



**UNIVERSIDAD TECNICA DEL NORTE
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
ECONÓMICAS
CARRERA DE INGENIERÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORIA**

TRABAJO DE GRADO

TEMA:

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LA ESCUELA
DE KARTING EN LA CIUDAD DE IBARRA, PROVINCIA DE
IMBABURA”**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORIA C.P.A**

AUTORA: ANA VIRGINIA GÓMEZ ALMEIDA

DIRECTOR: VICENTE TORRES

IBARRA, ABRIL DEL 2011

RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación contempla el desarrollo de los siguientes capítulos, técnicamente estructurados para su lógica comprensión:

Se encuentra constituido por marco teórico, estudio de mercados, ingeniería del proyecto y estudio económico, propuesta e impactos o efectos del proyecto.

En el capítulo I, se realizó un análisis del marco teórico y jurídico, tomando como referencias las conceptualizaciones con enfoque descriptivo, relacionado al karting, evolución, reglamentación de la escuela de karting, leyes y normativas.

El Capítulo II, el estudio de mercado en el cual se verificó la aceptación de la disciplina de karting, en la ciudad de Ibarra. En éste, se determinó que existe la necesidad de crear una escuela de karting.

El Capítulo III, la ingeniería del proyecto y estudio económico, afirma los principales requerimientos para la implantación de la escuela; el estudio financiero determina la factibilidad del proyecto por medio de un análisis de ingresos y gastos que ayudará a valorar la rentabilidad.

El Capítulo IV, la propuesta, se planteó un plan de marketing; se ha programado que el plan tendrá una inversión de 2417.75usd, el 42% con recursos propios de la autora, la diferencia será auspiciada por el “CATI” y la empresa “Quito karting club”. Para demostrar la perspectiva del plan, se recurrió a las estrategias competitivas, merchandising, publicidad, imagen corporativa y mejorar la atención al cliente.

El Capítulo V, impactos el estudio de factibilidad, generará impactos positivos tanto en lo educativo-cultural, económico, y turístico, los mismos que dependerán de la confianza y participación recíproca tanto de la propietaria, administrador, instructores y auspiciantes.

EXECUTIVE SUMMARY

This research includes the development of the following chapters, structured techniques for logical understanding:

Is formed by a theoretical framework, market research, project engineering and economic study, proposal and project impacts or effects.

In Chapter I, an analysis of theoretical and legal framework, taking as reference the conceptualizations with related descriptive approach to karting, evolution, regulation karting school, laws and regulations.

Chapter II, the market study which verified the acceptance of the discipline of karting in the city of Ibarra. In this, it was determined that there is a need for a karting school.

Chapter III, project engineering and economic study says the main requirements for the implementation of the school, the financial study determines the feasibility of the project through an analysis of income and expenditure to help us assess the profitability.

Chapter IV, the proposal raised a marketing plan, is scheduled to have an investment plan of 2417.75 USD, 42% with the author's own funds, the difference will be hosted by the "CATI" and the company "Quito karting club." To demonstrate the perspective of the plan, appealed to the competitive strategies, merchandising, advertising, corporate image and improve customer service.

Chapter V, impacts the feasibility study will generate positive impacts both in the educational-cultural, economic, and tourism, they will depend on mutual trust and participation of the owner, manager, coaches and sponsors.

AUTORÍA

Yo, Ana Virginia Gómez Almeida declaro bajo juramento que el trabajo aquí puntualizado es de mi autoría; y que no ha sido anteriormente presentado para ningún grado, ni calificación profesional; y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

Firma

CI.100241301-9

CERTIFICACIÓN DEL ASESOR

En mi calidad de Director del Trabajo de Grado presentado por la egresada Ana Virginia Gómez Almeida con numero de CI: 100241301-9 para optar por el Título de Ingeniera en Contabilidad y Auditoria C.P.A., cuyo tema es “Estudio de factibilidad para la creación de la escuela de karting en la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura” que pertenecen a la Parroquia Yahuarcocha. Considero el presente trabajo reúne las exigencias y méritos capaces para ser sujeto de presentación pública y evaluación por parte del tribunal examinador que se designe.

En la ciudad de Ibarra a los 25 días del mes de abril del 2011.

Ing. Vicente Torres

CI: 100121663-7



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE GRADO A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

Yo, Ana Virginia Gómez Almeida, con cédula de ciudadanía Nro.100241301-9, manifiesto mi voluntad de ceder a la Universidad Técnica del Norte los derechos patrimoniales consagrados en la Ley de Propiedad Intelectual del Ecuador, artículos 4, 5 y 6, en calidad de autora del trabajo de grado denominado: “ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LA ESCUELA DE KARTING EN LA CIUDAD DE IBARRA, PROVINCIA DE IMBABURA”, que ha sido desarrollado para optar por el título de INGENIERA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA C.P.A., en la Universidad Técnica del Norte, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En mi condición de autora me reservo los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato impreso y digital a la Biblioteca de la Universidad Técnica del Norte.

(Firma):

Nombre: ANA VIRGINIA GÓMEZ ALMEIDA

Cédula: 100241301-9

Ibarra, a los 25 días del mes de abril de 2011.



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN
A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

La Universidad Técnica del Norte dentro del proyecto Repositorio Digital Institucional, determinó la necesidad de disponer de textos completos en formato digital con la finalidad de apoyar los procesos de investigación, docencia y extensión de la Universidad.

Por medio del presente documento dejo sentada mi voluntad de participar en este proyecto, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

DATOS DE CONTACTO			
CÉDULA DE IDENTIDAD:	100241301-9		
APELLIDOS Y NOMBRES:	ANA VIRGINIA GÓMEZ ALMEIDA		
DIRECCIÓN:	La Esperanza, calle Galo Plaza s/n a 20mtrs de la Gruta de Virgen la Inmaculada		
EMAIL:	anynegritac@hotmail.com		
TELÉFONO FIJO:	062660179	TELÉFONO MÓVIL:	098621273

DATOS DE LA OBRA	
TÍTULO:	“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LA ESCUELA DE KARTING EN LA CIUDAD DE IBARRA, PROVINCIA DE IMBABURA”
AUTORA:	ANA VIRGINIA GÓMEZ ALMEIDA
FECHA: AAAAMMDD	2011 / 04 / 06
SOLO PARA TRABAJOS DE GRADO	
PROGRAMA:	<input checked="" type="checkbox"/> PREGRADO <input type="checkbox"/> POSGRADO
TÍTULO POR EL QUE OPTA:	Ingeniera en Contabilidad y Auditoría C.P.A.
ASESOR /DIRECTOR:	Ing. Vicente Torres

2. AUTORIZACIÓN DE USO A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD

Yo, Ana Virginia Gómez Almeida, con cédula de ciudadanía Nro. 100241301-9, en calidad de autora y titular de los derechos patrimoniales de la obra o trabajo de grado descrito anteriormente, hago entrega del ejemplar respectivo en formato digital y autorizo a la Universidad Técnica del Norte, la publicación de la obra en el Repositorio Digital Institucional y uso del archivo digital en la Biblioteca de la Universidad con fines académicos, para ampliar la disponibilidad del material y como apoyo a la educación, investigación y extensión; en concordancia con la Ley de Educación Superior Artículo 143.

3. CONSTANCIAS

La autora manifiesta que la obra objeto de la presente autorización es original y se la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por lo tanto la obra es original y que es el titular de los derechos patrimoniales, por lo que asume la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los 25 días del mes de abril de 2011

EL AUTOR:

(Firma).....
Nombre: Ana Virginia Gómez Almeida
C.C.: 100241301-9

ACEPTACIÓN:

(Firma).....
Nombre: Lic. Ximena Vallejos
Cargo: JEFE DE BIBLIOTECA

Facultado por resolución de Consejo Universitario _____

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado con todo mi amor y cariño...

A ti Virgencita, quien me has dado la fe, la fortaleza, la salud y la esperanza para terminar este proyecto.

A mi amor, Christian Tusa, quien me dio su apoyo incondicional, la fortaleza, y ha estado conmigo en todo momento. Gracias por creer siempre en mí, y darme el impulso para seguir adelante...

A mi querido abuelito Honorio, quien me motivo a seguir adelante y a quien prometí que terminaría mis estudios. Promesa cumplida.

A los que nunca dudaron que lograría este triunfo.... Y de corazón que Dios nos bendiga a todos....

Any Gómez

AGRADECIMIENTO

Deseo expresar mis más sinceras muestras de Agradecimiento:

Al Señor Jesucristo, mi Señor y Dios, por enseñarme el camino correcto de la vida, guiándome y fortaleciéndome cada día con su Espíritu Santo.

A Christian Tusa, por su amor, paciencia, constancia, apoyo, ayuda, comprensión y motivación, sin lo que hubiese sido más difícil lograr terminar estos estudios.

Gracias a los miembros del CATI, la Escuela de Karting Aneta y demás personas, que directa o indirectamente, participaron leyendo, opinando, compartiendo sus conocimientos, teniéndome paciencia y dándome ánimo.

En general quisiera agradecer a todas y cada una de las personas, que han vivido conmigo la realización de esta tesis, con sus altos y bajos, y que no es preciso mencionar, porque tanto ellas como yo, sabemos que desde lo más profundo de mi corazón, les agradezco el haberme brindado todo el apoyo, colaboración, animo y sobre todo su cariño y amistad.

Finalmente quisiera compartir un pensamiento, que expresan el sentido de mi esfuerzo.

“Si uno hace las cosas adecuadas y consigue que la gente colabore de la forma adecuada, no hay mejor inversión que un excelente trabajo de investigación”

(Bill Gates)

Any Gómez

PRESENTACIÓN

El presente trabajo de grado es una propuesta para la creación de una escuela de karting en la parroquia de Yahuarcocha de la ciudad de Ibarra.

La presente investigación contempla el desarrollo de los siguientes capítulos:

Capítulo I: Marco Teórico.- En el cual se desarrolla el marco teórico y marco jurídico que da a conocer las referencias y los términos utilizados para el presente trabajo.

Capítulo II: Estudio de Mercado.- En este capítulo se expone los resultados y análisis de los datos recolectados fruto de la aplicación de los instrumentos de recolección de datos: encuesta a habitantes, entrevistas a expertos de esta investigación. Cada enunciado se expondrá con su respectivo gráfico estadístico y su análisis e interpretación de los resultados obtenidos y así demostrar la aceptación del nuevo servicio de Karting, en la disciplina deportiva automovilística.

Capítulo III: Ingeniería del Proyecto y Estudio Económico.- En este apartado donde hace referencia al estudio técnico, los principales requerimientos para la implantación de la escuela. Igualmente, se establece las recomendaciones en los proceso de obtención del servicio por medio de diagramas y flujogramas. Estudio económico, esta parte, se basa en los elementos principales para la determinación de la factibilidad del proyecto por medio de un estudio profundo de los costos, ingresos y utilidades que ayudan a apreciar la rentabilidad del mismo.

Capítulo IV: Propuesta.- Al finalizar el presente trabajo de investigación se propone un plan de Marketing, en el que consta la propuesta del nombre de la escuela, imagen corporativa, promociones, campañas publicitarias, plan de acción, y presupuestos.

Capítulo V: Impactos.- detalla la posibilidad de impactos en la ejecución del proyecto, se estudiará la zona de influencia, que es la parroquia de Yahuarcocha de la ciudad de Ibarra, los impactos que se adjudicó son: impacto educativo-cultural, económico, y turístico.

Con la consecución del presente trabajo investigativo se aspira responder a los requerimientos académicos de la Universidad Técnica del Norte y del Programa de graduación de Ingeniería en Contabilidad y Auditoría C.P.A.

ÍNDICE GENERAL

PORTADA.....	i
RESUMEN EJECUTIVO.....	ii
EXECUTIVE SUMMARY.....	iii
AUTORÍA.....	iv
CERTIFICACION DEL ASESOR.....	v
CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR.....	vi
AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN.....	vii
DEDICATORIA.....	ix
AGRADECIMIENTO.....	x
PRESENTACIÓN.....	xi
ÍNDICE GENERAL.....	xiii
INTRODUCCION.....	xx

CAPITULO I

1. MARCO TEORICO

1.1 El Karting.....	22
1.1.1 Evolución de Karting en el mundo.....	23
1.2 Funcionamiento del Kart.....	24
1.3 Características del Kart.....	24
1.3.1 Componentes básicos del kart.....	25
1.4 Equipo necesario.....	30
1.4.1 Preparación física del piloto de karting.....	32
1.5. Reglamentación.....	37
1.5.1 Colores de Banderas.....	39
1.6. Equipo de Seguridad.....	45
1.7. Escuelas de Karting.....	45
1.7.1 Categorías del karting.....	46
1.8. Marco jurídico.....	47

CAPITULO II

2. ESTUDIO DE MERCADO

2.1. Presentación.....	54
2.2. Identificación del servicio, con análisis cualitativo, cuantitativo y características.....	55
2.3. Mercado Meta.....	57
2.4. Segmento de mercado.....	60
2.5. Identificación de la demanda.....	61
2.6. Proyección de la demanda: análisis subjetivo, objetivo y técnicas (Matemáticas).....	62
2.7. Identificación y análisis de la Oferta.....	63
2.8. Proyecciones de precios y costos.....	64
2.9. Sensibilidad del estudio.....	65
2.10. Conclusiones del estudio.....	66
2.10.1. Resumen Ejecutivo del Estudio de Mercado.....	66

CAPITULO III

ESTUDIO TÉCNICO E INGENIERÍA DEL PROYECTO Y ESTUDIO ECONÓMICO

3.1. Estudio Técnico e Ingeniería del Proyecto.....	86
3.1.1. Macro localización.....	86
3.1.1.1. Macro y micro localización del proyecto.....	87
3.1.2. Ubicación de la escuela.....	90
3.1.3. Diseño de Instalaciones.....	90
3.1.4. Distribución de la escuela.....	90
3.1.5. Programas y Proceso.....	92
3.1.6. Presupuesto Técnico.....	95
3.1.7. Tamaño del Proyecto.....	95
3.1.8. Punto de Equilibrio y Sensibilidad.....	95
3.1.9. Estructura Orgánica.....	96
3.1.9.1. Reglamento Interno de Funciones.....	99
3.1.10. Manejo Administrativo, Seguimiento y Monitoreo.....	120
3.2. Estudio Económico.....	120

3.2.1. Presupuesto de la Inversión.....	121
3.2.2. Cálculo del Costo de Oportunidad.....	122
3.2.3. Proyecciones de Ingresos, costos y gastos.....	123
3.2.3.1. Proyecciones de Ingresos (Ventas).....	123
3.2.3.2. Proyecciones de Costos y Gastos.....	126
3.2.3.3. Gastos Administrativos.....	128
3.2.3.4. Gastos de Ventas.....	129
3.2.3.5. Gastos de Financiamiento.....	129
3.2.3.6. Gastos de Operaciones y Financiación.....	133
3.3. Estados Proforma.....	134
3.3.1. Estado de Situación Inicial.....	134
3.3.2. Estado de Ganancias y Pérdidas.....	135
3.3.3. Punto de Equilibrio.....	137
3.3.4. Flujo de Caja.....	138
3.3.5. Balance General.....	140
3.4. Indicadores de evaluación de proyectos: VAN, TIR, beneficio – costo, Punto de Equilibrio, Tasa de Rendimiento Beneficio – Costo (TRBC) y Recuperación de la Inversión.....	142
3.4.1. Calculo del valor actual neto (VAN).....	142
3.4.2. Tasa Interna de Retorno (TIR).....	143
3.4.3 .Beneficio Costo.....	144
3.4.4. Periodo de Recuperación de la Inversión.....	144

CAPITULO IV

DISEÑO DE LA PROPUESTA

4.1. Objetivos de la Propuesta.....	146
4.1.1. Desarrollo Organizacional.....	146
4.2. Base Legal para la Constitución de la Escuela.....	149
4.2.1. Aspectos Legales.....	153
4.2.2. Aspectos Tributarios.....	154
4.3. Estructura Orgánica de la Escuela.....	156

4.4. Funciones y responsabilidades (Manual de Funciones).....	158
4.4.1. Deberes y Atribuciones.....	160
4.5. Manejo Administrativo.....	166
4.5.1. Formación de Equipos de Trabajo.....	167
4.5.2. Resolución de Problemas.....	168
4.5.3. Mejora continua.....	169
4.6. Manejo Financiero.....	169
4.7. Estrategias de Comercialización.....	170
4.8. Seguimiento y Control.....	172
4.9. Plan de Marketing.....	173

CAPITULO V

5. IMPACTOS O EFECTOS DEL PROYECTO

5.1. Impacto Educativo-Cultural.....	204
5.2. Impacto Económico.....	204
5.3. Impacto Turístico.....	205
Conclusiones y Recomendaciones.....	213
Bibliografía.....	216
Anexos.....	219

ÍNDICE DE CUADROS.

Cuadro 1 Demanda proyectada	62
Cuadro 2Proyección de Precios.....	64
Cuadro 3Precios, Costos y Flujo de Caja.....	65
Cuadro 4 Pregunta 1 - Estudio de mercados.....	69
Cuadro 5Pregunta 2.....	71
Cuadro 6Pregunta 3.....	72
Cuadro 7Pregunta 4.....	73
Cuadro 8Pregunta 5.....	75

Cuadro 9Pregunta 6.....	76
Cuadro 10Pregunta 7.....	77
Cuadro 11Pregunta 8.....	78
Cuadro 12Pregunta 9.....	79
Cuadro 13Pregunta 10.....	80
Cuadro 14 Pregunta11.....	81
Cuadro 15 Inversión Total.....	121
Cuadro 16 Inversión Inicial.....	122
Cuadro 17Costos de Capital.....	122
Cuadro 18 Ingresos por Alquiler.....	123
Cuadro 19Ingresos por Cursos Completo de Aprendizaje (4 niveles).....	123
Cuadro 20Ingresos por Entradas de Competencia.....	124
Cuadro 21 Ingresos por Carrera para Pilotos.....	124
Cuadro 22Ingresos Consolidados.....	125
Cuadro 23Presupuesto de Ingresos Proyectados a 5 Años.....	125
Cuadro 24Costos de Producción.....	126
Cuadro 25Costos Indirectos de Fabricación.....	127
Cuadro 26Gastos Administrativos.....	128
Cuadro 27Gastos de Ventas.....	129
Cuadro 28Calculo de Depreciaciones.....	130
Cuadro 29Tabla de Amortización pago anual.....	130
Cuadro 30Tablas de Amortización mensual.....	131
Cuadro 31Gastos de Financiamiento.....	132
Cuadro 32 Gastos de Operación y Financiación.....	133
Cuadro33 Estado de Situación Inicial.....	134
Cuadro34 Capital de Trabajo –Saldo de Efectivo Requerido en Caja.....	135
Cuadro35Estado de Resultados.....	136
Cuadro 36puntos de Equilibrio.....	137
Cuadro 37 Flujo de Caja.....	138
Cuadro 38 Flujo Neto de Efectivo Proyectado.....	139
Cuadro 39 Balance General.....	141

Cuadro 40 Periodo de Recuperación de la Inversión.....	145
Cuadro 41 Cuadro Resumen de la Evaluación Financiera.....	145
Cuadro 42Presupuesto Objetivo N.1.....	181
Cuadro 43Presupuesto Objetivo N.2.....	190
Cuadro 44Presupuesto Objetivo N.3.....	194
Cuadro 45Presupuesto Objetivo N.4.....	197
Cuadro 46 Presupuesto del Plan de Marketing.....	203

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Pregunta 1.....	69
Gráfico 2 Pregunta 2.....	71
Gráfico 3 Pregunta 3.....	72
Gráfico 4 Pregunta 4.....	73
Gráfico 5 Pregunta 5.....	75
Gráfico 6 Pregunta 6.....	76
Gráfico 7 Pregunta 7.....	77
Gráfico 8 Pregunta 8.....	78
Gráfico 9 Pregunta 9.....	78
Gráfico 10 Pregunta10.....	80
Gráfico 11 Pregunta 11.....	81
Gráfico 12.Mapa de Ecuador.....	86
Gráfico13.Mapa de Imbabura.....	87
Gráfico14.Croquis de la Escuela.....	88
Gráfico 15. Pista.....	91
Gráfico 16. Organigrama.....	96
Grafico 17.Logotipo.....	182
Grafico 18.Volante 1.....	184
Gráfico 19.Volante 2.....	184
Gráfico 20.Tríptico.....	185
Gráfico 21.Banner 1.....	187

Gráfico 22.Banner 2.....	188
Gráfico23.Pagina web.....	189
Gráfico24.Pancarta.....	193

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1	220
Anexo 2.....	221
Anexo 3.....	224
Anexo 4	225
Anexo 5.....	226
Anexo 6.....	229
Anexo 7.....	231
Anexo 8.....	234
Anexo 9.....	236
Anexo 10.....	238
Anexo 11.....	241
Anexo 12.....	242
Anexo 13.....	243
Anexo 14.....	244
Anexo 15.....	245
Anexo 16.....	253
Anexo 17.....	257
Anexo 18.....	258
Anexo 19.....	259
Anexo 20.....	260
Anexo 21.....	261
Anexo 22.....	262

INTRODUCCIÓN

El presente estudio de factibilidad, aborda la problemática que tiene la ciudad de Ibarra, que a pesar de contar con el autódromo internacional de Yahuarcocha, destacado en competencias internacionales de automovilismo, en sus diferentes categorías dentro de la disciplina, carece de figuras o pilotos de karting (inicio del aprendizaje de un piloto), bajo este punto de vista, no se tiene pilotos imbabureños con formación técnica, por lo que se ha visto afectado de una u otra manera, el desarrollo deportivo automovilístico y la ausencia de estrategias para captar el turismo de la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura, lo cual ha causado que se interrumpen los beneficios que se generaría por el mejor aprovechamiento del autódromo.

A través del estudio de mercados, se logró detectar estos problemas directamente de la fuente, en donde los habitantes de la ciudad de Ibarra, supieron manifestar sus inquietudes respecto a la falta de explotación del Autódromo y la comercialización del turismo, ya que no se ha brindado las suficientes alternativas de entretenimiento en este sector. Los pobladores de la parroquia, manifestaron sus buenas intenciones de ayudar a mejorar, con la ampliación del turismo y con el cambio de imagen; además, cuenta con un diagnóstico de la necesidad de crear una escuela de karting en el autódromo internacional de Yahuarcocha.

Este plan de marketing, se justifica por servir como una herramienta muy fundamental para la gestión publicitaria, promocional, administrativa, contable, financiera y sobre todo comercial, a fin de que se logre la venta del servicio, en términos económicos aceptables para la escuela; además contará con auspicios muy importantes que servirán directa e indirectamente para mejorar su gestión organizacional y su trabajo en equipo, a fin de brindar un mejor servicio deportivo automovilístico en la disciplina del karting y atención al cliente (turistas, visitantes y aficionados).

En la investigación realizada se logró cumplir con todos los objetivos planteados por este estudio, siendo sus principales propósitos: lograr la implementación del deporte del karting

y del turismo en la ciudad de Ibarra; impulsar la rentabilidad económica que permita un mayor desarrollo; y a nivel social, crear una cultura vial y de consumo a través de la diversificación del turismo.

CAPITULO I

1. MARCO TEORICO

Enfoque descriptivo relacionado

Las relaciones existentes entre la necesidad de desarrollo en la disciplina del Karting, una escuela y obviamente, una pista de karting; donde grandes y pequeños puedan disfrutar de este emocionante deporte que es el Karting. Los lineamientos teóricos al respecto, son amplios y pueden ser analizados desde varios criterios: deportivo, recreacional, entrenamiento, turístico, social y económico. Por esta razón, en el presente apartado, se exponen las relaciones más esenciales que se presentan entre la necesidad de este proyecto y la teoría automovilística existente al respecto.

Como el automovilismo tiene relación con todas las áreas del conocimiento, se realizará una descripción de las categorías que abarcan al Karting. La necesidad de contenido del karting tiene relación directa con la evaluación de Karting en el mundo, la misma que como actividad del automovilismo abarca al funcionamiento del Kart. Aún tratándose de vehículos de competición muy sencillos, su comportamiento y su conducción está determinado por las características del Kart y su equipo necesario. Por consiguiente, toda su actividad contempla la reglamentación, que está ligada al equipo de seguridad en la que finalmente se ubica la necesidad de investigación para la formación de una “Escuela de Karting”.

1.1 El Karting

Karting: Es una disciplina deportiva del *automovilismo*, que se practica con karts sobre circuitos llamados *Kartódromos*, los que tienen entre 0,60 a 1,70 metros de longitud, y con una anchura de entre 0,80 y 1,50 metros. Dadas sus características, el

kart suele ser el primer automóvil en el que debutan los aspirantes a pilotos de competición, a edades tan tempranas como los seis años.

Un kart es un vehículo a motor terrestre monoplace sin techo o cockpit, sin suspensión y con o sin elementos de carrocería, con cuatro ruedas no alineadas que están en contacto con el suelo. Las dos ruedas delanteras ejercen el control de dirección; y las dos ruedas traseras conectadas por un eje de una pieza, transmiten la potencia del motor, generalmente monocilíndrico. Sus partes principales son el chasis (comprendida la carrocería), los neumáticos y el motor.

1.1.1 Evolución de Karting en el mundo

Según la pág. www.kartingmotor.galeon.com/historia (2010) manifiesta que “El concepto de evolución proviene del término latino *evolūtio* y hace referencia a la acción y efecto de evolucionar (desenvolverse o desarrollarse, pasando de un estado a otro). Por lo tanto, la evolución es el desarrollo de las cosas o de los organismos, por medio del cual pasan gradualmente de un estado a otro”.

Según la información obtenida se conoce que este deporte nació a partir de 1951, en una base de aviación de los Estados Unidos. El primer Kart se hizo con unos tubos de calefacción, ruedas de cola de avión, un motor de corta-césped y el volante de un antiguo avión en desuso. La evolución del karting ha ido en constante aumento, a pesar de que la reglamentación no ha cambiado profundamente, los chasis han ido ganando en estabilidad y frenada.

Aquellos primeros tubos de calefacción soldados, han dado paso a los más sofisticados chasis y a los sistemas de frenos más modernos. Hoy en día un kart, puede alcanzar velocidades superiores a los 150 km/h (súper kart), pero con una seguridad comparable a la de una Fórmula Uno. Al principio el karting era el deleite de todos los amantes del bricolaje que pudieron expresar su ingenio creativo, pero

pronto algunos constructores comenzaron a producir pequeñas series de chasis. Si al principio los motores de corta-césped Mac Culloch, con sus 9cv, hacían disfrutar a los pilotos, pronto quedaron desbancados por las marcas Montesa, Parilla, Rotax y Comer. Y si hablamos de tradiciones de antaño, los coches de madera son los inicios de este formidable vehículo de competición.

1.2. Funcionamiento del Kart

Según la pág. www.kartingecuador.com (2011) expresa que: “Funcionamiento define como un proceso que se lleva a cabo en algo, para que desarrolle las tareas para lo que se hizo, y funcionalidad, es lo favorable que llega a ser este vehículo, invento en otras palabras, el funcionamiento del kart es muy sencillo, el motor transmite el movimiento al eje trasero mediante una cadena, en un extremo del cigüeñal del motor, va situado un piñón dentado en el que se asienta la cadena. En el eje trasero, existe una catalina dentada por la que pasa la cadena, así que cuando el motor gira, mueve la cadena con lo que se produce el movimiento del eje trasero y, obviamente, hace que el Kart avance”.

1.3. Características del Kart

Cualidades que determina los rasgos de un kart y la distingue claramente, tal vez lo más relevante, es la ausencia de suspensión que confiere al Kart un comportamiento muy vivo y duro. En cambio el diferencial, hace que las dos ruedas traseras giren siempre al unísono, lo que provoca que en cada curva, se produzca un derrapaje más o menos acusado. Otras características podrían ser la escasa altura del Kart (60cm máximo).

1.3.1 Componentes básicos del kart

Según la Pág. www.todokarts.com (2011) expresa que “Los componentes principales del kart (chasis, neumáticos, motor y columna de dirección), están diseñados para ofrecer una óptima prestación y el mejor espectáculo en las pruebas de karting”.

Son aparentemente sencillos, pero con una espectacularidad equiparable a cualquier categoría automovilística, ya que pueden alcanzar los 150 kilómetros por hora. El kart suele ser el primer vehículo, en el que debutan los pilotos de competición.

Los componentes principales del kart son el chasis, los neumáticos, el motor y la columna de dirección.

El chasis

Según la [pág. www.comtecnicas-de-karting/p3/](http://www.comtecnicas-de-karting/p3/) expresa que: “El chasis es la estructura principal del kart, encargada de ensamblar las partes mecánicas y la carrocería. Es, pues, la base de todos los elementos principales del vehículo, junto con la bandeja. Está formado por tubos cilíndricos de acero soldado y no atornillado, de 30 ó 32 milímetros de diámetro, con una flexibilidad capaz de soportar las diferentes torsiones del kart, que carece de sistema de amortiguación”.

La forma de reparar las grietas y roturas producidas por el esfuerzo al que se someten los tubos y soldaduras, es utilizar como refuerzo, varillas de metal alojadas en el interior de los tubos. Sobre el chasis, se ancla el asiento, la columna de dirección y el motor. La bandeja es una estructura atornillada al bastidor, que suele ser de aluminio o plástico. Su misión es proteger las piernas y pies del piloto, y también sirve de soporte al depósito de combustible. No puede tener alterada su forma plana, ya que no se permite el efecto suelo.

Los neumáticos

Los neumáticos es un factor esencial, ya que son ellos, los que van a determinar la adherencia del kart. Son los encargados de transmitir toda la fuerza del motor y la eficacia de los frenos. Según la superficie a la que vaya destinado (tierra, nieve, hielo o asfalto) se encuentra distintos tipos; dependiendo del estado de la pista existen neumáticos de seco (slicks), blandos o duros o de lluvia (wet tires). Su presión debe ser verificada, cuando están a temperatura ambiente y su duración, depende de la naturaleza del neumático. Habitualmente se indica la marca y el modelo que se puede usar en cada campeonato.

Los neumáticos, suponen todo un mundo complejo, en el que se dan multitud de factores y que a su vez, intervienen entre sí, con desiguales resultados según su combinación; por ello, el compuesto del neumático, depende de cada fabricante, además de la presión de los mismos en carrera. También el tipo de conducción (suave o agresiva). Y como no, el estado de los neumáticos, la temperatura que estos alcanzan en carrera y sobre la que influyen aspectos como son: la velocidad, temperatura de pista, tipo de circuito y condiciones climatológicas.

La presión de los neumáticos, es fundamental para un buen agarre, y los efectos que produce en el kart, son de lo más variado, en función de los factores antes mencionados. No tienen cámaras de aire. Su presión es muy importante, puesto que es el ajuste más utilizado en el kart. Para inflarlos, es necesario que se utilice un compresor (se encuentran en casi todas las pistas), pero una bomba de aire para bicicleta, conviene perfectamente. Pocas marcas están presentes en kart, las más utilizadas son Bridgestone, Dunlop y Vega.

El motor y la columna de dirección.

Según la pág. www.categorias-del-karting.html expresa que “El motor es el conjunto formado por el bloque de cilindros, el cárter, la caja de cambios si la hubiera, el motor de arranque, el carburador y el tubo de escape”.

Hay gran variedad de motores, y aunque los más habituales son los motores de gasolina, también los hay propulsados por gas. Los karts de alquiler desarrollan en medida de 6 a 9 caballos, mientras los de competición se reparten principalmente de 18 a 40 caballos. Se encuentran motores 2 tiempos, aún muy presentes en karting, que equipan los karts de competición. Los más conocidos siendo TM, SGM, Parilla, Rotax, Comer; y se encuentran motores de 4 tiempos, sobretodo en el alquiler porque es difícil que se impongan en competición. Entre los que salieron, hay el Yamaha WR F 250, el Oral o el Biland. No hay más que monocilindros (excepto en 250 cc) de 60, 85, 100 o 125cc para los motores de 2T e incluso 250 cc para los motores de 4T.

Ciertos motores tienen un embrague, pero no la totalidad, algunos poseen una caja de cambios, como los 125cc. Para el arranque, muchos son equipados de arrancador eléctricos, sin embargo los karts más antiguos, deben ser empujados para arrancar. Es de recalcar, que los motores de karts, alcanzan regímenes altos (a veces 20.000 v/min para los más rápidos), es por eso, por lo que son frágiles y necesitan un mantenimiento regular (cambiar el pistón por ejemplo). Los motores funcionan a la mezcla aceite/gasolina/aire y son enfriados por aire o por agua por el intermediario de un radiador. Podemos hacer diferentes ajustes, la carburación, la longitud del tubo de escape y la talla del piñón.

Por último, la columna de dirección debe estar accionada por un volante de sección circular, por razones de seguridad. El acople de elementos al volante, no podrá sobrepasar en más de 20 mm la parte superior, ni puede contener aristas. Además, la columna de dirección, debe estar sujeta mediante elementos que garanticen una gran

seguridad y estará formada por tubos, de un espesor mínimo de 1,8 mm y una sección no inferior a 18 mm.

El motor de 2T (2 Tiempos) - Fundamentos y componentes

Según la Pág. www.todokarts.com (2011) expresa que: “El motor de dos tiempos, también conocido como motor de dos ciclos, es ligero y económico, y muy utilizado en aplicaciones, donde no es necesaria una extremada potencia, lo que le hace ideal para karts”.

El motor de 2T es un motor de combustión interna, que realiza las cuatro etapas del ciclo termodinámico (admisión, compresión, expansión y escape), en dos movimientos lineales del pistón o, lo que es lo mismo, una vuelta del cigüeñal; a diferencia del motor de cuatro tiempos, que necesita cuatro carreras de pistón o dos vueltas completas de cigüeñal, para realizar una explosión.

Cuando se observa de cerca, este tipo de motores, es notorio, la cantidad de componentes que necesitan para un perfecto funcionamiento, entre ellos, el block (el componente que agrupa a casi todos los demás), pistones o cilindros, aros de pistón (sin retenes), perno del pistón y seguros, biela, cigüeñal, camisa (por donde sube y baja el pistón), block (refrigerante de la camisa) y, en algunos casos, radiador/enfriador a base de agua. También disponen de bujías, caja de cambios, silent-block, platinos (si no tiene encendido electrónico CDI), volante y bomba de aceite, para mezclar con la nafta, a menos que la mezcla, se realice manualmente, lo cual constituye la fórmula más segura.

El funcionamiento de un motor de 2T es relativamente sencillo, aunque no por ello, deja de ser sorprendente. Sus componentes, se comportan como si estuvieran presentes en una constante prueba de precisión. El pistón sube, mientras hace admisión, es decir, mientras absorbe nafta y aire mezclado con aceite, por las toberas

de admisión. A la vez comprime el gas mezclado, que se encuentra situado entre la tapa de cilindro y el pistón, y se produce una chispa, que se enciende y hace explosión, lo que provoca que el pistón baje bruscamente y comprima la mezcla de aire y nafta, haciendo que suba hacia la tapa de cilindro, donde la bujía volverá a producir una chispa, que hará explotar de nuevo, la mezcla de aire y nafta, y así sucesivamente.

La principal diferencia entre un motor de 2T y uno de 4T, indudablemente, es la forma en que ambos realizan las cuatro etapas del ciclo termodinámico, como ya se ha visto anteriormente, asimismo existen otras características que permiten diferenciarlos.

En el motor de 2T, ambas caras del pistón realizan una función simultáneamente, a diferencia del motor de 4T, en el que únicamente está activa la cara superior. Además, en el de dos tiempos la entrada y salida de gases al motor se realiza a través de las lumbreras (orificios situados en el cilindro), mientras que el cárter del cigüeñal debe estar sellado, ya que cumple la función de cámara de precompresión, al contrario que el de cuatro tiempos, que se utiliza como depósito de lubricante. Por último, la lubricación en el motor de cuatro tiempos, se efectúa mediante el cárter, mientras que en el de dos tiempos se consigue mezclando aceite con el combustible.

En cuanto a sus ventajas, se puede citar el hecho de que no precisa válvulas de los mecanismos que las gobiernan, lo que le hace más sencillo y ligero, y por tanto más económico. Además, al producirse una explosión, por cada vuelta del cigüeñal desarrolla más potencia para una misma cilindrada y presenta una marcha más regular. Otra ventaja, es que pueden operar en cualquier orientación, ya que el cárter no almacena el lubricante. Los tipos de diseño de este motor, varían de acuerdo con el método de entrada de la mezcla de aire y combustible, el de barrido del cilindro y el de agotar el cilindro, variaciones que se pueden encontrar individual o bien conjuntamente.

1.4. Equipo necesario

En este deporte es muy importante, el equipo técnico y humano, ya que si uno falla, fallan todos. En primer lugar está el piloto, que debe ser de cabeza perspicaz en el manejo del kart; los mecánicos, que ponen a punto todos los elementos del kart, para que éste rinda al máximo y no existan problemas en el desarrollo de la carrera, el apoyo incondicional de las personas presentes en los pits; aunque el dicho "el que poco ayuda, mucho estorba" es de total coherencia, cuando los karts entran a los pits, entre menos alboroto alrededor del piloto y del cuerpo técnico mejor. Y como olvidarse del kart, que como protagonista de la situación, debe estar en perfectas condiciones físicas y técnicas.

La vestimenta obligatoria para competir constará de un buzo competición u overol de manga larga, pantalón largo, calzado deportivo acordonado (tipo bota), medias y guantes cerrados, para garantizar una correcta seguridad del competidor y cuellera. Lo que más atrae, es la gran sensación de velocidad, ya que al ir sentados tan abajo (la butaca es a apenas un par de centímetros del suelo), la sensación de velocidad es increíble.

La conducción de un kart, supone un gran desgaste físico para el piloto y ciertas situaciones de riesgo. El equipo de seguridad se vuelve, pues, imprescindible. Normalmente está compuesto de casco, sotocasco, collarín, mono (overol), chaleco protector de costillas, guantes y botas de caña alta.

Como los karts no llevan sistema de amortiguación, la conducción de este tipo de vehículos, supone un gran desgaste físico para el piloto, cuyo cuerpo está sometido a grandes fuerzas centrífugas y fuertes aceleraciones y desaceleraciones, especialmente en los circuitos con más curvas. Para evitar el peligro que suponen las situaciones

límite, es necesaria la inversión en un completo equipo de seguridad, que puede proteger e incluso llegar a salvar la vida del piloto de Karting.

El casco es, probablemente, la pieza más importante, ya que es el elemento que ayudará a proteger cabeza y rostro, ante posibles accidentes de gravedad. Su visera, además, impedirá el daño producido por elementos extraños que puedan invadir la pista, como polvo, tierra, piedras o incluso trozos de goma, caucho o metal, que propulsadas a gran velocidad, pueden acarrear lesiones oculares irreversibles.

Como complemento del casco está el sotocasco, que si bien no es imprescindible sí proporciona mayor comodidad, ya que absorbe el sudor, evitando que éste, se meta en los ojos. Suelen estar fabricados en algodón y material ignífugo (incombustible).

Para proteger el cuello se necesita de un collarín (protector de cuello), fabricado de espuma y cubierto de nylon de gran resistencia. Suelen ser de un único tamaño y resguardan de la fatiga en la zona de las cervicales, además de evitar lesiones en caso de accidentes.

Otra de las partes del cuerpo que también sufre mucho, especialmente en los circuitos muy virados, son las costillas. Por ello es necesario protegerlas con un chaleco especialmente diseñado para esta zona. Este evitará las lesiones y dolores en esta área, pero para ello, es fundamental llevarlo bien ajustado.

El mono (overol), es otro de los elementos imprescindibles en un piloto de karting. Debe estar realizado en material ignífugo y servirá para evitar las quemaduras con las partes calientes del motor, además de atenuar las consecuencias producidas por raspones o golpes. Normalmente, están fabricados con antrón en su capa exterior y algodón por dentro, y algunos llevan también protectores de kevlar en los codos y rodillas, para una mayor protección.

Los guantes, como complemento del mono, también están elaborados en nylon y material incombustible, y llevan refuerzos de cuero en las palmas de las manos y las tiras de sujeción, lo que contribuye por un lado a proteger las manos del piloto de posibles raspones o golpes, y por otro, le permite tener un mejor agarre del volante.

Por último las botas de caña alta están especialmente diseñadas para el karting, con el objetivo de proteger tanto los pies como la zona de los tobillos y los talones. Sus suelas son finas, para que el piloto pueda tener sensibilidad con los pedales y algunos están fabricados con material incombustible.

1.4.1 Preparación física del piloto de karting

Según la Pág. www.todokarts.com (2011) expresa que: “La preparación física es fundamental para el piloto de karting, que suele sufrir molestos traumatismos. El trabajo de las diferentes capacidades, tanto físicas como psíquicas, evitará problemas”.

Cuando un piloto novel, se sube a un kart, lo normal es que a partir de la segunda vuelta, comience a sufrir diferentes dolencias, como consecuencia de lo que se conoce como "posición de manejo sacrificada". En esta práctica deportiva, hay partes del cuerpo, como las extremidades superiores e inferiores, la cintura, el abdomen, el dorso y el cuello, a las que se somete a una gran exigencia que, sin preparación física previa, se traduce en continuos traumatismos y dolores generalizados.

Montados en un kart, la fuerza centrífuga empuja al piloto hacia el exterior de la curva, lo que provoca fatiga muscular. Además, la columna cervical del conductor, no está sujeta, por lo que, mantener la cabeza en la posición correcta y resistir la fuerza centrífuga, que empuja al casco hacia fuera, puede suponer un esfuerzo considerable, en el que aumenta la presión endomuscular y la rigidez de los músculos, dificultando la conducción en gran medida.

Si se quiere estar en perfectas condiciones se debe entrenar al cuerpo, empezando por la velocidad gestual o la coordinación visual ante un estímulo, lo que permitirá ejecutar movimientos con la máxima rapidez. También hay que potenciar la velocidad de reacción, que es el tiempo que transcurre desde el inicio de un estímulo hasta la respuesta. Algo muy útil, especialmente frente a los semáforos en verde, en donde los pilotos no actúan por reflejos, sino por anticipación.

