta aproximadamente USD \$ 500 dólares en tanto que el producto tratado bajo el proceso de reencauche se comercializa por la módica suma de USD \$ 200 dólares.

✓ **Campañas de publicidad:** es necesario que el gobierno nacional promueva de manera adecuada las ventajas de este proyecto, hasta la fecha es bastante deficiente este aspecto y es necesario darle la misma importancia que otros temas publicitados por los diferentes medios de comunicación colectiva.

✓ **Medio ambiente:** a más de procurar una disminución gradual en la importación de neumáticos nuevos a través del reencauchado, existiría un beneficio ambiental explícito desde dos puntos de vista: por un lado se emplea menos petróleo en el acondicionamiento de una llanta tratada con este proceso y por otro se evita las interminables fogatas producto de la lenta incineración de neumáticos usados.

✓ **Facilidades de legalización:** ante el creciente número de reencauchadoras informales que operan fuera de los límites establecidos por el Ministerio de Industrias y Productividad, es menester otorgar ciertas disposiciones transitorias que permitan un proceso de legalización en las condiciones que requiere este mercado.

✓ **Programas de capacitación:** dirigido a clientes y usuarios que emplean en sus vehículos neumáticos susceptibles de reencauchar, de tal manera que puedan determinar por sus propios medios en qué momento se vuelve indispensable evaluar el estado del producto y para comprobar si ha cumplido su vida útil definitivamente o tiene la posibilidad de someterse a este proceso.

✓ **Ejes de prevención:** en conjunto con las principales autoridades de tránsito, es necesario establecer rigurosos controles tendientes a vigilar que los automotores circulen con neumáticos en condiciones perfectas y no las mínimas como ocurre en la actualidad.

8. Conclusiones

Más que una medida económica, el proyecto Reusa Llanta tiene los rasgos necesarios para encasillarse hoy por hoy como una iniciativa ecológica para reducir las emisiones de carbono producto de la incineración de neumáticos usados, ya que su aporte a la disminución del déficit en la balanza de pagos es mínimo comparado con los verdaderos correctivos que se deben implementar.

Sin embargo, los resultados esperados se han visto relegados por varias circunstancias:

✓ Se ha concentrado en las empresas de ciudades grandes y medianas, olvidando por completo a poblados ubicados en la región amazónica que pudieran albergar empresas especializadas.

- ✓ Los requisitos técnicos INEN para acceder al programa resultan demasiado costosos para las empresas de reencauche medianas y pequeñas.
- ✓ El beneficio económico es modesto y no compensa las inversiones privadas realizadas por las grandes reencauchadoras para participar en este programa
- ✓ Para el Estado representa una política más de promoción política, a nivel ahorrativo es una cantidad pequeña respecto a otras variables de la balanza de pagos
- ✓ El hecho de enfocarse más en la parte ambiental habla de una carencia elemental de instrumentos de apoyo para generar industria y colaborar activamente en el cambio de la matriz productiva

BIBLIOGRAFÍA

- Diario El Telégrafo. (21 de Abril de 2013). *www.telegrafo.com.ec*.
- Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamérica. (08 de Abril de 2014). *www.andes.info.ec*.
- Archivo Digital de Noticias Ecuador. (03 de Septiembre de 2012). *www.explored.com.ec*.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (29 de marzo de 2011). *www.lexis.com.ec*.
- Automóviles y Máquinas del Ecuador. (Marzo de 2013). *www.aymesa.ec*.
- Banco Central del Ecuador. (Enero de 2014). *www.bce.fin.ec*.
- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (Julio de 2014). *www.cinae.org.ec*.
- Continental Tyres. (2014).
http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/128/10/CAPITULO%20IV.pdf.
- Diario El Comercio. (26 de Agosto de 2011).
- Diario El Comercio. (13 de Noviembre de 2012). *www.elcomercio.com*.

Diario El Comercio. (Enero de 2014). www.elcomercio.com.ec.

Diario El Mercurio. (19 de Junio de 2012). www.elmercurio.com.ec.

Diario El Telégrafo. (17 de Noviembre de 2014). www.telegrafo.com.ec.

Diario El Universo. (18 de Agosto de 2014).
<http://www.eluniverso.com/noticias/2014/08/18/nota/3455786/importacion-llantas-depende-reencauche>.

Diario El Universo. (21 de Julio de 2014). www.eluniverso.com.

Ecuador Inmediato. (27 de Diciembre de 2013). www.ecuadorinmediato.com.