Por otra parte, en el karting hay que desarrollar tanto la resistencia básica, como la específica, siempre teniendo en cuenta que, aunque depende de la especialidad, la resistencia en el kart es de larga duración, entre 10 y 30 minutos aproximadamente. Por ello, y para evitar que aparezca rápidamente la fatiga, hay que priorizar la fuerza, la resistencia y la flexibilidad, que es la cualidad que permite el máximo recorrido en las articulaciones, lo que facilita al piloto acciones que requieren de agilidad y destreza.

Lo más importante, es establecer un plan de entrenamiento adecuado. Así, en la primera sesión de fuerza, se deberá realizar un test de fuerza máxima, que permita determinar el porcentaje de carga a trabajar. Lo normal es que haya que trabajar a una intensidad del 60% de lo que marca el test de fuerza máxima, con repeticiones superiores durante 60 segundos máximo. Se realiza entre 2 y 4 series a una velocidad de ejecución baja o media, y se aumentara el trabajo según se acerquen las competiciones.

Un aspecto que hay que entrenar siempre, es la resistencia. Para ello conviene hacer tanto piscina, como bicicleta y carrera continua. En la natación, se trabajan todos los músculos, mientras que la bicicleta, además del ejercicio aeróbico que supone, sirve de entrenamiento psicológico y mejora la atención. Por último, la carrera será la base del ejercicio aeróbico. No hay que olvidar también la flexibilidad como elemento básico de todo entrenamiento. Lo más importante es desarrollar un plan específico,

entrenar la relajación y la concentración, y respetar siempre los procesos de recuperación.

Muchos se preguntan, cuál es el secreto de un buen entrenamiento para conseguir aumentar cualidades como la coordinación, la atención, la concentración, la memorización o la percepción. Los expertos coinciden en que se debe trabajar tanto en el equilibrio de la emotividad, como en el manejo de la impulsividad, pasando por el refuerzo de las capacidades corporales. Con ello se conseguirá mantener, un alto nivel de rendimiento durante toda la competición.

Según la pág. www.comtecnicas-de-karting/p3/ expresa que: “El calentamiento, debe ser la parte inicial de cualquier sesión de Actividad Física, de entrenamiento e incluso de una competición. Prepara al organismo, para posteriores esfuerzos más exigentes, favoreciendo el rendimiento y evitando posibles lesiones”.

Muchas lesiones son impredecibles, pero algunas se podrían evitar con un calentamiento adecuado. Este principio, resulta fundamental en cualquier actividad deportiva, ya que prepara el cuerpo (músculos, tendones, articulaciones y aparato circulatorio), antes de entrar en una dinámica de esfuerzo, hasta el punto de hacerlo incluso más llevadero y beneficioso. El calentamiento debe durar alrededor de 10 a 12 minutos.

El Calentamiento

Según la Pág. www.todokarts.com (2011) expresa que: “Es un conjunto de ejercicios, realizados antes de la parte principal de la actividad física ó el deporte, con la finalidad, que el organismo transite desde un estado de reposo relativo, a un estado de actividad determinado, correspondiente con la intensidad de la carga recibida, garantizando una correcta preparación, para la que está destinada a la parte principal”.

De un buen calentamiento dependerá una influencia positiva o no, en los diferentes sistemas del organismo, por ejemplo: sistema nervioso, sistema muscular, sistema cardiovascular y sistema respiratorio, dado que, cada uno juega un papel importante en el organismo, ante la aplicación de una carga física (“G” de fuerza sobre el cuello del piloto), determinada con la ejecución o práctica del ejercicio físico, lo que garantiza optimizar el estado de disposición, para enfrentar ejercicios físicos de baja, media o alta intensidad y lograr buenos resultados.

Calentamiento general, es la parte obligatoria para todos los deportes o actividad física que se realice, dirigido a preparar los diferentes sistemas del organismo, para la realización de cualquier tipo de actividad física en dependencia del objetivo.

El Calentamiento específico, va dirigido a preparar aquellos músculos o grupos musculares y articulaciones, que se requieren para alcanzar los objetivos específicos del Karting, donde los movimientos o la estructura dinámica y cinética del ejercicio modelo, son semejantes a la que se ejecuta en la parte principal.

Requisitos esenciales

- Calentamiento general.
- Ejercicios de movilidad articular.
- Ejercicios para elevar el pulso.
- Ejercicios de estiramiento dinámico.
- Calentamiento específico.

Exigencias

- Precisión y calidad de la ejecución (exactitud).
- Coordinación del ejercicio o secuencia del ejercicio.
- Efectividad en el trabajo (eficacia).
- Independencia en la ejecución de los ejercicios.
- Interés hacia los ejercicios,
- Variabilidad (motivación).

Duración

Mínima 10 minutos y puede llegar hasta los 20 minutos, sobre todo en pilotos de gran maestría y nivel de entrenamiento. Los sujetos con poca regularidad y nivel en los entrenamientos bajo, requieren un calentamiento más lento e intenso, que los ya entrenados.

Efectos y beneficios de un correcto calentamiento

Según la pág. www.comtecnicas-de-karting/p3/ manifiesta que: “La capacidad contráctil muscular, el primer efecto del calentamiento, es un aumento de la afluencia de sangre a los músculos que se están ejercitando. Esto es importantísimo, y su primera consecuencia, es el aumento de temperatura del grupo muscular ejercitado, con lo que se consigue una disminución de la viscosidad intramuscular, disminución de los roces internos musculares y una mejora inmediata de su elasticidad. La capacidad contráctil de los músculos agonistas se incrementa, y se favorece la capacidad de relajación de los antagonistas, favoreciendo los movimientos a gran velocidad. Por otra parte, el aumento de afluencia sanguínea aporta un aumento de oxígeno y nutrientes mejorando las condiciones funcionales del músculo”.

A nivel psicomotriz, la repetición de los movimientos previos al entrenamiento, permiten fijar en el sistema neuromuscular el tipo de tarea que se le va a requerir, consiguiendo una mejora evidente del sentido cinético y psicológico, ya que con las repeticiones se aumenta la atención, la percepción sensorial y la concentración, creando un estado mental necesario, como soporte al esfuerzo físico que se va a exigir.

La falta de calentamiento previo al ejercicio, provoca una intensa fricción entre las fibras musculares y una descoordinación entre agonistas y antagonistas, que son los responsables de la mayoría de rupturas fibrilares, desgarros en tendones, fallos musculares, contracturas y otras, que tan frecuentemente se contempla.

Consejos para el calentamiento:

- Ser sistemático (ordenado): Encontrar y mantener la propia rutina, por ejemplo: comenzar por la cabeza y trabajar hacia abajo en dirección a los dedos de los pies o, comenzar por el centro del cuerpo y trabajar hasta llegar a manos y pies.
- Variar los ejercicios para evitar la monotonía.
- Calentamiento individualizado: cada cuerpo necesita una combinación de diferentes ejercicios.
- se ha calentado lo suficiente, hacer un poco más de estiramiento.
- Y después... relajación o recuperación.

Cada entrenamiento debe terminar con un período de relajación. Esta fase tiene dos componentes:

- a) Reduciendo progresivamente con ejercicios poco enérgicos; se acelera la recuperación y ayuda al cuerpo a retornar al reposo. Estos ejercicios consisten en actividades rítmicas de músculos grandes, que progresivamente disminuyen en intensidad y debe tener una duración de cuatro a cinco minutos.
- b) Ejercicios de estiramiento; son usualmente menos intensos que los que se realiza en el calentamiento. En esta fase del entrenamiento, los pilotos frecuentemente ayudan a relajar la musculatura.

1.5. Reglamentación

Es el conjunto de normas, reglas y lineamientos, que regulan las relaciones de competencia deportiva, entre los deportistas y los jueces a su cargo, para controlar una actividad. A continuación se mencionará los lineamientos técnicos que en según la categoría se debe cumplir.

Categorías Pro Kart Amateur. Reglamento Técnico

Art. 1º) Los aspirantes a ingresar a estas categorías deberán tener 16 años cumplidos al momento de la inscripción. No podrán participar pilotos con destacados antecedentes deportivos en esta especialidad (1 año de inactividad). Es obligatorio poseer la licencia médica, habilitante al día y la deportiva, ambas otorgadas por la CNK (Comisión Nacional de Karting).

Art. 2º) El peso mínimo será 155kg. En línea de llegada, con kart, piloto y equipo completo. El sistema de carga y descarga de lastre es el siguiente (según posición en pista): máximo 10Kg.

Art. 3º) Todos los pilotos realizarán una clasificación, una serie, y una final, de las cuales sumarán, los puntos para realizar un campeonato de graduados, y uno exclusivo de veteranos. En casos de fuerza mayor podrá largarse por ranking.

Art. 5º) Es obligación de los pilotos conocer el código de banderas y su interpretación, como así también los reglamentos particulares y generales de la prueba. El comportamiento dentro y fuera del circuito rige, también para mecánicos y concurrentes. Los pilotos de sexo femenino, pueden recibir ayuda externa para empujar el kart dentro de la pista.

En ningún caso, ni bajo ninguna circunstancia un piloto, su concurrente o mecánicos, como así también, alguna persona allegada al mismo, podrá agredir verbalmente a otro competidor, a las autoridades de la prueba, ni menos aun pretender hacer justicia por sus propios medios, proferir insultos o realizar actos que alteren el orden público o el normal desarrollo de la competencia. Esto es una falta grave y de incurrir en la misma se le aplicará al piloto una sanción disciplinaria de acuerdo al RAK (Reglamento aplicado de Karting). No habrá excepciones ni perdones temporarios.

Art. 5° bis) Todo piloto, durante la totalidad del desarrollo de las competencias, deberá conducir su kart, utilizando ambas manos y eventualmente una de ellas. El incumplimiento de esta medida, será sancionado con la desclasificación de la competencia que se tratare; en ningún caso salvo indicación del CD (Comisario Deportivo), el piloto no podrá circular, por otro circuito que no sea el utilizado para la competencia.

Art. 6°) La verificación técnica la efectuará el revisor oficial de la categoría, reconocido como verificador oficial de la CNK, todas las verificaciones se efectuarán de acuerdo al reglamento técnico vigente. De existir alguna duda en el peritaje se lo informará al Comisario Deportivo y con la aprobación del mismo se precintara el o los elementos para ser analizados en la sede social.

Se podrá utilizar un solo motor y un solo chasis, identificado por su marca y número de serie especificados por la ficha de declaración de elementos. Ante el caso de rotura del motor o del chasis el piloto, deberá informar al revisor técnico, sin intervenir en los mismos, el cual le aprobará el reemplazo del elemento averiado, previo asentamiento por nota.

1.5.1 Colores de Banderas

Según la ley orgánica de transporte, tránsito y seguridad vial (2009) expresa que: “Dentro de la pista, se debe utilizar un lenguaje visual, es por tanto, en cada torre de control, los jueces de pista utilizan banderas de distintos colores, para informar a los pilotos el acontecimiento de la carrera, la reglamentación, el inicio y el fin de la misma”.

Las señalizaciones mediante las banderas, en los circuitos durante la competición del karting, obedecen a un código de colores perfectamente regulados, y del que todos los competidores y su equipo, deben conocer necesariamente.

El director de carrera o estárter, director adjunto, comisario son profesionales que durante las pruebas, se reparten el cometido de señalización, y cada uno de ellos posee por regulación, operar con un determinado grupo de ellas.

Estas banderas tienen un tamaño de 60cm por 80cm, salvo la roja, que es un poco más grande, de 80 por 100 centímetros. Las banderas se usarán durante las prácticas y la carrera, y tendrán el mismo significado. Aunque se pueden dar casos, en las que una determinada bandera, puede tener un significado especial, derivado del particular reglamento de un campeonato. A continuación se explicará brevemente el significado de cada bandera.

Bandera Nacional: salida o largada de una carrera.

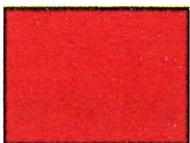


Bandera de Cuadros: Final de los entrenamientos o de la carrera.



Se muestra en la meta, e indica falsa partida, la largada ha sido anulada, formar nuevamente la grilla original, y prepararse para una nueva largada. Enrollada, indica una vuelta para el fin de la carrera. Agitada, indica fin de la carrera.

Bandera Roja: Parada inmediata de los entrenamientos o la carrera.



Detención inmediata de la carrera. Esta bandera será mostrada sin movimiento por el director de la prueba, cuando haya decidido parar la carrera o una práctica. Cuando esto ocurra, simultáneamente, todos los puestos de banderilleros desplegarán también bandera roja. Esto informa a los pilotos que deberán detener la carrera inmediatamente, y en fila, retornar a boxes, o al lugar determinado de antemano por los reglamentos del evento, tomando extremo cuidado y estando preparados para frenar totalmente en su sitio (de ser necesario).

Bandera blanca y negra: Amonestación, notificación por conducta antideportiva.



Se muestra con el número del piloto e indica aviso de sanción. Es una advertencia indicando al piloto que una decisión de exclusión de la carrera está en consideración por conducta antideportiva.

Bandera negra: Descalificación, exclusión del conductor al que sea mostrada, por conducta antideportiva.



Se muestra con el número del piloto e indica entrada inmediata a pits, para recibir instrucciones del director. Informa a un piloto, que en su próxima pasada por la entrada de los boxes, debe parar en su box o en el lugar designado por el reglamento del campeonato.

Bandera Hamburguesa: Falla mecánica.



Se muestra con el número del piloto, e indica entrada inmediata a pits, para arreglar la falla. El piloto puede volver a salir, reparando el daño. En las dos últimas vueltas no habrá bandera hamburguesa.

Bandera Amarilla: Precaución, neutralización de la competencia.



Indica que hay un accidente en la pista, y que la zona está neutralizada. Prohibido el sobrepaso. Extendida: Peligro, hay algún obstáculo o accidente en la pista. Y agitada: accidente que cubre más del 50% del ancho de la pista, se debe moderar la velocidad y está prohibido el sobrepaso.

Bandera Roja con Rayas Amarillas: precaución por falta de adherencia.



En la torre indica pista resbalosa. En un puesto de control, indica que la siguiente curva, esta resbalosa o hay presencia de alguna sustancia que hace perder adherencia (agua y aceite).

Bandera Verde: Pista habilitada



En la torre, indica pista abierta. Agitada por el director, indica largada de la carrera. Podrá indicar igualmente la salida, para las vueltas de calentamientos o el principio de una sesión de ensayos.

Bandera Blanca: Indica al piloto, la presencia de un vehículo mucho más lento en el sector de pista.

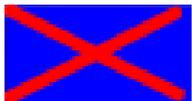


Bandera Azul: Indica a un piloto, que está a punto de ser doblado.



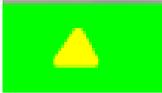
Indica que los punteros, están alcanzando a un colero el cual debe dejarlos pasar. Se muestra únicamente a los pilotos que van a perder vuelta. Extendida: se acerca un piloto más rápido, prepárese para un sobre paso. Y agitada: dar paso obligatorio al piloto que está detrás, indicar con la mano el lado por el cual quiere ser sobrepasado.

Bandera Azul con Cruz Roja: punteros están alcanzando a un colero



En campeonatos internacionales, indica que los punteros están alcanzando a un colero, el cual debe entrar inmediatamente a pits.

Largada en Falso: Salida anulada



Se anula la largada, los pilotos deben reacomodarse en las posiciones originales de salida.

Reglamentos

1. Reglamento Mini Junior
2. Reglamento Junior
3. Reglamento Amateur
4. Reglamento Graduados
5. Reglamento General

1.6. Equipo de Seguridad

a) Control de velocidades.- El sistema de control para karts le ofrece 3 posibilidades para reducir la velocidad de los karts: Por control remoto (controlado por el juez de pista); por balizas de sección (controladas por el juez de pista); por balizas en boxes (automáticamente)

b) Control de semáforos.- Existe dos modelos de semáforos los estándar y a la medida de cualquier formato, medida y color para cualquier tipo de aplicación y circuito.

c) Sistemas de cronometraje.- El sistema de cronometraje para karts es el corazón de un centro de karting, por lo que es esencial tener un equipamiento de confianza, el

sistema de cronometraje incluye: transponders (parte central), decodificador, circuito de detección, software de cronometraje y cables.

d) Pantalla para sistemas de cronometraje.-El sistema cuenta con pantallas de presentación de grandes dimensiones en la que se muestra los datos de tiempo y puntos durante la prueba en tiempo real.

e) Accesorios para sistemas de cronometraje.-El programa de accesorios de cronometraje compatible con diversos sistemas de cronometraje. Fácilmente escalable y cuenta de los siguientes componentes: Transponder estándar, decodificador para sistema estándar/radio control, cable de conexiónRS232, decodificador a computadora, caja de conexiones para doble antena a cable coaxial, sistema completo con decoder, antena con coaxial, adaptador 220v (cable serie) y sistema completo con deco-multi.

1.7. Escuelas de Karting

Escuela, es el nombre genérico de cualquier centro docente, centro de enseñanza, centro educativo, colegio o institución educativa; es decir, de toda institución que imparta educación enseñanza, aunque suele designar más específicamente a los de la enseñanza primaria.

La escuela ofrece cursos de karts, con equipos profesionales para pilotos novatos o con experiencia. La edad mínima es de 6 años y no existe una edad máxima, ni para la escuela ni para el deporte. Además con el carnet de la escuela, el piloto podrá sacar licencia para cualquier categoría del karting.

La escuela cuenta con cursos básicos y profesionales. El curso básico es para pilotos completamente novatos de cualquier edad (6 años en adelante), que tendrán la oportunidad de aprender en equipos profesionales Easy Kart, todo lo necesario en manejo, reglamentos, historia y conducta deportiva, con el fin de ser pilotos profesionales Ecuatorianos, obteniendo con el curso la licencia oficial deportiva.

El curso profesional es para pilotos que ya hayan tomado el curso básico, o que sean Kartistas que ya participen oficialmente en los campeonatos, en el cual aprenderán sobre la técnica del Kartismo, tanto en manejo, como en cuadro de chasis y motores. Este curso se realiza con los karts de los alumnos.

1.7.1 Categorías del karting

El karting, se divide en categorías, que se establecen según la edad de los pilotos y las diferentes cilindradas de los motores. Desde 2007, las categorías para todos los campeonatos internacionales son las siguientes: KF1, KF2, KF3, KZ1, KZ2 y Superkart.

Existen diferentes categorías en el karting de competición. La comisión internacional de Karting - Federación Internacional de Automovilismo (CIK/FIA) decretó nuevas categorías, para los campeonatos internacionales en el año 2008, estableciéndose en las siguientes: KF1, KF2, KF3, KZ1, KZ2 y Superkart. Todas las federaciones nacionales de automovilismo mundiales, han adoptado estas categorías.

La KF1 sustituyó a la anterior FA (Fórmula A), mientras que la KF2 sustituyó a la anterior ICA (Intercontinental A) y la KF3 a la anterior ICA-J (ICA-Junior), mientras que la KF4 es la que se denomina categoría "básica". En todas ellas se utilizan motores monocilíndricos de 150cc., de 2 tiempos automáticos (con encendido electrónico), sin caja de cambios y refrigerados por agua o aire. Además, cada categoría presenta diversas especificaciones técnicas, referidas a silenciadores, carburantes o límite de revoluciones, entre otras.

Por otra parte la KZ1 sustituye a la anterior súper-ICC, mientras que la KZ2 lo hace con la anterior ICC (Intercontinental C). Estas categorías no suponen importantes modificaciones en sus regulaciones técnicas. Como las anteriores categorías citadas, también utilizan motores monocilíndricos de 125cc., y de dos tiempos, pero se

distinguen de ellas, en que los vehículos, sí disponen caja de cambios y están refrigerados por agua.

En cuanto a los circuitos de karting, los hay tanto outdoor (al aire libre) como indoor (inmueble cerrado). El circuito outdoor, es una instalación especialmente construida o adaptada para esta práctica deportiva, que cuenta con vías rápidas que comienzan y terminan en el mismo punto. Está orientada al karting tanto de competición como de ocio, y su trazado discurre en su totalidad al aire libre.

Por su parte, el circuito indoor también dispone de vías rápidas, que comienzan y terminan en el mismo punto. Su característica principal es que el trazado, que puede ser tanto de competición como de ocio, circula en su totalidad dentro de un inmueble cerrado, que puede estar trazado provisional o permanentemente, de manera que en estos circuitos, no influyen las condiciones meteorológicas.

1.8. Marco jurídico

Esta escuela se registrará bajo las siguientes leyes:

Expidase el siguiente reglamento general de aplicación de la ley de cultura física, deportes y recreación.

Título I

Conceptos Fundamentales

Art. 1.- Para que el Estado, a través de la senader, cumpla con las obligaciones establecidas en el art. 82 de la constitución política de la república del Ecuador y en la ley de cultura física, deportes y recreación, se hará constar las asignaciones correspondientes en el presupuesto general del estado, para efecto de los programas ecua Deportes y los establecidos en el título v, de la ley.

Ley de cultura física, deportes y recreacion

Art. 1.- Esta Ley regula la cultura física, el deporte y la recreación, y establece las normas y directrices, a las que deben sujetarse estas actividades para contribuir a la formación integral de las personas.

Base Legal Constitución Política de la República

“Art. 381.-El Estado protegerá, promoverá y coordinará la cultura física que comprende el deporte, la educación física y la recreación, como actividades que contribuyen a la salud, formación y desarrollo integral de las personas; impulsará el acceso masivo al deporte y a las actividades deportivas a nivel formativo, barrial y parroquial; auspiciará la preparación y participación de los deportistas en competencias nacionales e internacionales, que incluyen juegos olímpicos y paraolímpicos; y fomentará la participación de las personas con discapacidad.

El Estado garantizará los recursos y la infraestructura necesaria para estas actividades. Los recursos se sujetaran al control estatal, rendición de cuentas y deberán distribuirse de forma equitativa.”

“Art. 382.- Se reconoce la autonomía de las organizaciones deportivas y de la administración de los escenarios deportivos y demás instalaciones destinadas a la práctica del deporte, de acuerdo con la ley.”

“Art. 383.- Se garantiza el derecho de las personas y las colectividades al tiempo libre, la ampliación de las condiciones físicas, sociales y ambientales para su disfrute, y la promoción de actividades para el esparcimiento, descanso y desarrollo de la personalidad.”

Ley de Cultura Física Deporte y Recreación

Art. 7.- El sistema nacional de cultura física, comprende las actividades de educación física, deportes y recreación en los niveles formativos, alto rendimiento y profesional. Se desarrolla por los organismos e instituciones de los diferentes subsistemas y su estructura, es la que deviene de la presente Ley.

Art. 9.- Las actividades deportivas recreativas, están constituidas por: el deporte estudiantil, cantonal, parroquial, comunitario y barrial; universitario y politécnico, militar y policial; y, el de grupos especiales.

Art. 19.- Las entidades deportivas tendrán los siguientes órganos de funcionamiento:

- a) Asamblea General
- b) Directorio
- c) Los demás, que de acuerdo con sus estatutos y reglamentos se establezcan, de conformidad con su propia modalidad deportiva.

Declaración de impuestos.

Del Patrimonio y de las Rentas

Del Patrimonio.

Art. 62.- Constituye patrimonio del deporte de la epública, toda instalación deportiva, que se encuentre dentro del territorio nacional y que sea propiedad de entidades públicas, instituciones educativas y de organismos deportivos reconocidos por esta ley, entre otros: los inmuebles, muebles, valores y acciones de cualquier naturaleza, adquiridos en propiedad, a título oneroso o gratuito.

Los organismos deportivos, podrán ejercer derechos sobre aquellos bienes inmuebles, muebles, valores y acciones de cualquier naturaleza entregados a su administración en comodato, concesión, custodia, administración y en cualquier otra forma, de conformidad con la ley y los contratos válidamente celebrados para fines deportivos.

De las Rentas

Art. 63.- Constituyen rentas del deporte ecuatoriano:

- a) Las asignaciones que consten en el presupuesto general del estado destinadas a la secretaría nacional de cultura física, deportes y recreación, que serán administradas por esta entidad, que las destinarán para la actividad deportiva, el mantenimiento y construcción de la infraestructura deportiva del país; y, la creación y funcionamiento de los organismos científicos y técnicos, que sustentarán el desarrollo deportivo del Ecuador. Las transferencias se realizarán en forma mensual y automática a partir de la vigencia del presupuesto nacional del Estado del correspondiente ejercicio fiscal.

- b) Las rentas provenientes del pronóstico deportivo, de conformidad con la Ley de la competencias o eventos publico.
- c) Los ingresos distribuibles del 5% del impuesto a los consumos especiales ICE, de conformidad con la ley que los asigne, cuya transferencia deberá ser realizada de manera automática, oportuna y directa, dentro de un plazo máximo de 72 horas a partir de su recaudación, en la cuenta abierta en el banco central del Ecuador a nombre de la secretaria nacional de cultura física, deportes y recreación (SENADER), la que inmediatamente los transferirá a los organismos beneficiarios.
- d) El monto de las multas, que se causen por incumplimiento a esta ley, de conformidad con el reglamento, que sobre este particular expida la secretaría nacional de cultura física, deportes y recreación, será transferido de forma inmediata a la secretaría nacional de cultura física, deportes y recreación, a través del banco central del Ecuador para su distribución mensual a los organismos deportivos beneficiarios.
- e) Los recursos provenientes de convenios y acuerdos de asistencia técnica y financiera, suscritos con países, organismos o personas extranjeras; así como los legados y donaciones que serán aceptados con beneficio de inventario.
- f) Los otros ingresos establecidos o que se establezcan en las leyes u otras normas jurídicas.

Art. 64.- La contraloría general del estado, ejercerá el control de los recursos proporcionados por el Estado, a todas las entidades que forman parte del sistema deportivo ecuatoriano.

Del Funcionamiento de las Escuelas, Academias, Gimnasios o Afines de las Diferentes Actividades Deportivas.

Art. 65.- La secretaría nacional de cultura física, deportes y recreación autorizará, suspenderá o clausurará el funcionamiento de las escuelas, academias, gimnasios y organizaciones comerciales, en campos y actividades deportivas.

Art. 66.- Sus actividades serán reguladas, por las resoluciones y disposiciones de la secretaría nacional de cultura física, deportes y recreación, que constituyen normas de cumplimiento obligatorio.

Art. 67.- Se autorizará el funcionamiento de las escuelas, academias, gimnasios o afines de las diferentes actividades deportivas, si acreditan los siguientes requisitos:

- a) Obtener personería jurídica de conformidad con la ley.
- b) Adquirir en tesorería la solicitud de aprobación.
- c) Nómina de personal y títulos académicos que respalden su profesión.
- d) Planes y programas de estudio, que se ajusten a los lineamientos de la secretaría de cultura física, deportes y recreación.
- e) Lista de equipos e implementos deportivos, acordes a la actividad a desarrollar.
- f) Contar con servicio médico especializado.
- g) Obtener el registro sanitario correspondiente.
- h) Tener el registro unico de contribuyentes.
- i) Contar con domicilio social o establecimiento fijo.
- j) Las demás que se requiera para su eficaz funcionamiento.

Art. 68.- Son causas para suspender el funcionamiento o clausurar las escuelas, academias, gimnasios o afines de las diferentes actividades deportivas, las siguientes:

- a) Funcionar sin haber cumplido con los requisitos establecidos en el artículo anterior.
- b) Mantener el local sin las debidas medidas de seguridad o sanitarias.
- c) No contar en forma permanente, con los profesionales autorizados para el ejercicio docente.
- d) No cumplir con los planes y programas previstos.

Art. 69.- Las referidas escuelas, academias, gimnasios o afines, podrán ser rehabilitados previa autorización de la secretaría nacional de cultura física, deportes y Recreación, una vez que hayan cumplido con todos los requisitos señalados en la ley.

Art. 70.- La secretaría nacional de cultura física, deportes y recreación tiene la facultad de supervisar y controlar a estos organismos deportivos, a través de sus respectivos departamentos, en el momento que creyere oportuno.

De las Sanciones

Art. 77.- La aplicación de las sanciones por infracciones a esta ley y su reglamento general, corresponde al consejo directivo de la secretaría nacional de cultura física, deportes y recreación y a los organismos deportivos de todo el país, en el ámbito de su jurisdicción.

Art. 78.- Las sanciones que se apliquen a las infracciones que se cometan a esta ley o a su reglamento general, por las organizaciones deportivas, deportistas y dirigentes deportivos, serán de conformidad a la gravedad de la falta y las demás circunstancias que incidan en la comisión de la infracción.

Art. 79.- Las sanciones que impongan las autoridades y organizaciones deportivas del país serán:

- a) Amonestación
- b) Sanción económica
- c) Suspensión temporal
- d) Suspensión definitiva
- e) Expulsión
- f) Limitación, reducción o cancelación de los estímulos concedidos.

Las sanciones impuestas en los literales precedentes, serán en observancia al debido proceso y legítima defensa, consagrados en la Constitución Política de la República.

Del Arbitraje en materia Jurídico - Deportiva

Art. 84.- El Estado ecuatoriano reconoce y promueve el arbitraje especializado, como método idóneo para la resolución de los conflictos que en materia jurídico-deportiva pudieren suscitarse, entre las personas naturales o jurídicas cuya actividad se regula en la presente Ley.

Reglamentación

Reglamentación de tránsito y transporte terrestre:

Ministerio del deporte

Expedir el siguiente reglamento para la aprobación de estatutos, reformas y codificaciones, liquidación y disolución, y registro de socios y directivas, de las organizaciones previstas en el código civil y en las leyes especiales.

Nota: Denominación de título sustituida por decreto ejecutivo No. 610, publicado en registro oficial 171 de 17 de septiembre del 2007.

De las fundaciones y corporaciones

Art. 1.- Las personas naturales y jurídicas con capacidad civil para contratar se encuentran facultadas para constituir corporaciones y fundaciones con finalidad social y sin fines de lucro, en ejercicio del derecho constitucional de libre asociación con fines pacíficos.

Las organizaciones que se constituyan pueden adoptar la forma de:

1. Corporaciones, tales como: asociaciones, clubes, comités, centros, con un mínimo de cinco miembros fundadores, las cuales promueven o buscan el bien común de sus asociados o de una comunidad determinada.

CAPITULO II

1. ESTUDIO DE MERCADO

2.1. Presentación

Imbabura provincia de los lagos, privilegiada por su enorme riqueza turística es visitada por turistas nacionales y extranjeros, por sus paisajes exuberantes, y atractivos naturales. Ibarra la capital turística de la provincia de Imbabura, reconocida tradicionalmente como la ciudad blanca, posee parajes naturales como la laguna de Yahuarcocha, que se encuentra ubicada a 3 km, del centro de Ibarra, a una altura de 2.190msnm., circunvalada por el Autódromo Internacional de Yahuarcocha “José Tobar Tobar”.

El Autódromo es el escenario de competencias automovilísticas nacionales e internacionales.

En la actualidad el Automovilismo, es uno de los deportes más populares del mundo y en algunas competiciones como la Formula 1, cuenta con más seguidores que muchos otros deportes. Asimismo, es el que involucra a más empresas, fabricantes, deportistas, ingenieros y patrocinantes. Los ingenieros desarrollan las últimas tecnologías en motores, aerodinámica, suspensión, y neumáticos para lograr el máximo rendimiento. Es así como surgió el Kart, un automóvil pequeño y bajo, con el cual se compite en circuitos cortos, angostos, y con muchas curvas cerradas (llamados kartódromos). El karting es la categoría en la que suelen debutar quienes desean convertirse en pilotos profesionales. Por la ausencia de amortiguadores y baja distancia al suelo, conducir un kart genera una gran sensación de velocidad.

El karting se ha convertido en un deporte o entretenimiento muy popular, ya que muchos de los que lo practican, lo ven como una manera de desarrollar expectativas,

habilidades y destrezas a la hora de conducir, convirtiéndose así, en un deporte emocionante, entretenido y diferente.

Indispensablemente, el karting en nuestro país se encuentra en desarrollo, ya que se pueden localizar kartódromos en ciudades como: Guayaquil, Cuenca, Loja y la primera pista oficial llamada “Kartódromo Dos Hemisferios”, ubicada en la ciudad de Quito.

En nuestra ciudad, a pesar de contar con el Autódromo de Yahuarcocha, muy conocido en el automovilismo, no se ha desarrollado esta disciplina del Karting, siendo este, el soporte para realizar este estudio, ya que la idea es investigar todo lo referente al Karting, la factibilidad de realizar una escuela y obviamente una pista de karting, donde grandes y pequeños puedan disfrutar de este emocionante deporte que es el Karting; por medio del respectivo estudio de mercado.

2.2. Identificación del servicio, con análisis cualitativo y cuantitativo de sus características.

La escuela de karting está destinada a la venta de servicios de enseñanza de conducción, formación de pilotos, preparación de competencia e incentivar la cultura automovilística. Lo que se aspira conseguir con el proyecto, es el involucramiento en forma activa y directa a los habitantes de Ibarra. Además que se contribuiría al desarrollo económico, turístico, social y cultural de la ciudad de Ibarra; creando conciencia de la importancia que tiene la disciplina de karting y la práctica del deporte automovilístico, es decir, comercializar un servicio de calidad; para lo cual es necesario implantar una Escuela de karting.

Para el análisis de mercado y determinar la factibilidad de la creación de la escuela de karting se determinó el análisis cualitativo de la población económicamente activa.

Análisis cualitativo

Provincia Imbabura, población urbana, género masculino y femenino, edad 5 a 65 años, nivel de ingresos medio y alto; de la ciudad de Ibarra.

Análisis cuantitativo

De los 377 habitantes encuestados, los 345 aceptan la creación de la Escuela de Karting significando el 91,51% de aprobación, mientras que los 32 habitantes restantes rechazan la posibilidad de la creación de la escuela de karting siendo el 8,49% de descontento.

Características

Las características del análisis cualitativo son, que el estudio se enfoca a los habitantes de la ciudad de Ibarra, exclusivamente a la población urbana, económicamente activa, con edades desde 5 años en adelante; y de niveles de ingresos medios y altos, considerando que son personas relativamente solventes.

Luego se tiene la característica del análisis cuantitativo, que es el grado de aceptabilidad, siendo el 91,51% del total de los habitantes encuestados, que admiten la creación de la escuela de karting, mientras que el 8,49% de habitantes se resisten a esta posibilidad.

Dentro de los fines que la escuela mantiene, se tiene los siguientes:

- Incrementar la práctica del automovilismo como deporte,
- Incentivar la participación de niños, adolescentes, jóvenes y adultos en la disciplina del karting,
- Proyectar pilotos que en un futuro representaran a nuestro país.
- Ser el semillero de nuevas promesas de automovilismo imbabureño, y a nivel internacional sacar a Ecuador en alto.

2.3. Mercado Meta

El mercado es el conjunto de todos los compradores reales y potenciales de un producto. Por lo tanto, el tamaño del mercado depende del número de compradores, que pudieran existir para una oferta de un mercado particular.

Así, los compradores potenciales presentan tres características:

- Interés, por adquirir lo que se necesita,
- Ingresos, que este bien o servicio, se encuentre en un valor razonable,
- Acceso, que se encuentre disponible.

Según Benassini (2009) manifiesta que: “El mercado meta, es la parte del mercado disponible que la empresa decide captar. La empresa y sus competidores terminarán por vender un cierto número de productos en el mercado meta”.

Según Kotler y Armstrong (2007) expresa que: “Mercado Meta, es el grupo definido que se considera comprará el producto de una empresa con mayor posibilidad”.

Para llegar al mercado óptimo, es necesario tener metas, objetivos, estrategias y un plan de actividades; es muy importante ser anhelante en cuanto a los fines y ritmo. Las medidas que se determinen pueden incluir un proyecto específico de mercadeo en algunas localidades, igual o mayor, que pueda merecer las actividades de la administración y la atención a los clientes.

En muchos lugares la relación entre la escuela y un área protegida puede ser un elemento importante de la estrategia, incluido el acuerdo sobre el precio del servicio. Todos estos elementos, facilitan la labor para acercarse al mercado meta que la escuela busca.

El mercado meta el cual se aspira es de 120 clientes en el año, los mismos pueden ser los turistas que visitan Yahuarcocha, siendo éstos, clientes locales o nacionales.

La afluencia de los consumidores, dependerá mucho del servicio que se brinde a los clientes, siendo indispensable la promoción y la aplicación del Marketing Mix, estos factores serán determinantes para asegurar el mercado meta planteado.

El mercado potencial, es el conjunto de clientes que manifiesta un grado suficiente de interés, en una determinada oferta del mercado. Pero el interés del consumidor no basta para definir un mercado. Deben poseer los recursos para poder adquirir el producto. Las barreras de acceso, disminuyen aún más el tamaño del mercado potencial.

El mercado real, es el mercado donde resulta importante considerar, si se deben predecir los precios u otros valores monetarios, y expresarlos en términos reales o nominales. Una predicción nominal, contempla el impacto de una inflación proyectada en los precios y costos, mientras que una predicción real, utiliza los precios actuales para todos.

El mercado regional, Según Fisher y Espejo (2005) manifiesta que: “Cubre las zonas geográficas determinadas libremente, que no coinciden de manera necesaria con los límites políticos.”

El servicio que ofrece la escuela, se determinará como servicio necesario en el mercado regional, ya que existe gran aceptación de los clientes-aficionados o consumidores, la cobertura del servicio puede extenderse hasta la región Norte que comprende Imbabura, Carchi, sur de Colombia hasta Pasto, aunque se puede resaltar que en esta ciudad existe una pista de alquiler de Kart, donde pilotos y aficionados ecuatorianos practican, es por ello que la creación de la escuela en la ciudad de Ibarra, dará una excelente alternativa para los aficionados; tiene entre sus principales características los siguientes aspectos:

- Servicio de calidad; asistencia rápida y oportuna en brindar el servicio.
- Atención al cliente; forma en que se ofrece el servicio y que garantiza la fidelización de clientes
- Precios competitivos, que ayuden a que los clientes busquen el servicio.

El mercado local, Según Fisher y Espejo (2005) manifiesta que: “A nivel local, no existe competencia según el estudio realizado mediante encuestas, entrevistas y observaciones se pudo notar que no existen competidores”.

Para la expansión del servicio, se ha visto la necesidad de tener en cuenta la relación entre la parroquia local y el aficionado cliente, puede ser un elemento importante de estrategia de venta, como estrategia de precio del servicio. Todos estos elementos facilitan la labor para reconocer el mercado meta que la escuela desea.

El mercado penetrado, Según la pág. www.marketingenchile.blogspot.com (2007) manifiesta que: “Mercado penetrado o mercado real, es el conjunto de consumidores que ya ha comprado el producto”.

El mercado disponible, es el conjunto de consumidores que tiene interés, ingresos y acceso a una oferta de mercado específica. La empresa entonces, tiene la alternativa de tratar de llegar a todo el mercado disponible o concentrarse en ciertos segmentos.

Según la pág. www.marketingenchile.blogspot.com (2007) manifiesta que: la estructura de distribución de mercados, destinados para la implementación de la escuela de karting son los siguientes:

El mercado potencial puede ser el 11 % de la población. (2350)

El mercado disponible puede ser el 40% del mercado potencial. (940)

El mercado meta es el 10,5% del mercado potencial (247)

Por último, la empresa ya ha penetrado el mercado Real el 5% del mercado potencial (ó 50% del mercado meta) (120)

2.4. Segmento de mercado

Según Bengichea (2005) manifiesta que: “La segmentación está definida generalmente, como un proceso de la disgregación del mercado. Puede ser conceptualmente útil verla como un proceso de agregación de compradores.”

Se ha efectuado una segmentación del mercado, en función a los niveles de ingresos de la población económicamente activa de la ciudad de Ibarra, de 5 años y más, por sexo según categoría de ocupación, y corresponde a 21.360 habitantes, quedando determinado los estratos altos y medios, de acuerdo al censo realizado en marzo del 2001, por el Instituto Nacional de estadísticas y censos INEC.

Se ha determinado que la dirección de este proyecto, tendrá como principal objetivo dirigirse hacia el mercado local, por cuanto se va a comercializar este servicio a precios competitivos dentro del mercado, manejado siempre con el propósito de la escuela, el cual es proporcionar un beneficio económico a la población local, ofreciendo un servicio de calidad, respetando los recursos naturales.

Segmento Sop.- se distinguen tres etapas en la estrategia de segmentación: Sop (Segmentación, Objetivo y Posicionamiento), inicial de los conceptos que identifican esta etapa:

Segmentación: es decir, identificar segmentos de mercados.

Objetivo: es decir, valorar y decidir el “blanco”, el centro a conquistar.

Posicionamiento: es decir, donde se quiere estar y decidir los atributos.

Segmento de mercado a corto plazo.- lo que se pretende obtener en esta etapa, es conocer los grupos de clientes aficionados, que acudirán y participaran en la escuela, consecuencia que se obtendrá aplicando las estrategias de ventas y el plan de marketing.

Segmento de mercado a mediano plazo.- lo que se aspira en esta etapa, es conseguir los objetivos planteados en un inicio del proyecto. Una vez logrado los objetivos, se podrá visualizar los resultados, en esta etapa de mediano plazo.

Segmento de mercado a largo plazo.- lo que se anhela en la etapa a largo plazo, es conocer como es la escuela, la funcionalidad, los servicios que brinda, la atención que presta y el ambiente en el que se desenvuelve, y de esta forma, ganar reconocimiento en el mercado y finalmente el posicionamiento esperado.

2.5. Identificación de la demanda

La demanda se refiere a la cantidad de servicio que el mercado requiere o solicita para buscar satisfacer las necesidades específicas a un precio determinado. Para realizar la investigación y establecer el mercado de consumo, se hizo tomando una muestra de la población económicamente activa, basada en los consumidores a través de la encuesta realizada en la ciudad de Ibarra. Estos consumidores presentan cinco caracterizas comunes:

- Disfrutan del deporte automovilístico,
- Les agrada desarrollar la adrenalina,
- De distracciones exigentes,
- Cuidan su salud y su recreación; y
- Les gusta el contacto con la naturaleza.

Para realizar la investigación y establecer el mercado de consumidores, se tomó una muestra de 377 consumidores y también se entrevistó a los directivos de escuela de karting Aneta de la ciudad de Quito.

2.6. Proyección de la demanda: análisis subjetivo, objetivo y técnicas (Matemáticas).

Para realizar la investigación y establecer el mercado consumidor se hizo tomando una muestra de la población, basada en los consumidores a través de la encuesta realizada a los habitantes de la ciudad de Ibarra.

Estos consumidores presentan características comunes: desarrollo de la adrenalina, destreza emoción, distracción y contacto con la naturaleza.

La demanda de los servicios automovilísticos se ha agrupado en cuatro y son: Alquiler de Karts, curso de aprendizaje, entrada a competencias y carrera de pilotos.

Para proyectar la demanda al no existir datos históricos de la adquisición de este servicio, se realizara a través de la tasa de crecimiento poblacional de la población económicamente activa de la ciudad de Ibarra, siendo este del 2.3%.

Tomando en cuenta que el 92% de encuestados que son 345 ven como una necesidad la adquisición de los servicios de Alquiler de Karts, curso de aprendizaje, entrada a competencias y carrera de pilotos, se podría decir que serian los posibles clientes.

A continuación se hará una proyección a 5 años.

CUADRO N.1
DEMANDA PROYECTADA

Descripción	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013	Año 2014
Clientes	345	353	361	369	377

Fuente: información Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez.

2.7. Identificación y análisis de la Oferta

Actualmente en la provincia no existen empresas que se dedican a la enseñanza de karting, siendo ésta la oportunidad para incursionar en esta actividad. En la ciudad de Ibarra se presenta una forma empírica de hacer turismo deportivo, en las observaciones realizadas al establecimiento “Zone Xtreme” de servicio de alquiler de cuadrones y go-kart, afirman que no existen oferta necesaria que pueda ser competencia para la escuela; por esta razón, el proyecto resulta factible, ya que siendo Ibarra, una ciudad destacada en el automovilismo y que recibe una gran afluencia de visitantes, especialmente extranjeros a quienes les gusta esta actividad automovilística y que mantiene algunas generaciones, debería existir un lugar donde puedan disfrutar de tan emocionante disciplina del deporte automovilístico, como es el karting.

Según la Federación Nacional de Automovilismo y Kartismo “FENAK”, se encuentran registradas algunas ofertas de servicio de deporte automovilístico, en cuanto a establecimientos de recreación deportiva automovilística de primera y segunda categoría a nivel nacional como: el “Kartódromo Dos Hemisferios” ubicado en la ciudad de Quito (avalado por la FIAT), y kartódromos en las ciudades de Guayaquil, Cuenca y Loja.

La ciudad de Ibarra, al ser una ciudad que aloja a la mayor cantidad de visitantes, no cuenta con un establecimiento donde se venda este servicio de calidad, tanto de primera o segunda clase, ninguno hasta aquí, que brinde los servicios antes mencionados.

La oferta de servicio de deporte automovilístico no existe a nivel de la provincia de Imbabura.

2.8. Proyecciones de precios y costos

El precio es el valor que se pagará por adquirir un servicio, en este caso del deporte automovilístico, por lo que se puede decir, fluctúa dentro de los precios de oferta y demanda del mercado de deporte turístico.

Para determinar el precio del servicio, se debe considerar la oferta y la demanda de servicios similares, el precio que la competencia tiene por un servicio similar, tipo de cliente y las necesidades que va a satisfacer. Los precios de servicios de deporte automovilístico, fluctúan entre los 10 dólares y hasta 50 dólares diarios.

La escuela de karting, tendrá un precio promedio por alquiler de kart de 2 dólares.

En la proyección de Precios, Costos y Flujo de Caja, se analizará el precio de venta del servicio por día, con un incremento del 10% proyectado para cada año. De igual manera, se analizará los costos de estos servicios, incrementando el 10% proyectándose hacia los años programados y se estimará sacar el precio de venta o ingreso.

Para calcular el flujo de caja proyectado, se anota la sumatoria del valor de los ingresos, se resta la sumatoria de los egresos y se obtiene como resultado el flujo de caja.

CUADRO N. 2
PROYECCIÓN DE PRECIOS

DESCRIPCIÓN	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Alquiler	2,00	2,20	2,42	2,66	2,93
Curso de aprendizaje	150,00	165,00	181,50	199,65	219,62
Entradas de competencias	3,00	3,30	3,63	3,99	4,39
Carrera de pilotos	180,00	198,00	217,80	239,58	263,54
TOTAL PRECIOS	335,00	368,50	405,35	445,89	490,47

Fuente: CATI, Escuela de Karting ANETA
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 3
PRECIOS, COSTOS Y FLUJO DE CAJA

CANT/ Personas	DESCRIPCION	AÑOS				
		1	2	3	4	5
120	PRECIOS	40.200,00	44,220,00	48.642,00	53.506,80	58.856,40
120	COSTOS	29.547,59	31.981,30	34.658,28	37.378,86	40.610,79
	FLUJO DE CAJA	10.652,41	12.238,70	13.983,72	16.127,94	18.245,61

Fuente: CATI, Escuela de Karting ANETA
Elaborado Por: Ana Virginia Gómez

Al relacionar la demanda de servicios de deporte automovilístico, que ingresa a la ciudad de Ibarra, con los precios que disponen otras provincias en cuanto a otros kartódromos, dependiendo de la categoría del kartódromo, los precios fluctúan entre 10 dólares mínimo y 50 dólares como máximo, de este detalle va a depender la demanda que existe en nuestra provincia.

El porcentaje de mercado de consumidores que captaría la escuela es de 92%, que es altamente significativo, para crear expectativas positivas para este tipo de escuela.

2.9. Sensibilidad del estudio

Partiendo de una base de comprensión de la demanda de mercado, las expectativas del consumidor y de la forma de ofertar el servicio, de manera efectiva en el mercado, se debe considerar cuán importante es la comercialización del servicio para que el proyecto se ejecute.

Las encuestas realizadas, dan la pauta para la evaluación del mercado de la necesidad del servicio, puesto que se conoce los perfiles e intereses de los consumidores en el área, por lo tanto, un programa de promoción ayudaría mucho a vender el servicio.

El proyecto de la escuela de karting, funcionará únicamente si existen consumidores y visitantes, para ello se necesita un profesional en marketing, quien utilizará los mecanismos necesarios para cumplir con este propósito, o a su vez, se tratará con grupos organizados, en publicidad y promoción para estar más preparados para el servicio en cuestión.

2.10. Conclusiones del estudio

Una vez realizada esta investigación y analizados los datos, en base a las encuestas realizadas a los habitantes de la ciudad de Ibarra, se tiene que esta ciudad requiere de una “Escuela de karting” que brinde un servicio de calidad, con una atención al cliente de primera; dándole un valor agregado a este servicio para los consumidores. Existe una alta demanda en el mercado en la ciudad de Ibarra, la idea es satisfacer la necesidad a todos los consumidores los fines de semana, días festivos y sobre todo feriados.

2.10.1. Resumen Ejecutivo del Estudio de Mercado

Luego de haber realizado este estudio, se observó que la ciudad de Ibarra es privilegiada por ser visitada por el turismo nacional e internacional, por su riqueza turística, como la laguna de Yahuarcocha, el Autódromo Internacional de Yahuarcocha entre otros, cuenta con un gran potencial de recursos para la instalación del deporte automovilístico.

El objetivo principal del estudio de mercado es analizar la propuesta de crear la escuela “Ibarra karting club” a fin de generar empleo y desarrollo local para los habitantes de ciudad de Ibarra.

Se comprobó en base a las encuestas realizadas a la población económicamente activa de la ciudad de Ibarra, según categoría de ocupación, quedando determinado los

estratos altos y medios. Se enfocó el análisis a la cuantificación de la oferta, determinación de la demanda y la fijación de precio, así como sus proyecciones hasta el año 2015.

Teniendo como resultado, alto nivel de aceptación, por lo que la exigencia esta a la vista, porque existe una demanda considerable en el mercado local, ya que el 92% de personas encuestadas están de acuerdo, por lo que se requiere la implantación de la escuela de karting en la ciudad de Ibarra, que ofrezca a los aficionados – clientes un servicio y atención al cliente eficiente; siendo estos los resultados visualizados en el desarrollo del presente estudio de mercados.

UNIVERSIDAD TECNICA DEL NORTE
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS

INSTRUMENTO N.1

OBJETIVO: Determinar el mercado real potencial para la creación de una escuela de karting en la ciudad de Ibarra.

1 ¿Ha visitado el autódromo internacional de Yahuarcocha, con qué frecuencia?

Si----- No-----

Diariamente----- Semanalmente-----
Quincenalmente----- Mensualmente-----
Porque-----

2 ¿Esta Ud. conforme con la distracción que existe en Yahuarcocha?

Si----- No-----

Porque-----

3 ¿Considera Ud. necesario la creación de una escuela de karting?

Si----- No-----

Porque-----

4 ¿Dentro de los siguientes rangos ubique como considera Ud. la creación de una escuela de Karting?

Entrenamiento 5----- 4----- 3----- 2----- 1-----
Diversión 5----- 4----- 3----- 2----- 1-----
Necesidad 5----- 4----- 3----- 2----- 1-----

5 ¿Qué días le gustaría recibir instrucción en la escuela?

Lunes a viernes ----- solo fines de semana -----

6 ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por el curso de manejo de karting?

100 a 120 ----- 100 a 150----- 100-180-----

7 ¿Qué forma de pago preferiría?

Contado-----
Crédito-----
Tarjeta de crédito-----

8 ¿Para su distracción le gustaría alquilar un kart?

Si----- No-----

9 ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por vuelta?

1-2 U.S.D---- 1,50-2 U.S.D---- 2-2,50 U.S.D---- 2,50-3U.S.D----

10 ¿Le gustaría tener su propio kart?

Si----- No-----

Porque-----

11 ¿Cómo se financiaría su kart?

Contado-----
Crédito-----
Tarjeta de crédito-----

Gracias por su ayuda

Datos técnicos

EDAD 18 - 25 () 26 - 37 () 38 - 45 () 46 - 57 () Mas 58 ()

SEXO FEMENINO () MASCULINO ()

NIVEL DE INSTRUCCIÓN PRIMARIA () SECUNDARIA () SUPERIOR ()

OCUPACIÓN AMA DE CASA () EMPLEADO PUBLICO () EMPLEADO PRIVADO ()

ARTESANO () COMERCIANTE () OTRO CUAL -----

ENCUESTADO..... CANTÓN..... PARROQUIA.....

BARRIO..... DIRECCIÓN.....

NIVEL SOCIO ECONÓMICO ALTA () MEDIA () BAJA ()

Análisis e Interpretación de Resultados.

1. ¿Ha visitado el autódromo internacional de Yahuarcocha, con qué frecuencia?

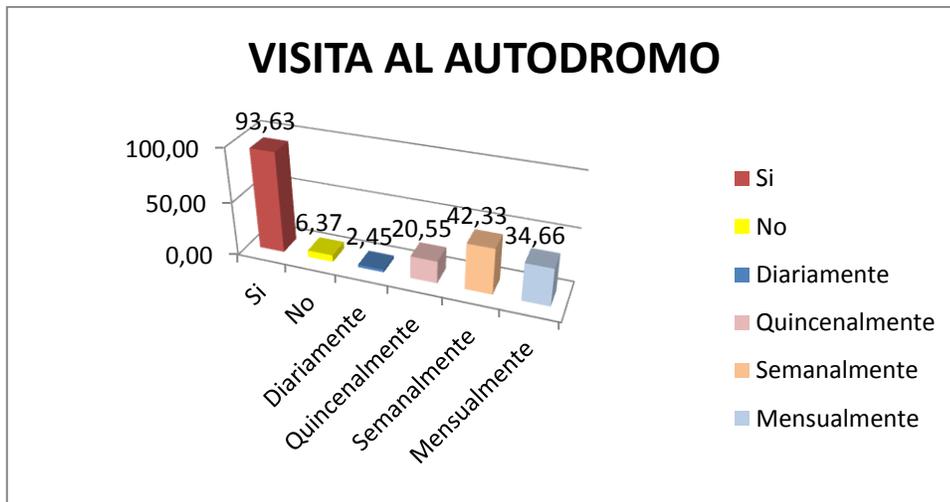
CUADRO N. 4

Pregunta	Frecuencia	%
Si	353	93,63
No	24	6,37
Diariamente	8	2,45
Quincenalmente	67	20,55
Semanalmente	138	42,33
Mensualmente	113	34,66
Total	377	100.00

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRÁFICO N. 1



Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

De los 377 encuestados los 353 visitan, los 24 no visitan el autódromo Internacional. Las frecuencias de visitas son semanal y mensualmente por ser las de mayor porcentaje, significa que cada semana y cada mes, es donde la población prefiere visitar o pasear en el autódromo; las demás opciones mencionadas que son minoría visitan diariamente y quincenalmente, lo que significa que realmente la mayoría de encuestados visitan semanalmente el autódromo Internacional de Yahuarcocha.

2 ¿Esta Ud. conforme con la distracción que existe en Yahuarcocha?

CUADRO N. 5

Pregunta	Frecuencia	%
Si	181	48,01
No	196	51,99
Total	377	100,00

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRÁFICO N.2



Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

De los 377 encuestados los 196 no están conformes, y 181 están conformes con la oferta de distracción existente en Yahuarcocha, Se puede observar que la mayoría de los habitantes no están acordes con la distracción actual en Yahuarcocha.

3.- ¿Considera Ud. necesario la creación de una escuela de karting?

CUADRO N. 6

Pregunta	Frecuencia	%
Si	345	91,51
No	32	8,49
Total	377	100,00

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRÁFICO N.3



Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

Del total de 377 encuestados, los 345 consideran y aceptan la creación de una escuela de Karting, y 32 no lo ven necesario. Así se observa que la mayoría de la población encuestada cree y está de acuerdo en la creación de la escuela de karting.

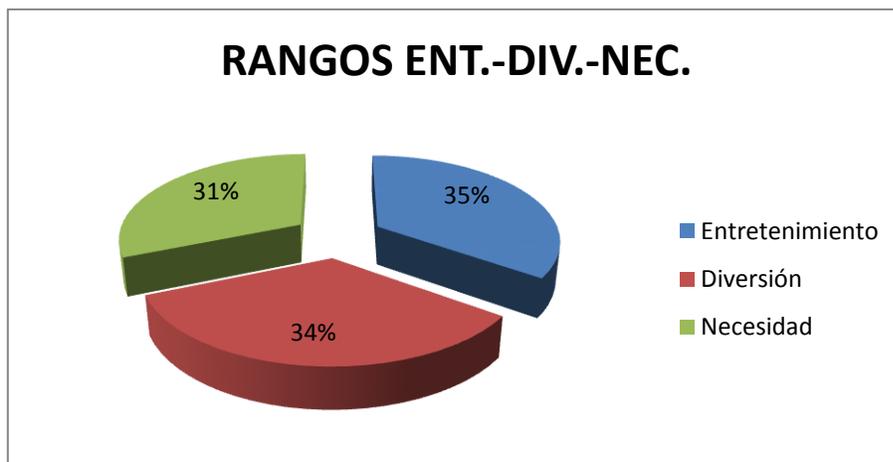
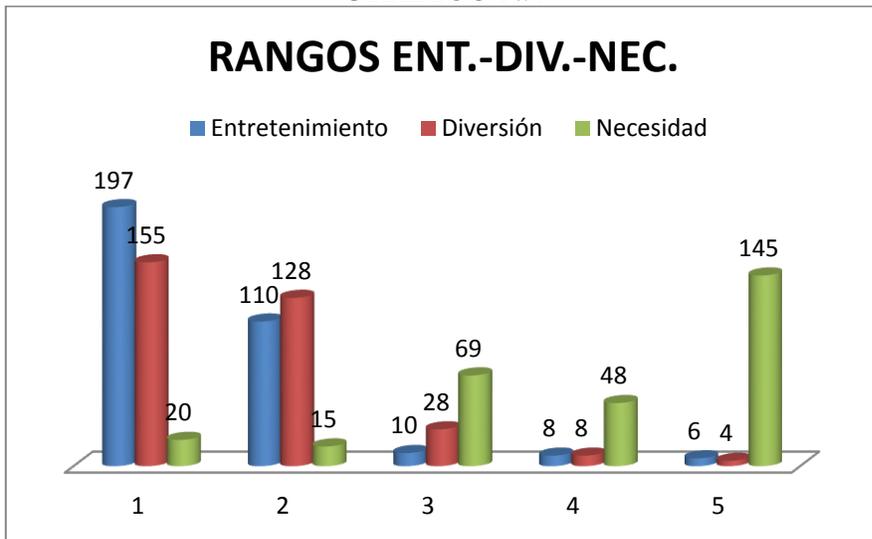
4. ¿Dentro de los siguientes rangos ubique como considera Ud. la creación de una escuela de Karting?

CUADRO N. 7

Rangos	Frecuencia					Total	%
	5	4	3	2	1		
Entretenimiento	197	110	10	8	6	331	34,81
Diversión	155	128	28	8	4	323	33,96
Necesidad	20	15	69	48	145	297	31,23
Total	372	253	107	64	155	951	100,00

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRÁFICO N.4



Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

Del total de 377 encuestados los 197 consideran un entrenamiento, los 155 consideran tiene con diversión 155, 20 consideran por necesidad, esto quiere decir que, la mayoría considera que existe un aceptable porcentaje de consentimiento entre entretenimiento, diversión y necesidad dentro del Autódromo.

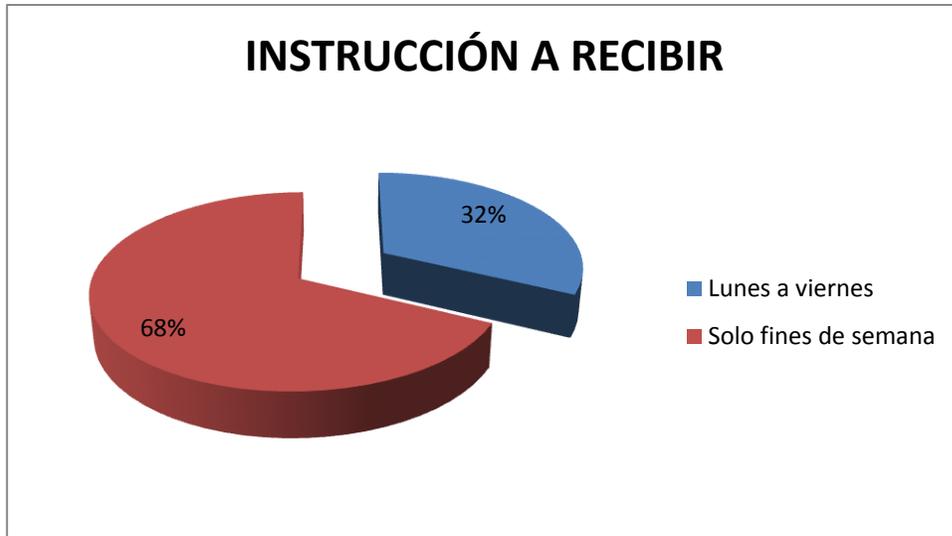
5. ¿Qué días le gustaría recibir instrucción en la escuela?

CUADRO N.8

Pregunta	Frecuencia	%
Lunes a viernes	121	32,10
Solo fines de semana	256	67,90
Total	377	100.00

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRAFICO N.5



Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

La mayoría de encuestados prefiere instrucción solo los fines de semana, siendo estos 256 del total de 377 encuestados, y quienes desean de lunes a viernes son 121. Así se entiende que las personas prefieren los fines de semana, para recibir la instrucción en la escuela, sea por motivos de trabajo o mejores condiciones de su tiempo.

6. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por el curso de manejo de karting?

CUADRO N.9

Pregunta	Frecuencia	%
100 a 120 USD	129	34,22
100 a 150 USD	213	56,50
100 a 180 USD	35	9,28
Total	377	100.00

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRAFICO N.6



Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

Se deduce que el precio 100 a 150 USD es lo que pagarían las 213 personas, del total de 377 encuestados, entre 100 a 120 USD pagaría los 129 encuestados. Y 35 encuestados que pagaría entre 100 a 180 USD por el curso de Karting. Es así que podemos decir que la mayoría prefiere pagar entre 100 a 150 por el curso de manejo de Karting.

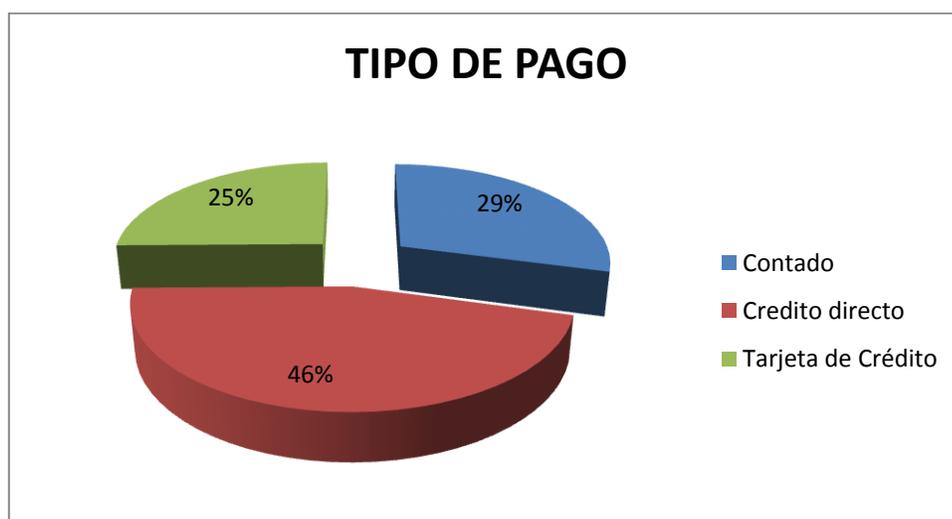
7. ¿Qué forma de pago preferiría?

CUADRO N. 10

Pregunta	Frecuencia	%
Contado	110	29,18
Crédito directo	172	45,62
Tarjeta de Crédito	95	25,20
Total	377	100.00

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRAFICO N.7



Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

Así se puede notar que la población prefiere el crédito directo para pagar el curso de karting, ya que de los 377 encuestados los 172, pagarían con crédito directo, 110 encuestados pagarían al contado, y los 95 último encuestados utilizarían la tarjeta de crédito para pagar el curso.

8. ¿Para su distracción le gustaría alquilar un kart?

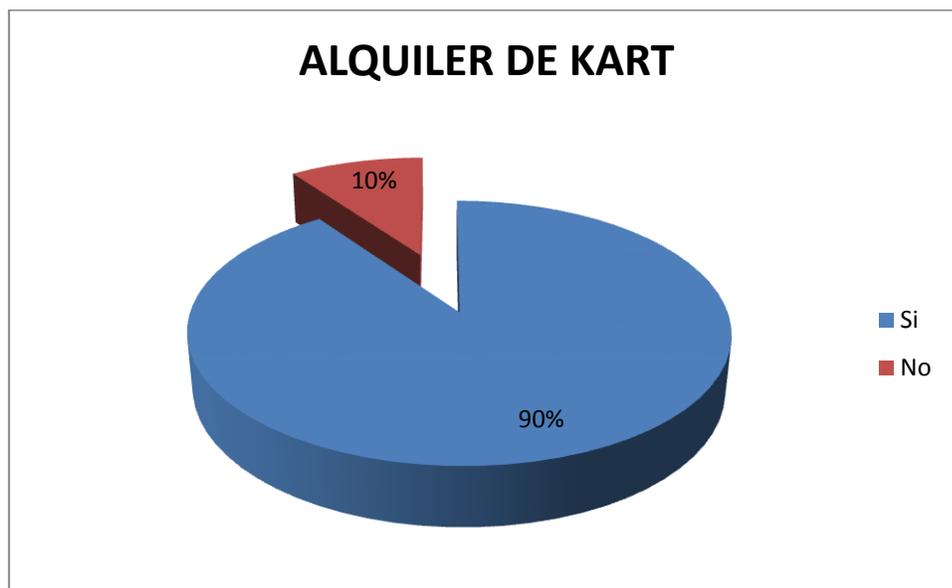
CUADRO N.11

Pregunta	Frecuencia	%
Si	340	90,19
No	37	9,81
	377	100,00

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRÁFICO N.8



Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

Del total de 377 encuestados 340 desean alquilar un kart y 37 encuestados no el desean el alquiler del kart. Siendo de esta manera que la población encuestada en la mayoría si buscaría alquilar un kart para su distracción o entretenimiento.

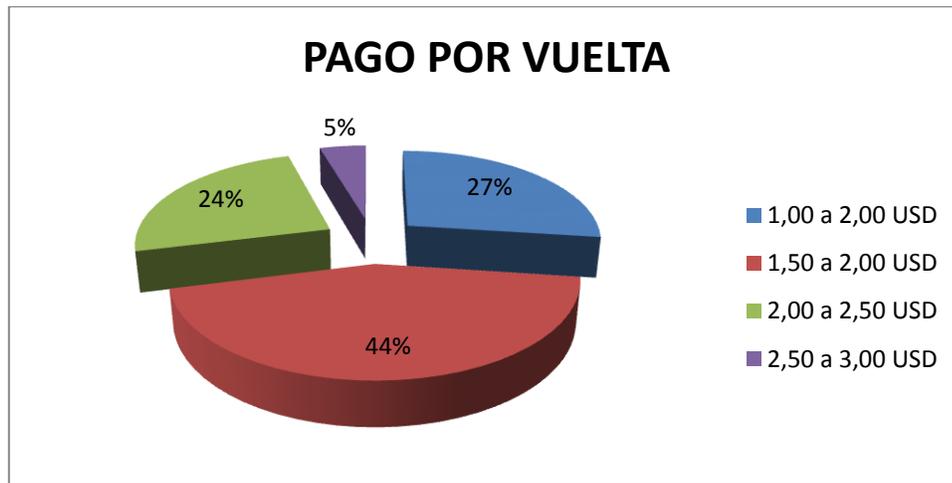
9. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por vuelta?

CUADRO N.12

Pregunta	Frecuencia	%
1,00 a 2,00 USD	102	27,06
1,50 a 2,00 USD	166	44,03
2,00 a 2,50 USD	92	24,40
2,50 a 3,00 USD	17	4,51
Total	377	100,00

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRÁFICO N.9



Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

Del total de 377 encuestados, los 1661 están dispuestos a pagar 50 a 2,00 USD, 102 pagarían entre 1,00 a 2,00 USD; 92 dispuestos a pagar de 2,00 a 2,50 USD y las 17 últimos que pueden pagar de 2,50 a 3,00 USD encuestados, de esto se deduce la facultad de preferencia por el precio de 1,50 a 2,00 USD.

10. ¿Le gustaría tener su propio kart?

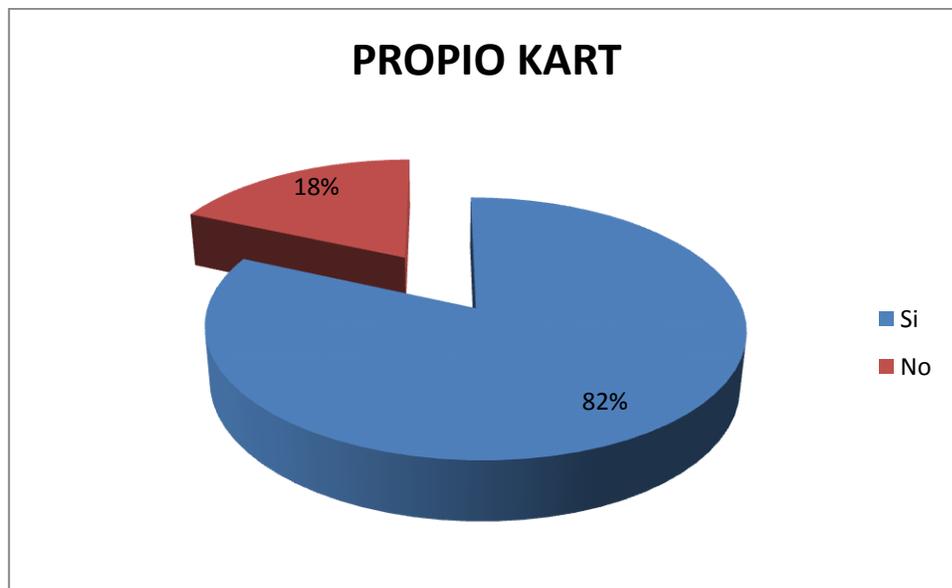
CUADRO N.13

Pregunta	Frecuencia	%
Si	308	81,70
No	69	18,30
Total	377	100,00

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRÁFICO N.10



Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

Del total de 377 encuestados entrevistados, los 308 les gustaría adquirir su propio kart y 69, no desearían poseer su propio kart, aduciendo prioridades por otras cosas. De esta forma se observa que la mayoría está satisfecha con la adquisición del Kart.

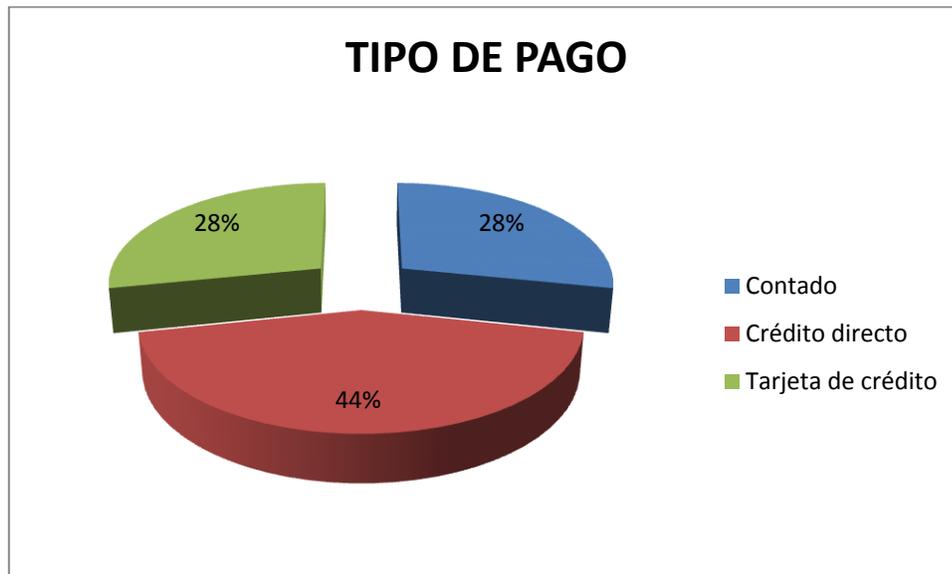
11. ¿Cómo se financiaría su kart?

CUADRO N.14

Pregunta	Frecuencia	%
Contado	88	28,21
Crédito directo	136	43,59
Tarjeta de crédito	88	28,21
Total	312	100,00

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRÁFICO N.11



Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Análisis e Interpretación

Del total de 377 encuestados los 136 financian con Crédito Directo, los 88 al Contado y los demás 88 con Tarjeta de Crédito, existiendo un empate técnico Así se entiende que la mayor parte prefiere el crédito directo por su facilidad y rapidez de adquisición del kart. Se debe entender que son las personas que respondieron en la pregunta anterior que si desean tener su propio kart.

UNIVERSIDAD TECNICA DEL NORTE
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS
INSTRUMENTO N.2

ENTREVISTA DIRIGIDA A EXPERTO

OBJETIVO:

El objetivo de la presente entrevista es recopilar la información proporcionada por el Sr. Gonzalo García, gerente de la Escuela de Karting ANETA, para conocer factores de comercialización de los servicios con respecto a la escuela de Karting, información que servirá para diseñar un estudio de factibilidad para la creación de la escuela de Karting en la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura.

1) ¿Qué es la escuela?

Es una escuela para niños de 7 a 12 años, ya que es esta edad la base, el primer nivel del karting, es la edad idónea para que se desplieguen expectativas, son inquietos, esto sirven a los niños que son muy hiperactivos, por el mismo hecho de que hay mucha adrenalina, quedan liberados; en cambio los niños que son tranquilos, por el sentido de competencias, desarrollan mejor sus habilidades, y de acuerdo a esto, pasan a otras categorías junior y sénior, entonces ya luego pueden decidir si se dedican deportivamente a esta actividad. Luego de esto los carritos tiene cambios, motor 80 que desarrollan hasta 80 o 90 km/ hora.

2) ¿Cuántas personas laboran en la escuela?

Nuestro organigrama empieza por el gerente general, que es el que direcciona todo lo que es adquisiciones, jefe de instrucciones que es el instructor practico, instructor teórico por la cantidad de niños, ya que tenemos más o menos unos 20 niños por nivel, existen dos personas más en el manejo de banderas y seguridad de los niños por la seguridad que les proporcionamos.

3) ¿Han tenido un programa de capacitación?

Nosotros nos capacitamos obligatoriamente con el Quito Karting club, que son los que rigen todo lo que tiene que ver con el karting. Nuestros instructores son ex pilotos, ellos tienen un conocimiento previo, la experiencia por que han competido, inclusive, tenemos un chico que es Martín, el salió de la escuela hace 4 años y el nos ha estado ayudando.

4) ¿De qué forma les auspician?

Hay campeonatos mundiales de karting, les envían el pasaje del piloto, el padre y el mecánico; entonces todo lo que es alojamiento y comida corre por cuenta propia del equipo del piloto, nosotros nos encargamos de la movilización de los carros, prensas y muchas otras cosas, es una carga pesada, pero nos anima, el orgullo y deseo que la participación sea todo un éxito.

5) ¿Considera apropiado el espacio físico justo y necesario?

Nosotros tenemos nuestra pista de 400/ 500 m², entonces es el espacio necesario para una escuela, el espacio dispone de curvas, grillas, perrillas, puntos de frenados ósea todo lo que se necesita; es lo mas que básico, para la escuela.

6) ¿Cuáles son los Kartódromos o circuitos de kart para inexpertos o profesionales para que practiquen en kart alquilados?

Aquí hay dos lugares donde se alquila kart, en salgolqui que se puede competir, allí tienen más protecciones en los vehículos, los nuestros no tienen estas protecciones extras. Pero nuestras protecciones tienen todo lo que pide la FIAT.

7) ¿Qué ventajas o beneficios han tenido estos circuitos aquí en la ciudad?

Pienso que es más práctico aprende acá inclusive, ANETA el momento que han culminado los tres niveles, ellos reciben una licencia de kartistas, entonces con esta licencia pueden practicar en competencias nacionales y en el extranjero, entonces si usted aprende en el kartódromo, ellos les van a dar clases, pero usted deben buscar

adquirir la licencia, entonces nosotros les damos todo regulado y con normas rigentes a lo que es la FIAT.

8) ¿De qué manera realizan la contabilidad o como llevan los registros?

Nosotros facturamos todo lo que son los cursos, es un ingreso para ANETA, entonces manejamos nuestros costos y gastos, luego damos un resumen al departamento de contabilidad, donde también elaboran los presupuestos para los años futuros, para proyectarnos en que debemos renovarnos, la publicidad y las promoción para los nuevos cursos.

9) ¿El promedio que manejan de utilidad tienen o bajo que se enfocan ustedes?

Sacamos los costos operativos que son altos, la escuela de karting no es que gana mucho, nuestra base que queremos proyectar es sacar excelentes automovilistas de kart para el Ecuador.

10) ¿A nivel nacional hay otra escuela de karting?

Sé que no, solo kartódromos en Cuenca, Guayaquil, se dan clase particulares, escuela solamente en la mía, anexo a la escuela de conducción de ANETA.

11) ¿Y cómo ven ustedes la posibilidad que exista una escuela de karting en Ibarra?

Para nosotros sería muy interesante, ya que podríamos hacer competencias, podríamos ayudarles y apoyarles, ya tenemos el interés del deporte y sacar los automovilistas. ANETA es una corporación sin fines de lucro, en la empresa se reinvierte las ganancias en campañas publicitarias, en este caso lo que es la escuela de karting y todo esto para que los niños tengan mayor opción y sobre todo para que no se muera el automovilismo en el Ecuador.

12) ¿Con respecto a los precios como se manejan?

Los precios se van subiendo en función del nivel. Nosotros nos manejamos con tres niveles de aprendizaje, cada nivel tiene la duración de un mes 16 horas de

aprendizaje, el primer nivel tiene un costo de \$ 190, el segundo nivel cuesta \$ 240 y el tercero \$ 290.

13) ¿En su presupuesto aplican algún rubro para publicidad?

Nosotros como ramificación de ANETA tenemos un presupuesto para lo que es publicidad, vamos con medios masivos, como son prensa, las vacaciones no nos afecta, ya que nuestras clases son los sábados y domingos, es una escuela permanente, para el año 2011, pensamos sacar el 4to nivel para que estén más consolidar los niños, compitan mejor y de allí si vayan al Quito karting club, la escuela es solo para niños, ya que los niños es la base del kartismo de esta categoría, para nosotros, tener pilotos con conciencia, conocimiento y la experiencia; que puedan representar a la ciudad y al país si fuere el caso.

CAPITULO III

ESTUDIO TÉCNICO E INGENIERÍA DEL PROYECTO Y ESTUDIO ECONÓMICO

3.1. Estudio Técnico e Ingeniería del Proyecto

3.1.1. Macro localización

El proyecto estará ubicado en la provincia de Imbabura, cantón Ibarra, parroquia Yahuarcocha.

La provincia de Imbabura se ha diferenciado por ser una provincia con un gran potencial para el desarrollo del turismo, tiene las siguientes características: variedad de atractivos naturales, tradicionalmente gastronómica, infraestructura vial, infraestructura aeroportuaria por contar con el aeropuerto militar Atahualpa, cuenta con un autódromo internacional “Yahuarcocha” e Infraestructura turística con diversos establecimientos. Goza de un agradable clima seco y su temperatura oscila entre los 18° y 20°.

GRAFICO N. 12
MAPA DE ECUADOR

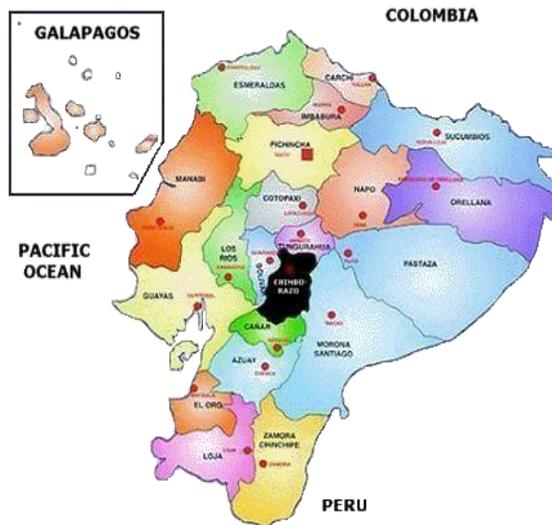


GRAFICO N. 13
MAPA DE IMBABURA



3.1.1.1. Macro y micro localización del proyecto

Para la micro localización se determinó la factibilidad de ubicar a la escuela en un lugar con las características turísticas predominantes donde funcionarán sus instalaciones, los factores que se analizó son los siguientes: sociabilización del proyecto y del sector, entorno de la demanda, cercanía a la carretera panamericana, costos de insumos y materiales.

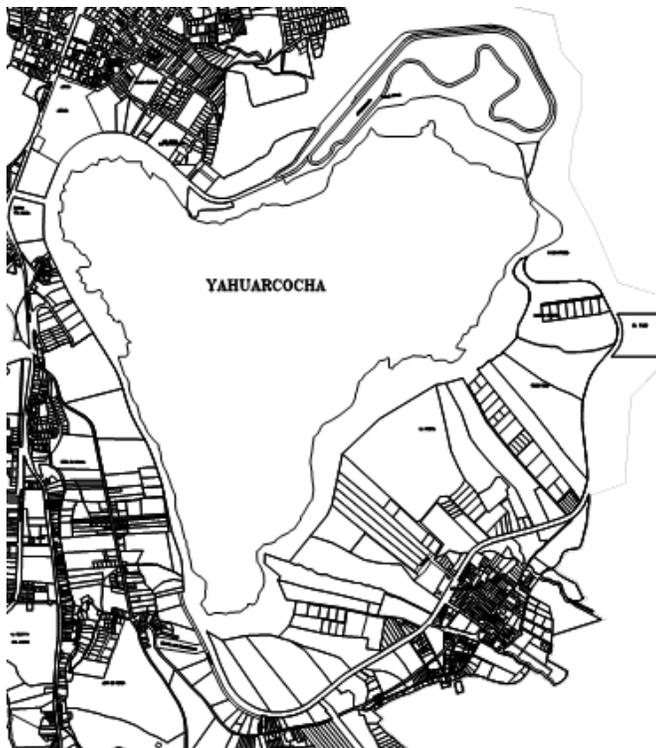
Con estos factores se determinó que el sitio es ideal para la implementación de la escuela de karting, es el anexo N 2 “José Tobar Tobar” del autódromo internacional “Yahuarcocha”.

El proyecto de factibilidad para la creación de la escuela, se ejecutará en la parroquia Yahuarcocha del cantón Ibarra. Población conocida como comunidad turística, agrícola y artesanal, en el circuito dos del autódromo internacional de José Tobar

Tobar, que es apreciado por visitantes y personas de la provincia y fuera de ella, por su labor turística y deportiva.

A continuación se presenta un croquis para saber cómo llegar a la parroquia Yahuarcocha, destino del área donde se llevará a cabo el proyecto.

GRAFICO N.14
Croquis de la Escuela



Yahuarcocha, ubicada a 3 Km de la ciudad de Ibarra, a una altura de 2190 metros sobre el nivel del mar, tiene una importancia histórica debido a los estudios realizados por algunos investigadores, quienes manifiestan que existe una amplia evidencia arqueológica. Declarada por el instituto nacional de patrimonio cultural a Yahuarcocha como la tercera laguna sagrada del país.

El autódromo mayor (10 Km.) circunvala la Laguna de Yahuarcocha y el anexo 2 autódromo José Tobar Tobar (2.8 Km.), bordea un Bosque de eucaliptos en el extremo noreste enlazándose al autódromo principal en un tramo.

Resplandece la belleza natural de su paisaje y la organización de competencias automovilísticas internacionales especialmente en el mes de septiembre de cada año en el autódromo, han impulsado el desarrollo del turismo.

Una de las características es que el terreno del autódromo es de propiedad del Centro Empresarial Municipal Yahuarcocha; el proyecto estará ubicado en la parte superior, del anexo N.2 José Tobar Tobar del autódromo internacional Yahuarcocha, a la misma altura de Priorato.

Limitando al norte con la segunda tribuna, al sur la orilla de laguna, al este la entrada al autódromo y al oeste la salida a la segunda puerta del circuito N 2.

La temperatura fluctúa entre los 11° grados centígrados, con una altura de 2.190 msnm eso significa que el clima es frío, y por su ubicación casi siempre se encuentran por las noches nublado en el sector.