Ecuador Vial. (10 de Agosto de 2014). www.ecuador-vial.com.

Goodyear del Ecuador. (2014). www.goodyear.com.ec.

Herramientas para Sistemas de Calidad ISO. (2011). www.normas9000.com.

Industrias, Ministerio de Industrias. (2014).
<http://aplicaciones.mipro.gob.ec/reusallantaweb/decreto-ejecutivo.html>.

Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones Extranjeras. (Mayo de 2013).
www.proecuador.gob.ec.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). www.ecuadorencifras.gob.ec.

Llantas del Ecuador. (2014). www.llantas-ecuador.com.

MARANGONI MAVESA. (s.f.). MARANGONI ECUADOR. Obtenido de
<http://www.marangoni.com.ec/index.php/empresa>

Ministerio Coordinador de Política Económica . (31 de Agosto de 2012).
www.politicaeconomica.gob.ec.

Ministerio de Industrias y Productividad. (21 de Marzo de 2014).
<http://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/06/N8.-RESOLUCION-009-2014-INDICE-DE-REENCAUCHE.pdf>.

Ministerio de Industrias y Productividad. (2014). www.industrias.gob.ec.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (09 de Julio de 2011).
www.obraspublicas.gob.ec.

Ministerio del Medio Ambiente. (01 de Junio de 2014). www.ambiente.gob.ec.

Periódico Popular. (2014). <http://www.ppelverdadero.com.ec/economia-solidaria/item/ecuador-apunta-al-reencauche-de-llantas.html>.

PUDELECO. (01 de Octubre de 2014). www.comercioexteriorecuador.com.

Reencauche Simart. (2010). www.simart.com.bo.

Revista Judicial Derecho Ecuador. (19 de Abril de 2013). www.derechoecuador.com.

Revista Líderes. (23 de Marzo de 2014). www.revistalideres.ec.

Secretaría de Ambiente Quito. (05 de Septiembre de 2012). www.quitoambiente.com.ec.

Secretaria Nacional de Planificacion y Desarrollo. (2012). www.planificacion.gob.ec.

Sistema de Información sobre Comercio Exterior. (2014). www.sice.oas.org.

ANEXOS

Formato de solicitud de registro de importador

FORMATO DE SOLICITUD DE REGISTRO DE IMPORTADOR

Lugar, día, mes y año

Señor
Subsecretario de Comercio y Servicios
Ministerio de Industrias y Productividad
Ciudad.-

De mi consideración:

Por medio de la presente me permito solicitar a usted, se otorgue a la Empresa, con RUC N....., domiciliada en la ciudad, el registro de importador de neumáticos, de las subpartidas arancelarias 4011.20.10.00 y 4011.20.90.00, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución del COMEX N°009-2014, del 21 de marzo de 2014, publicada en el Registro Oficial N°225 del 14 de abril de 2014, y su reforma realizada mediante Resolución No. 015-2014 del 23 de mayo 2014, publicada en el Registro Oficial No. 263 del 9 de junio 2014, para lo cual, adjunto los documentos establecidos en el Art. 3 de la presente Resolución.

De ser necesario cualquier notificación que me corresponda la recibiré en la dirección.....correo electrónico.....o teléfono.

Por la favorable atención que se digne dar a la presente, anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,

Nombre y firma de la persona natural o Representante Legal de la Empresa

Formato de solicitud de importación

FORMATO DE SOLICITUD DE IMPORTACIÓN

Lugar, día, mes y año

Señor
Subsecretario de Comercio y Servicios
Ministerio de Industrias y Productividad
Ciudad.-.

De mi consideración:

Por medio de la presente me permito solicitar a usted, se autorice la importación de neumáticos, de conformidad a la Resolución N° 009-2014 del COMEX del 21 de marzo de 2014, publicada en el Registro Oficial N°225 del 14 de abril de 2014, y su reforma realizada mediante Resolución No. 015-2014 del 23 de mayo 2014, publicada en el Registro Oficial No. 263 del 9 de junio 2014, de acuerdo al siguiente detalle:

1. NOMBRE O RAZÓN SOCIAL
2. N°DEL REGISTRO ÚNICO DE CONTRIBUYENTES, RUC
3. DIRECCIÓN DOMICILIARIA
4. NOMBRE DEL REPRESENTANTE LEGAL
5. N° DE CÉDULA DE CIUDADANÍA O DE IDENTIDAD DEL SOLICITANTE O DEL REPRESENTANTE LEGAL
6. CORREO ELECTRÓNICO
7. PERÍODO PARA EL QUE SE SOLICITA EL EMBARQUE DE LAS MERCANCIAS SEGÚN VALOR FOB
8. PAÍS DE PROCEDENCIA

SUBPARTIDA ARANCELARIA	PAÍS DE ORIGEN	VALOR FOB	VALOR CIF	CANTIDAD O NÚMERO (Unidades)	MARCA

* Se deberá detallar el número de unidades por cada marca importada y por cada subpartida.