El propósito de esta inversión será el de mejorar las condiciones de vida de las personas de la parroquia Yahuarcocha, que participarían y seguir con la inversión a futuro ya que la escuela propone fomentar el turismo y para posteriormente ampliarla y dar la oportunidad a las demás personas que deseen participar trabajando en bien de la escuela.

En cuanto a la estructura, la escuela estará conformada por una inversionista, la autora, es la persona que intervendrá en este proyecto de 60.000 usd., de los cuales el 85% de la inversión son aporte de la autora y el 17 % son recursos de terceros.

Se utilizará un organigrama estructural para las diferentes funciones para tener mejor desenvolvimiento en comunicación reciproca de todas las personas que van a trabajar en la escuela de karting.

Para que el trabajo se lo realice con eficiencia, eficacia y dinamismo, mediante un trabajo en equipo para así obtener excelentes resultados.

3.1.2. Ubicación de la escuela

El mejor sitio para ubicar la escuela, será aquel que permita tener una máxima producción del servicio, maximizando los beneficios y reduciendo a lo mínimo posible los costos. Estará ubicada dentro del anexo N 2 José Tobar Tobar del autódromo Internacional de Yahuarcocha, para este proyecto se ha analizado que está conformada de dos áreas.

3.1.3. Diseño de instalaciones

Para el diseño de las instalaciones del área administrativa se verá necesaria la construcción de una infraestructura de 45 m² conformada por 9 metros de frente por 5 metros de fondo los cuales se divide en 15 m² para la oficina de, 20 m² para el aula de instrucción y 10 m² de bodega.

Para el área de pista será necesario construir un circuito cerrado de 250 m de recorrido dentro del segmento del anexo N° 2 “José Tobar Tobar” del Autódromo Internacional de Yahuarcocha.

3.1.4. Distribución de la escuela.

Se realizará una infraestructura civil que contara de dos áreas de construcción, el área de administración de 45 m² y el área de pista de 500 m².

Área administrativa

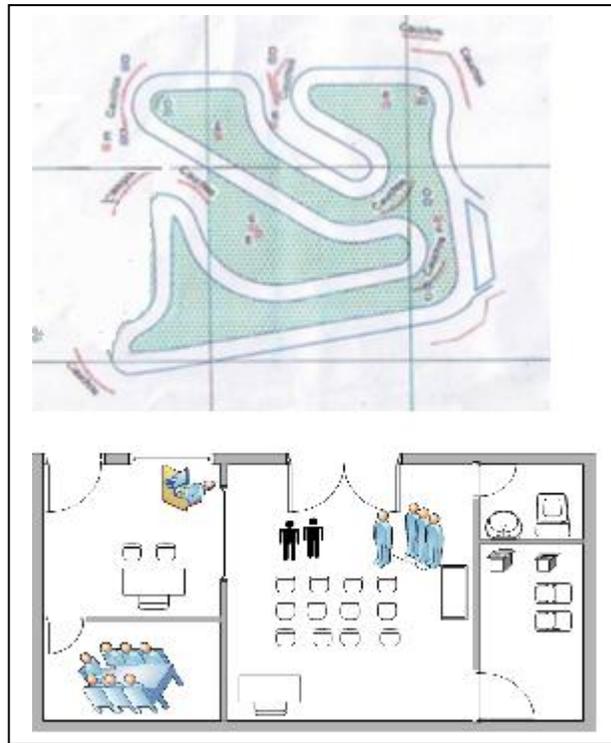
- ✓ Oficina
- ✓ Aula de instrucción
- ✓ Bodega

Área de Pista

- ✓ Circuito

GRAFICO N. 15

PISTA



3.1.5. Programas y proceso

La producción que tiene la empresa se basará en diagramas de producción que representan las operaciones unitarias y las secuencias de los procesos. Se debe aplicar investigación operativa como técnica para coordinar la aplicación teórica-práctica del servicio que ofertará al público la escuela.

Su estructuración será un equipo interdisciplinario de profesionales del área de la instrucción que permita elaborar la programación lineal la que da origen a posibilidades de altos niveles de productividad.

Para las actividades de procesos se representará por medio de diagramas y flujo gramas, que se verá a continuación:

Diagrama de Bloques de Preparación de la Instrucción

Diagrama: Según Arboleda (2005) manifiesta que “Se constituye en una representación sencilla que lleva a la producción del producto o a la prestación del servicio”.

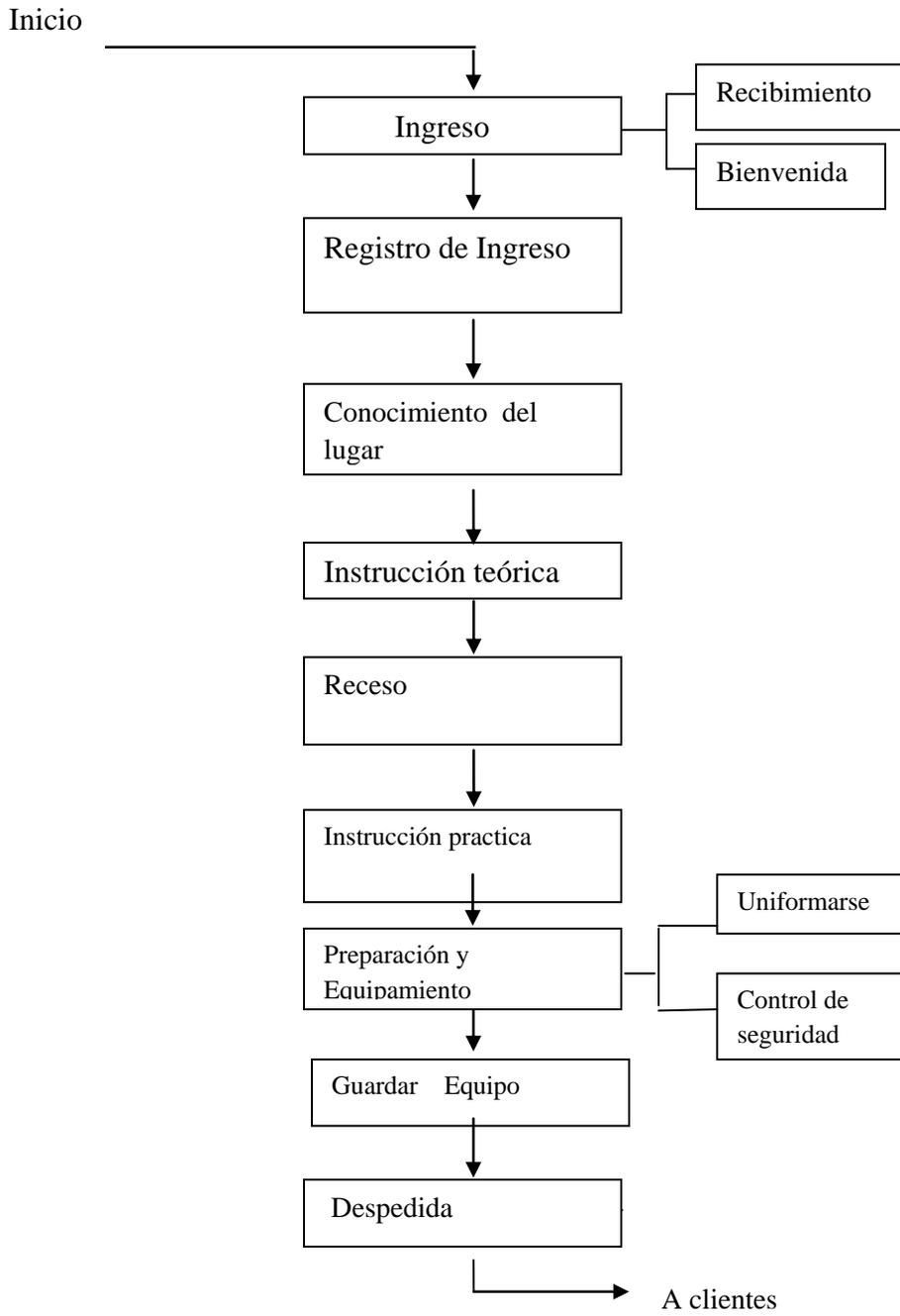
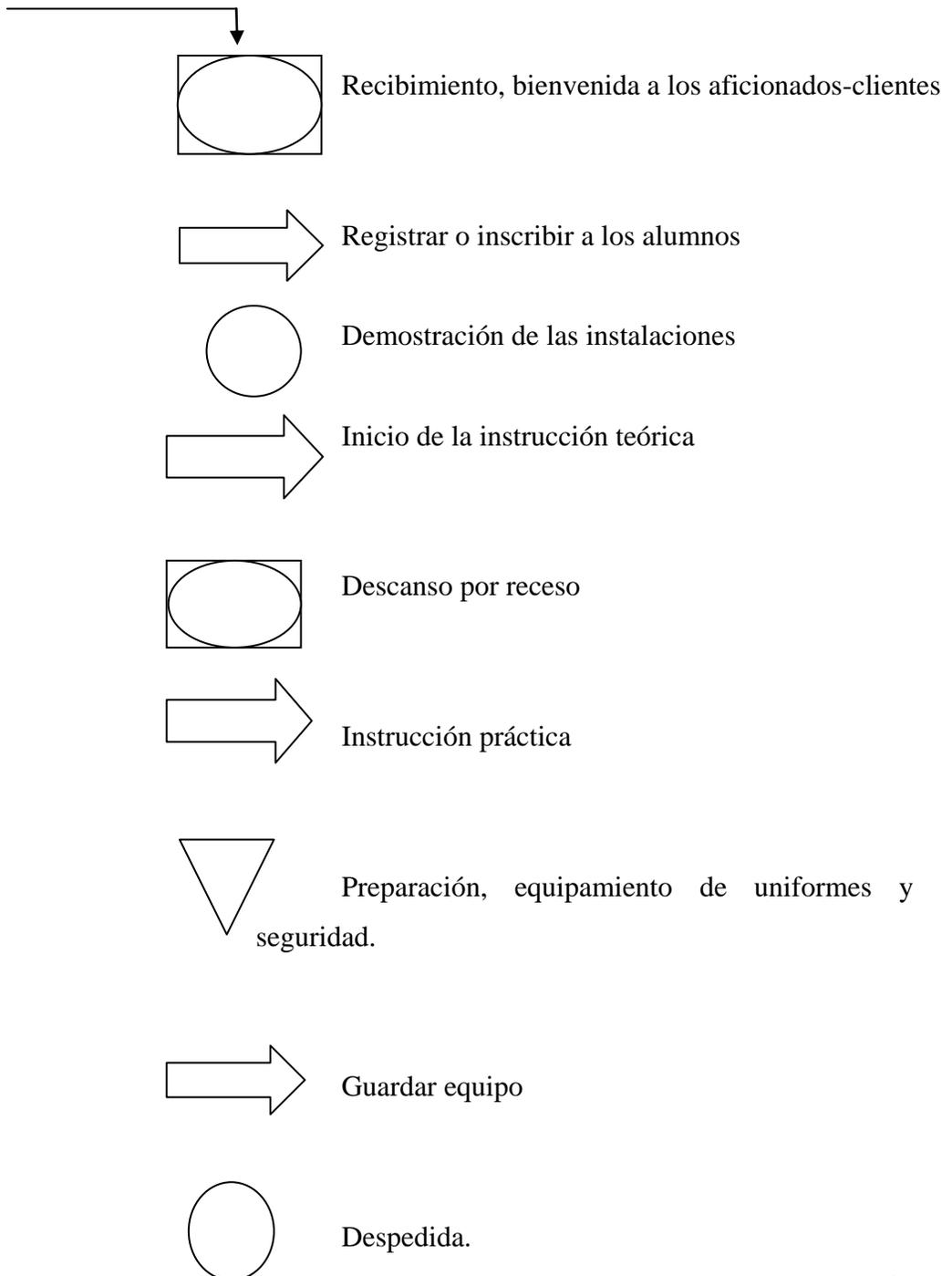


Diagrama de Flujo de Preparación de la Instrucción de la Escuela.

Flujogramas: Según Arboleda (2005) manifiesta que: “Es una representación gráfica de los puntos en que los materiales entran en el proceso”

Inicio



3.1.6. Presupuesto Técnico

El Presupuesto Técnico de la escuela se determina por los siguientes: el mercado, la capacidad infraestructura, equipos, maquinaria, insumos, financiamiento y tipo de organización.

El objetivo principal del estudio técnico es seleccionar el proceso de producción del servicio, especificación de actividades, distribución de ambientes físicos, productividad supuesta, rendimientos técnicos estimados en cuanto al personal y capacidad instalada.

3.1.7. Tamaño del Proyecto

Básicamente el factor que decidirá el tamaño del proyecto será la demanda que exista en dicha zona por el servicio, y lógicamente con las consideraciones de tipo técnico, por lo cual en base a los datos obtenidos en el estudio de mercados, se puede establecer el tamaño de la escuela, es decir qué la cantidad de demandada proyectada a futuro constituye el factor más importante para definir el tamaño de la escuela pero generalmente la cantidad demanda proyectada va a estar en función del grupo poblacional económicamente activa y lo más importante en función de la capacidad económica de la dueña del proyecto.

3.1.8. Punto de equilibrio y Sensibilidad

Punto de equilibrio es una técnica útil para estudiar las relaciones entre los costos fijos, Variables y los beneficios.

En base al programa de producción del servicio y a los presupuestos de ingresos y egresos totales se procede a determinar el punto de equilibrio o producción mínima económica que tendrá la escuela en los cinco años proyectados.

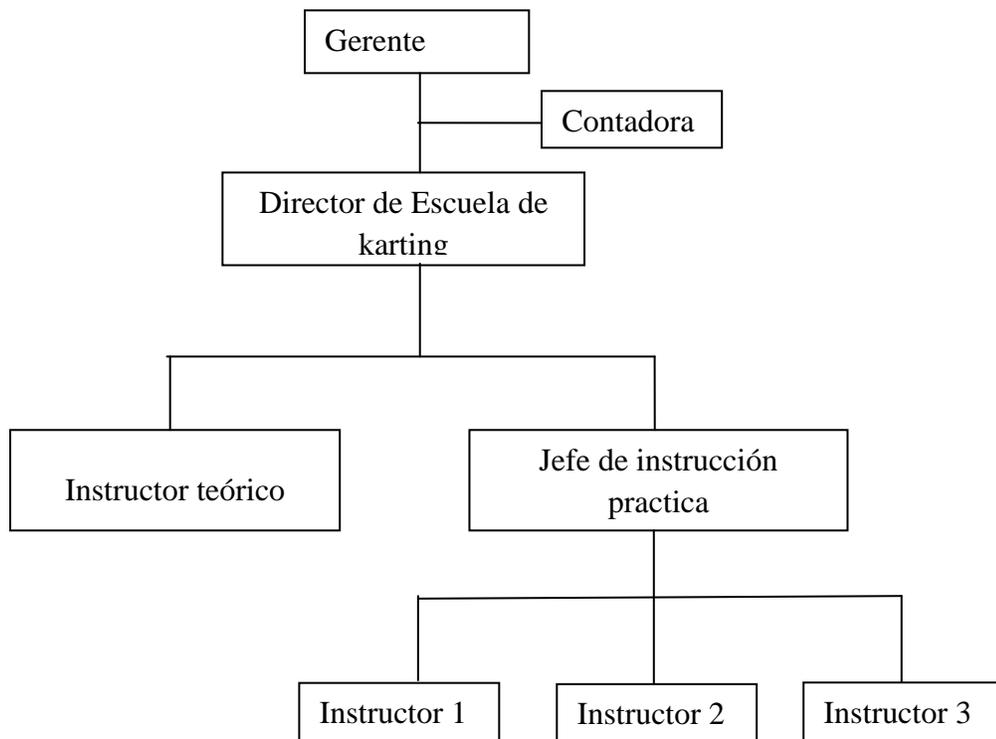
Para el estudio de sensibilidad tomaremos en cuenta la utilidad, costos fijos, variables y costo total; que se detallara en la tabla respectiva.

3.1.9. Estructura orgánica

Estructura orgánica, según la pág. manifiesta que: “Se define como la representación gráfica de la estructura orgánica de una institución pública y refleja en forma esquemática la descripción de las unidades administrativas que la integran, su respectiva relación, niveles jerárquicos, líneas de mando y canales formales de comunicación.”

GRAFICO N. 16

ORGANIGRAMA



Funciones y Descripciones

DENOMINACION	FUNCIONES ESPECÍFICAS
Gerente	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planifica las actividades a realizarse. ✓ Organiza la distribución de actividades de la escuela. ✓ Contrata al personal. ✓ Elabora con el director, horarios y vacaciones. ✓ Autoriza los permisos y licencias. ✓ Sanciona al personal. ✓ Y es quien tiene la última palabra en la toma de decisiones.
Contadora	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Apertura los libros de contabilidad. ✓ Establece y maneja el sistema de contabilidad de la escuela. ✓ Prepara informes técnicos sobre el movimiento contable y efectúa conciliaciones bancarias. ✓ Elabora los estados financieros y sus análisis. ✓ Certificación de planillas para pago de impuestos. ✓ Aplicación de beneficios y reportes de dividendos. ✓ Elabora los reportes financieros para la toma de decisiones.
Director	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Administra la escuela ✓ Coordina las horas excedentes con el gerente horario. ✓ Faculta vacaciones pertinentes controla el

Instructor teórico	<p>cumplimiento de las obligaciones de la escuela.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Planifica el trabajo de promoción y publicidad. ✓ Facilita la instrucción en la preparación teórica ✓ de los novatos y aspirantes.
Jefe de instrucción practica	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Instruye la parte práctica. ✓ Facilita indicaciones en generales el manejo. ✓ Enseñanza de la normativa del Karting Normas y reglamento a los estudiantes. ✓ Está a cargo de los instructores prácticos.
Instructor 1	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ayuda a proporcionar el vestuario completo. ✓ Controlar que estén debidamente uniformados. ✓ Organizar la inter acción de cada niño. ✓ Acondicionan al kart.
Instructor 2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Maneja y controla la utilización de las banderas en pista. 2. Asiste en casos de paralización del kart 3. Tiene listo el kart.
Instructor 3	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ayuda a en el mantenimiento de los kart y dentro de la pista. ✓ Tiene la tarea de guardar lo que se utiliza en la pista en momentos de instrucción.

El Director de Escuela debe identificar y planear el servicio donde sea aplicable, los procesos de instalación que afecten directamente la calidad del servicio; debe además asegurar que los procesos se lleven a cabo bajo condiciones controladas que deben incluir lo siguiente:

- a) Instrucciones de trabajo documentados, que definan la manera de promover e instalar y por ello se afecte a la calidad del servicio; además, instrucciones para el uso del equipo, el medio de trabajo y para cumplir con los estándares, códigos y planes de calidad.
- b) Monitoreo y control de procesos y características del servicio durante su elaboración y ejecución.
- c) Aprobación de los procesos y equipos.
- d) Criterios de mano de obra, los cuales deberán ser estipulados de la forma más extensa en estándares escritos o con muestras representativas.

3.1.9.1. Reglamento Interno de Funciones

REGLAMENTO INTERNO

DE LA

ESCUELA IBARRA KARTING CLUB

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 64 del Código del Trabajo en vigencia, y para los efectos legales determinados en el artículo 42 numeral 12 y en el artículo 44 literal a) del mismo Cuerpo de Leyes, y, en general, para el mejor desenvolvimiento de las relaciones laborales entre la empresa y sus trabajadores, ESCUELA IBARRA KARTING CLUB expide el siguiente Reglamento Interno de Trabajo que no podrá estar en contradicción con lo que establece el Código del Trabajo vigente.

CAPITULO I

PRECEPTOS

FUNDAMENTALES

Art. 1. La propietaria Srta. Ana Virginia Gómez Almeida de la Escuela IBARRA KARTING CLUB ubicado en sector de Yahuarcocha, en el circuito 2 del Autódromo internacional de Yahuarcocha de la ciudad de Ibarra, provincia del Imbabura.

Art. 2.- En el presente Reglamento Interno de Trabajo a la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB se la denominará “Escuela” o “Empleadora”, y a todo el personal que labore bajo su dependencia prestando sus servicios por una remuneración, se denominará “Trabajador”, sea este trabajador u obrero.

Art. 3.- REPRESENTACIÓN DE LA EMPLEADORA.- La representación legal de la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB la tiene la Señorita Ana Virginia Gómez Almeida.

Art. 4.- Todos los trabajadores u obreros, recibirán órdenes de los Gerente, Director, y/o directamente del instructor y Jefe de instrucción correspondientes, según las jerarquías y facultades que se establezcan en el organigrama oficial de la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB, o según lo indicado en el contrato.

CAPITULO II

ADMISION DE LOS TRABAJADORES

Art. 5.- ADMISION DE TRABAJADORES.- La contratación de trabajadores, en todo caso, es potestad exclusiva del gerente, y por lo tanto, ningún funcionario o empleado que tenga personal a su cargo admitirá ni permitirá admisión de trabajador

alguno, sin la previa suscripción del contrato respectivo por parte del gerente, de la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB, luego de cumplirse con los requisitos exigidos por la gerencia. La inobservancia de lo anterior será considerada como falta grave. Los jefes de instrucción deberán sugerir al Gerente, la celebración de nuevos contratos de trabajo.

Art. 6.- Toda persona que aspire a ser trabajador de la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB deberá proporcionar en forma precisa y fidedigna todos los datos que se piden en los formularios que al efecto proporcionará la gerencia, y deberá cumplir los requisitos y entregar los documentos que se le solicitare. Toda falsedad o falsificación de documentos automáticamente declarará nulidad del contrato de trabajo de por vida sin derechos a indemnizaciones, (será considerada como falta grave,) sin perjuicio de las acciones legales que fuera menester.

Art. 7.- El trabajador, en el momento de su admisión, acepta que la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB deduzca de su remuneración los descuentos correspondientes al aporte personal para el seguro social, impuesto a la renta, multas que se le impusieren de conformidad con lo establecido en este Reglamento y que supere el 10% de sueldo o salario mensual del trabajador, y demás cargas determinadas por las leyes. En todo caso la ignorancia no será excusa del cumplimiento de tales deducciones.

Art. 8.- CLASIFICACIÓN DEL TRABAJO Y DE LOS TRABAJADORES.- La ESCUELA IBARRA KARTING CLUB, por la característica de su actividad, tiene dividido el trabajo en los siguientes departamentos: GERENCIA, DIRECCIÓN, CONTABILIDAD, INSTRUCCIÓN TEORICA, INSTRUCCIÓN PRACTICA INSTRUCTORES 1, INSTRUCTOR 2, INSTRUCTOR 3. Dichos departamentos pueden ser modificados o incrementados, a criterio de la Propietaria o de la gerencia.

Art. 9.- En todos los casos en que un trabajador ingrese por primera vez a prestar sus servicios para la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB, suscribirá un contrato con cláusula de prueba que no excederá de noventa días.

Art. 10.- Aquellas personas que aspiren a prestar sus servicios para la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB, y que, a criterio de la gerencia no tuvieren los conocimientos y experiencia necesarios para desempeñar determinadas funciones, suscribirán con la escuela un contrato de aprendizaje, cuya duración se fijará en cada caso, dependiendo de las labores que aspira aprender y del resultado del aprendizaje. Si el aprendiz lograra desempeñar cabalmente tales funciones, la ESCUELA le extenderá un certificado que así lo acredite, y en ese caso suscribirá un contrato a plazo fijo de un año.

Art. 11.- Los trabajadores pueden trabajar indistintamente en cualquiera de los departamentos de la ESCUELA que le asignen sus superiores y siempre que la nueva función no implique un descenso de su jerarquía anterior y no mengüe su remuneración y/o categoría. Y esto le dará el derecho de recibir entrenamiento en distintas áreas afines.

CAPITULO III

DE LAS REMUNERACIONES

Art. 12.- Los sueldos y salarios se fijan de acuerdo a lo indicado en la ley, conforme a la actividad de la ESCUELA. En dichas remuneraciones está incluido el valor que corresponde por el trabajo en días de descanso forzoso.

Art. 13.- Los sueldos y salarios se pagarán en forma directa a los trabajadores o a las personas que estuvieron autorizados, por escrito, por el trabajador para efectuar el

cobro. Podrá también pagarse la remuneración a través de transferencia bancaria, cuyo comprobante o reporte será prueba suficiente del pago.

CAPITULO IV

DE LAS JORNADAS Y HORARIOS DE TRABAJO, VACACIONES, PERMISOS Y LICENCIAS.

TITULO I

DE LAS JORNADAS Y HORARIOS DE TRABAJO

Art. 14.- DE LA JORNADA DE TRABAJO. Por la naturaleza de la necesidad, y por las modalidades y actividad de trabajo propia de la ESCUELA, considerando que la mayor parte de sus actividades laborales es en forma ininterrumpida, tomará como jornadas de trabajo obligatorio todos los fines de semana, a cuyo efecto establecerá de común acuerdo con los trabajadores el tiempo de descanso forzoso.

Art. 15.- La asistencia y puntualidad de los trabajadores de la ESCUELA será controlada por un sistema de registro de personal ubicado en el área de ingreso del personal. Es obligación de cada trabajador, registrar la hora de ingreso en la tarjeta de registro, en el momento en que ya uniformado, se presta a ingresar al respectivo departamento de labores. Será considerada como falta grave realizar un registro de marcación diferente al propio o producir cualquier alteración al registro de un compañero o a su propio registro de marcación. Será considerada una falta leve el descuido u omisión de registrar su propia marcación. El hecho de registrar la marcación en tiempo superior al establecido en su horario no implica una determinación de tiempo excedente de trabajo, pues éste será controlado, autorizado y liquidado de acuerdo con los informes que para el efecto elaboren los respectivos Jefes de instrucción. Es obligación de cada trabajador, registrar la hora de salida en el

sistema, estando uniformado, antes de cambiarse de ropa y en el momento que se presta a salir de su departamento de labores.

Art. 16.- La ESCUELA establecerá los turnos o jornadas de trabajo en sus diferentes departamentos, de acuerdo con las necesidades o circunstancias. Dichos horarios y turnos deberán ser observados forzosamente, en las publicaciones en cartelera realizadas por departamento, y sólo la gerencia y director podrán autorizar las excepciones que en determinados casos pudieran permitirse. Ningún instructor podrá cambiar los horarios que estableciera la gerencia, pero podrá sugerir a ésta, las modificaciones que considere conveniente. El horario y turno de trabajo deberá ser aprobado por el director y cumplir con los principios fundamentales plasmados en el Código del Trabajo.

Art. 17.- En consideración a las normas legales establecidas en el código del trabajo y este reglamento, y de acuerdo a las necesidades específicas de los servicios, los empleadores y trabajadores quedan obligados a cumplir estrictamente los turnos establecidos. El trabajador entrante debe iniciar su jornada diaria de labores a la hora señalada en el horario respectivo.

LAS HORAS SUPLEMENTARIAS Y/O EXTRAORDINARIAS

Art. 18.- La ESCUELA podrá solicitar a sus trabajadores, de acuerdo con la ley, la realización de labores en horas suplementarias y/o extraordinarias. Los trabajadores no podrán laborar horas excedentes, sin autorización expresa de su correspondiente Director de Escuela. Por tanto, no habrá derecho a cobrar o a liquidar trabajos por horas suplementarias o extraordinarias que no hayan sido autorizadas.

Art. 19.- Todos los feriados se consideran por ley, horas extraordinarias y se pagarán como tales, y no hay razón para compensarlas con otros días salvo disposición legal

(No se consideran horas suplementarias o extraordinarias las que tuvieren que laborar los empleados para compensar feriados o por disposición de autoridad competente).

TITULO II VACACIONES

Art. 20.- La ESCUELA formulará anualmente las vacaciones del personal de empleados, en sus cuadros respectivos, y se hará conocer con dos meses de anticipación el período en que se concederán las vacaciones.

Art. 21.- El trabajador que desee acumular sus vacaciones, dirigirá una comunicación a la gerencia. El trabajador podrá de común acuerdo con el empleador no hacer uso de sus vacaciones hasta por tres años consecutivos, a fin de acumularlas en el cuarto año.

Art. 22.- Cuando se trate de labores técnicas o de confianza para la que sea difícil reemplazar al trabajador por corto tiempo, el empleador deberá coordinar sus trabajos a fin de que no se prive de las vacaciones anuales de dichos técnicos o personal de confianza. (Podrá negar la vacación en un año, para acumularla necesariamente a la del año siguiente. Lo cual será notificado al trabajador.)

TITULO III DE LOS PERMISOS Y LICENCIAS

Art. 23.- No se concederá permisos en la ESCUELA, a menos que sean debidamente justificados y por las causas establecidas en el Art. 42 numeral 9 del Código del Trabajo. Salvo los casos de calamidades domésticas o fuerza mayor, todo permiso deberá ser solicitado con anterioridad y por escrito, indicando la hora, el motivo y el tiempo de duración del mismo, junto con la autorización de la gerencia director.

En todo caso la ESCUELA se reserva el derecho de conceder o no el permiso, lo cual será comunicado al trabajador a través de su Jefe o el encargado.

Los permisos se concederán, en los siguientes términos:

- a. Siempre sin derecho a la parte proporcional de la remuneración
- b. Con la obligación de reponer el tiempo concedido
- c. Como anticipo a las vacaciones futuras.

Estas alternativas deberán constar por escrito al momento de concederse el permiso.

El empleado que no obtuviese la autorización para hacer uso del permiso y se ausente de sus labores será considerado en situación de falta injustificada al trabajo, en los términos de ley.

Art. 24.- En caso que el trabajador no pudiese concurrir la ESCUELA avisará al director de inmediato y por cualquier medio acerca de su imposibilidad de asistir a laborar, indicando las razones que tuviere para ello, si no se justificase la falta se presumirá que no existen justificaciones.

Para efectos del presente reglamento, serán aceptados como certificados médicos únicamente los expedidos por los facultativos del IESS.

El trabajador que se enferme durante las horas laborales, dará aviso al gerente, quien a su vez tomará las medidas procedentes. En caso de ser necesario éste podrá autorizar la salida del trabajador.

Art. 25.- Si el trabajador pide permiso para atender compromisos particulares, no establecidos en este reglamento ni en la ley, estará a juicio de los empleadores autorizarle o no. En el caso de que sea autorizado, el trabajador recuperará o se le

descontará su remuneración por el tiempo que dure su ausencia, según se haya autorizado. Estos permisos no podrán exceder de una jornada de trabajo. Si el trabajador no es autorizado y, de todas maneras falta, esta falta se considerará como injustificada.

Art. 26 la ESCUELA podrá conceder a los trabajadores hasta 3 días de licencia en caso de calamidad doméstica, entendiéndose como tal, el fallecimiento de parientes del trabajador, dentro del segundo grado de consanguinidad o afinidad o su cónyuge, lo señalado en el numeral 30 del Art. 42 del Código del Trabajo.

CAPITULO V

DE LOS DEBERES Y OBLIGACIONES

DE LOS TRABAJADORES

Art. 27.- OBLIGACIONES DE LOS TRABAJADORES. Es obligatorio para todos los trabajadores de la ESCUELA incluidos los administradores, gerentes y personal ejecutivo el acatamiento y cumplimiento de todas las instrucciones, órdenes, mandamientos o prohibiciones que impartieren la Propietaria que no contradigan la Ley del Código del Trabajo. Y en orden jerárquico las órdenes suministradas por las autoridades que laboren en la ESCUELA. (El gerente verbalmente o por escrito. Igual obligación tendrán respecto al director. Observarán de manera estricta sus obligaciones legales y reglamentarias).

Art. 28.- El gerente, director, contadora, jefes de instrucción y demás trabajadores de la ESCUELA que ejerzan funciones de confianza y dirección, son responsables de la conservación del orden, disciplina, ética, moralidad y cumplimiento en las labores de los trabajadores a su cargo. En casos de faltas leves amonestarán al culpable, pero

cuando se trate de falta grave o de reincidencia, deberán comunicarlo al Gerente, para que se impongan las sanciones a que hubiere lugar.

Art. 29.- Además de lo indicado en otras disposiciones de este reglamento y del Código del Trabajo, son obligaciones de todos los trabajadores de la ESCUELA, las siguientes:

- a. Ejecutar el trabajo en los términos del contrato, con la intensidad, cuidado y esmero apropiados, en la forma, tiempo y lugar convenidos, y cumplir las disposiciones del presente Reglamento.
- b. Asistir cumplidamente a su trabajo y respetar el horario con puntualidad.
- c. Observar buena conducta dentro de la ESCUELA y en sus lugares cercanos, debiendo respetar a sus superiores y cultivar la más completa armonía y consideración con los demás trabajadores, dentro y fuera de las horas de trabajo.
- d. Mantener en buen estado de higiene, uso y conservación de todos los bienes de la ESCUELA, especialmente los materiales de trabajo, instrumentos, maquinarias, vehículos, equipo y herramientas, materias prima y devolver a quien corresponda los materiales no usados.
- e. Brindar a los clientes de la ESCUELA o a las personas que por cualquier razón concurran a él, fina atención y cortesía, demostrándoles respeto y consideración. Se considerará como falta grave cualquier infracción a la obligación establecida en este literal.
- f. Vestir en todo momento, mientras se esté prestando servicios, el uniforme que entregue la ESCUELA, manteniéndolo siempre en perfecto estado de limpieza y presentación;
- g. Demostrar un alto grado de aseo e higiene personal, debiendo por tanto mantener las uñas limpias, el cabello peinado y de un corte prudente, y tomar las medidas que además se requieran para tal efecto. La falta de cumplimiento a la obligación establecida en este literal será considerada como grave.

- h. Dar aviso a la ESCUELA con anticipación cuando supiere que no va a poder concurrir al trabajo, para que en esa forma pueda ser reemplazado transitoriamente y así evitar mayores perjuicios.
- i. Evitar todo cuanto pueda poner en peligro su propia seguridad, la de sus compañeros de trabajo, la de los clientes de la ESCUELA, y, en general, la seguridad de otras personas, así como la de los establecimientos, vehículos, equipos o instrumentos, materias primas y lugares de trabajo;
- j. Comunicar a sus superiores los peligros de daños materiales que pudieran amenazar la integridad personal de funcionarios, trabajadores, clientes de la ESCUELA, o cualquier persona.
- k. Trabajar en casos de peligro o siniestro inminente por un tiempo mayor que el señalado para la jornada máxima, y aún en los días de descanso forzoso, cuando peligren los intereses de la ESCUELA, en tales casos tendrán derecho a los recargos sobre la remuneración, de acuerdo con la Ley;
- l. Guardar escrupulosamente los secretos técnicos o comerciales, parcial y/o totalmente fórmulas y/o ingredientes de preparación de la comida o bebidas o de cualquier otra naturaleza, acerca de los cuales tengan conocimiento en razón de su trabajo. La violación a ésta obligación será considerada como falta grave, sin perjuicio de las responsabilidades legales a que hubiere lugar.
- l. Sujetarse a las medidas de higiene y prevención de accidentes que determine el Reglamento de Seguridad, la ESCUELA o las Autoridades;
- m. Suministrar a sus jefes o superiores, en la forma y tiempo requerido informes completos de todo lo que le soliciten en relación con su trabajo.
- n. Cumplir estrictamente con los procesos y procedimientos determinados por la ESCUELA para las labores, tales como atención a clientes, servicio en el local o a domicilio, despacho, mantenimiento, elaboración, facturación, cobro y cualquier otro propio de las actividades de la empleadora. Se entenderá que la inobservancia a ésta obligación será considerada como falta grave.

Art. 30.- PROHIBICIONES A LOS TRABAJADORES, GERENTE, CONTADORA Y DIRECTORES. A más de las prohibiciones establecidas para el trabajador en el código del trabajo y en otras disposiciones legales o en este Reglamento, está prohibido al trabajador:

a. Ocuparse en horas de trabajo de asuntos extraños a su labor, considerándose en este caso la prohibición expresa de atender asuntos personales, esto constituye falta leve.

b. Incurrir en malos tratamientos, de palabra o de obra, o en amenazas de cualquier género para con sus superiores, o clientes de la ESCUELA, compañeros, o para con sus familiares, así como para cualquier persona que estuviere en las dependencias de la ESCUELA, como cliente o no. Caso igual para el Gerente, Directores Administradores y Personal de instrucción quienes deben dar el ejemplo. Esto constituye falta grave.

c. Paralizar o suspender sus labores, individual o colectivamente, sin motivo legal, o disminuir el ritmo de ejecución de trabajo. Esto constituye falta grave.

d. Presentarse al trabajo en estado de embriaguez, o con manifestaciones de haber ingerido licor, o bajo el efecto o acción de estimulantes, estupefacientes, o drogas de cualquier género. Esto constituye falta grave.

e. Vender o ingerir licores o drogas dentro de la ESCUELA. Esto constituye falta grave.

f. Formar grupos interrumpiendo su trabajo o interrumpiendo el de los demás trabajadores de la ESCUELA sin ninguna justificación legal. Esto constituye falta leve.

g. Poner en peligro su propia seguridad, la de sus compañeros de trabajo, la de sus superiores o la de otras personas, así como la de los establecimientos de trabajo, utensilios, o en general, los bienes de la ESCUELA o bienes que se encuentren en el mismo y que sean de propiedad de terceros. Esto constituye falta grave.

h. Los Trabajadores que en razón de sus funciones receiptaren dinero, deberán verificar la legitimidad de éste, y no podrán recibir en pago cheques ni documentos de ninguna clase sin previa autorización de la Gerencia, Director. El incumplimiento a esta prohibición constituye falta grave.

i. Hacer escándalos o cometer cualquier acto reñido con la moral o las buenas costumbres en la ESCUELA. Esto será falta grave.

Portar armas de cualquier naturaleza. Esto será falta grave.

k. Hacer colectas, rifas o juegos de cualquier clase en el lugar de trabajo, salvo con el permiso de sus superiores, esto constituye falta leve.

l. Incitar, fomentar o participar en manifestaciones hostiles de cualquier clase, individuales o colectivas, contra la ESCUELA, sus personeros, sus clientes o visitantes, o contra los compañeros de trabajo. Esto será falta grave.

m. Ocupar los bienes de la ESCUELA en obras, trabajos o servicios extraños a los intereses de aquella. Esto será falta grave.

n. Disponer arbitrariamente o causar daño a uno o más bienes de la ESCUELA. Esto será falta grave.

o. Ingresar en los sectores o dependencias de la ESCUELA que no correspondan a su trabajo específico. Esto constituye falta leve.

p. Hacer propaganda política, religiosa, o realizar actividades contra autoridad o contra el orden público, esto constituye falta leve.

q. Tomar o usar cualquier objeto o prenda de los clientes de la ESCUELA, o proponer a éstos negociaciones de cualquier tipo, o inquirir o averiguar sobre su vida y condiciones, o exigirles propinas, tanto en el local de la o en servicio a domicilio. Esto será falta grave.

r. Atender o aceptar visitas dentro y fuera de la ESCUELA en sus horas de trabajo sin autorización, así como recibir y hacer llamadas telefónicas personales sin autorización. Esto constituye falta leve.

s. Omitir la elaboración de la factura o nota de venta o cargo a cuenta a clientes por prestación de servicios, proporcionado por la ESCUELA. Alterar los precios de las facturas o cuentas formuladas por la ESCUELA, o solicitar de los clientes mayores sumas que las establecidas en tales documentos, o no entregar los documentos autorizados por el SRI como la nota de venta o la factura correspondiente a los clientes. Esto constituye **3** veces falta grave.

- t. Poner avisos de cualquier índole en las paredes interiores o exteriores de la ESCUELA, o en sus proximidades sin autorización. Esto constituye falta leve.
- u. Fumar o dedicarse a la lectura en horas de trabajo. Si esto se hiciera en áreas de atención al público, será falta grave.
- v. Participar o promover juegos de azar dentro del establecimiento de la ESCUELA, esto constituye falta leve.
- w. Encargar a otro trabajador sus obligaciones laborales sin el consentimiento previo y expreso del Director. Esto será falta grave.
- x. Dormirse dentro de las horas de trabajo. Esto constituye falta leve.
- y. Alterar o falsificar documentos, información o datos, o ejercer cualquier acto doloso. Esto será 3 veces falta grave.
- z. Sustraer, hurtar, ocultar o apropiarse de dinero de la ESCUELA. Esto será 3 veces falta grave.
- a.a. Alterar, borrar, grabar o enviar por cualquier medio los archivos de propiedad de la ESCUELA o de sus oficinas programas, información electrónica o cualquier otra de uso la ESCUELA. Esto será 3 veces falta grave.
- b.b. En general, realizar acto de acción u omisión que directa o indirectamente influya desfavorablemente en la buena ejecución de sus propias labores y en la de sus compañeros; o que demuestre falta de disciplina o de respeto para con sus superiores o clientes de la ESCUELA, o que vaya en desmedro del prestigio y buena presentación de la ESCUELA. Esto será falta grave.

Art. 31.- Comenzadas las labores de cada día, los trabajadores no podrán retirarse de su trabajo antes de terminar la jornada, de acuerdo a los respectivos horarios, excepto en caso de enfermedad que lo amerite, accidente u otra causa suficiente, a criterio del Gerente o Director de Escuela, quien dará la autorización cuando lo considere necesario.

Art. 32.- Todos los trabajadores serán personalmente responsables por las máquinas, equipos, vehículos, materiales, herramientas, repuestos, implementos de trabajo,

uniformes, que se les confiaren; y en caso de pérdida, daño o destrucción por su culpa, negligencia o descuido, o por desobediencia a este Reglamento o a las instrucciones que se les imparta, deberán indemnizar a la ESCUELA por su valor de reposición, y demás perjuicios, salvo el caso de deterioro por el tiempo de uso y la calidad del mismo.

Art. 33.- Toda persona que labore para la ESCUELA, está obligada a obrar con el cuidado y prudencia necesarios para evitar que ocurra un accidente, debiendo tomar las medidas de seguridad impartidas por los superiores o por criterio propio.

Art. 34.- Queda especialmente prohibido conducir vehículos, y operar o tratar de reparar máquinas, equipos o implementos de cualquier naturaleza, a personas no autorizadas expresamente por la Gerencia y/o Director de Escuela para el efecto. Todo esto guarda relación con lo establecido con el Reglamento de Seguridad de la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB, que oportunamente se elaborará de ser necesario.

Art. 35.- El trabajador que se percate de algún defecto o falla en algún artefacto, equipo o vehículo, deberá dar aviso inmediato a su superior, y éste tomará las medidas que el caso requiera, bajo su responsabilidad.

Art. 36.- Igualmente queda prohibido abandonar vehículos, equipos o artefactos en funcionamiento mientras estos requieran de vigilancia por parte del encargado de los mismos.

Art. 37.- Todo el que tenga bajo su cuidado cualquier tipo de vehículo, equipo o máquina, deberá preocuparse de que reciba el cuidado técnico y mantenimiento necesario para su buen funcionamiento a costo de la ESCUELA.

Art. 38.- Cuando una persona sufriera un accidente dentro de la ESCUELA, sea trabajador o visitante, el o los trabajadores que se percaten del mismo y que estuvieren próximos, tienen la obligación ineludible de prestarle inmediatamente todo el auxilio que el caso requiera, debiendo solicitar ayuda si fuera necesario, y debiendo reportar el particular al Director y/o a las oficinas de la ESCUELA, tan pronto como sea posible. Para el cumplimiento de este artículo deberá observarse lo previsto en el Reglamento de Seguridad.

CAPITULO VI

DE LAS SANCIONES

Art. 39.- La ESCUELA, a través de sus funcionarios debidamente autorizados, podrá imponer las siguientes sanciones al trabajador que infrinja cualquiera de las obligaciones o prohibiciones constantes.

Con el propósito exclusivo de conservar una buena disciplina, corrección y cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias, se establecen las siguientes sanciones:

- a) Amonestación verbal o escrita
- b) Multas
- c) Separación de la ESCUELA, previo trámite establecido en la Ley.

Art. 40.- El incumplimiento de las obligaciones, así como la inobservancia de las prohibiciones de este Reglamento, se considerarán como faltas, las que serán sancionadas de acuerdo a su gravedad y al perjuicio que hubiere ocasionado a la ESCUELA.

Art. 41.- Son faltas LEVES, todas las transgresiones a las obligaciones o prohibiciones que tienen los trabajadores según los contratos de trabajo que se

suscribieren, según el presente reglamento interno de trabajo, y según el código del trabajo, salvo las faltas que dicho código o este reglamento sancionaren con la terminación de las relaciones de trabajo, previo visto bueno de las autoridades, las faltas LEVES serán sancionadas con multas de hasta un cinco por ciento (5%) de la remuneración diaria, la primera vez que sea cometida, y hasta un diez por ciento (10%) de la remuneración diaria, en caso de reincidencia. El hecho de cometerse por cuarta vez una falta leve dará lugar a ser sancionado como falta grave, y el cometer 3 faltas graves en menos de 3 meses es separación definitiva del servicio, previo el trámite de Ley.

Art. 42.- Las sanciones de multas serán impuestas por la gerencia, a sus respectivos subalternos, de acuerdo a lo determinado en este Reglamento. Para efectos de registro y medios de pruebas, será suficiente la existencia de los respaldos escritos de las amonestaciones, falta, multas y notificaciones efectuadas al trabajador.

Art. 43.- La comisión de cuatro faltas leves durante el período mensual de labores, será considerada como falta grave, y el empleador quedará facultado para solicitar el visto bueno ante uno de los inspectores provinciales del trabajo solo a la tercer falta grave.

Art. 44.- Serán faltas leves el incumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 30 literales a,f,k,o,p,r,s,u,w,y.

Se considerarán faltas graves el hecho de incumplir el trabajador las obligaciones constantes en los literales b,c,d,e,g,h,i,j,l,m,n,q,t,v,x,z,aa,bb,cc del artículo 30 de este reglamento, además de las previstas en el artículo 172 del código de trabajo, y las demás que señale este reglamento.

Se considerarán 3 veces falta graves el hecho de incumplir el trabajador las obligaciones constantes en los literales z, aa, bb del artículo 30 de este reglamento.

Art. 45.- Para hacer efectiva la sanción a una falta 3 veces grave, será necesario que la empresa obtenga el correspondiente visto bueno de un inspector del trabajo.

Art. 46.- Al trabajador que por más de tres veces haya sido notificado de haber efectuado una labor en forma deficiente, es decir que no preste a cabalidad el servicio para el que ha sido contratado, se lo considerará incurso en una falta grave, y, por tanto, la ESCUELA deberá preocuparse de darle el adecuado entrenamiento. Si acumulara 3 veces faltas graves, en la ESCUELA tendrá derecho a dar por terminado el contrato de trabajo, previo trámite de visto bueno ante el inspector provincial del trabajo.

Art. 47.- Para los trabajadores a quienes se les confié la manipulación o manejo de dinero, se considerará falta grave el hecho de tener un faltante injustificado en sus cuentas.

Art. 48.- No obstante de lo anterior, la ESCUELA se reserva el derecho de seguir la acción correspondiente por daños y perjuicios causados por el trabajador por la inobservancia de sus obligaciones contenidas en este Reglamento Interno y en la Ley, así como cualquier otra acción de tipo civil o penal que resultare de cualquier acto cometido por los trabajadores.

Art. 49.- Los comprobantes y datos de Contabilidad, así como toda la documentación, programas, archivos o información electrónica o no que se maneje o sea de propiedad de la ESCUELA, es confidencial y para uso exclusivo del mismo y en ningún caso podrán ser alterados, utilizados en beneficio personal o de terceros, dados a conocer a persona alguna, ni verbalmente ni por escrito, en cualquier tiempo por los trabajadores que los hubieren conocido. La infracción a esta disposición será considerada como 3 veces falta grave, y, por tanto, sancionada con la terminación del contrato de trabajo, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar.

CAPITULO VII

REGULACIONES ESPECIALES PARA LOS TRABAJADORES QUE MANEJAN FONDOS

Art. 50.- Los trabajadores que tengan a cargo o trasladen temporalmente dinero como producto de la actividad de la ESCUELA, como parte de la recaudación de ventas o de cualquier otra forma, no podrán llevarse dicho dinero por ningún concepto, sacándolo de la ESCUELA, o guardándolo. Son personal y pecuniariamente responsables de toda pérdida. La ESCUELA se reserva el derecho de entablar las acciones civiles y penales que la ley otorga.

Art. 51.- Es absolutamente prohibido cambiar cheques a los trabajadores de la ESCUELA, o de cualquier otra persona, sean clientes o particulares, que no lleven la correspondiente autorización de la Propietaria, Gerente o Director de Escuela, caso contrario quien proceda contraviniendo lo que se estipula, a más de la sanción establecida, responderá económicamente por el hecho.

Art. 52.- Queda absolutamente prohibido a los trabajadores recibir moneda nacional o extranjera, objetos, cheques, cartas, paquetes, alhajas y otros de parte de terceras personas o a título personal por encargo especial independientemente de los dineros u objetos que normalmente se recaudan o se reciben a cuenta de los servicios de la ESCUELA.

Art. 53.- Por ser especial las labores del personal que maneja fondos, las contravenciones a lo estipulado en este capítulo constituyen 3 veces falta grave, y darán derecho al empleador a solicitar el correspondiente visto bueno.

Art. 54.- Está absolutamente prohibido sustraer, hurtar apropiarse u ocultar dinero de la compañía, la cual será sancionado con la terminación del contrato de trabajo de acuerdo a los dispuesto en el artículo 45 y 52 de este reglamento y seguimiento.

DISPOSICIONES FINALES

Art. 55.- VIGENCIA DEL REGLAMENTO.- El presente Reglamento Interno comenzará a regir desde su aprobación por parte del Director Regional de Trabajo de Imbabura. Para su conocimiento y acatamiento, se publicará copia del mismo en un lugar visible en las instalaciones de la ESCUELA, así como, se hará entrega a cada TRABAJADOR copia del mismo.

Art. 56.- Los casos no previstos en este reglamento, se resolverán de acuerdo a lo dispuesto en el código del trabajo y demás leyes pertinentes.

Art. 57.- Todos los trabajadores de la ESCUELA, deberán observar los procedimientos y procesos que aún cuando no consten en este reglamento o cualquier disposición, existan en la empresa. Ningún trabajador podrá alegar ignorancia o inexistencia para el cumplimiento estricto de tales procesos y procedimientos.

Art. 58.- En el sueldo o salario percibido por los trabajadores no está incluida la alimentación, salvo los casos en que la Ley así lo determine. En aquellos casos en que por razones de servicio y por así disponerlo su horario, tuviere un trabajador que desayunar, almorzar, o cenar, se considerará que su jornada de trabajo tendrá una interrupción de 45 minutos para tales efectos durante los cuales no ejercerá ninguna actividad laboral, tiempo que se entenderá no está incluido en su jornada de trabajo.

Art. 59.- La ESCUELA, se reserva el derecho de reglamentar las labores de sus distintos departamentos, dictando instrucciones o disposiciones específicas que no se opongan a las leyes ni al presente reglamento.

Art. 60.- Este reglamento será aplicado también en cualquier sucursal que en el futuro la ESCUELA, pudiera establecer en el territorio nacional del Ecuador.

Art. 61.- Tanto, el director de escuela y trabajadores por igual de la ESCUELA, están sujetos a las disposiciones del presente reglamento interno.

Art. 62.- Todos los trabajadores tendrán el derecho de estar presente ante la inspección del trabajo, cuando se tramite un visto bueno para su salida definitiva de la escuela, y sólo ante el inspector firmará su renuncia y su acta de finiquito. Ningún papel tendrá valor si el mencionado trabajador no está físicamente presente.

Art. 64.- Se prohíbe terminantemente el cobro de intereses por préstamo de dinero de los ejecutivos o jefes, a los trabajadores, y entre los mismos trabajadores. Esto está estipulado en el Código del Trabajo y es 3 veces falta grave.

P.ESCUELA IBARRA KARTING CLUB

RUC. No.10024130190001

.....

ANA VIRGINIA GÓMEZ ALMEIDA

PROPIETARIA.

3.1.10 Manejo Administrativo, Seguimiento y Monitoreo

El **Seguimiento** consiste en el análisis y recopilación sistemática de información a medida que avanza el proyecto, su objetivo es mejorar la eficacia y la efectividad. Se basa en metas establecidas y actividades planificadas, durante las distintas fases del trabajo de planificación. Ayuda a que se siga una línea de trabajo y además, permite al gerente conocer cuando algo no está funcionando, determinar si los recursos disponibles y si su capacidad de trabajo es suficiente y adecuada.

El **Monitoreo** consiste en la comparación de los impactos reales del proyecto con los planes estratégicos acordados, se enfoca hacia lo que se estableció hacer, lo que se ha conseguido y como se lo ha conseguido.

El seguimiento y el monitoreo comparten la misma orientación, hacia un aprendizaje aparte de aquello que se hace y como se lo hace, concentrándose en la eficacia (informa la adecuada aportación en trabajo en cuanto a producción), efectividad (mide los logros obtenidos en relación a los objetivos específicos establecidos) e impacto (informa la influencia causada en la situación).

3.2. Estudio Económico

El estudio económico del proyecto nos permite describir los ingresos, egresos, el capital de trabajo y la inversión inicial del proyecto, es indispensable seguir paso a paso las operaciones que son necesarias para llegar a obtener resultados y luego analizarlos y así, al final conocer si es factible el proyecto.

El estudio económico se basa en algunos elementos principales para la determinación de la factibilidad del proyecto que se va a llevar a cabo. Es importante como primer punto establecer el monto de la inversión inicial necesaria para poner en marcha el proyecto, el tiempo, y el valor de recuperación de la inversión.

3.2.1. Presupuesto de la Inversión

Según Ortega, Alfonso (2008) expresa que: “Inversiones el conjunto de recursos que se emplean para producir algo que pueda generar utilidad”.

CUADRO N. 15

INVERSIÓN TOTAL

CUENTAS	INVERSIÓN
1. INVERSIONES FIJAS	
INFRAESTRUCTURA CIVIL	11.250
PISTA	15.000
MUEBLES Y ENSERES	760
EQUIPO DE COMPUTO	700
MAQUINARIA (KARTS)	18.000
EQUIPOS Y MATERIALES	4.290
SUMAN	50.000
2. GASTOS PRE OPERATIVOS	
Gasto Organización	100
Gasto constitución	300
Gasto instalación	100
Gasto Publicidad	1.000
Gastos varios	100
SUMAN	1600
3. CAPITAL DE TRABAJO	8.400
TOTAL INVERSIÓN	60.000

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 16
INVERSIÓN INICIAL

ACTIVOS TOTALES	VALOR	%
Activos fijos	50.000	83,33
Gastos pre operativos	1.600,00	2,67
Capital de trabajo	8.400,00	14,00
TOTAL	\$ 62.000,00	100%

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

3.2.2. Cálculo del Costo de Oportunidad

CUADRO N. 17
COSTO DE CAPITAL

FUENTE	VALOR	PORCENTAJE	% INVERSIÓN	TASA PONDERADA
PROPIA	50.000	83,33%	7%	5,83%
FINANCIADA	10.000	16,67%	11,83%	1,97%
Costo del Capital				7,80 %
Tasa de inflación %				3,44%
Riesgo país %				5,00 %
Costo de Oportunidad				16,24 %

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

3.2.3. Proyecciones de Ingresos, costos y gastos

3.2.3.1. Proyecciones de Ingresos (Ventas)

La política de la escuela se ha pensando trabajar con aficionados al karting y turistas que visitan Yahuarcocha, razón por la cual la escuela estará en condiciones de ofrecer los servicios de automovilismo deportivo.

Para la escuela, considerando que los precios se encuentran establecidos, se analizó el 10% de incremento equivalente a 6% de ingreso ponderado de año tras año en nivel de actividad más el 4% de inflación.

CUADRO N. 18
INGRESOS POR ALQUILER

AÑOS	ITEM	UNID.	P.V.P.	P. ANUAL
1	Alquiler	7.440,00	2,00	14.880,00
2	Alquiler	8.184,00	2,20	18.004,80
3	Alquiler	9.002,40	2,42	21.785,81
4	Alquiler	9.902,64	2,66	26.360,83
5	Alquiler	10.892,90	2,93	31.896,60
			TOTAL	112.928,04

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 19
INGRESOS POR CURSOS COMPLETO DE APRENDIZAJE (4 NIVELES)

AÑOS	ITEM	CANT NIÑOS	P.V.P.	P. ANUAL
1	Total 4 Niveles	160,00	890,00	142.400,00
2	Total 4 Niveles	176,00	890,00	156.640,00
3	Total 4 Niveles	195,00	890,00	173.550,00
4	Total 4 Niveles	214,00	890,00	190.460,00
5	Total 4 Niveles	235,00	890,00	209.150,00
			TOTAL	872.200,00

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Cabe señalar que el curso completo de aprendizaje consta de cuatro niveles, con un precio establecido de 150usd para el primer nivel; 200 usd para el segundo nivel; 250 usd para el tercer nivel y 290 usd, para el cuarto nivel.

CUADRO N. 20
INGRESOS POR ENTRADAS DE COMPETENCIA

AÑOS	ITEM	UNID.	P.V.P.	P. ANUAL
1	Entrada de Competencia	4.000,00	3,00	12.000,00
2	Entrada de Competencia	4.400,00	3,30	14.520,00
3	Entrada de Competencia	4.840,00	3,63	17.569,20
4	Entrada de Competencia	5.324,00	3,99	21.258,73
5	Entrada de Competencia	5.856,40	4,39	25.723,07
			TOTAL	91.071,00

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 21
INGRESOS POR CARRERA PARA PILOTOS

ANOS	ITEM	UNID.	P.V.P.	P. ANUAL
1	Carrera de Pilotos	10,00	180,00	1.800,00
2	Carrera de Pilotos	11,00	198,00	2.178,00
3	Carrera de Pilotos	12,00	217,80	2.613,60
4	Carrera de Pilotos	13,00	239,58	3.114,54
5	Carrera de Pilotos	14,00	263,54	3.689,53
			TOTAL	13.395,67

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 22
INGRESOS CONSOLIDADOS

FASE / AÑO	OPERACIONALES				
	1	2	3	4	5
Alquiler	14.880,00	18.004,80	21.785,81	26.360,83	31.896,60
Curso de aprendizaje	142.400,00	156.640,00	173.550,00	190.460,00	209.150,00
Entradas de competencias	12.000,00	14.520,00	17.569,20	21.258,73	25.723,07
Carrera de pilotos	1.800,00	2.178,00	2.613,60	3.114,54	3.689,53
TOTAL INGRESOS CONSOLIDADOS	171.080,00	191.342,80	215.518,61	241.194,10	270.459,20

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Pensando el pronóstico de la obtención en los servicios señalados en la ingeniería del proyecto, los ingresos por concepto de ventas de los diferentes servicios para el primer año que tendría la escuela serían de \$171.080. El análisis de los ingresos para el último año desde un escenario optimista sería de \$270.459,20 con un incremento del 10% para cada año, el análisis de los ingresos por cada año se detalla a continuación.

CUADRO N. 23
PRESUPUESTO DE INGRESOS PROYECTADOS A 5 AÑOS

DESCRIPCIÓN	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Ingreso por servicio	171.080,00	191.342,80	215.518,61	241.194,10	270.459,20
TOTAL	171.080,00	191.342,80	215.518,61	241.194,10	270.459,20

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

3.2.3.2. Proyecciones de Costos y Gastos

Para elaborar el presupuesto de los costos y gastos será necesario tomar en cuenta los gastos indirectos de fabricación, costos de producción, administrativos y ventas.

Determinación de Costos y Gastos

Costos de Producción

Para la obtención del costo de producción se ha tomado en cuenta el valor de los materiales directos, mano de obra directa y los costos indirectos de fabricación (CIF).

CUADRO N. 24
COSTOS DE PRODUCCIÓN

COSTOS	OPERACIONAL				
	AÑOS				
	1	2	3	4	5
Materiales Directos	1.673,04	1.840,34	2.024,38	2.226,82	2.449,50
Mano de obra Directa	13.200,00	14.520,00	15.972,00	17.569,20	19.326,12
Costos indirectos de fabricación (CIF)	9.454,05	10.399,46	11.439,40	12.583,34	13.841,67
Depreciación	5.219,50	5.219,50	5.219,50	4.995,50	4.988,50
TOTAL COSTOS	29.547,59	31.981,30	34.658,28	37.378,86	40.610,79

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Para lograr la capacidad instalada programada de la escuela, los costos de producción para el primer año serían de 29.547,59usd, de los cuales 1.673,04usd en materiales directos, 13.200,00usden mano de obra directa, 13.200,00usd en costos indirectos de fabricación y 5.219,50usd en depreciación. Con un incremento del 3%. Para el quinto año proyectado, los costos de producción son de 40.610,79 usd.

Costos Indirectos de Fabricación

Los costos indirectos de fabricación en que incurrirá la escuela para producir los servicios programados son: por valores que representan desembolso en efectivo por un valor de 14.196,75 usd correspondientes a mano de obra indirecta 660, materiales indirectos 8.494,05 usd, servicios básicos 300 usd y por gastos que no representan desembolso se tendría: 1.093,71 usd por concepto de depreciación infraestructura 3.600,00 usd por depreciación vehículos (Karts), 49 usd por depreciación de muebles y enseres; dando un costo indirecto de fabricación total de 14.196,75 usd para el primer año proyectado y en el quinto año se tendría un costo CIF de 18.584,38 usd.

CUADRO N. 25
COSTOS INDIRECTOS DE FABRICACIÓN

COSTOS	OPERACIONAL				
	AÑOS				
	1	2	3	4	5
Mano de obra indirecta	660,00	726,00	798,60	878,46	966,31
Materiales indirectos	8.494,05	9.343,46	10.277,80	11.305,58	12.436,14
Servicios básicos	300,00	330,00	363,00	399,30	439,23
TOTAL COSTOS	9.454,05	10.399,46	11.439,40	12.583,34	13.841,67
Depreciación infraestructura civil	1.093,71	1093,71	1.093,71	1.093,71	1.093,71
Depreciación Vehículo (Kart)	3.600,00	3.600,00	3.600,00	3.600,00	3.600,00
Depreciación Mueble y enseres	49,00	49,00	49,00	49,00	49,00
Maquinas y equipos de computo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL DEPRECIACION	4.742,70	4.742,70	4.742,70	4.742,70	4.742,70
TOTAL CIF	14.196,75	15.142,16	16.182,10	17.326,04	18.584,38

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

3.2.3.3. Gastos Administrativos

Para un eficiente funcionamiento de la escuela, es necesario estructurar un equipo técnico de profesionales en diferentes áreas como por ejemplo: administración, contabilidad, mercadotecnia, secretariado, áreas técnicas y mantenimiento.

Los gastos administrativos en los que se incurriría se tendría de los gastos desembolsables: el pago de remuneración al Gerente y al Director de escuela, la Contadora y el Instructor Práctico, que como especialista no pertenecerá a roles sino que se le pagará como honorarios profesionales y los servicios básicos; los gastos que no representan desembolso, corresponden a depreciación infraestructura, maquinaria y equipo, muebles y enseres y amortizaciones, con un incremento del 10% para los posteriores años, a continuación se detalla el siguiente cuadro:

CUADRO N. 26
GASTOS ADMINISTRATIVOS

FASE	INICIAL	OPERACIONAL				
AÑO	0	1	2	3	4	5
Sueldos y salarios (personal)		22.200,00	24.420,00	26.862,00	29.548,20	32.503,02
Gastos oficina		20,00	22,00	24,20	26,62	29,28
SUBTOTAL		22.220,00	24.442,00	26.886,20	29.574,82	32.532,30
Depreciación infraest. civil		218,79	218,79	218,79	218,79	218,79
Depreciación Vehículo (Kart)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Depreciación muebles-enseres		27,00	27,00	27,00	27,00	27,00
Maquinas y equipos de computo		231,00	231,00	231,00	7,00	0,00
Amortización		320,00	320,00	320,00	320,00	320,00
SUBTOTAL		796,80	796,80	796,80	572,80	565,80
TOTAL GASTO ADMINISTRATIVO		23.016,80	25.238,80	27.683,00	30.147,62	33.098,10

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

3.2.3.4. Gastos de Ventas

La escuela incurrirá en desembolsos por la comisión que se pague por la venta, por la publicidad necesaria para dar a conocer el servicio, por los materiales de oficina que sean necesarios y por las gestiones en otras ciudades.

Los Gastos por Ventas para el primer año son de \$1.140,00 que representan gastos de efectivo y en el quinto año proyectado los gastos por ventas serían de 1.669,07, valores que se detallan en el siguiente cuadro:

CUADRO N. 27
GASTOS DE VENTAS

FASE	INICIAL	OPERACIONAL				
AÑO	0	1	2	3	4	5
Publicidad		180,00	198,00	217,80	239,58	263,54
Gastos de Papelería		240,00	264,00	290,40	319,44	351,38
Gastos Viáticos		720,00	792,00	871,20	958,32	1.054,15
TOTAL GASTO VENTAS		1.140,00	1.254,00	1.379,40	1.517,34	1.669,07

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

3.2.3.5. Gastos de Financiamiento

Los gastos financieros constituyen el pago que se hace por el uso del dinero, que se haya solicitado como crédito financiero o préstamo. El principal rubro del gasto financiero en el proyecto, constituye el pago de capital e interés del préstamo recibido.

Los gastos financieros que tiene la escuela corresponden al crédito de \$10.000,00 obtenido a través del banco Internacional a una tasa de interés del 11.83% a un plazo de 5 años, en el siguiente cuadro se detalla:

CUADRO N. 28
CALCULO DE DEPRECIACIONES

DESCRIPCIÓN	VALOR ADQUISI-CIÓN	TASA DEPR	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	V S
Depreciación Infraestructura	26.250,00	5%	1.312,50	1.312,50	1.312,50	1.312,50	1.312,50	19.687,50
Depreciación Vehículo (Kart)	18.000,00	20%	3.600,00	3.600,00	3.600,00	3.600,00	3.600,00	0,00
Depreciación Mueble y enseres	760,00	10%	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	380,00
Maquinas y equipos de computo	700,00	33%	231,00	231,00	231,00	7,00	0,00	0,00
TOTAL			5.219,50	5.219,50	5.219,50	4.995,50	4.988,50	20.067,50
AMORTIZACION								
Gasto Preoperativo	1.600,00	20%	320	320	320	320	320	0,00
TOTAL			320,00	320,00	320,00	320,00	320,00	0,00

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 29
TABLA DE AMORTIZACION
PAGO ANUAL

CAPITAL: \$10.000
TASA DE INTERES: 11,83% (PYMES)
TASA EFECTIVA ANUAL: 12,49%
TIEMPO: 5 Años

PERIODO	INTERÉS	COMISIÓN	CAPITAL	DIVIDENDO	SALDO
01/12/2010					10.000
Año 1	1.100		1.559	2.659	8.441
Año 2	906		1.753	2.659	6.688
Año 3	686		1.973	2.659	4.715

Año 4	440		2.219	2.659	2.496
Año 5	163		2.496	2.659	0
TOTALES	3.295		10.000	13.295	

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 30
TABLA DE AMORTIZACION
PAGO MENSUAL

CAPITAL: \$10.000
TASA DE INTERES: 11,83% (PYMES)
TASA EFECTIVA ANUAL: 12,49%
TIEMPO: 5 Años

PERIODO	INTERÉS	COMISIÓN	CAPITAL	DIVIDENDO	SALDO
10 de Dic de 10					10.000
9 de Ene de 11	99	0	123	222	9.877
8 de Feb de 11	97	0	124	222	9.753
10 de Mar de 11	96	0	125	222	9.627
9 de Abr de 11	95	0	127	222	9.501
9 de May de 11	94	0	128	222	9.373
8 de Jun de 11	92	0	129	222	9.244
8 de Jul de 11	91	0	130	222	9.113
7 de Ago de 11	90	0	132	222	8.981
6 de Sep de 11	89	0	133	222	8.848
6 de Oct de 11	87	0	134	222	8.714
5 de Nov de 11	86	0	136	222	8.578
5 de Dic de 11	85	0	137	222	8.441
4 de Ene de 12	83	0	138	222	8.303
3 de Feb de 12	82	0	140	222	8.163
4 de Mar de 12	80	0	141	222	8.022
3 de Abr de 12	79	0	143	222	7.880
3 de May de 12	78	0	144	222	7.736
2 de Jun de 12	76	0	145	222	7.590
2 de Jul de 12	75	0	147	222	7.444
1 de Ago de 12	73	0	148	222	7.295
31 de Ago de 12	72	0	150	222	7.146
30 de Sep de 12	70	0	151	222	6.995
30 de Oct de 12	69	0	153	222	6.842
29 de Nov de 12	67	0	154	222	6.688
29 de Dic de 12	66	0	156	222	6.532
28 de Ene de 13	64	0	157	222	6.375
27 de Feb de 13	63	0	159	222	6.216
29 de Mar de 13	61	0	160	222	6.056
28 de Abr de 13	60	0	162	222	5.894
28 de May de 13	58	0	163	222	5.730
27 de Jun de 13	56	0	165	222	5.565

27 de Jul de 13	55	0	167	222	5.399
26 de Ago de 13	53	0	168	222	5.230
25 de Sep de 13	52	0	170	222	5.060
25 de Oct de 13	50	0	172	222	4.889
24 de Nov de 13	48	0	173	222	4.715
24 de Dic de 13	46	0	175	222	4.540
23 de Ene de 14	45	0	177	222	4.363
22 de Feb de 14	43	0	179	222	4.185
24 de Mar de 14	41	0	180	222	4.004
23 de Abr de 14	39	0	182	222	3.822
23 de May de 14	38	0	184	222	3.638
22 de Jun de 14	36	0	186	222	3.453
22 de Jul de 14	34	0	188	222	3.265
21 de Ago de 14	32	0	189	222	3.076
20 de Sep de 14	30	0	191	222	2.884
20 de Oct de 14	28	0	193	222	2.691
19 de Nov de 14	27	0	195	222	2.496
19 de Dic de 14	25	0	197	222	2.299
18 de Ene de 15	23	0	199	222	2.100
17 de Feb de 15	21	0	201	222	1.899
19 de Mar de 15	19	0	203	222	1.697
18 de Abr de 15	17	0	205	222	1.492
18 de May de 15	15	0	207	222	1.285
17 de Jun de 15	13	0	209	222	1.076
17 de Jul de 15	11	0	211	222	865
16 de Ago de 15	9	0	213	222	652
15 de Sep de 15	6	0	215	222	437
15 de Oct de 15	4	0	217	222	219
14 de Nov de 15	2	0	219	222	0
TOTALES	3.295	0	10.000	13.295	

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 31

GASTOS DE FINANCIAMIENTO

FASE	INICIAL	OPERACIONAL					
		AÑOS	1	2	3	4	5
COSTO FINANCIAMIENTO(interés)			1.100	906	686	440	163
PAGO DE CAPITAL			1.559	1.753	1.973	2.219	2.496
TOTAL CUOTA ANUAL			2.629	2.629	2.629	2.629	2.629

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

3.2.3.6. Gastos de Operaciones y Financiación

Los gastos de operación y financiación que tendría la escuela en su etapa operativa serían por gastos operativos y gastos financieros.

CUADRO N. 32
GASTOS DE OPERACIÓN Y FINANCIACIÓN

FASE	OPERACIONAL				
AÑO	1	2	3	4	5
Materiales Directos	1.673,04	1.840,34	2.024,38	2.226,82	2.449,50
Mano de obra Directa	13.200,00	14.520,00	15.972,00	17.569,20	19.326,12
Costos indirectos de fabricación (CIF)	9.454,05	10.399,46	11.439,40	12.583,34	13.841,67
Depreciación	4.742,70	4.742,70	4.742,70	4.742,70	4.742,70
1. COSTOS DE PRODUCCION	29.069,79	31.502,50	34.178,48	37.122,06	40.360,00
GASTO GNL. DE ADMINISTRACION(sin amortización)	22.696,80	24.918,80	27.363,00	29.827,62	32.778,10
GASTO GENERALES DE VENTAS	1.140,00	1.254,00	1.379,40	1.517,34	1.669,07
AMORTIZACION ACTIVOS PREOPERATIVOS	320,00	320,00	320,00	320,00	320,00
2. GASTOS OPERATIVOS	24.156,80	26.492,80	29.062,40	31.664,96	34.767,17
COSTOS DE OPERACIONES (1+2)	53.226,59	57.995,30	63.240,88	68.787,02	75.127,17
GASTOS FINANCIAMIENTO(intereses)	1.100,00	906,00	686,00	440,00	163,00
TOTAL COSTOS DE OPERACION Y FINANCIACION	54.326,59	58.901,30	63.926,88	69.227,02	75.290,17

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

3.3. Estados Proforma

3.3.1. Estado de Situación Inicial

El estado de situación inicial, nos indica las inversiones que empieza la escuela, es considerado como una base para los demás estados financieros, a continuación se detalla el estado de situación inicial.

CUADRO N 33

ESCUELA IBARRA KARTING CLUB ESTADO DE SITUACIÓN INICIAL Al 15-Diciembre-2010

	ACTIVOS		PASIVOS		
CIRCULANTE	\$ 8.500		Préstamo Bancario	\$10.000	\$ 10.000
Caja	100				
Capital de trabajo	8.400				
FIJOS	\$ 50.000				
Infraest Civil	11.250				
Pista	15.000		TOTAL PASIVO		\$ 10.000
Maquinaria (Kart)	18.000				
Equipo y materiales	4.290				
Muebles	760				
Equipo de Computo	700				
DIFERIDOS	\$ 1.500		PATRIMONIO		
Publicidad	1.000		Capital	\$50.000	
Organización	100		TOTAL PATRIMONIO		\$ 50.000
Constitución	300				
Instalación	100				
TOTAL ACTIVOS	\$ 60.000		TOTALPASIVO+PATRIMONIO		\$ 60.000

EL GERENTE

EL DIRECTOR

EL CONTADOR

CUADRO N. 34

ESCUELA IBARRA KARTING CLUB

CAPITAL DE TRABAJO –SALDO DE EFECTIVO REQUERIDO EN CAJA

COSTO/GASTO	DÍAS DE COBERTURA	COEFICIENTE DE RENOVACIÓN DÍAS	OPERACIONAL				
			1	2	3	4	5
Materiales directos	15	24	1.673,04	1.840,34	2.024,38	2.226,82	2.449,50
Mano Obra Directa	15	24	13.200,00	14.520,00	15.972,00	17.569,20	19.326,12
Costos Indirectos Fabricación	15	24	9.454,05	10.399,46	11.439,40	12.583,34	13.841,67
Gastos de Administración	15	24	23.016,80	25.238,80	27.683,00	30.147,62	33.098,10
Gastos de Ventas	15	24	1.140,00	1.254,00	1.379,40	1.517,34	1.669,07
Saldo de Efectivo requerido en Caja			48.484,89	53.254,60	58.501,18	64.048,31	70.389,47

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Coefficiente de Renovación (R): 24

Días de Cobertura Mínima: 15 días

Días Laborables: 360 días

3.3.2. Estado de Ganancias y Pérdidas

El estado de ganancias y pérdidas, que tendría la escuela operando los servicios programados se obtiene una utilidad bruta en ventas de 117.073,41usd, una utilidad operativa de 93.236,61usd, una utilidad antes de participación trabajadores de 92.136,61usd, lo que origina una utilidad antes de impuestos de 78.316,12usd y finalmente una utilidad neta de 58.737,09 usd para el primer año; para el quinto año proyectado la utilidad operativa sería de 181.109,36usd y una utilidad neta de 115.353,30usd; a continuación se detalla la proyección anual respectiva:

CUADRO N 35

ESCUELA IBARRA KARTING CLUB

ESTADO DE RESULTADOS

Del 1- Diciembre al 31-Diciembre 2010

FASE / AÑO	OPERACIONAL				
	1	2	3	4	5
VENTAS	171.080,00	191.342,80	215.518,61	241.194,10	270.459,20
+ VALOR RESIDUAL					20.067,50
TOTAL INGRESOS	171.080,00	191.342,80	215.518,61	241.194,10	290.526,70
-COSTOS OPERATIVOS FIJOS	24.936,80	27.078,80	29.428,40	31.784,96	34.610,17
-COSTOS OPERATIVOS VARIABLE	29.069,79	31.502,50	34.178,48	37.122,06	40.360,00
= UTILIDADES BRUTAS EN VENTAS	117.073,41	132.761,50	151.911,73	172.287,08	215.556,53
- GASTO DE ADMINISTRACIÓN	22.696,80	24.918,80	27.363,00	29.827,62	32.778,10
- GASTO DE VENTAS	1.140,00	1.254,00	1.379,40	1.517,34	1.669,07
=UTILIDAD OPERATIVA	93.236,61	106.588,70	123.169,33	140.942,13	181.109,36
- GASTOS FINANCIEROS	1.100,00	906,00	686,00	440,00	163,00
OTROS INGRESOS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OTROS EGRESOS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
= UTILIDAD ANT. PARTICIPACIÓN	92.136,61	105.682,70	122.483,33	140.502,13	180.946,36
- PARTICIÓN DE UTILIDADES (15%)	13.820,49	15.852,41	18.372,50	21.075,32	27.141,95
= UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	78.316,12	89.830,30	104.110,83	119.426,81	153.804,40
- IMPUESTO A LA RENTA (25%)	19.579,03	22.457,57	26.027,71	29.856,70	38.451,10
= UTILIDAD NETA	58.737,09	67.372,72	78.083,12	89.570,11	115.353,30

EL GERENTE

EL DIRECTOR

EL CONTADOR

3.3.3. Punto de Equilibrio

En base al programa de producción y a los presupuestos de ingresos y egresos totales se procedió a determinar el punto de equilibrio o producción mínima económica que tendrá la escuela en los cinco años proyectados.

El punto de equilibrio en el primer año es de 30.041,41dólares, para el segundo año 32.415,69dólares, para el tercer año 34.974,98dólares, para el cuarto año 37.566,85 dólares, y para el quinto año proyectado de 40.680,89dólares

$$PE = \frac{CF}{1 - CV/V}$$

CF=COSTO FIJO.

CV=COSTO VARIABLE

V = VALOR DE VENTAS.

CUADRO N.36
PUNTO DE EQUILIBRIO

FASE	OPERACIONAL				
	1	2	3	4	5
AÑO					
VENTAS	171.080,00	191.342,80	215.518,61	241.194,10	270.459,20
1.- COSTO VARIABLE	29.069,79	31.502,50	34.178,48	37.122,06	40.360,00
MATERIALES DIRECTOS	1.673,04	1.840,34	2.024,38	2.226,82	2.449,50
MANO DE OBRA DIRECTA	13.200,00	14.520,00	15.972,00	17.569,20	19.326,12
COSTOS GENERALES- FABRICACION	14.196,75	15.142,16	16.182,10	17.326,04	18.584,38
2.- COSTOS FIJOS	24.936,80	27.078,80	29.428,40	31.784,96	34.610,17
GASTOS DE ADMINISTRACION	22.696,80	24.918,80	27.363,00	29.827,62	32.778,10
GASTOS VENTAS	1.140,00	1.254,00	1.379,40	1.517,34	1.669,07
GASTOS FINANCIEROS	1.100,00	906,00	686,00	440,00	163,00
COSTOS TOTALES(1+2)	54.006,59	58.581,30	63.606,88	68.907,02	74.970,17
PUNTO DE EQUILIBRIO EN U.S.D.	30.041,41	32.415,69	34.974,98	37.566,85	40.680,89

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

3.3.4. Flujo de caja

Aquí se puede determinar las entradas y salidas de efectivo que realizará la escuela en los cinco años, en el primer año el saldo final de caja es de 81.794,89dólares. Para el quinto año proyectado este valor se ha incrementado a 525.287,97dólares.

CUADRO N. 37
FLUJO DE CAJA

CONCEPTO	OPERACIONAL					
	0	1	2	3	4	5
A. INGRESOS OPERACIONALES						
Por concepto de ventas		171.080,00	191.342,80	215.518,61	241.194,10	270.459,20
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES		171.080,00	191.342,80	215.518,61	241.194,10	270.459,20
B. EGRESOS OPERACIONALES						
Materiales Directos		1.673,04	1.840,34	2.024,38	2.226,82	2.449,50
Mano de Obra Directa		13.200,00	14.520,00	15.972,00	17.569,20	19.326,12
Costos Indirectos de Fabricación		14.196,75	15.142,16	16.182,10	17.326,04	18.584,38
Gastos Administrativos		23.016,80	25.238,80	27.683,00	30.147,62	33.098,10
Gastos de Venta		1.140,00	1.254,00	1.379,40	1.517,34	1.669,07
TOTAL EGRESOS OPERACIONALES		53.226,59	57.995,30	63.240,88	68.787,02	75.127,17
C. FLUJO OPERACIONAL (A-B)		117.853,41	133.347,50	152.277,73	172.407,08	195.332,03
D. INGRESOS NO OPERACIONALES						
Credito a largo plazo Bco Internacional	10.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aportes de Accionistas	50.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Otros Ingresos		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL INGRESOS NO OPERACIONALES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E. EGRESOS NO OPERACIONALES						
Pago de Intereses		1.100,00	906,00	686,00	440,00	163,00
Pago del Capital del Crédito		1.559,00	1.753,00	1.973,00	2.219,00	2.496,00
Pago por Participación de Utilidades		13.820,49	15.852,41	18.372,50	21.075,32	27.141,95
Pago Impuesto a la Renta		19.579,03	22.457,57	26.027,71	29.856,70	38.451,10
Activos Fijos	50.000,00					
Activos Diferidos	1.600,00					
Capital de trabajo	8.400,00					
TOTAL EGRESOS NO OPERACIONALES		36.058,52	40.968,98	47.059,21	53.591,02	68.252,05
F. FLUJO NO OPERACIONAL (D-E)		-36.058,52	-40.968,98	-47.059,21	-53.591,02	-68.252,05
G. FLUJO NETO GENERADO (C-F)		81.794,89	92.378,52	105.218,52	118.816,06	127.079,98
H. SALDO INICIAL DE CAJA		0,00	81.794,89	174.173,41	279.391,93	398.207,99
I. SALDO FINAL DE CAJA (G+H)		81.794,89	174.173,41	279.391,93	398.207,99	525.287,97

CUADRO N. 38
FLUJO NETO DE EFECTIVO PROYECTADO

FASE/AÑO	INVERSION	OPERACIONAL					VALOR REMANENTE EN EL ULTIMO AÑO
	0	1	2	3	4	5	
1. ENTRADAS DE EFECTIVO							
Recursos Financieros Bco. Internacional	10.000,00						
Recursos Propios	50.000,00						
Depreciaciones		5.219,50	5.219,50	5.219,50	4.995,50	4.988,50	20.067,50
Amortizaciones		320,00	320,00	320,00	320,00	320,00	0,00
Utilidad Neta		58.737,09	67.372,72	78.083,12	89.570,11	115.353,30	
TOTAL ENTRADAS DE EFECTIVO		64.276,59	72.912,22	83.622,62	94.885,61	120.661,80	20.067,50
2. SALIDAS DE EFECTIVO							
Activos Totales	50.000,00						
Pago de Préstamo (principal)		1.559,00	1.753,00	1.973,00	2.219,00	2.496,00	
TOTAL SALIDAS DE EFECTIVO	50.000,00	1.559,00	1.753,00	1.973,00	2.219,00	2.496,00	
FLUJO NETO DE EFECTIVO (1-2)		62.717,59	71.159,22	81.649,62	92.666,61	118.165,80	20.067,50
SALDO ACUMULADO DE FNE		62.717,59	133.876,82	215.526,44	308.193,05	426.358,85	446.426,35

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

3.3.5. Balance General

En el balance se puede encontrar la posición financiera que tendrá la escuela en su fase de inversión y operación. En el balance se determina que en el primer año los activos corrientes son de 74.117,59dólares; en los activos fijos 44.780,50 dólares y en los activos diferidos 1.280,00 dólares, teniendo en total de activos de 120.178,09dólares.

En el pasivo corriente para el primer año se tendría 1.500 dólares, en pasivos a largo plazo tendrán 8.441,00 dólares dando un total en pasivos de 9.941,00 dólares. En patrimonio de 108.737,09dólares. El pasivo y patrimonio para el primer año sería de 120.178,09dólares.