Por la favorable atención que se digna dar a la presente, anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,

Nombre y firma de la persona natural o Representante Legal de la Empresa

Manifiesto Único de Reencauche

El manifiesto de reencauche verifica que el importador cumpla con el porcentaje mínimo establecido de reencauche antes de proceder con la importación de neumáticos, se maneja según el siguiente formato:

MANIFIESTO UNICO DE REENCAUCHE							
TIPO DE DCTO.	1. Número de Registro de importador		2. Número de registro como generador de desechos:		3. Número de Manifiesto:		
I M P O R T A D O R	4. Registro Unico de Contribuyentes de los importadores (RUC):						
	5. Datos generales del importador:						
	Razón Social:						
	Encargado técnico del proceso:						
	Dirección completa:						
	Ciudad /Provincia:						
	Teléfono:						
	Correo electrónico:						
	6. Descripción de los neumáticos recolectados						
	No. de neumáticos recolectados		Empresa y/o persona natural a quien se recolectó (cuando aplique)			Fecha	
	Nombre del Representante legal:						
	Teléfono:						
Correo Electrónico:							
R E C E P T A C I O N A R I O	7. Razón Social empresa reencauchadora:						
	Dirección completa:						
	Ciudad /Provincia:						
	Teléfono:						
	Correo electrónico:						
	8. Certifico que recibí los neumáticos descritos en el siguiente detalle:						
	No. de neumáticos recibidos		Importador (de quien se recibe o a nombre de quien se recibe)		País de Fabricación		Fecha
	Nombre de quien recibe:						
	Cargo:						
	9. Certifico que reencauché los neumáticos descritos en el siguiente detalle:						
No. de neumáticos reencauchados		Marca	Medida	No. Factura	Importador al que factura	Fecha	
10. En caso de existir diferencias en la Verificación de entrega (Marcar con una X)							
Cantidad		Marca	Medida	Motivo		Gestor al que envía	
Firma del representante legal importadora							
Declaración							
El firmante de este documento declaramos bajo juramento que el contenido de la información aquí suministrada y consignada que será utilizada para la renovación del registro de importadores de neumáticos es real y verídica. En caso de comprobarse inconsistencia o falsedad en la información presentada, autorizamos al MIPRO iniciar las acciones legales correspondientes de conformidad con la gravedad del caso.							
INSTRUCCIONES: El original del manifiesto y las copias del mismo, deberán ser conservadas por el importador, y por el destinatario de los neumáticos, respectivamente.							

Declaración de la Entrega y Recepción de Neumáticos

La Declaración de la Entrega y Recepción de Neumáticos para Reencauche es el documento que se liga directamente con la solicitud de importación de neumáticos revisada con anterioridad, contempla la utilización del siguiente formato:

DECLARACION DE LA ENTREGA Y RECEPCIÓN DE NEUMÁTICOS PARA REENCAUCHE						
<i>Este formulario debe ser llenado por el importador bajo el respaldo y anexo de los respectivos manifiestos únicos.</i>						
Razón Social:		RUC		Cantón / Provincia		
Nº Registro de importador (MIPRO):		Nº Registro de generador de desechos (MAE):		DECLARACION:		
Identificación Reencauchadora			Detalle (Unidades)			
RUC	Razón Social	Nº Registro (MIPRO)	Cantidad Receptada	Cantidad Reencauchada	Cantidad Reciclada	Nº de facturas emitidas
TOTAL:						
Observaciones:						
Firma del responsable técnico:				Firma del representante legal importadora:		
Declaración						
El firmante de este documento declaramos bajo juramento que el contenido de la información aquí suministrada y consignada que será utilizada para la renovación del registro de importadores de neumáticos es real y verídica. En caso de comprobarse inconsistencia o falsedad en la información presentada, autorizamos al MIPRO iniciar las acciones legales correspondientes de conformidad con la gravedad del caso.						