El balance general para los cinco años considerados en el análisis, se demuestra en el siguiente cuadro:

CUADRO N.39
BALANCE GENERAL

FASE	INVERSIÓN	OPERACIONAL				
AÑO	0	1	2	3	4	5
ACTIVOS						
ACTIVOS CORRIENTE:						
CAJA		48.484,89	53.254,60	58.501,18	64.048,31	70.389,47
CUENTAS X COBRAR (3%+)		200,00	206,00	212,18	218,55	225,10
Bancos		25.432,70	91.906,22	168.395,78	255.604,37	367.520,81
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES		74.117,59	145.366,82	227.109,14	319.871,23	438.135,37
ACTIVO FIJO:						
Infraest Civil	11.250	10.687,50	10.125,00	9.562,50	9.000,00	8.437,50
Pista	15.000	14.250,00	13.500,00	12.750,00	12.000,00	11.250,00
Maquinaria (Kart)	18.000	14.400,00	10.800,00	7.200,00	3.600,00	0,00
Equipo y materiales	4.290	4.290,00	4.290,00	4.290,00	4.290,00	4.290,00
Muebles	760	684,00	608,00	532,00	456,00	380,00
Equipo de Computo	700	469,00	238,00	7,00	0,00	0,00
TOTAL ACTIVO FIJO	50.000,00	44.780,50	39.561,00	34.341,50	29.346,00	24.357,50
ACTIVO DIFERIDO:						
GASTO PREOPERATIVOS	1.600,00	1.280,00	960,00	640,00	320,00	0,00
TOTAL ACTIVOS DIFERIDOS	1.600,00	1.280,00	960,00	640,00	320,00	0,00
TOTAL ACTIVOS		120.178,09	185.887,82	262.090,64	349.537,23	462.492,87
PASIVO						
PASIVO CORRIENTE:						
CUENTAS POR PAGAR (+3%)	0,00	1.500,00	1.545,00	1.591,35	1.639,09	1.688,26
TOTAL PASIVO CORRIENTES	0,00	1.500,00	1.545,00	1.591,35	1.639,09	1.688,26
PASIVO LARGO PLAZO						
Préstamo Banco Internacional	10.000,00	8.441,00	6.688,00	4.715,00	2.496,00	0,00
TOTAL PASIVO LARGO PLAZO	10.000,00	8.441,00	6.688,00	4.715,00	2.496,00	0,00
TOTAL PASIVOS	10.000,00	9.941,00	8.233,00	6.306,35	4.135,09	1.688,26
PATRIMONIO:						
CAPITAL SOCIAL	50.000,00	50.000,00	108.737,09	176.109,82	254.192,94	343.763,05
UTILIDADES		58.737,09	67.372,72	78.083,12	89.570,11	115.353,30
TOTAL PATRIMONIO		108.737,09	176.109,82	254.192,94	343.763,05	459.116,35
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		120.178,09	185.887,82	262.090,64	349.537,23	462.492,87

EL GERENTE

EL DIRECTOR

EL CONTADOR

3.4. Indicadores de evaluación de proyectos: VAN, TIR, beneficio – costo, Punto de Equilibrio, Tasa de Rendimiento Beneficio – Costo (TRBC) y Recuperación de la Inversión.

Se tomara en cuenta los métodos fundamentales de evaluación financiera VAN, TIR, B/C.

3.4.1. Calculo del valor actual neto (VAN)

El Valor Actual Neto con financiamiento que tiene el proyecto operando su capacidad programada es de 205.045,56 dólares, lo que determina que el proyecto se justifica su implementación ya que se origina utilidades sobre el costo de oportunidad (16,24%), el valor Actual Neto para su cálculo utilizar los flujos Netos de Efectivo que tendrá el proyecto en relación a la inversión inicial del mismo.

Para el cálculo se utilizo la siguiente ecuación.

$$VAN = -I_0 + \frac{FNE_1}{(1+i)_1} = \frac{FNE_2}{(1+i)_2} = \frac{FNE_3}{(1+i)_3} = \frac{FNE_4}{(1+i)_4} = \frac{FNE_5}{(1+i)_5}$$

VAN= Valor Actual Neto con financiamiento a una tasa de interés 16,24 % (Costo de Oportunidad o tasa relevante).

I= Inversión inicial del proyecto

FNE= Flujo Neto de Efectivo en los periodos del proyecto.

Vs = Valor de Salvamento o valor residual

i = Costo de Oportunidad o tasa relevante (16,24 %)

$$VAN = -60000 + \frac{62.717,59}{(1+0,1624)_1} + \frac{71.159,22}{(1+0,1624)_2} + \frac{81.649,62}{(1+0,1624)_3} + \frac{92.666,61}{(1+0,1624)_4} + \frac{118.165,80}{(1+0,1624)_5}$$

$$VAN = -60000 + \frac{62.717,59}{1,16} + \frac{71.159,22}{1,35} + \frac{81.649,62}{1,57} + \frac{92.666,61}{1,83} + \frac{118.165,80}{2,12}$$

$$VAN = -60.000 + 265.045,56$$

$$VAN = \$ 205.045,56$$

3.4.2. Tasa Interna de Retorno (TIR)

Conocida como la tasa interna de retorno o como tasa de rentabilidad del proyecto. La Tasa Interna de Retorno o rentabilidad propia que tendrá el proyecto es de 57 % valor que supera al costo de oportunidad en 16,24% lo que significa que el proyecto tiene un escenario de alta rentabilidad sobre el costo de oportunidad. Para su cálculo se utilizo la siguiente ecuación.

$$TIR = -I_o + \frac{FNE_1}{(1+i)_1} + \frac{FNE_2}{(1+i)_2} + \frac{FNE_3}{(1+i)_3} + \frac{FNE_4}{(1+i)_4} + \frac{FNE_5 + VS}{(1+i)_5}$$

I_o = Inversión inicial

FNE = Flujo Neto Efectivo.

t = Años proyectados

i = Valor que satisface la ecuación y corresponde a la TIR o Tasa de Retorno Esperada.

$$TIR = -60000 + \frac{62.717,59}{(1+0,1624)_1} + \frac{71.159,22}{(1+0,1624)_2} + \frac{81.649,62}{(1+0,1624)_3} + \frac{92.666,61}{(1+0,1624)_4} + \frac{118.165,80 + 20.067,50}{(1+0,1624)_5}$$

$$TIR = -60.000 + 117.287,09$$

$$TIR = 57\%.$$

3.4.3 .Beneficio Costo

Este indicador permite medir la bondad del proyecto a través de relacionar sus ventajas y desventajas; éste es una medida de seguridad.

$$B/C = \frac{\text{Ingresos deflactados}}{\text{Egresos deflactados}}$$

Egresos deflactados

C = Costos

B = Beneficios

$$B/C = \frac{171.080}{53.226,59} + \frac{191.343,80}{57.995,30} + \frac{215.519,61}{62.240,88} + \frac{241.194,10}{68.787,02} + \frac{270.459,20}{75127,17}$$

$$B/C = \frac{1089594,71}{318.376,95}$$

$$B/C = 3,42$$

3.4.4. Periodo de Recuperación de la Inversión

El periodo de recuperación de la inversión (PRI) que tendrá el proyecto es de 0 años, 8 meses 23 días, demostrando que la inversión se recupera antes de cubrir el valor del préstamo. Para su cálculo se efectuó la siguiente relación.

	FNE
AÑO 1	62.717,59
AÑO 2	71.159,22
AÑO 3	81.649,62
AÑO 4	92.666,61
AÑO 5	118.165,80
Inversión Inicial	
Cálculo:	60.000,00

PASO1	62.717,59	71.159,22	133.876,82	
PASO 2	81.649,62	12	6.804,14	
PASO 3	60.000	133.876,82	73.876,82	10,86
PASO 4	10 Meses	26 Días		

Año	Meses	Días
0	10	26

CUADRO N. 40
PERIODO DE RECUPERACION DE LA INVERSION

AÑOS	INVERSION	FNE	PRI
	60.000		10MESES 26 DIAS
1		62.717,59	
2		71.159,22	
3		81.649,62	
4		92.666,61	
5		118.165,80	

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 41
CUADRO RESUMEN DE LA EVALUACION FINANCIERA
DEL PROYECTO

INDICADORES FINANCIEROS	RESULTADO
VAN	205.045,56
TIR	57%
PUNTO DE EQUILIBRIO EN U.S.D.	30.041,41
RI.- RETORNO DE LA INVERSIÓN	0 años,10 meses,26 días
BENEFICIO – COSTO	3,42

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CAPITULO IV

4. DISEÑO DE LA PROPUESTA

4.1. Objetivos de la Propuesta

La propuesta se encuentra basada en los resultados, que se logro obtener del estudio de mercado, mediante encuestas y entrevistas, delo cual se ha encontrado la aceptación del proyecto, que da a conocer, que apoyan a la idea de la creación de la escuela de karting en Ibarra, ya que existe la demanda que debe ser aprovechada, con la puesta en marcha del proyecto, se tendrían varios beneficios: económicos, deportivos y turísticos. De esta manera, se podrá captar mayor afluencia del turismo local, nacional e internacional, para el Autódromo Internacional de Yahuarcocha.

De la eficaz ejecución de las estrategias planteadas, se garantiza el cumplimiento de metas y objetivos propuestos. Una de las metas de la escuela, es tener una imagen y reconocimiento en el mercado deportivo automovilístico, y para ello resulta indispensable, la calidad de atención al cliente y servicio que se proporcionará.

4.1.1. Desarrollo organizacional

Misión

“Nuestra misión es fortalecer la disciplina de karting, con infraestructura, capacidad, experiencia, comodidad, excelente atención y tecnológicamente adecuados a las necesidades del aficionado-cliente y estando a la vanguardia de las nuevas tendencias en el karting, logrando así la diferenciación sobre las futuras competencias y obteniendo la fidelización de los clientes”.

Visión

“En los próximos cinco años, la escuela “Ibarra karting club” será una entidad dispuesta a captar mayor afluencia del turismo local, nacionales e internacional para el Autódromo Internacional de Yahuarcocha, de esta manera alcanzar el crecimiento económico y el mejoramiento continuo en los ámbitos de educación, formación integral y seguridad vial de los pilotos, para llegar a ser competitivos dentro del mercado deportivo automovilístico.”

Objetivo Institucional:

Nuestro principal objetivo es brindarle al karting Ecuatoriano el impulso que se merece desde siempre, mediante una propuesta innovadora en la categoría. Para lograrlo, se propone un plan de marketing, lanzamos una campaña de publicidad y promoción para atraer a la familia Imbabureña a nuestras competencias.

Trabajamos también en brindarle a pilotos y preparadores el respeto y la seriedad que se merecen como protagonistas de la actividad, brindándoles comodidades y beneficios.

Principios:

Compromiso social.- Es la disposición consciente y responsable de la Escuela con la región y el país para promover su desarrollo deportivo, humano, turístico y económico.

Democracia.- Es el cumplimiento de la igualdad de oportunidades para jóvenes y adultos, de acceder a los servicios y capacitación del karting, así como la participación en la gestión junto a los instructores y empleados.

Pluralismo.- Promueve el respeto a las diferencias ideológicas, políticas, culturales y económicas de los aficionados-clientes.

Eticidad.-La escuela se guía por los valores éticos de honestidad, honradez, responsabilidad y justicia.

Ecologismo.-La escuela se constituye como preservadora del deporte automovilístico y propugnadora del desarrollo.

Carácter.- Actuar en forma libre e independiente de presiones de otros, con base en valores libremente asumidos y socialmente aceptables, integrándose a diferentes grupos humanos sin tener conflictos personales o sociales por los diferentes roles que le toque desempeñar.

Cultura corporativa.- Es la construcción social de la identidad de la escuela, expresada a través de un conjunto de presunciones y valores compartidos por la mayoría de los miembros. La cultura corporativa se convierte es una especie de ideología de la escuela.

Identidad Nacional.- Integrar al joven a su sociedad local, regional y nacional, a través de su identificación con las costumbres, símbolos y valores propios de la ciudad, provincia y país, demostrando orgullo por pertenecer a esta disciplina deportiva.

Valores:

Entrega.-Dedicarse enteramente a la escuela como si fuera su propia escuela.

Respeto.- Es la base fundamental para una convivencia sana y pacífica. El respeto es el interés por comprenderse a sí mismo y a los demás y contribuir a llevar adelante sus planes de vida en un mundo diverso. Sin un respeto activo, es difícil que todos puedan desarrollarse.

Responsabilidad.- Es la consciencia de las consecuencias de todo lo que se hace o deja de hacer sobre sí mismo, la escuela o sobre los demás.

Lealtad.- Tiene que ver con el sentimiento de apego, fidelidad y respeto que inspira a los miembros de la escuela, para llevar adelante acciones o ideas con las que la escuela se identifica.

Honestidad.- Ser y actuar con rectitud con el cliente y la escuela.

Creatividad.- Facilitar la valoración de las destrezas y conocimientos propios y el uso de la tecnología para la autorrealización y para contribuir al desarrollo personal e institucional, en su ambiente individual, enfocado en la disciplina del karting.

Perseverancia.- Es la fuerza interior que permite llevar a buen término las actividades que se emprende, realizadas con alta motivación y profundo sentido de compromiso.

Tolerancia.- Hace posible la convivencia social como expresión del respeto por las ideas y actitudes de los demás.

Servicio.- Tener una actitud de servicio para lograr la satisfacción de nuestros aficionados-clientes.

4.2. Base Legal para la constitución de la escuela.

ESTATUTOS DE LA ESCUELA “IBARRA KARTING CLUB”

CAPITULO I

DENOMINACIÓN

ARTÍCULO PRIMERO.- La escuela es una asociación civil con fines de lucro con personalidad jurídica, constituida por la Srta. ANA VIRGINIA GOMEZ en la república del Ecuador.

DOMICILIO

ARTICULO SEGUNDO.- el domicilio legal de la escuela Ibarra Karting Club en la ciudad de Ibarra y podrá residir las autoridades. La escuela podrá sin embargo, celebrar reuniones en cualquier lugar que su directorio estime conveniente, pudiendo asimismo establecer representaciones aquellos lugares que la escuela autorice expresamente, tendrá una secretaría permanente la que funcionará en la ciudad de Ibarra.

DE LA DURACION

ARTÍCULO III.- la duración de la escuela es por tiempo indefinido y solo podrá disolverse por causa no obtener utilidades o quiebra de la escuela.

OBJETO

ARTICULO IV.-El objeto de la escuela es de brindar servicios en enseñanza de manejo de karts, carrera de pilotos y alquiler de karts; donde generará ingresos y arroja utilidades.

EL PATRIMONIO SOCIAL

ARTÍCULO V.- se considera patrimonio de la escuela a los:

- a) Bienes muebles e inmuebles que tuviese o adquiriese la escuela.
- b) Las ventas y derechos, sanciones de eventos de la organización de competencias dentro de la región la expedición de títulos deportivos de karting, subvenciones, donaciones, intereses y demás entradas a eventos que tuviese la escuela.

DE LA DIRECCIÓN

ARTÍCULO VI.- la escuela dirigida por el director, jefe de instrucción e instructores 1, 2 y 3 deberán ser seleccionados y contratados por la gerente de la escuela.

Durando en sus funciones por dos años, pudiendo ser renovados su contrato siempre que la Gerente lo estime conveniente, tendrán las facultades y atribuciones que establecen los estatutos de la escuela.

DEL DIRECTORIO INICIAL

ARTICULO VII.- el directorio inicial está presidido por la Srta. ANA VIRGINIA GÓMEZ ALMEIDA en calidad de gerente de la escuela, y las demás dignidades como la del director, jefe de instrucción e instructores serán personal contratado, todos profesionales.

DE LOS MIEMBROS

ARTICULO VIII.- los miembros de la escuela están obligados a respetar la autonomía y a no interferir en modo alguno en el desenvolvimiento interno del deporte automovilismo de los mismos. Además deberán:

- a) Propiciar las optimizaciones de las comunicaciones internacionales del deporte automovilístico.
- b) Propiciar la coordinación de desarrollo de la disciplina deportiva del karting.
- c) Dar a conocer y publicar la actividad automovilística tanto en el aspecto competitivo como el directivo.
- d) Colorar en todas las actividades deportiva, técnica y científica o de cualquier orden relacionado con el automovilismo deportivo regional.
- e) Ejercer todas sus actividades fuera de todo tipo de influencia política, religiosa y racial.
- f) Proporcionar la concurrencia de distintos países miembros, y asistir a las competencias internacionales conjuntas de la región.
- g) Interpretar el código internacional de la “FÍA” en todas sus partes y velar por su aplicación.

CAPITULO II DE LOS ORGANOS DIRECTOS

La gerencia será ejercida a través de:

- 1) EL DECRETO DE SU COMITÉ EJECUTIVO
- 2) LA COMISION PERMANENTE DE TRABAJO

La gerente es la máxima autoridad de la escuela y está formulada por la única accionista.

El directorio estará compuesto de los siguientes miembros gerente, director, jefe de instructores e instructores.

ARTICULO IX.- Las funciones, poderes y facultades del directorio como organismo, y en lo individual se indican en los presentes estatutos y en su caso se determinará por la gerente que los nombre.

CAPÍTULO III DE LAS COMISIONES PERMANENTES

ARTICULO X.- La escuela contara con las siguientes funciones permanentes de trabajo.

Comisión de circuitos de seguridad

Comisión del karting seguridad, autódromos, pistas y circuitos

Comisión reglamentos y calendarios

Comisión Técnica

Comisión Médica.

ARTICULO XI.-Las comisiones comunes de trabajo estarán integradas por un mínimo de tres miembros y un máximo de siete, no pudiendo sesionar válidamente con mínimo de tres de sus integrantes oficiales.

ARTICULO XII.- los presidentes de las comisiones permanentes de trabajo será seleccionados por la gerente, durarán en su funciones dos años, pudiendo ser renovados sus contratos por otro periodo como acuerden.

4.2.1. Aspectos Legales

Para la apertura de la escuela, la misma que debe cumplir con los siguientes requisitos.

Acta constitutiva de la escuela, original y copia en la que constan los nombres y apellidos completos de los fundadores del directorio, firmas de los asistentes y cédula de ciudadanía; además dos ejemplares del estatuto.

Documentos que se necesita para abrir la escuela:

- El RUC
- Permiso de Bomberos
- Permiso FÍA
- Permiso CATI
- Patente municipal
- Afiliación a las cámaras
- Obtención de permisos para la colocación de letreros y la publicidad
- Presentar un croquis de ubicación y fotografía actual del sitio.

Los aspectos legales en la conformación de la escuela tiene que ver con: normas, leyes y reglamentos.

Código de comercio

Según el Ministerio de Turismo. Guía Turística. Ecuador, (2008) manifiesta que Artículo. 2. “Son comerciantes toda persona que ha tenido capacidad para contratar hacer del comercio su profesión habitual, regular las operaciones mercantiles de los comerciantes o no trata sobre las obligaciones de los contratantes en los actos y contratos de comercio.”

Código de trabajo

Artículo. 3.- Libertad de Trabajo y Contratación.- El trabajar es libre para dedicar su esfuerzo a la labor lícita que a bien tenga. A nadie se le puede exigir servicios gratuitos, ni remunerados que no sean impuestos por la ley, salvo el caso de urgencias extraordinarias de necesidad de inmediato auxilio. Fuera de esos casos, nadie estará obligado a trabajar sino mediante un contrato y la remuneración correspondiente; en general, todo debe ser remunerado.

Ordenanza Municipal

Artículo 2.- el sujeto activo de este impuesto es la Municipalidad de Ibarra, que se administra a través del servicio Municipal de Rentas.

4.2.2. Aspectos Tributarios

Base Legal

Según el Artículo N.37 del reglamento para la aplicación de la ley orgánica de régimen tributario interno (LORTI) manifiesta que: “Están obligadas a llevar contabilidad las personas naturales y sucesiones indivisas que realizan actividades empresariales y que operen con un capital propio que al inicio de sus actividades económicas o al 1ero de enero de cada ejercicio impositivo hayan superado los 60.000 usd o cuyos ingresos brutos anuales de estas actividades del ejercicio fiscal inmediato anterior, hayan sido superiores a 100.000 usd. O cuyos costos y gastos anuales, imputables a la actividad empresarial, del ejercicio fiscal inmediato anterior hayan sido superiores a los 80.000 usd. Se entiende como un capital propio la

totalidad de los activos menos pasivos que posea el contribuyente, relacionados con la generación de la renta gravada”.

Según el Artículo N.140 inciso 4 del reglamento para la aplicación de la LORTI expresa que: “El impuesto grava también a la prestación de servicios e le Ecuador por parte de personas naturales sociedades. Para efectos de este impuesto se entiende por prestación de servicios o toda actividad, labor o trabajo prestado por el estado, sociedades o personas naturales, sin relación laboral a favor de un tercero que se concreta en una obligación de hacer, sin importa que en la misma predomine el factor material o intelectual a cambio de un precio, en dinero, especie, otros servicio o cualquier otra contraprestación, independientemente de su denominación o remuneración”.

Obligaciones tributarias

Según Valdospinos, Marcelo en calidad de director del servicio de rentas internas (2009) Folleto N15 “Artículo. 66.- Los sujetos pasivos de IVA presentaran mensualmente una declaración por las operaciones gravadas con el impuesto y dentro de un mes calendario inmediato anterior en la forma y plazos que se establece.”

La declaración de Impuestos de la escuela se la realizará mensualmente, ya que la actividad a desarrollarse es vender el servicio de enseñanza de manejo de karts, curso para la carrera de pilotos y el alquiler de los karts.

La declaración del impuesto al valor agregado IVA, se efectuar mensualmente en el formulario 104-A (personas naturales no obligadas a llevar contabilidad).

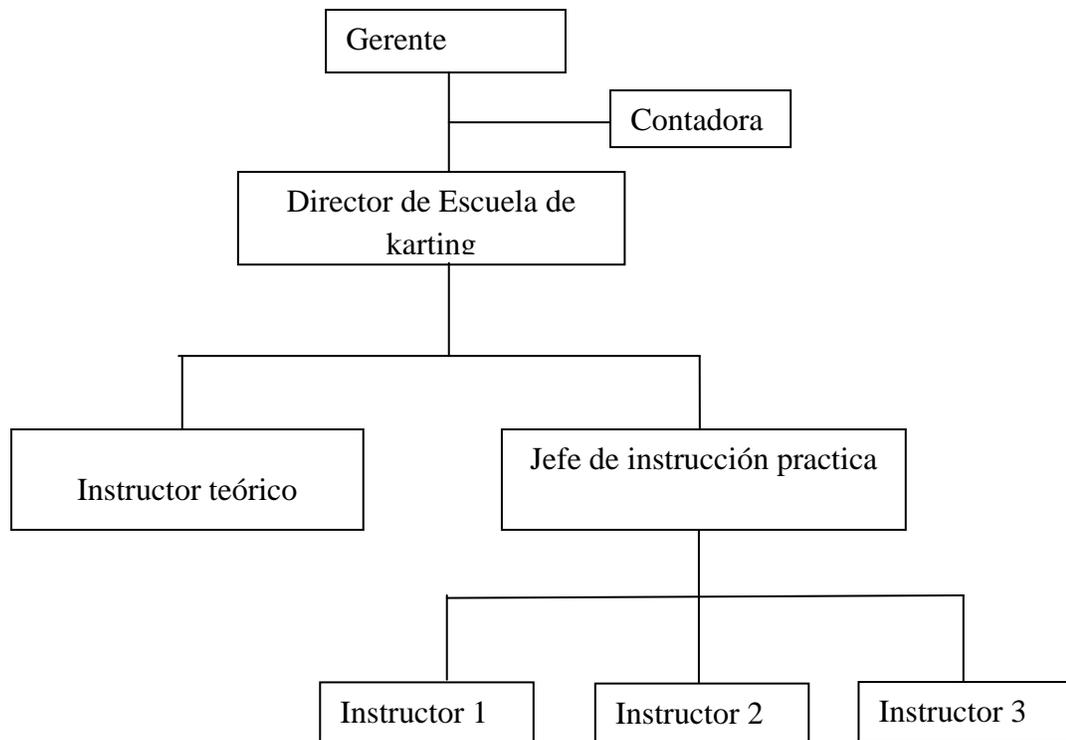
La declaración del impuesto a la renta se realizará hasta el 31 de marzo de acuerdo al noveno dígito del RUC a través del formulario N.102. (Personas naturales no obligadas a llevar contabilidad).

Contabilidad de la escuela

La contabilidad deber ser llevada bajo la responsabilidad y con la firma de un contador legalmente autorizado.

4.3 Estructura Orgánica de la Escuela

ORGANIGRAMA



Gerente o propietaria.- será la autora, quien está facultada para la Administración, organización, planificación de la escuela quien tiene la última palabra en la toma de decisiones.

Contadora.- será la encargada de aplicar todas las normas, principios, reglamentos que sustentan el proceso contable con la finalidad de sistematizar y transportar los recursos de la escuela, llevar el registro contable-financiero para dotar de la información relevante a la gerencia y pagar impuestos y otros aranceles correspondientes a la operatividad de la escuela.

Director de escuela de karting.- es el encargado de toda la parte administrativa, planifica el trabajo, promueve y publicidad.

Instructor teórico.- facilitador, persona encargada para dictar clases o instruir a los novatos, aspirantes.

Jefe de instrucción práctica.- instruye la parte práctica, pero a la vez da indicaciones en el manejo, instrucciones generales, normas y reglamento a los estudiantes. Está a cargo de los instructores prácticos.

Instructor 1.- auxiliar del jefe de instrucción, ayuda en proporcionar el vestuario completo, controlar que estén debidamente uniformados, organizar la interacción de cada niño. Acondicionan al kart.

Instructor 2.- auxiliar de instrucción ayuda dentro de la pista en la utilización de las banderas familiarizándolos con los colores de cada una de ellas, ayuda en el caso de la paralización del kart, ayuda a tener listo el kart.

Instructor 3.- ayuda a en el mantenimiento de los kart y dentro de la pista y demás tarea de guardar que se utiliza en la pista en momentos de instrucción.

4.4. Funciones y responsabilidades (Manual de Funciones)

DENOMINACION	FUNCIONES ESPECIFICAS
Gerente	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planifica. ✓ Organiza. ✓ Administra. ✓ Contrata al personal. ✓ Autoriza con el director horarios y vacaciones. ✓ Autoriza los permisos y licencia. ✓ Sanciona al personal. ✓ Quien tiene la última palabras en la toma decisiones.
Contadora	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Apertura los libros de contabilidad. ✓ Establece y maneja el sistema de contabilidad de la escuela. ✓ Prepara informes técnicos sobre el movimiento contable y efectúa conciliaciones bancarias. ✓ Elabora los estados financieros y sus análisis. ✓ Certificación de planillas para pago de impuestos. ✓ Aplicación de beneficios y reportes de dividendos. ✓ Elabora los reportes financieros para la toma de decisiones. ✓ Coordina las horas excedentes con el gerente horario. ✓ Faculta vacaciones pertinentes controla el

<p>Director de escuela</p>	<p>cumplimiento de las obligaciones de la escuela.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Planifica el trabajo de promoción y publicidad. ✓ Facilita la instrucción en la preparación teórica ✓ de los novatos y aspirantes.
<p>Instructor teórico</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Instruye la parte práctica. ✓ Facilita indicaciones en generales el manejo. ✓ Enseñanza de la normativa del Karting, normas y reglamento a los estudiantes. ✓ Está a cargo de los instructores prácticos.
<p>Jefe de instrucción practica</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ayuda a proporcionar el vestuario completo. ✓ Controlar que estén debidamente uniformados. ✓ Organizar la inter acción de cada niño. ✓ Acondicionan al kart.
<p>Instructor 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maneja y controla la utilización de las banderas en pista. ✓ Asiste en casos de paralización del kart ✓ Tiene listo el kart.
<p>Instructor 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ayuda a en el mantenimiento de los kart y dentro de la pista.
<p>Instructor 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tiene la tarea de guardar lo que se utiliza en la pista en momentos de instrucción.

4.4.1. Deberes y atribuciones

Es obligatorio para todos los empleados de la escuela incluidos gerentes, director y personal ejecutivo el acatamiento y cumplimiento de todas las instrucciones, órdenes, mandamientos o prohibiciones que impartieren la Propietaria que no contradigan la Ley del Código del Trabajo. Y en orden jerárquico las órdenes suministradas por las autoridades que laboren en la escuela. (y/o el Gerente verbalmente o por escrito. Igual obligación tendrán respecto al Director. Observarán de manera estricta sus obligaciones legales y reglamentarias).

Art. 28.- El gerente, director, jefes de instrucción y demás empleados de ESCUELA que ejerzan funciones de confianza y dirección, son responsables de la conservación del orden, disciplina, ética, moralidad y cumplimiento en las labores de los trabajadores a su cargo. En casos de faltas leves amonestarán al culpable, pero cuando se trate de falta grave o de reincidencia, deberán comunicarlo al gerente, para que se impongan las sanciones a que hubiere lugar.

Art. 29.- Además de lo indicado en otras disposiciones de este reglamento y del Código del Trabajo, son obligaciones de todos los trabajadores de la escuela, las siguientes:

- a) Ejecutar el trabajo en los términos del contrato, con la intensidad, cuidado y esmero apropiados, en la forma, tiempo y lugar convenidos, y cumplir las disposiciones del presente Reglamento.
- b) Asistir cumplidamente a su trabajo y respetar el horario con puntualidad.
- c) Observar buena conducta dentro de la escuela y en sus lugares cercanos, debiendo respetar a sus superiores y cultivar la más completa armonía y consideración con los demás empleados, dentro y fuera de las horas de trabajo.
- d) Mantener en buen estado de higiene, uso y conservación de todos los bienes de la escuela, especialmente los materiales de trabajo, instrumentos, maquinarias,

vehículos, equipo y herramientas, materias prima y devolver a quien corresponda los materiales no usados.

- e) Brindar a los clientes de la escuela o a las personas que por cualquier razón concurran a él, fina atención y cortesía, demostrándoles respeto y consideración. Se considerará como falta grave cualquier infracción a la obligación establecida en este literal.
- f) Vestir en todo momento, mientras se esté prestando servicios, el uniforme que entregue la escuela, manteniéndolo siempre en perfecto estado de limpieza y presentación.
- g) Demostrar un alto grado de aseo e higiene personal, debiendo por tanto mantener las uñas limpias, el cabello peinado y de un corte prudente, y tomar las medidas que además se requieran para tal efecto. La falta de cumplimiento a la obligación establecida en este literal será considerada como grave.
- h) Dar aviso a la escuela con anticipación cuando supiere que no va a poder concurrir al trabajo, para que en esa forma pueda ser reemplazado transitoriamente y así evitar mayores perjuicios.
- i) Evitar todo cuanto pueda poner en peligro su propia seguridad, la de sus compañeros de trabajo, la de los clientes del la escuela y en general, la seguridad de otras personas, así como la de los establecimientos, vehículos, equipos o instrumentos, materias primas y lugares de trabajo.
- j) Comunicar a sus superiores los peligros de daños materiales que pudieran amenazar la integridad personal de funcionarios, trabajadores, clientes de la escuela, o cualquier persona.
- k) Trabajar en casos de peligro o siniestro inminente por un tiempo mayor que el señalado para la jornada máxima, y aún en los días de descanso forzoso, cuando peligren los intereses de la escuela, en tales casos tendrán derecho a los recargos sobre la remuneración, de acuerdo con la Ley.
- l) Guardar escrupulosamente los secretos técnicos o comerciales, parcial y/o totalmente fórmulas y/o ingredientes de preparación de la comida o bebidas o de cualquier otra naturaleza, acerca de los cuales tengan conocimiento en razón de su

trabajo. La violación a ésta obligación será considerada como falta grave, sin perjuicio de las responsabilidades legales a que hubiere lugar.

- m) Sujetarse a las medidas de higiene y prevención de accidentes que determine el Reglamento de Seguridad, la escuela o las Autoridades;
- n) Suministrar a sus jefes o superiores, en la forma y tiempo requerido informes completos de todo lo que le soliciten en relación con su trabajo.
- o) Cumplir estrictamente con los procesos y procedimientos determinados por la escuela para las labores, tales como atención a clientes, servicio en el local o a domicilio, despacho, mantenimiento, elaboración, facturación, cobro y cualquier otro propio de las actividades de la empleadora. Se entenderá que la inobservancia a ésta obligación será considerada como falta grave.

Art. 30.- Prohibiciones a los trabajadores, gerentes y directores. A más de las prohibiciones establecidas para el trabajador en el código del trabajo y en otras disposiciones legales o en este Reglamento, está prohibido al empleado:

- a) Ocuparse en horas de trabajo de asuntos extraños a su labor, considerándose en este caso la prohibición expresa de atender asuntos personales del Personal de instrucción , esto constituye falta leve;
- b) Incurrir en malos tratamientos, de palabra o de obra, o en amenazas de cualquier género para con sus superiores, o clientes de la escuela, compañeros, o para con sus familiares, así como para cualquier persona que estuviere en las dependencias del la escuela, como cliente o no. Caso igual para los Gerentes, Directores jefes de instrucción y personal de instrucción quienes deben dar el ejemplo. Esto constituye falta grave;
- c) Paralizar o suspender sus labores, individual o colectivamente, sin motivo legal, o disminuir el ritmo de ejecución de trabajo. Esto constituye falta grave;
- d) Presentarse al trabajo en estado de embriaguez, o con manifestaciones de haber ingerido licor, o bajo el efecto o acción de estimulantes, estupefacientes, o drogas de cualquier género. Esto constituye falta grave;

- e) Vender o ingerir licores o drogas dentro de la escuela. Esto constituye falta grave;
- f) Formar grupos interrumpiendo su trabajo o interrumpiendo el de los demás trabajadores de la escuela sin ninguna justificación legal. Esto constituye falta leve;
- g) Poner en peligro su propia seguridad, la de sus compañeros de trabajo, la de sus superiores o la de otras personas, así como la de los establecimientos de trabajo, utensilios, o en general, los bienes de la escuela o bienes que se encuentren en el mismo y que sean de propiedad de terceros. Esto constituye falta grave;
- h) Los empleados que en razón de sus funciones receiptaren dinero, deberán verificar la legitimidad de éste, y no podrán recibir en pago cheques ni documentos de ninguna clase sin previa autorización de la Gerencia, Director. El incumplimiento a esta prohibición constituye falta grave;
- i) Hacer escándalos o cometer cualquier acto reñido con la moral o las buenas costumbres en la escuela. Esto será falta grave;
- j) Portar armas de cualquier naturaleza. Esto será falta grave;
- k) Hacer colectas, rifas o juegos de cualquier clase en el lugar de trabajo, salvo con el permiso de sus superiores, esto constituye falta leve;
- l) Incitar, fomentar o participar en manifestaciones hostiles de cualquier clase, individuales o colectivas, contra el la escuela, sus personeros, sus clientes o visitantes, o contra los compañeros de trabajo. Esto será falta grave;
- m) Ocupar los bienes de la escuela en obras, trabajos o servicios extraños a los intereses de aquella. Esto será falta grave;
- n) Disponer arbitrariamente o causar daño a uno o más bienes de la escuela. Esto será falta grave.
- o) Ingresar en los sectores o dependencias de la escuela que no correspondan a su trabajo específico. Esto constituye falta leve;
- p) Hacer propaganda política, religiosa, o realizar actividades contra autoridad o contra el orden público, esto constituye falta leve;
- q) Tomar o usar cualquier objeto o prenda de los clientes de la escuela, o proponer a éstos negociaciones de cualquier tipo, o inquirir o averiguar sobre su vida y

condiciones, o exigirles propinas, tanto en el local de la o en servicio a domicilio.

Esto será falta grave;

- r) Atender o aceptar visitas dentro y fuera de la escuela en sus horas de trabajo sin autorización, así como recibir y hacer llamadas telefónicas personales sin autorización. Esto constituye falta leve;
- s) Omitir la elaboración de la factura o nota de venta o cargo a cuenta a clientes por prestación de servicios, proporcionado la escuela. Alterar los precios de las facturas o cuentas formuladas por la escuela, o solicitar de los clientes mayores sumas que las establecidas en tales documentos, o no entregar los documentos autorizados por el SRI como la nota de venta o la factura correspondiente a los clientes. Esto constituye 3 veces falta grave.
- t) Poner avisos de cualquier índole en las paredes interiores o exteriores de la escuela, o en sus proximidades sin autorización. Esto constituye falta leve;
- u) Fumar o dedicarse a la lectura en horas de trabajo. Si esto se hiciera en áreas de atención al público, será falta grave.
- v) Participar o promover juegos de azar dentro del establecimiento de la escuela, esto constituye falta leve;
- w) Encargar a otro trabajador sus obligaciones laborales sin el consentimiento previo y expreso del Director. Esto será falta grave;
- x) Dormirse dentro de las horas de trabajo. Esto constituye falta leve;
- y) Alterar o falsificar documentos, información o datos, o ejercer cualquier acto doloso. Esto será 3 veces falta grave;
- z) Sustraer, hurtar, ocultar o apropiarse de dinero de la escuela. Esto será 3 veces falta grave;
- aa) Alterar, borrar, grabar o enviar por cualquier medio los archivos de propiedad de la escuela o de sus oficinas programas, información electrónica o cualquier otra de uso de escuela. Esto será 3 veces falta grave;
- bb) En general, realizar acto de acción u omisión que directa o indirectamente influya desfavorablemente en la buena ejecución de sus propias labores y en la de sus compañeros; o que demuestre falta de disciplina o de respeto para con sus

superiores o clientes de la escuela, o que vaya en desmedro del prestigio y buena presentación de la escuela. Esto será falta grave;

Art. 31.- Comenzadas las labores de cada día, los empleados no podrán retirarse de su trabajo antes de terminar la jornada, de acuerdo a los respectivos horarios, excepto en caso de enfermedad que lo amerite, accidente u otra causa suficiente, a criterio del gerente o director de la escuela, quien dará la autorización cuando lo considere necesario.

Art. 32.- Todos los empleados serán personalmente responsables por las máquinas, equipos, vehículos, materiales, herramientas, repuestos, implementos de trabajo, uniformes, que se les confiaren; y en caso de pérdida, daño o destrucción por su culpa, negligencia o descuido, o por desobediencia a este reglamento o a las instrucciones que se les imparta, deberán indemnizar a la escuela por su valor de reposición, y demás perjuicios, salvo el caso de deterioro por el tiempo de uso y la calidad del mismo.

Art. 33.- Toda persona que labore para la escuela, está obligada a obrar con el cuidado y prudencia necesarios para evitar que ocurra un accidente, debiendo tomar las medidas de seguridad impartidas por los superiores o por criterio propio.

Art. 34.- Queda especialmente prohibido conducir vehículos, y operar o tratar de reparar máquinas, equipos o implementos de cualquier naturaleza, a personas no autorizadas expresamente por la gerencia y/o director de la escuela para el efecto. Todo esto guarda relación con lo establecido del Reglamento de Seguridad de la escuela Ibarra karting club.

Art. 35.- El empleado que se percate de algún defecto o falla en algún artefacto, equipo o vehículo, deberá dar aviso inmediato a su superior, y éste tomará las medidas que el caso requiera, bajo su responsabilidad.

Art. 36.- Igualmente queda prohibido abandonar vehículos, equipos o artefactos en funcionamiento mientras estos requieran de vigilancia por parte del encargado de los mismos.

Art. 37.- Todo el que tenga bajo su cuidado cualquier tipo de vehículo, equipo o máquina, deberá preocuparse de que reciba el cuidado técnico y mantenimiento necesario para su buen funcionamiento a costo de la escuela.

Art. 38.- Cuando una persona sufriera un accidente dentro de la escuela, sea empleado o visitante, el o los trabajadores que se percaten del mismo y que estuvieren próximos, tienen la obligación ineludible de prestarle inmediatamente todo el auxilio que el caso requiera, debiendo solicitar ayuda si fuera necesario, y debiendo reportar el particular al Director y/o a las oficinas de la escuela, tan pronto como sea posible. Para el cumplimiento de este artículo deberá observarse lo previsto en el Reglamento de Seguridad.

4.5. Manejo Administrativo

Según Hitt. Michael, Porter. Black, Liman Steven Administration (2006) manifiesta que: “Administración es un proceso: que consiste en una serie de actividades y operaciones como planear, decidir, evalúa y controla.”

La Administración es un factor esencial para el desarrollo económico y social de un país, una buena administración de recursos garantiza una economía estable, la distribución adecuada, racionaliza un buen funcionamiento de la empresa, puede contribuir de varias maneras al mejor desarrollo de la misma.

El manejo administrativo de la escuela se lo realizara bajo la teoría de sistemas, contingencia y de comportamiento.

Provee una estructura útil para la organización del conocimiento administrativo.

Según Certo, Samuel(2006) manifiesta que: “Esencialmente el papel de los gerentes es de guiar las organizaciones hacia el alcance de metas. Todas las organizaciones existen para ciertos propósitos o metas y los gerentes tienen la responsabilidad de usar recursos de la organización para asegurarse de que sus organizaciones alcancen sus propósitos”.

Según Chiavenato(2006) expresa que “En los próximos años el mundo verá el fin de la forma de la organizacional actual, es decir lo administrativo que predomina en muchas organizaciones, y nuevas arquitecturas organizadas surgirán ante la nueva demanda de era posindustrial”.

4.5.1. Formación de Equipos de Trabajo

Se ha comprobado que es una estrategia de gran éxito para el mejoramiento de la calidad es el trabajo en equipo la participación de todos los empleados en la solución de problemas. Se sabe que el trabajo en equipo requiere del conocimiento de las habilidades de las características de sus integrantes, así como de la utilización de una metodología de trabajo y herramientas de solución. El beneficio que trabajan en equipo radica en la consecución de un resultado con el efecto de sinergia.

Normas de trabajo en equipo:

Se debe apreciar las diferencias de opinión para llegar a la mejor solución posible.

No conviene defender decisiones solo porque son suyas, llegar a un consenso a través del análisis de los diferentes puntos de vista y del convencimiento lógico.

Motive la participación de todos los miembros del equipo.

Rige dos disciplinas:

Empowerment (empoderamiento) se consigue capacitando al personal

Benchmarking (Aportación de Ideas y actividades apuntando hacia un objetivo)

El equipo de trabajo de la escuela consta de siete personas que son las siguientes:

- Gerente y Director de escuela, deben estar relacionado con el público, la promoción y la publicidad.
- Contadora, quien maneja y prepara la información contable-financiera de la Escuela.
- Instructor teórico, debe preparar las clases de la instrucción teórica, y los conceptos de mecánica.
- Jefe de instrucción practica, debe preparar la clase del día e instruir a los demás instructores.
- Instructor 1, auxiliar del jefe de instrucción, ayuda a proporcionar el vestuario completo, controlar que estén debidamente uniformados, organizar la interacción de cada niño. Acondicionan a los karts.
- Instructor 2, auxiliar de instrucción ayuda dentro de la pista en la utilización de la banderas familiarizándolos con los colores de cada una de ellas, ayuda en pista y a tener listo el kart.
- Instructor 3, ayuda en el mantenimiento de los kart y dentro de la pista y demás tareas de guardar lo que se utiliza en la pista en los momentos de instrucción.

4.5.2. Resolución de problemas

Los problemas que frecuentemente se encontrara en escuela serán los daños en kart, que el niño a un que previamente se le indico que no debe nunca presionar el acelerador y el freno al mismo tiempo, el niño lo hace en entonces se daña la bobina, entre otros pequeños contratiempos encontraremos a diario en la escuela.

4.5.3. Mejora continua

Según Guajardo (2005) manifiesta que “El mejoramiento continuo es la actitud mental y una firme creencia en el progreso de la empresa las características para llegar al mejoramiento continuo son: tecnología productividad y competitividad los japoneses lo llaman Zenshin que es el avance gradual hacia el desarrollo continuo partiendo de “0”.

Para llegar a los más altos niveles de calidad y competitividad se necesita un planteamiento de mejora continua, bien definido y bien ejecutado, que debe imprimirse en todas las operaciones y todas las actividades de las unidades de trabajo.

Las mejoras debe orientarse a lograr un valor agregado percibido por el cliente, para lograr los objetivos, el proceso de mejora continua debe incluir ciclos regulares de planeación, ejecución y evaluación.

4.6. Manejo Financiero

El manejo financiero es la parte esencial en una organización ya que teniendo una estructura bien fundada, se obtendrá una idea clara de lo que se quiere hacer y hacia donde se quiere llegar.

El manejo financiero se basa en algunos elementos principales que se va a llevar a cabo, para la determinación de la rentabilidad.

Para saber si la idea es rentable se tiene presupuestos: ventas, inversión y gasto, el manejo financiero nos permite describir los ingresos, egresos, el capital de trabajo, la inversión inicial del empresa, es indispensable para seguir paso a paso las operaciones

necesarias para llegar a obtener resultados y luego ser analizados, para conocer las utilidades.

Según arboleda (2005) manifiesta que “Para saber se debe establecer un flujo de fondos tanto con los ingresos como egresos, que generará el empresa, de tal manera que pueda considerarse el tiempo en el cual, la empresa recuperará la inversión inicial y el rendimiento que se genera por cada unidad invertida”.

En la evaluación financiera se considera el flujo de caja, el que permite proyectar de manera concreta y confiable, la situación de la escuela en tiempos futuros, facilitando a la vez, tanto el cálculo de las cantidades de dinero que se requerirá en fechas posteriores, y como de las cantidades de dinero que ingresara a la escuela, por concepto de ventas de los servicio.

4.7. Estrategias de Comercialización

Es importante conocer, que para fortalecer la escuela, se debe enfatizar entre otras cosas, principalmente en las ventas, de esta manera que la persona indicada, es la propietaria o el gerente, que tiene contacto directo con el cliente, buscará los medios o estrategias utilizadas como la estrategia de ventas, de reconocimiento y diferenciación; para dar a conocer los servicios y así posicionarse en la mente del consumidor mediante una campaña publicitaria utilizando planes promocionales, en las que indique los beneficios al adquirir los diferentes servicios que presta la escuela, se publicara en la prensa, en los diarios de la localidad, además de contar con el diseño de la pagina web.

Tomando en cuenta la aplicación de estrategias, no olvidar que lo que se va a vender es la imagen de la escuela, para así instituirse en la mente del consumidor.

Según la pág. www.wikipedia.org/wiki/estratventa.htm expresa (2010) manifiesta que “Estrategias de Marketing es el arte y la ciencia de elegir mercados meta y diseñar con ellos relaciones exitosas.”

La estrategia de ventas.- Es el arte de dirigir las operaciones para el logro de los objetivos de la organización, para que ésta funcione de manera eficiente. Para ello, la escuela debe definir claramente lo que quiere conseguir y la manera en cómo lograrlo y posteriormente formar un sistema de control que le ayude a seguir la directriz fijada.

Dentro de las estrategias de comercialización se deberá tomar en cuenta las estrategias competitivas y genéricas.

Estrategia Competitiva.- Será importante hacer un análisis de mapa estratégico para identificar las características de los competidores (Matriz de Michael Porter), las posiciones que ocupan en el mercado automovilístico para marcar estrategias de reconocimiento; para la escuela será necesario un análisis de los competidores (no existen competidores).

Sus movimientos, ya sea para defenderse contra las acciones de sus rivales o para los movimientos de ataque de la futura competencia.

Estrategias Genéricas.- Las estrategias competitivas para ingresar y posicionar en el mercado automovilístico se basaran en: la estrategia de diferenciación de costos.

Estrategia de diferenciación.- El servicio de la escuela será diferenciado de acuerdo a las necesidades y preferencias de los aficionados-clientes. Para lo cual se controla la calidad del servicio para que la preferencia de los consumidores se incline por nuestro nombre y obtener mayor lealtad de los clientes.

4.8. Seguimiento y Control

La importancia de la programación y control del servicio, radica en que debe existir una perfecta coordinación para que el servicio que se está elaborando fluya sin interrupciones hacia su entrega. El control del servicio tiene el doble propósito de dirigir la ejecución de las actividades planeadas previamente y de vigilar su desarrollo, para descubrir y corregir las irregularidades. El control de la cantidad se concentra en la obtención del servicio deseado dentro de los límites de la fecha de inicio prometido.

El departamento de instrucción, luego del seguimiento y control tendrá todo lo que requiera. Se necesitará de una persona que esté monitoreando cada proceso en la instrucción, igual que en el control de calidad del servicio.

Seguimiento.

Para la escuela el seguimiento, se lo realizará utilizando la capacidad de comprobar datos estadísticos por medio de registros y formatos.

Control

El Director de Escuela debe identificar y planear el servicio donde sea aplicable, los procesos de instalación que afecten directamente la calidad del servicio; debe además asegurar que los procesos se lleven a cabo bajo condiciones controladas.

Estas condiciones controladas deben incluir lo siguiente:

- a) Instrucciones de trabajo documentados, que definan la manera de promover e instalar y por ello se afecte a la calidad del servicio; además, instrucciones para el uso del equipo, el medio de trabajo y para cumplir con los estándares, códigos y planes de calidad.

- b) Monitoreo y control de procesos y características del servicio durante su elaboración y ejecución.
- c) Aprobación de los procesos y equipos.
- d) Criterios de mano de obra, los cuales deberán ser estipulados de la forma más extensa en estándares escritos o con muestras representativas.

4.9. Plan de Marketing

Un plan de marketing, es un mapa de actividades de Marketing de la empresa en un periodo futuro especificado. Se parte entonces de que es conveniente que sea ampliamente discutido con todos los departamentos implicados durante la fase de su elaboración con el fin de que nadie, dentro de la empresa, se sienta excluido del proyecto empresarial. De esta forma, todo el equipo humano se sentirá vinculado a los objetivos fijados por el plan de marketing dando como resultado una mayor eficacia a la hora de su puesta en marcha.

Según la pág. www.departamento-de-produccion.html expresa (2010) que: “Es un documento previo a una inversión, lanzamiento de un producto o servicio, comienzo de un negocio donde, entre otras cosas, se detalla lo que se espera conseguir con este proyecto, lo que costará, el tiempo y los recursos a utilizar para su consecución, y análisis detallado de todos los pasos que se han de dar para alcanzar los fines propuestos.”

Plan de Marketing

Introducción

La Escuela Ibarra Karting Club es un ente privado encaminado a brindar servicios de enseñanza de manejo de Kart, carrera para pilotos y alquiler de Karts, cuenta con los recursos necesarios y con amplia experiencia. Por la naturaleza de la escuela y con la aspiración de cumplir con las expectativas de nuestros clientes.

Por tal razón, la propuesta se enfoca en la elaboración de un plan de marketing, que permitirá a la escuela “Ibarra Karting Club”, establecer aquella estrategia más adecuada para lograr una mayor diferenciación en la venta de los servicios que ofrece, de esa manera adquirir mayor reconocimiento en el mercado, ofreciendo un valor agregado a los aficionados-clientes y adaptarse a las nuevas necesidades de los aficionados; a través de sus recursos y objetivos.

Desarrollo de las Etapas del Plan de Marketing

Auditoria de Marketing

Tomando en cuenta el análisis de la información básica del entorno interno como externo de la escuela “Ibarra Karting Club”, se establecerá las estrategias más apropiadas a seguir. En vista de que la misma tiene fijada la misión y visión institucional.

A) Campo de Actividad

La escuela “Ibarra Karting Club” es una escuela que comercializa servicios de enseñanza de manejo de Kart, carrera para pilotos, alquiler de Karts, entre otros, brindando los mejores precios del mercado.

Contenido de Actividad

Segmentos	Servicios
Escuela de enseñanza de manejo	Primer nivel Segundo nivel Tercer nivel Cuarto nivel
Carrera para pilotos	Categoría junior (Nivel superior I) Categoría intermedio (Nivel Superior II) Categoría Sénior (Nivel Superior III)
Alquiler de Karts	Una vuelta 2 dólares, o también por tiempo señalado, entre otras.

B) Objetivos Generales

- 1) Implantar un servicio privilegiado al aficionado-cliente, mediante un plan integral de capacitación al talento humano, y motivación al mismo.
- 2) Establecer la imagen corporativa de la escuela.
- 3) Implantar un plan de merchandising práctico para la escuela
- 4) Realizar un plan publicitario y promocional para dar a conocer la actividad comercial y de servicios de la escuela.

C) Estrategias Básicas

Objetivo 1.- Implantar un servicio privilegiado al aficionado-cliente, mediante un plan integral de capacitación al talento humano, y motivación al mismo.

El plan integral de capacitación tiene la intención de proporcionar herramientas que ayuden a los instructores a innovar sus conocimientos en el manejo y actividades diversas de la disciplina, con lo que respecta a la competición, reglamento y comisariato de karting.

Para esto se realizara la solicitud de propuesta de contenido a las empresas o personas naturales con experiencia en la ámbito requerido; entre las que podemos nombrar “Quito Karting Club”, “Aneta” y pilotos de renombre.

A continuación se presentan los pasos a seguir para la clasificación de la empresa o persona encargada de realizar el curso de capacitación:

1. Enviar la hoja de requerimiento de capacitación a las empresas expertas en esta actividad que están el mercado.
2. Recepción de propuestas.
3. Reunión de los directivos para la selección, análisis de beneficio/costo y toda decisión para la contratación del capacitador.
4. Entrevista con el capacitador escogido, para coordinar el cronograma de la capacitación sobre la competición, reglamento y comisariato de karting.
5. Se realizará el informe individual de desempeño, que nos permitirá evaluar el nivel de comprensión de los participantes y dar las directrices necesarias para mejorar la enseñanza.

CRONOGRAMA							
Hora	Contenido	Integrantes	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
18:00 a 18:45	Capacitación de competición, reglamento y comisariato de karting	Gerente, Director, Jefes de instrucción e Instructores 1, 2 y 3.	X	X	X	X	X
18:45 a 19:00	Refrigerio	Todos	X	X	X	X	X
19:00 a 19:45	Capacitación de competición, reglamento y comisariato de karting	Gerente, Director, Jefes de instrucción e Instructores 1, 2 y 3.	X	X	X	X	X

Fuente: Investigación Directa
 Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Informe Individual de Desempeño

Fecha: _____

Nombre del evaluado: _____

C.C.: _____ Telf.: _____

Nombre del Capacitador: _____

Curso: **Competición, reglamento y comisariato de karting**

Porcentaje de asistencia: %

Escala de Evaluación: Por cada competencia a evaluar, asignar valor según su escala presentada, para las calificaciones “B” y “C”, se solicita fundamentar.

Criterio	Calificación
Competencia que el joven YA tiene adquirida	A
Competencia que el joven manifiesta A VECES	B
Competencia que el joven NO tiene	C

AREA PERSONAL			
Competencias	Evaluación	Comentarios	Próxima Evaluación
Organización personal			
Imagen personal higiénica			
Se viste adecuadamente según el oficio			
Utiliza elementos adecuados según la actividad			
Tiene algún problema personal que afecta al desarrollo de su trabajo			
Mantiene limpia la ropa de trabajo			
Emotividad			
Asume bien las críticas			
Sabe adaptarse a los cambios (de personas,			

trabajos.)			
Valora de manera positiva sus avances			
Iniciativa			
Intenta mejorar por iniciativa propia			
Hace preguntas sobre el oficio			
Hace propuestas al grupo para mejorar el trabajo			
AREA SOCIAL			
Competencias	Evaluación	Comentarios	Próxima Evaluación
Sociabilidad			
Es capaz de trabajar individualmente			
Es capaz de trabajar con todos/as los compañeros/as de la empresa			
Demuestra respeto hacia los demás			
Colabora en las actividades colectivas			
Adaptación a las reglas			
Respeto las normas establecidas en la empresa			
Cumple los horarios establecidos			
Avisa con antelación las faltas			
Justifica las faltas debidamente			
AREA TÉCNICA BÁSICA			
Competencias	Evaluación	Comentarios	Próxima Evaluación
Formación			
Tiene interés por seguir aprendiendo de la disciplina			
Cuando se le explica algo, sigue bien las instrucciones			

Habilidades y Destrezas			
Conoce los nombres técnicos asociados a la disciplina			
Utiliza las herramientas adecuadamente			
Es limpio con las herramientas, materiales, repuestos, suministros propios			
Es limpio con las herramientas, materiales, repuestos, suministros de uso común.			
Es ordenado con las herramientas, materiales, repuestos, suministros, que utiliza para desarrollar su trabajo.			
Lleva buen orden en las tareas: se centra y planifica sus actividades diarias.			
Prioriza las tareas asignadas			
Es constante			
Realiza los trabajos siguiendo las normas de seguridad			
<p>USO INTERNO DEL ORGANISMO CAPACITADOR</p> <p>De acuerdo con la información emitida por la empresa en este instrumento y conforme a la supervisión efectuada por el organismo capacitador. el PARTICIPANTE</p> <p>CONCLUYÓ SATISFACTORIAMENTE <input type="checkbox"/> NO CONCLUYÓ SATISFACTORIAMENTE <input type="checkbox"/></p> <p>_____</p> <p>NOMBRE EVALUADOR ORGANISMO FIRMA</p>			

Fuente: Investigación Directa
 Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 42
Presupuesto objetivo N.1

Cant	Descripción	V.Unit.	V. Total
7,5	Horas de instrucción	13,50	101,25
	Total		101,25

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Objetivo 2.-Establecer la imagen corporativa para la escuela.

La identidad corporativa es la esencia de la escuela, y los atributos que la conforman son permanentes, o poco cambiantes. La identidad corporativa es una variable más del management moderno, y porque se trata de una política transversal (que al igual que la parte financiera, implican a todas las partes de la empresa). La imagen no sólo es fruto de la comunicación, sino también de la gestión de la empresa (cualquier comportamiento de la empresa puede evaluarse en términos de imagen).

Para captar clientes se aplicará la imagen corporativa que se enmarca mediante componentes básicos, los cuales son: logo tipo y eslogan. Estos dos componentes facilitaran la identificación y reconocimiento de la escuela en las campañas publicitarias, contribuyendo al posicionamiento de la imagen corporativa de la escuela “Ibarra Karting Club”.

- a) **Se definirá la imagen corporativa de la escuela: logotipo, slogan, tarjetas de presentación.**

Logotipo

Para el logo de la escuela se utilizara como emblema la figura de un piloto en un kart, rodeada con los colores blanco, rojo y negro que representan la seguridad, la energía y la fortaleza respectivamente, sombreado de gris que inspira la creatividad y simboliza el éxito.

GRAFICO N. 17



Slogan

El eslogan expresa la idea central con las palabras precisas, destacando así la esencia de la escuela es aquella frase que atrae la atención de las personas y las anima a adquirir el servicio que se ofrece y deberá estar presente en todas las campañas de publicitarias, ganado así el reconocimiento de la escuela "Ibarra Karting Club".

"La emoción de ser piloto"

Tarjeta de presentación

Tipo de publicidad encaminada principalmente a educar al consumidor, que ayuda a persuadir al aficionado-cliente a recordar y consumir los servicios que ofrece la escuela.



Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez.

- b) **Resaltar la ventaja competitiva de la escuela en las campañas publicitarias (mediante la utilización de volantes, tríptico y banners).**

Hojas volantes

Nos permitirán hacerles conocer a los aficionados-clientes, los servicios que la escuela "Ibarra Karting Club" presta. El volante es muy importante, ya que esto percibe el consumidor, por lo cual la escuela, utilizará palabras claves, cortas y precisas que lleguen hasta los consumidores.

GRAFICO N. 18

Volante 1

“IBARRA KARTING CLUB”

Venga y conozca nuestra escuela de karting, disfrute de la diversión y sensación de la velocidad, siente la adrenalina, estamos ubicados en el circuito 2 del autódromo Yahuarcocha de Ibarra.



Inscripciones Abiertas

Dir. Autódromo Internacional de Yahuarcocha
Telf. 062660179 **Cel.** 098621273

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRAFICO N. 19

Volante 2

NO NECESITA VIAJAR PARA DISFRITAR DEL KARTING YA QUE EN IBARRA, YA EXISTE LA ESCUELA DE KARTING “IBARRA KARTING CLUB” CON LOS MEJORES INSTRUCTORES, PARA LA ENSEÑANZA DE MANEJO DE KARTS Y CARREARA PILOTOS PARA LOS NIÑOS, JOVENES Y ADULTOS.



EN EL CIRCUITO 2 AUTÓDROMO INTERNACIONAL DE YAHUARCOCHA

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Tríptico

Es una tabla que sirve para escribir se encuentra dividido en tres partes laterales, pueden doblarse hacia el centro, es habitual que los trípticos se desarrollan sobre placas de madera, metal y decorados.

GRAFICO N. 20

 <p>Ofrecemos los servicios de:</p> <ul style="list-style-type: none">• Escuela de conducción de karts• Carrera de pilotos• Alquiler de karts• Eventos automovilísticos• Competencias  <p>Ademas... Si te inscribes en el segundo nivel participar en el sorteo de un equipo de Karting.</p>	 <p>VEN Y CONOCE nuestra escuela de karting, disfrute de la diversión y sensación de la velocidad, siente la adrenalina, estamos ubicados en el circuito 2 del autódromo Yahuarcocha de Ibarra.</p> <p>Inscripciones Abiertas</p> <p>Dir. Autódromo Internacional de Yahuarcocha Telf.: (+5936) 2660179 Cel. 098621273 Visítanos: www.ibarrakartingclub.com</p>	 <p>SIENTE LA VELOCIDAD EXTREMA</p>
--	--	--



Quiénes Somos?

La Escuela Barra Karting Club es una escuela de instrucción de Karting, donde grandes y pequeños podrán disfrutar de la velocidad y la adrenalina que proporciona el alquiler de un Kart.

Misión

“Nuestra misión es fortalecer la disciplina de karting, con infraestructura, capacidad, experiencia, comodidad, excelente atención y tecnológicamente adecuados a las necesidades del aficionado-cliente y estando a la vanguardia de las nuevas tendencias en el karting, logrando así la diferenciación sobre las futuras competencias y obteniendo la fidelización de los clientes”.

Visión

“En los próximos cinco años, la escuela “Barra karting club” será una entidad dispuesta a captar mayor afluencia del turismo local, nacionales e internacional para el Autódromo Internacional de Valuarcocha, de esta manera alcanzar el crecimiento económico y el mejoramiento continuo en los ámbitos de educación, formación integral y seguridad vial de los pilotos, para llegar a ser competitivos dentro del mercado deportivo automovilístico.”



Objetivo Institucional:

Brindar al karting Ecuatoriano el impulso que se merece desde siempre, mediante una propuesta innovadora en la categoría.

Principios

1. **Compromiso social**.- Disposición consciente y responsable de la Escuela. Promover su desarrollo deportivo, humano, turístico y económico.
2. **Democracia**.- Cumplimiento de la igualdad de oportunidades para jóvenes y adultos de acceder a los servicios y capacitación del karting
3. **Buralismo**.- Promueve el respeto a las diferencias ideológicas, políticas, culturales y económicas de los aficionados-clientes.
4. **Eticidad**.- La escuela se guía por los valores éticos de honestidad, honradez, responsabilidad y justicia.
5. **Ecologismo**.- La escuela, este preservador del deporte automovilístico y propugnador del desarrollo.
6. **Carácter**.- actuar en forma libre e independiente, integrándose a diferentes grupos humanos sin tener conflictos personales o sociales por los diferentes roles que le toque desempeñar.
7. **Cultura corporativa**.- Construcción social de la identidad de la organización expresada a través de



un conjunto de presunciones y valores compartidos por la mayoría de sus miembros. La cultura corporativa se convierte en una especie de ideología.

8. **Identidad Nacional**.- integrar al joven a su sociedad local, regional y nacional, demostrando orgullo por pertenecer a esta disciplina deportiva.

Valores:

1. **Entrega**.- Dedicarse enteramente a la escuela como si fuera propia.
2. **Respeto**.- Es la base fundamental para una convivencia sana y pacífica. El respeto es el interés por comprenderse a sí mismo y a los demás.
3. **Responsabilidad**.- Es la conciencia de las consecuencias de todo lo que se hace o deja de hacer sobre sí mismo, la escuela o sobre los demás.
4. **Lealtad**.- Tiene que ver con el sentimiento de apego, fidelidad y respeto que inspira a los miembros de la escuela.
5. **Honestidad**.- Ser y actuar con rectitud con el cliente y la empresa.
6. **Creatividad**.- Valoración de las destrezas y conocimientos propios y el uso de la tecnología para la autorrealización en la disciplina del karting.
7. **Persistencia**.- Fuerza interior que permite llevar a buen término las actividades que se emprende, realizadas con alta motivación y profundo sentido de compromiso.

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Banners:

Proviene de inglés y se podría traducir como: estandarte o tira anunciadora de comerciales. Por medio del banners se puede expresar y llegar a la mente del aficionado-cliente con anuncios comerciales, los cuales ayudaran en la exhibición adecuada de los servicios que ofrece la escuela. Cuyo propósito es fomentar el nivel de ventas de la escuela en un periodo determinado y alcanzar el reconocimiento en el mercado deportivo automovilístico.

GRAFICO N. 21

Banners 1

ESCUELA DE KARTING "IBARRA
KARTING CLUB"



Siente la emoción extrema
Ofrece los servicios de:

- Escuela de conducción de karts
- Carrera de pilotos
- Alquiler de karts
- Eventos automovilísticos
- competencias

En el Circuito 2 del autódromo Internacional
de Yahuarcocha.
Telf.: (+5936)06-2-660179
Cel.: 098621273.
www.ibarrakartingclub.com.ec
www,
www.ibarrakartingclub.com.ec
IBARRA- ECUADOR

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

GRAFICO N. 22

Banners 2



“Siente la emoción extrema”

*En el Circuito 2 del autódromo
Internacional de Yahuarcocha,
se encuentra la escuela de
karting “barra karting club”*

¡Ven y conoce!

Telf. :(+5936) 2660179
Cel.:098621273.
ww.ibarrakartingclub.com.ec
Ibarra – Ecuador.

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

c) **Dar a conocer la escuela por medio de la creación de la página web.**

Página Web

Se conoce como *página web*, al documento que forma parte de un sitio web y que suele contar con enlaces (también conocidos como hipervínculos o links) para facilitar la navegación de los contenidos y con acceso a la información en cualquier parte del mundo, para dar a conocer a la escuela “Ibarra Karting Club”.

GRAFICO N. 23



Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

CUADRO N. 43

Presupuesto objetivo N.2

Cant	Descripción	V.Unit.	V. Total
1	logotipo	35,00	35,00
1000	volantes	0,25	250,00
1000	Publicidad de bolsillo	0,06	60,00
1000	Portal de la web	200,00	200,00
100	trípticos	1,50	150,00
2	Banners	40,00	80,00
	Total		775,00

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Objetivo 3.- Implantar un plan de merchandising efectivo para la escuela.

- a) **Se diseñan estrategias prácticas para la calificación de la escuela merchandising, exhibición del servicio.**

Merchandising:

El Merchandising ayudará a poner los servicios a disposición del aficionado-cliente, obteniendo una rentabilidad a la inversión hecha en la escuela, sirve para influir sobre el cliente que cada vez gustan más de independencia y libertad a la hora de la compra y sobre todo en el momento de la decisión de la adquisición del servicio.

Merchandising se aplicó a cada rincón interior y exterior de la escuela, a cada espacio a donde llegue el ojo del aficionado-cliente.

b) Iluminación, ambientación, colores señalización, estética y logística:

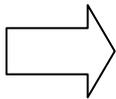
Para lograr el merchandising que queremos hacer, inspirados en la iluminación, ambientación, colores señalización, estética y logística estas son unas de las premisas fundamentales del trabajo para efectuar el merchandising.

c) Exhibición del Servicio.

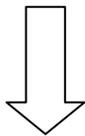
Para la exhibición del Servicio se utilizará herramientas como exhibidores de nuestro servicio (avisos, señaletica, pancartas trípticos y banner) gracias a estos elementos nuestros servicio lucirán mejor. La realidad es que si dejamos a nuestro servicio sin un adecuado exhibidor los estamos condenando a pasar desapercibidos y por lo mismo tendremos ventas muy bajas.

d) Señaletica de precios

Colocar las señales de donde se encuentran los servicios en la escuela exhibición de los servicios y precios.



Siga ¡adelante!



Aquí ¡estamos!



“Bienvenidos”



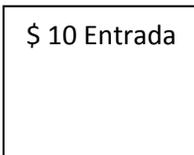
Escuela “Ibarra Karting Club”



“Carrera de pilotos”



“Alquiler de karts”



“Eventos automovilísticos”

e) **Pancarta**

Se diseñara las pancartas de logística de los servicios, y sus respectivos espacios para publicidad de marcas conocidos de Kart.

GRAFICO N. 25

Pancarta

ESCUELA DE KARTING“IBARRA KARTING CLUB”

Ofrece los servicios de:

- Escuela de conducción de karts
- Carrera de pilotos
- Alquiler de karts
- Eventos automovilísticos
- competencias



Dir.: Circuito 2 del autódromo Internacional
de Yahuarcocha.

Telf. :(+5936)2660179 Cel.:098621273
www.ibarrakartingclub.com.ec
IBARRA ECUADOR

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Propósito:

Impulsar la imagen que ofrece la escuela, para crear un ambiente estimulante, placentero, acogedor y de relajación al momento de ingresar a la escuela.

CUADRO N. 44
Presupuesto objetivo N.3

Cant	Descripción	V.Unit.	V. Total
4	Pintura	18	72,00
6	Lámparas fluorescente x2	15	90,00
30	Alambre eléctrico	0,15	4,50
1	Señalización	75,00	75,00
1	estética	150,00	150,00
1	Logística	80,00	80,00
1	Señalética de precios	40,00	40,00
4	Pancarta (lona)	35,00	140,00
1	Rotulo	95,00	95,00
1	Instalación eléctrica	20,00	20,00
1	Instalación señalética	25,00	25,00
1	Mano de obra pintado (escuela)	130,00	130,00
	Total		921,50

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Objetivo 4.- Realizar un plan publicitario y promocional para dar a conocer la actividad deportiva automovilística y de los servicio de la escuela.

a) Publicidad en Radio

La publicada den radio nos permitirá establecer campañas difusoras en una radio principal de la ciudad, “Radio Canela” para posicionarnos en la mente del aficionado-cliente. La publicidad en la radio tendrá el siguiente contenido:

¡La escuela de karting “Ibarra karting club”, te invita a inscribirte y a forma parte de la carrera de pilotos, nuestro servicio es privilegiado, con los mejores instructores, enseñanza personalizada y excelente atención al cliente, lo que marca la diferencia en el mercado deportivo automovilístico!

Inscripciones ya, descuentos para grupos y aficionados de provincias. Mayor información al Tel.06 2 660179 o al cel. 098621273.

Visítanos www.ibarrakartingclub.com.ec

¡Será un placer atenderle!

b) Publicidad Escrita

La publicidad escrita nos sirve para dar a conocer al público la apertura, los servicios que prestará y como se dio la iniciativa de la creación de la escuela de karting “Ibarra karting club”, nace como una empresa de servicio en el año de 2010 cuando la señorita Anita Virginia Gómez y un grupo de personas de la empresa “CATI” tienen la idea de crear una escuela de karting en la ciudad de Ibarra.

LA ESCUELA “IBARRA KARTING CLUB”

En el circuito 2 del autódromo internacional de Yahuarcocha de la ciudad de Ibarra existe la escuela “Ibarra Karting Club”.

¿Cuántas veces has querido aprender a manejar un kart? No encuentras donde, pero ahora puedes tomar la decisión de adquirir el servicio, la escuela “Ibarra karting club” te ofrece el alquiler y la instrucción en conducción de kart, con excelente atención. La escuela se encuentra ubicada en el autódromo internacional de Yahuarcocha.

La escuela “Ibarra Karting Club”, ofrece:

- Escuela de conducción de karts
- Carrera de pilotos
- Alquiler de karts
- Eventos automovilísticos
- Competencias
- Con 10 años de experiencia de los mejores instructores del país.

A este sitio acuden a distraerse y divertirse los fines de semana, en un lugar agradable en donde puedes ir en familia, disfrutando de la velocidad y el vértigo. Con la mayor comodidad y en el contacto con la naturaleza.

¡Visítenos hoy y aproveche las promociones!

“le aseguramos que no se arrepentirá de la experiencia obtenida y el placer al adquirir nuestros servicios”.

c) Sorteo

El sorteo resultan ser actividades del plan de marketing que se llevan a cabo en la escuela y que tienen por objetivo, dar a conocer la apertura de la escuela “Ibarra

Karting Club, además de proponer un entretenimiento a la gente que participa en ella y la posibilidad de obtener a través de su importantísimos premios.

Por lanzamiento se obsequiará un equipo de vestir completo de karting, por la inscripción al II nivel se entregará un boleto.



GRAN RIFA

“LA ESCUELA IBARRA KARTING CLUB “
Sortea

Un equipo de vestir completo de karting

Día: 5 Agosto 2011
Hora 10 Horas
Dir. Autódromo Internacional de Yahuarcocha

Propósito:

Difundir la actividad deportiva automovilística de la escuela garantizando la secuencia de todos los niveles, implementar la imagen de la escuela y que el aficionado-cliente se sienta identificado en esta disciplina.

CUADRO N. 45

Presupuesto objetivo N.4

Cant	Descripción	V.Unit.	V. Total
	Publicidad en Radio	320	320
	Publicidad Escrita	120	120
	Sorteo	180	180
	Total		620

Plan de Acción

Objetivo 1

OBJETIVO	ESTRATEGIA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	META
Implantar un de servicio privilegiado al aficionado-cliente mediante un plan integral de capacitación al talento humano, y motivación al mismo.	Se identificara las capacidades del capacitador	Se tomara pruebas para evaluar e identificar sus capacidades y cualidades.	Propietaria	Encontrar el mejor capacitador que se ajuste a las exigencias del curso propuesto.
	Se realizara un cronograma de capacitación.	Se informa al personal el cronograma de la capacitación.	Gerente	Dar a conocer el contenido y la duración de la capacitación.
	Evaluación final del curso	Se realizará el informe individual de desempeño, se analiza resultados y el capacitador emite su informe final.	Capacitador	Exponer el nivel de comprensión del curso y los beneficios que acarreará a la escuela.

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Objetivo2

OBJETIVO	ESTRATEGIA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	META
Establecer la imagen corporativa para la escuela.	Se definirá la imagen corporativa de la escuela: logotipo, slogan, tarjetas de presentación	Diseño de Logotipo. Slogan. Tarjetas de presentación	Mercadólogo y diseñador gráfico.	Posicionar la imagen de la escuela
	Resaltar la ventaja competitiva de la escuela en las campañas publicitarias (mediante la utilización de volantes, tríptico y banners).	Volantes. Tríptico Banners	Mercadólogo	Dar a conocer la escuela y alcanzar el mercado potencial esperado.
	Dar a conocer la escuela por medio de la creación de la página web.	Diseñar la página Web	El diseñador gráfico	Ampliar la cobertura de mercado.

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

Objetivo 3

OBJETIVO	ESTRATEGIA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	META
<p>Implantar un plan de merchandising efectivo para la escuela.</p>	<p>Se diseñan estrategias prácticas para la calificación de la escuela.</p>	<p>Realizar el merchandising.</p>	<p>Mercadólogo</p>	<p>Para que la empresa tenga una mejor presentación con el aficionado-cliente.</p>
	<p>Iluminación, ambientación, colores señalización, estética y logística.</p>	<p>Según aplicaciones del merchandising y Feng shui para el exterior de la escuela debe ir color rojo, blanco y negro, para los interiores se escoge el color blanco para la oficina de administración por que significa que refleja amplitud, limpieza. Se adquiere música rápida y dependiendo de la afluencia de clientes para la aplicación de música y anuncios de la escuela. Se comprará muebles para la escuela, una silla triple de espera de. 1,50 m. Se dotará de uniformes, chompas de color rojo, blanco y negro, las camisetas para el personal administrativo y jefes de instrucción serán negros y para los instructores será rojo y</p>	<p>Mercadólogo</p>	<p>Hacer sentir a gusto al cliente en el punto de venta y que se sienta motivado al adquirir el servicio.</p>

		banco. Además de dotar de overol de jeanazul.		
	Exhibición del Servicio.	Colocar las señales de donde se encuentran los servicios en la escuela, exhibición de los servicios y precios. Se diseñara las pancartas de logística de los servicios. Y sus respectivos espacios para publicidad de marcas conocidos de Kart. Se exhibe adecuadamente los servicios que existen en la escuela	Mercadologo	Mejorar la forma de adquisición de los servicios.

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez.

Objetivo 4

OBJETIVO	ESTRATEGIA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	META
Realizar un plan publicitario y promocional para dar a conocer la actividad deportiva automovilística y de servicio de la escuela.	Se establecerá campañas difusoras en los principales medios de comunicación.	Radio Canela Duración de 60 segundos en el Diario La Hora	Mercadologo y propietaria	Implementar la imagen de la escuela y que el aficionado-cliente se sienta identificado con la misma.
	Incentivar al cliente por medio de promociones por la inscripción al II nivel se obsequia boletos para el sorteo de un equipo de vestir completo.	Realización de la rifa pedido de talonarios. Alquiler de ánfora. Búsqueda de un auspiciante del equipo de seguridad completo de piloto	Director	Que el cliente adquiera más servicios en la escuela.

Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez.

CUADRO N.46

Presupuesto del Plan de Marketing

N. DE OBJETIVO	DESCRIPCIÓN	VALOR
Objetivo N.1	Implantar un servicio privilegiado al aficionado-cliente mediante un plan integral de capacitación al talento humano, y motivación al mismo.	101,25
Objetivo N.2	Establecer la imagen corporativa de la escuela.	775,00
Objetivo N.3	Implantar un plan de merchandising práctico para la escuela	921,50
Objetivo N.4	Realizar un plan publicitario y promocional para dar a conocer la actividad comercial y de servicios de la escuela.	620,00
TOTAL		2.417,75

Fuente: Información Directa
Elaborado por: Ana Virginia Gómez

El presupuesto del plan de marketing será cubierto el 42% por la escuela valor que es parte de la inversión inicial, el 38% será auspiciado por el CATI, mediante la donación de un equipo completo que servirá como premio para el sorteo entre otros; y el 20% por la empresa “Quito Karting Club” quienes nos proporcionaran la publicidad y el capacitador.

CAPITULO V

5. IMPACTOS O EFECTOS DEL PROYECTO

5.1. Impacto Educativo-Cultural

Desde el punto de el punto de vista educativo la implementación del proyecto de la escuela para karting puede generar el mejoramiento educativo-cultural de la población de la ciudad de Ibarra, ya que la administración de la escuela tiene como objetivo social reclutar personal de la ciudad de Ibarra, para trabajar en el mismo, previo a eventos de capacitación que se realizará a través del Kartódromo dos hemisferios escuela de karting de la ciudad de Quito y otros organismos que tienen que ver con el componente de capacitación y formación profesional en el Kartismo.

Otro factor educativo que genera el proyecto es que los miembros de la ciudad podrán ser capacitados en aéreas de automovilismo, Kartismo y otros que guardan relación con la diversión, distracción y turismo.

5.2. Impacto Económico

Especialmente para los pobladores de la ciudad de Ibarra ya que pueden tener efectos positivos de la atracción de la escuela-ciudad. Los efectos económicos principales pueden ser, la generación de actividad turística, los procesos de transformación económica de la parroquia Yahuarcocha, la organización comunitaria con otras empresas vinculadas en el sector turístico, lo que proporcionara una interrelación social que ayude al mejoramiento socio económico del sector.

Los indicadores de desarrollo económico pueden ser, la interrelación comercial la ciudad y los turistas, así como un mejoramiento económico de la calidad de la infraestructura turística como fruto de los turistas en la ciudad.

5.3. Impacto Turístico

Con el desarrollo del proyecto se dará un impacto turístico dando una valoración ecológica y turística al entorno de Yahuarcocha, las características ecológicas que presenta el área de acción del proyecto son de alto significado simbólico turístico, por sus paisajes exuberantes, atractivos naturales, por la belleza paisajística, lo que representa la enorme riqueza turística que posee el sector, visita por turistas nacionales y extranjeros, el alto potencial turístico que tiene el sector son: la laguna de Yahuarcocha, el cerro Imbabura, las especies florícolas y faunísticas del sector Yahuarcocha y el Autódromo internacional de Yahuarcocha José Tobar Tobar.

Con la implementación del proyecto, la afluencia de turistas en la parroquia Yahuarcocha que será como parte del itinerario turístico que se brinde, se podrá generar la implementación de la actividad deportiva automovilística en la disciplina del karting causa principal para la ejecución del presente proyecto, además la creación de pequeñas microempresas artesanales, gastronómicas, que les permita a sus habitantes vender sus productos a los turistas.

Todos estos componentes que existen en su entorno dan realce a la comunidad dando un alto impacto turístico para al sector. Con esta perspectiva la implementación del proyecto tendrá tendencia a impactos altamente positivos para un desarrollo armónico de los recursos naturales con fines turísticos y de desarrollo local.

Operatividad del Análisis de Impactos

Para la evaluación de los impactos que el proyecto tenga sobre el medio en el que se va ejecutar, se utilizará una matriz de impactos para cada uno de los aspectos y sus elementos de análisis.

La valoración se dará según los niveles de impacto que en la siguiente tabla se detallan:

Niveles de Impacto

3	Impacto Positivo Alto
2	Impacto Positivo Medio
1	Impacto Positivo Bajo
0	No hay Impacto
-1	Impacto Negativo Bajo
-2	Impacto Negativo Medio
-3	Impacto Negativo Alto

Impacto Educativo - Cultural

<i>Indicadores</i>	Nivel de Impacto							Total
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Mejoramiento educativo-cultural							X	3
Reclutar personal de la ciudad de Ibarra						X		2
Fortalecimiento y capacitación						X		2
Formación profesional en el Kartismo							X	3
Total						4	6	$\Sigma 10$

$$\text{Impacto Educativo-Cultural} = \frac{\sum \text{Nivel de Impacto}}{\text{No. de Indicadores}} =$$

$$\text{Impacto Educativo-Cultural} = \frac{10}{4} = 2,50$$

$$\text{Impacto Educativo-Cultural} = 3$$

Análisis:

Este proyecto servirá para que los aficionados, cliente y visitantes puedan desarrollar todo su potencial en un ambiente conocido y acogedor como es la escuela en la cual se enseñará habilidades y destreza en la conducción de los karts establecidos por la escuela, así mejorando su nivel educativo y cultural.

El personal administrativo y de instrucción será de la de la ciudad de Ibarra, todos profesionales que nos demostraran toda su capacidad en la disciplina de kart.

La capacitación será el eje modular del proyecto, la escuela auspiciará capacitaciones continuas en las áreas relacionadas con los instructores como: entretenimiento, motivación y diversión, entre otras.

La formación profesional en el kartismo es fundamental ya que por medio de la formación obtendremos pilotos que alcanzaran cuadros deportivos importantes significando figuras destacadas en la carrera del karting en la provincia.

Impacto Económico

<i>Indicadores</i>	Nivel de Impacto							Total
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Generación de actividad turística							x	3
Generación de empleo							X	3
Estabilidad familiar para los empleados							X	3
Mejoramiento calidad de vida en la Yahuarcocha					X			1
Rentabilidad						X		2
Total					1	2	9	$\Sigma 12$

$$\text{Impacto Socio-Económico} = \frac{\sum \text{Nivel de Impacto}}{\text{No. De Indicadores}}$$

$$\text{Impacto Socio-Económico} = \frac{12}{5} = 2,50$$

$$\text{Impacto Positivo Medio} = 3$$

Análisis:

El proyecto generará puestos de empleo, personal que será reclutado del mercado laboral siempre y cuando cumplan con el perfil requerido. La generación de empleo brinda estabilidad económica que permitirá que los hogares de los empleados cuenten

con un ingreso razonable según el desenvolvimiento de cada uno de ellos ayudando a cubrir las necesidades básicas como son: alimentación, estudios, vestido y vivienda.

La estabilidad emocional de los empleados no se verá perturbada yendo ya que tiene la seguridad de que la escuela les ha brindado, dotándoles de un empleo fijo.

El mejoramiento de la calidad de vida tendrá un efecto positivo para los miembros de la familia ya que podrán acceder a satisfacer las necesidades básicas del ser humano.

La rentabilidad se verá reflejada en la actividad del kartismo en la ciudad de Ibarra, ya la implantación de la escuela de este carácter arrojará excelentes utilidades por servicios que prestara, tomando en cuenta, que será la primera escuela de karting en el norte del país; y al momento no tenemos competencia en la provincia.

Impacto Turístico

Nivel de Impacto	-3	-2	-1	0	1	2	3	Total
<i>Indicadores</i>								
Afluencia de turistas						X		2
Itinerario Turístico							X	3
Disciplina del karting						X		2
Desarrollo Turístico							X	3
Total						4	6	$\Sigma 10$

$$\text{Impacto Turístico} = \frac{\sum \text{Nivel de Impacto}}{\text{No. de Indicadores}}$$

$$\text{Impacto Turístico} = \frac{10}{4} = 2,50$$

$$\text{Impacto Turístico} = 3$$

Análisis:

Será necesario implantar buenas estrategias de mercado que permitan atraer clientes y lograr afluencia de turistas en el sector.

Una vez posesionados en el mercado, crear un itinerario turístico con destino de llegada al autódromo internacional de Yahuarcocha con visita a la escuela de karting, para ello será necesario mantener calidad de los servicios para poder competir y obtener un margen de rentabilidad.

El proyecto pretende cubrir la demanda insatisfecha del servicio, implementando la disciplina del karting en niños y adolescentes, jóvenes y adultos.

Para mantenerse en el desarrollo turístico en el mercado será necesario contar con personal altamente capacitado y experimentado, que demuestre la experiencia de trabajo en instrucción, formación y también la calidad en atención al cliente.

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

El cantón Ibarra por su ubicación geográfica cuenta con un gran potencial de recursos naturales para el aprovechamiento del turismo, donde se destaca la belleza de los paisajes naturales y la amabilidad de la gente que la caracteriza.

Para establecer la línea de base del estudio y tener una visión general de la evolución del sector automovilístico en la disciplina del karting de la provincia Imbabura, se obtuvo información primaria, secundaria de la principal institución que tiene la provincia y su estructura automovilística.

Se analizado en base a las encuestas realizadas a los habitantes en los distintos lugares del cantón Ibarra, se ha llegado a la conclusión de que esta ciudad requiere la implementación de una escuela de karting, que brinde un buen servicio de Alquiler de Karts, curso de aprendizaje, entrada a competencias y carrera de pilotos, para los aficionados-clientes.

La idea es satisfacer las necesidades de los aficionados-clientes, puesto que como se dijo anteriormente la demanda del kartismo es grande y no existen plazas que cubran esta demanda.

Estoy tratando un tema del kartismo que abarca todo lo que tiene que ver con comercialización de los servicios del kartismo, en donde se ha analizado que es importante aplicar estrategias competitivas para mantenerse en el mercado.

La escuela “Ibarra Karting club” contará con valores corporativos los mismos que serán un pilar para el buen manejo de la misma. Contará con un equipo de talento humano profesional, dedicado a trabajar para el desarrollo de la escuela.

Los objetivos planteados por la autora se cumplirán, realizando una propuesta en donde se aplicó mis conocimientos de Contabilidad y Auditoría y se emplea un excelente plan de marketing donde se basa en el marketing Mix que son las variables más importantes dentro de la escuela para llegar a la mente del aficionado-cliente, razones por las cuales se ha desarrollado el presente estudio de factibilidad para la creación de una escuela de karting en la ciudad de Ibarra, Provincia de Imbabura.

Recomendaciones

Se recomienda aprovechar todos los atractivos turísticos y recursos naturales que tiene la provincia de Imbabura, fomentando el turismo.

Se plantea la creación de una escuela de karting en la ciudad de Ibarra, para lo cual, se debe efectuar un estudio de mercado penetrante, para saber si el servicio va tener aceptación, con esto se asegura el éxito que se espera obtener.

Se recomienda contar con recursos primordiales para la implantación de la escuela, sobre todo tener un horizonte claro en los flujogramas y diagramas de procesos, de la preparación del servicio que va a ofrecer la escuela en formación.

La inversión inicial sea la mayor parte de aportes de capital (recursos propios), y el saldo aportes de terceros (recursos financiados), para que posibilite identificar la interrelación y coordinación, entre las fuentes, para lograr una óptima planeación de inversión y una asignación de recursos adecuada; de esta manera optimizar el recurso económico y correr menos riesgos en la inversión.

Se recomienda mantener en alto los valores corporativos de la escuela, el buen clima laboral para la fidelización del talento humano; brindando fuentes de trabajo, con mano de obra calificada, la propuesta diseña un plan de marketing, que permitirá a la escuela “Ibarra Karting Club”, establecer objetivos y estrategias con un desarrollo de etapas del plan, campo de actividad, objetivos generales y estrategias básicas más adecuada para lograr una mayor diferenciación en la venta de los servicios que ofrece, de esa manera adquirir mayor reconocimiento en el mercado.

Se recomienda a los aficionados, visitantes y clientes involucrarse en la nueva disciplina del karting, ya que si no lo hacen, se están negando la oportunidad de conocer los avances del deporte automovilístico en esta actividad tan emocionante, divertida y llena de adrenalina.

Bibliografía:

- ARBOLEDA, Germán. (2001), Formulación - Evaluación y control de proyectos, AC Editores, Colombia.
- BARQUERO, José D. (2007), “Marketing de clientes” editorial Mc Graw Hill España.
- BHARGAVA Rohit (2009) Personalidad de la marca, Editorial Mc Hill, México.
- BELCH George E. (2005) “Publicidad y Promoción“, Editorial Mc Graw Hill, México.
- BENASSINI Marcela (2009) “Introducción a la investigación de mercados”, Editorial Pearson Prentice Hall, México.
- CERDA, Hugo.(2003), Como Elaborar proyectos, Editorial UTN, Ecuador
- FERNANDEZ, V. Ricardo (2007) “Manual para elaborar un plan de mercadotecnia”, Primera edición, India.
- FORSYTH Patrick; (2010) MARKETING Editorial Edieecuatorial Primera edición Ecuador.
- HATTON, Ángela. (2000) La Guía Definitiva del Plan de Marketing, Editorial Me Graw Hill, Tercera Edición, México.
- HINDLE Tim (2008):”Management” Editorial El Comercio S. A. Perú.
- JACOME. Walter. (2005), Bases Teóricas y Prácticas para el diseño y evaluación de Proyectos Productivos y de Inversión, Editorial Universitaria, Ibarra-Ecuador.
- KOTLER Philip, ARMSTRONG Gary (2008): “Principios de Marketing”, Editorial Pearson Prentice Hall, 12 va Edición España.
- KERIN Roger, HARTLEY Steven, RUDELIUS William (2008):” Marketing”, Editorial MC GRAWW HILL, 9na Edición China.
- OBANDO, Gorki. (2005), Aprender a Conducir, Manual para la formación de conductores no profesionales, ANETA, Ecuador.

- OCHOA, Jorge. (2009), Manual de Conducción, Formación de Conductores no Profesionales, AECON, Ecuador.
- MENDEZ, Rosemary. SANDOVAL, Franco. (2008), Investigación Fundamentación y Metodología, Editorial Pearson Prentice Hill, México
- SARMIENTO, Rubén. (2004), Contabilidad General,
- VASCONES, José. (2001), Contabilidad General.
- DIARIO, Del Norte. (2009-2010), Sección Deportes, Ibarra.
- DIARIO, El Comercio. (2009-2010), Revista Carburando, Quito.
- Ley de Régimen Tributario Interno. (2009), Quito.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. (2009), Registro Oficial Órgano del Gobierno del Ecuador.
- Reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. (2009), Ministerio del Deporte, Reglamento Interno de Administración de los Recursos Humanos.

Linografía:

- 2 www.aneta.org.ec
- 3 www.cati.com.ec
- 4 www.cik.fia.com
- 5 www.construccioncircuitokart.com/
- 6 www.derechoecuador.com
- 7 www.etvtelerama.com/detalle_noticia.php?desde=780&seccion=k0Hr2r3&codigo=yUxqC9beyt
- 8 www.fenakecuador.blogspot.com/2010_04_01_archive.html
- 9 www.forocoches.com/foro/showthread.php?t=455322&page=3
- 10 www.fukarting.com/V2/index.php?option=com_content&task=view&id=1046&Itemid=20
- 11 www.hotfrog.es/Empresas/Asfaltos-y-Construcciones-deportivas-Urbasport/construccion-circuitos-de-karts-karting-55682

- 12 www.kartingecuador.com
- 13 www.kartingmotor.galeon.com/historia.htm
- 14 www.kartodromo.com.ve
- 15 www.lapistakarting.com
- 16 www.lexis.com.ec
- 17 www.marketingenchile.blogspot.com/
- 18 www.monografias.com/trabajos69/analisis-mercado-proyecto-nutrel/analisis-mercado-proyecto-nutrel2.shtml
- 19 www.municipiodeibarra.com/autodromointernacionalyahuarcocha
- 20 www.nacam.com.mx
- 21 www.patiotuerca.com/ecuador/karting
- 22 www.todokarts.com/tecnicas-de-karting/p3/categorias-del-karting.html
- 23 www.viajandox.com/imbabura/imba_ibarra_yahuarcocha.htm
- 24 www.wikipedia.org/wiki/automovilismo
- 25 www.wikipedia.org/wiki/automovilismo/karting
- 26 www.yamvkarts.blogspot.com/comentarios/karting
- 27 email: escuelacolombianadekarts@yahoo.com

Instituciones Colaboradoras:

- Club de Automovilismo y Turismo de Imbabura. (2009-2010), Ibarra
- Escuela de Karting Aneta. (2010), Quito
- Federación Nacional de Automovilismo y Kartismo. (2010), Quito
- INEC Censo. (2001)

ANEXOS

ANEXOS N.1

UNIVERSIDAD TECNICA DEL NORTE
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS

INSTRUMENTO N.1

OBJETIVO: Determinar el mercado real potencial para la creación de una escuela de karting en la ciudad de Ibarra.

1¿Ha visitado el autódromo internacional de Yahuarcocha, con qué frecuencia?

Si----- No-----
Diariamente----- Semanalmente-----
Quincenalmente----- Mensualmente-----

Porque-----

2¿Esta Ud. conforme con la distracción que existe en Yahuarcocha?

Si----- No-----
Porque-----

3 ¿Considera Ud. necesario la creación de una escuela de karting?

Si----- No-----
Porque-----

4 ¿Dentro de los siguientes rangos ubique como considera Ud. la creación de una escuela de Karting?

Entrenamiento 5----- 4----- 3----- 2----- 1-----
Diversión 5----- 4----- 3----- 2----- 1-----
Necesidad 5----- 4----- 3----- 2----- 1-----

5 ¿Qué días le gustaría recibir instrucción en la escuela?

Lunes a viernes ----- solo fines de semana -----

6 ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por el curso de manejo de karting?

100 a 120 ----- 100 a 150----- 100-180-----

7¿Qué forma de pago preferiría?

Contado----
Crédito-----
Tarjeta de crédito-----

8¿Para su distracción le gustaría alquilar un kart?

Si----- No-----

9¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por vuelta?

1-2 U.S.D---- 1,50-2 U.S.D---- 2-2,50 U.S.D---- 2,50-3U.S.D---

10¿Le gustaría tener su propio kart?

Si----- No-----

Porque-----

11¿Cómo se financiaría su kart?

Contado----
Crédito-----
Tarjeta de crédito-----

Gracias por su ayuda

Datos técnicos

EDAD 18 - 25 () 26 - 37 () 38 - 45 () 46 - 57 () Mas 58 ()

SEXO FEMENINO () MASCULINO ()

NIVEL DE INSTRUCCIÓN PRIMARIA () SECUNDARIA () SUPERIOR ()

OCUPACIÓN AMA DE CASA () EMPLEADO PUBLICO () EMPLEADO PRIVADO ()

ARTESANO () COMERCIANTE () OTRO CUAL -----

ENCUESTADO..... CANTÓN..... PARROQUIA.....

BARRIO..... DIRECCIÓN.....

NIVEL SOCIO ECONÓMICO ALTA () MEDIA () BAJA ()

ANEXOS N.2

UNIVERSIDAD TECNICA DEL NORTE
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS
INSTRUMENTO N.2

ENTREVISTA DIRIGIDA A EXPERTO

OBJETIVO:

El objetivo de la presente entrevista es recopilar la información proporcionada por el Sr. Gonzalo García, gerente de la Escuela de Karting ANETA, para conocer factores de comercialización de los servicios con respecto a la escuela de Karting, información que servirá para diseñar un estudio de factibilidad para la creación de la escuela de Karting en la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura.

1) ¿Qué es la escuela?

Es una escuela para niños de 7 a 12 años, ya que esta edad es la primera base, el primer nivel del karting, es la edad idónea para que se desplieguen expectativas, son inquietos, esto sirven a los niños que soy muy hiperactivos, por el mismo hecho de hay mucha adrenalina, quedan liberados; en cambio los niños que son tranquilos, por el sentido de competencias desarrollan mejor sus habilidades, y de acuerdo a esto pasan a otras categorías junior y sénior, entonces ya luego pueden decidir si se dedican deportivamente a esta actividad. Luego de esto los carritos tiene cambios, motor 80 que desarrollan hasta 80 o 90 km/ hora.

2) ¿Cuántas personas laboran en la escuela?

Nuestro organigrama empieza por el gerente general, que es el que direcciona todo lo que es adquisiciones, jefe de instrucciones que es el instructor practico, instructor teórico por la cantidad de niños, ya que tenemos más o menos uso 20 niños por nivel, existen dos personas más en el manejo de banderas y seguridad de los niños por la seguridad que les proporcionamos.

3) ¿Han tenido un programa de capacitación?

Nosotros nos capacitamos obligatoriamente con el Quito Karting club, que son los que rigen todo lo que tiene que ver con el karting. Nuestros instructores son ex pilotos, ellos tienen un conocimiento previo, la experiencia por que han competido, inclusive tenemos un chico que es Martín, el salió de la escuela hace 4 años y el nos ha estado ayudando.

4) ¿De qué forma les auspician?

Hay campeonatos mundiales de karting, les envían el pasaje del piloto, el padre y el mecánico, entonces todo lo que es alojamiento y comida, nosotros nos encargamos de la movilización de los carros, prensas y muchas otras cosas, es una carga pesada.

5) ¿Considera apropiado el espacio físico justo y necesario?

Nosotros tenemos nuestra pista de 400/ 500 m² entonces es el espacio necesario para una escuela, el espacio dispone de curvas, grillas, perrillas, puntos de frenados ósea a fondo lo para lo que necesita; es lo mas que básico, para la escuela.

6) ¿Cuáles son los Kartódromos o circuitos de kart para inexpertos o profesionales para que practiquen en kart alquilados?

Aquí hay dos lugares donde se alquila kart, en salgolqui que se puede competir aquí tienen más protecciones en los vehículos, los nuestros no tienen en estas protecciones extras. Nuestras protecciones tienen todo lo que pide la FIAT.

7) ¿Qué ventajas o beneficios han tenido al tener estos circuitos aquí en la ciudad?

Pienso que es más práctico aprende acá inclusive, ANETA el momento que han culmina los tres niveles, ellos reciben una licencia de kartistas, entonces con esta licencia pueden practicar en competencias nacionales y en el extranjero, entonces si usted aprende en el kartódromos, ellos les van a dar clases, pero usted deben buscar adquirir la licencia, entonces nosotros les damos todo regulado y con normas rigentes a lo que es la FIAT.

8) ¿De qué manera realizan la contabilidad o como llevan los registros?

Nosotros facturamos todo lo que son los cursos, es un ingreso para ANETA, entonces manejamos nuestros costos y gastos, luego damos un resumen al departamento de contabilidad, donde también elaboran los presupuestos para los años futuros, para proyectarnos en que debemos renovación, publicidad y promoción.

9) ¿El promedio que manejan de utilidad tienen o bajo que se enfocan ustedes?

Sacamos los costos operativos que son altos, la escuela de karting no es que gana mucho, nuestra base que queremos proyectar es sacar excelentes automovilistas de kart para el Ecuador.

10) ¿A nivel nacional hay otra escuela de karting?

Sé que no, solo kartódromos en cuenca, Guayaquil, se dan clase particulares, escuela solamente en la mía la, en la de ANETA.

11) ¿Y cómo ven ustedes la posibilidad que exista una escuela de karting en Ibarra?

Para nosotros sería muy interesante, ya que podríamos hacer competencias, podríamos ayudarles y apoyarles, ya tenemos el interés del deporte y sacar los automovilistas. ANETA es una corporación sin fines de lucro, en la empresa se reinvierte las ganancias en campañas publicitarias, en este caso lo que es la escuela de karting y todo esto para que los niños tengan mayor opción y sobre todo para que no se muera el autódromo.

12) ¿Con respecto a los precios como se manejan?

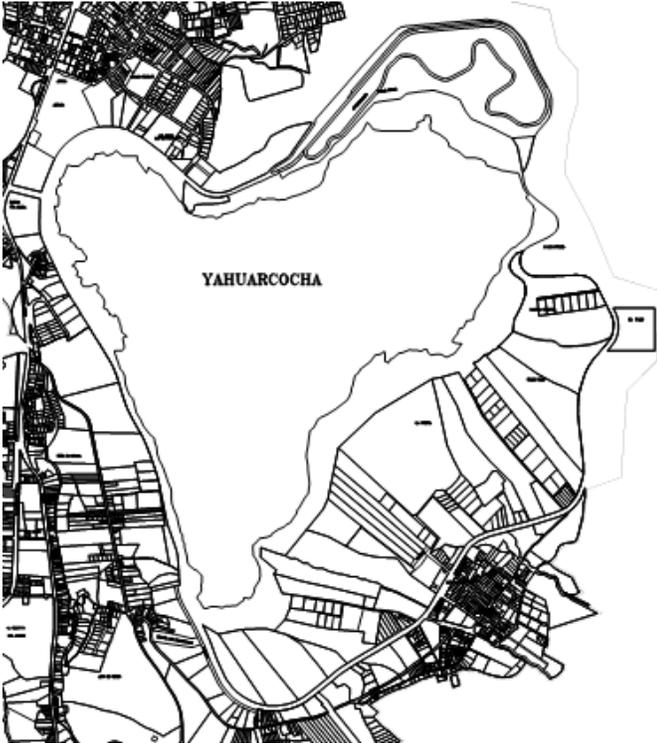
Los precios se van subiendo en función del nivel. Nosotros nos manejamos los tres niveles de aprendizaje de precios, cada nivel tiene la duración de un mes 16 horas de aprendizaje, el primer nivel tiene un costo de \$ 190, el segundo nivel cuesta \$ 240 y el tercero \$ 290.

13) ¿En su presupuesto aplican algún rubro para publicidad?

Nosotros como ramificación de ANETA tenemos un presupuesto para lo que es publicidad, vamos con medio masivos, como son prensa, vacaciones , por lo que no nos afecta, ya que nuestras clase son los sábados y domingos, es una escuela permanente, para el año 2011 pensamos sacar el 4to nivel para que estén más consolidados niños, compitan mejor y de allí si vayan al Quito karting club, la escuela es solo para niños, ya que los niños es la base del kartismo de esta categoría, para nosotros tener pilotos con conciencia, conocimiento y la experiencia; puedan representar a la ciudad y al país si fuere el caso.

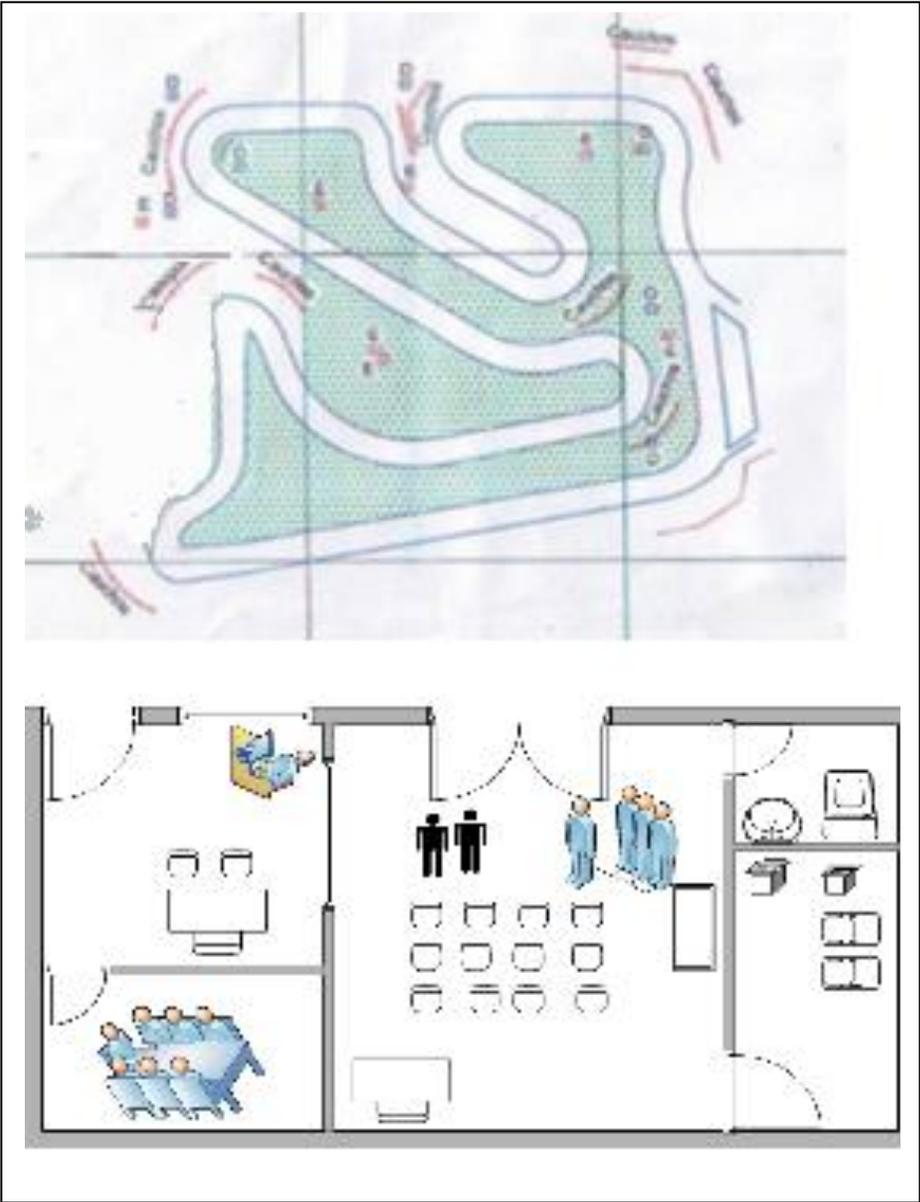
ANEXOS N.3

CROQUIS DE LA ESCUELA



ANEXOS N.4

PISTA



ANEXOS N.5

ESTATUTOS DE LA ESCUELA “IBARRA KARTING CLUB”

CAPITULO I DENOMINACIÓN

ARTÍCULO PRIMERO.- la escuela es una asociación civil con fines de lucro con personalidad natural, constituida por la Srta. ANA VIRGINIA GOMEZ en la república del Ecuador.

DOMICILIO

ARTICULO SEGUNDO.- el domicilio legal de la escuela Ibarra Karting Club en la ciudad de Ibarra y podrá residir donde residen las autoridades.la escuela podrá sin embargo, celebrar reuniones en cualquier lugar que su directorio estime conveniente, pudiendo asimismo establecer representaciones aquellos lugares que la escuela autorice expresamente, tendrá una secretaría permanente la que funcionará en la ciudad de Ibarra.

DE LA DURACION

ARTÍCULO III.- la duración de la escuela es por tiempo indefinido y solo podrá disolverse por causa no obtener utilidades o quiebra de la escuela.

OBJETO

ARTICULO IV.-El objeto de la escuela es de brindar servicios en enseñanza de manejo de karts, carrera de pilotos y alquiler de karts; donde genera ingresos y arroja utilidades.

EL PATRIMONIO SOCIAL

ARTÍCULO V.- se considera patrimonio de la escuela a los:

- c) Bienes muebles e inmuebles que tuviese o adquiriese la escuela.
- d) Las ventas y derechos, sanciones de eventos de la organización de competencias dentro de la región la expedición de títulos deportivos de karting, subvenciones, donaciones, intereses y demás entradas a eventos que tuviese la escuela.

DE LA DIRECCIÓN

ARTÍCULO VI.- la escuela dirigida por el director, jefe de instructores e instructores 1, 2 y 3 deberán ser seleccionados y contratados por la gerente de la escuela.

Durando en sus funciones por dos años, pudiendo ser renovados su contrato siempre que la Gerente lo estime conveniente, tendrán las facultades y atribuciones que establecen los estatutos de la escuela.

DEL DIRECTORIO INICIAL

ARTICULO VII.- el directorio inicial está presidido por la Srta. ANA VIRGINIA GÓMEZ ALMEIDA en calidad de gerente de la escuela, y las demás dignidades como la del director, jefe de instructores e instructores serán personal contratado, todos profesionales.

DE LOS MIEMBROS

ARTICULO VIII.- los miembros de la escuela están obligados a respetar la autonomía y a no interferir en modo alguno en el desenvolvimiento interno del deporte automovilismo de los mismos. Además deberán:

- h) Propiciar las optimizaciones de las comunicaciones internacionales del deporte automovilístico.
- i) Propiciar la coordinación de desarrollo de la disciplina deportiva del karting.
- j) Dar a conocer y publicar la actividad automovilística tanto en el aspecto competitivo como el directivo.
- k) Colorar en todas las actividades deportiva, técnica y científica o de cualquier orden relacionado con el automovilismo deportivo regional.
- l) Ejercer todas sus actividades fuera de todo tipo de influencia política, religiosa y racial.
- m) Proporcionar la concurrencia de distintos países miembros, y asistir a las competencias internacionales conjuntas de la región.
- n) Interpretar el código internacional de la "FÍA" en todas sus partes y velar por su aplicación.

CAPITULO II DE LOS ORGANOS DIRECTOS

La Gerencia será ejercida a través de:

- 3) EL DECRETO DE SU COMITÉ EJECUTIVO
- 4) LA COMISION PERMANENTE DE TRABAJO

La gerente es la máxima autoridad de la escuela y está formulada por la única accionista.

El directorio estará compuesto de los siguientes miembros gerente, director, jefe de instructores e instructores.

ARTICULO IX.- Las funciones, poderes y facultades del directorio como organismo, y en lo individual se indican en los presentes estatutos y en su caso se determinara por la gerente que los nombre.

CAPÍTULO III DE LAS COMISIONES PERMANENTES

ARTICULO X.- La escuela contara con las siguientes funciones permanentes de trabajo.

Comisión de circuitos de seguridad

Comisión del karting seguridad, autódromos, pistas y circuitos

Comisión reglamentos y calendarios

Comisión Técnica

Comisión Médica.

ARTICULO XI.-Las comisiones comunes de trabajo estarán integradas por un mínimo de tres miembros y un máximo de siete, no pudiendo sesionar válidamente con mínimo de tres de sus integrantes oficiales.

ARTICULO XII.- los presidentes de las comisiones permanentes de trabajo será selecto por la gerente, duraran en su funciones dos años, pudiendo ser renovados sus contratos por otro periodo como acuerden...

ANEXOS N.6

REGLAMENTO INTERNO DE LA ESCUELA IBARRA KARTING CLUB

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 64 del Código del Trabajo en vigencia, y para los efectos legales determinados en el artículo 42 numeral 12 y en el artículo 44 literal a) del mismo Cuerpo de Leyes, y, en general, para el mejor desenvolvimiento de las relaciones laborales entre la empresa y sus trabajadores, ESCUELA IBARRA KARTING CLUB expide el siguiente Reglamento Interno de Trabajo que no podrá estar en contradicción con lo que establece el Código del Trabajo vigente.

CAPITULO I PRECEPTOS FUNDAMENTALES

Art. 1. La Srta. Ana Virginia Gómez Almeida es propietaria de la Escuela IBARRA KARTING CLUB ubicado en sector de Yahuarcocha, en el circuito 2 del Autódromo internacional de Yahuarcocha de la Ciudad de Ibarra, Provincia del Imbabura.

Art. 2.- En el presente Reglamento Interno de Trabajo a la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB se la denominará “ESCUELA” o “EMPLEADORA”, y a todo el personal que labore bajo su dependencia prestando sus servicios por una remuneración, se denominará “TRABAJADOR”, sea este trabajador u obrero.

Art. 3.- REPRESENTACION DE LA EMPLEADORA.- La representación legal de la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB la tiene la Señorita Ana Virginia Gómez Almeida.

Art. 4.- Todos los trabajadores sean trabajadores u obreros, recibirán órdenes de los Gerente, Director, y/o directamente del instructor y Jefe de instrucción

correspondientes, según las jerarquías y facultades que se establezcan en el organigrama oficial de la ESCUELA IBARRA KARTING CLUB, o según lo indicado en el contrato.

ANEXOS N.7

ESTATUTOS DE LA ESCUELA “IBARRA KARTING CLUB”

CAPITULO I DENOMINACIÓN

ARTÍCULO PRIMERO.- la escuela es una asociación civil con fines de lucro con personalidad natural, constituida por la Srta. ANA VIRGINIA GOMEZ en la república del Ecuador.

DOMICILIO

ARTICULO SEGUNDO.- el domicilio legal de la escuela Ibarra Karting Club en la ciudad de Ibarra y podrá residir donde residen las autoridades.la escuela podrá sin embargo, celebrar reuniones en cualquier lugar que su directorio estime conveniente, pudiendo asimismo establecer representaciones aquellos lugares que la escuela autorice expresamente, tendrá una secretaría permanente la que funcionará en la ciudad de Ibarra.

DE LA DURACION

ARTÍCULO III.- la duración de la escuela es por tiempo indefinido y solo podrá disolverse por causa no obtener utilidades o quiebra de la escuela.

OBJETO

ARTICULO IV.-El objeto de la escuela es de brindar servicios en enseñanza de manejo de karts, carrera de pilotos y alquiler de karts; donde genera ingresos y arroja utilidades.

EL PATRIMONIO SOCIAL

ARTÍCULO V.- se considera patrimonio de la escuela a los:

- e) Bienes muebles e inmuebles que tuviese o adquiriese la escuela.
- f) Las ventas y derechos, sanciones de eventos de la organización de competencias dentro de la región la expedición de títulos deportivos de karting, subvenciones, donaciones, intereses y demás entradas a eventos que tuviese la escuela.

DE LA DIRECCIÓN

ARTÍCULO VI.- la escuela dirigida por el director, jefe de instructores e instructores 1, 2 y 3 deberán ser seleccionados y contratados por la gerente de la escuela.

Durando en sus funciones por dos años, pudiendo ser renovados su contrato siempre que la Gerente lo estime conveniente, tendrán las facultades y atribuciones que establecen los estatutos de la escuela.

DEL DIRECTORIO INICIAL

ARTICULO VII.- el directorio inicial está presidido por la Srta. ANA VIRGINIA GÓMEZ ALMEIDA en calidad de gerente de la escuela, y las demás dignidades como la del director, jefe de instructores e instructores serán personal contratado, todos profesionales.

DE LOS MIEMBROS

ARTICULO VIII.- los miembros de la escuela están obligados a respetar la autonomía y a no interferir en modo alguno en el desenvolvimiento interno del deporte automovilismo de los mismos. Además deberán:

- o) Propiciar las optimizaciones de las comunicaciones internacionales del deporte automovilístico.
- p) Propiciar la coordinación de desarrollo de la disciplina deportiva del karting.
- q) Dar a conocer y publicar la actividad automovilística tanto en el aspecto competitivo como el directivo.
- r) Colorar en todas las actividades deportiva, técnica y científica o de cualquier orden relacionado con el automovilismo deportivo regional.
- s) Ejercer todas sus actividades fuera de todo tipo de influencia política, religiosa y racial.
- t) Proporcionar la concurrencia de distintos países miembros, y asistir a las competencias internacionales conjuntas de la región.
- u) Interpretar el código internacional de la "FÍA" en todas sus partes y velar por su aplicación.

CAPITULO II DE LOS ORGANOS DIRECTOS

La Gerencia será ejercida a través de:

- 5) EL DECRETO DE SU COMITÉ EJECUTIVO
- 6) LA COMISION PERMANENTE DE TRABAJO

La gerente es la máxima autoridad de la escuela y está formulada por la única accionista.

El directorio estará compuesto de los siguientes miembros gerente, director, jefe de instructores e instructores.

ARTICULO IX.- Las funciones, poderes y facultades del directorio como organismo, y en lo individual se indican en los presentes estatutos y en su caso se determinara por la gerente que los nombre.

CAPÍTULO III DE LAS COMISIONES PERMANENTES

ARTICULO X.- La escuela contara con las siguientes funciones permanentes de trabajo.

Comisión de circuitos de seguridad

Comisión del karting seguridad, autódromos, pistas y circuitos

Comisión reglamentos y calendarios

Comisión Técnica

Comisión Médica.

ARTICULO XI.-Las comisiones comunes de trabajo estarán integradas por un mínimo de

tres miembros y un máximo de siete, no pudiendo sesionar válidamente con mínimo de tres de sus integrantes oficiales.

ARTICULO XII.- los presidentes de las comisiones permanentes de trabajo será selecto por la gerente, duraran en su funciones dos años, pudiendo ser renovados sus contratos por otro periodo como acuerden.

ANEXOS N.8

CONVENIO DE AUSPICIO CON LA EMPRESA “CATI”

ESCUELA IBARRA KARTING CLUB

LA GERENCIA

CONVENIO DE COOPERACION DEPORTIVA Y CULTURAL ENTRE EL DE AUTOMOVILISMO Y TURISMO DE IMBABURA “CATI” Y LA ESCUELA IBARRA KARTING CLUB

La ESCUELA IBARRA KARTING CLUB, declara ser la institución que fortalece el deporte automovilístico en disciplina del karting en la ciudad de Ibarra, sustentada por su iniciativa y desarrollo; está regida por la Constitución Ecuatoriana, la Ley automovilístico y su Estatuto; está representada legalmente por su Gerente la Sta. Ana Virginia Gómez Almeida y tener como domicilio legal el Autódromo Internacional Yahuarcocha circuito dos, Ibarra - Ecuador.

La ESCUELA IBARRA KARTING CLUB y CLUB DE AUTOMOVILISMO Y TURISMO DE IMBABURA “CATI”, declaran su voluntad de participar en forma conjunta en actividades de cooperación, propiciando aumentar los vínculos entre sus diferentes áreas deportivas en los campos de merchandising, difusión cultural y otros propios de su actividad; para lo cual suscriben el presente convenio marco que consta de 6 cláusulas.

Primera Cláusula

El objetivo del presente convenio es el establecer programas de estudio conjunto, intercambio de ideas, cooperación en el campo de merchandising los mismos que se llevarán a cabo en el marco de colaboración en imagen corporativa y estética, establecido entre las dos partes.

Segunda Cláusula

Para el cumplimiento del convenio las partes acuerdan desarrollar las actividades que a continuación se mencionan:

- Propiciar el intercambio de ideas a efectos de participar en conferencia, cursos cortos, estancias y compartir experiencias en participación y posicionamiento.

- Tercera Cláusula

Para la ejecución de las actividades contempladas, las partes elaborarán en forma anexa al

presente convenio un programa anual de trabajo que contenga las propuestas específicas de colaboración que se desarrollarán para el cumplimiento de los fines del convenio, estas propuestas deben contar con la aprobación de las autoridades de cada institución.
Los nombres de los responsables y los participantes de cada institución.

Cuarta Cláusula

Los recursos financieros de \$918, 74 previstos para cubrir los gastos relacionados con merchandising, difusión cultural y otros en cuestión (38% del costo total del plan de Marketing).

Quinta Cláusula

A efectos de coordinar las actividades previstas en los programas anuales y el cumplimiento del convenio, las partes nombrarán a sus representantes quienes formarán una Comisión Técnica Mixta, en un plazo no mayor de tres meses.

La Escuela Ibarra Karting Club designa como órgano responsable para efectos del presente convenio a Sta. Ana Virginia Gómez.

Las atribuciones de la Comisión Técnica Mixta son:

- a) Proponer y aprobar líneas de acción en el marco del convenio.
- b) Coordinar con las distintas unidades de trabajo de cada parte la elaboración de los programas anuales de trabajo.

Sexta Cláusula

El presente convenio tendrá una vigencia de 5 años a partir de la fecha de su suscripción, y podrá ser denunciado por cualquiera de las instituciones mediante una comunicación escrita con 3 meses de anticipación a su término. En cualquier caso deberán continuar las actividades que se encuentren iniciadas. Si se llegara a presentar alguna discrepancia en relación a la aplicación del Convenio, esta será resuelta por la Comisión Técnica.

El presente convenio se suscribe al 1 de abril de 2011.

Sta. Ana Virginia Gómez

SR. Marco Silva

.....
Gerente de la Escuela
Ibarra Karting Club

.....
Director del CATI

ANEXOS N.9

CONVENIO DE AUSPICIO CON LA EMPRESA QUITO KARTING CLUB.

ESCUELA IBARRA KARTING CLUB

LA GERENCIA

CONVENIO DE COOPERACION DEPORTIVA Y CULTURAL ENTRE QUITO KARTING Y CLUB ESCUELA IBARRA KARTING CLUB.

La ESCUELA IBARRA KARTING CLUB, declara ser la institución que fortalece el deporte automovilístico en disciplina del karting en la ciudad de Ibarra, sustentada por su iniciativa y desarrollo; está regida por la Constitución Ecuatoriana, la Ley automovilístico y su Estatuto; está representada legalmente por su Gerente la Sta. Ana Virginia Gómez Almeida y tener como domicilio legal el Autódromo Internacional Yahuarcocha circuito dos, Ibarra - Ecuador.

La ESCUELA IBARRA KARTING CLUB y “Quito Karting Club”, declaran su voluntad de participar en forma conjunta en actividades de cooperación, propiciando aumentar los vínculos entre sus diferentes áreas deportivas en los campos de Publicidad y Promoción y otros propios de su actividad; para lo cual suscriben el presente convenio marco que consta de 6 cláusulas.

Primera Cláusula

El objetivo del presente convenio es el establecer programas de estudio conjunto, intercambio de ideas, cooperación en el campo de merchandising los mismos que se llevarán a cabo en el marco de colaboración en imagen corporativa y estética, establecido entre las dos partes.

Segunda Cláusula

Para el cumplimiento del convenio las partes acuerdan desarrollar las actividades que a continuación se mencionan:

- Propiciar el intercambio de ideas a efectos de participar en conferencia, cursos cortos, estancias y compartir experiencias en participación y posicionamiento.

Tercera Cláusula

Para la ejecución de las actividades contempladas, las partes elaborarán en forma anexa al presente convenio un programa anual de trabajo que contenga las propuestas específicas de colaboración que se desarrollarán para el cumplimiento de los fines del

convenio, estas propuestas deben contar con la aprobación de las autoridades de cada institución.

Los nombres de los responsables y los participantes de cada institución.

Cuarta Cláusula

Los recursos financieros de \$483,55 previstos para cubrir los gastos relacionados con la Publicidad y Promoción y otros en cuestión (20% del costo total del plan de Marketing).

Quinta Cláusula

A efectos de coordinar las actividades previstas en los programas anuales y el cumplimiento del convenio, las partes nombrarán a sus representantes quienes formarán una Comisión Técnica Mixta, en un plazo no mayor de tres meses.

La Escuela Ibarra Karting Club designa como órgano responsable para efectos del presente convenio a Sta. Ana Virginia Gómez.

Las atribuciones de la Comisión Técnica Mixta son:

- a) Proponer y aprobar líneas de acción en el marco del convenio.
- b) Coordinar con las distintas unidades de trabajo de cada parte la elaboración de los programas anuales de trabajo.

Sexta Cláusula

El presente convenio tendrá una vigencia de 5 años a partir de la fecha de su suscripción, y podrá ser denunciado por cualquiera de las instituciones mediante una comunicación escrita con 3 meses de anticipación a su término. En cualquier caso deberán continuar las actividades que se encuentren iniciadas. Si se llegara a presentar alguna discrepancia en relación a la aplicación del Convenio, esta será resuelta por la Comisión Técnica.

El presente convenio se suscribe al 1 de abril de 2011.

Sta. Ana Virginia Gómez

Ing. Carlos Mendoza

.....
Gerente de la Escuela

.....
Director de Quito Karting Club

ANEXOS N.10

INFORME INDIVIDUAL DE DESEMPEÑO

Fecha: _____

Nombre del evaluado: _____

C.C.: _____ Telf.: _____

Nombre del Capacitador: _____

Curso: **Competición, reglamento y comisariato de karting**

Porcentaje de asistencia: %

Escala de Evaluación: Por cada competencia a evaluar, asignar valor según su escala presentada, para las calificaciones “B” y “C”, se solicita fundamentar.

Criterio	Calificación
Competencia que el joven YA tiene adquirida	A
Competencia que el joven manifiesta A VECES	B
Competencia que el joven NO tiene	C

AREA PERSONAL			
Competencias	Evaluación	Comentarios	Próxima Evaluación
Organización personal			
Imagen personal higiénica			
Se viste adecuadamente según el oficio			
Utiliza elementos adecuados según la actividad			

Tiene algún problema personal que afecta al desarrollo de su trabajo			
Mantiene limpia la ropa de trabajo			
Emotividad			
Asume bien las críticas			
Sabe adaptarse a los cambios (de personas, trabajos.)			
Valora de manera positiva sus avances			
Iniciativa			
Intenta mejorar por iniciativa propia			
Hace preguntas sobre el oficio			
Hace propuestas al grupo para mejorar el trabajo			
AREA SOCIAL			
Competencias	Evaluación	Comentarios	Próxima Evaluación
Sociabilidad			
Es capaz de trabajar individualmente			
Es capaz de trabajar con todos/as los compañeros/as de la empresa			
Demuestra respeto hacia los demás			
Colabora en las actividades colectivas			
Adaptación a las reglas			
Respeto las normas establecidas en la empresa			
Cumple los horarios establecidos			
Avisa con antelación las faltas			
Justifica las faltas debidamente			
AREA TÉCNICA BÁSICA			
Competencias	Evaluación	Comentarios	Próxima Evaluación
Formación			

Tiene interés por seguir aprendiendo de la disciplina			
Cuando se le explica algo, sigue bien las instrucciones			
Habilidades y Destrezas			
Conoce los nombres técnicos asociados a la disciplina			
Utiliza las herramientas adecuadamente			
Es limpio con las herramientas, materiales, repuestos, suministros propios			
Es limpio con las herramientas, materiales, repuestos, suministros de uso común.			
Es ordenado con las herramientas, materiales, repuestos, suministros, que utiliza para desarrollar su trabajo.			
Lleva buen orden en las tareas: se centra y planifica sus actividades diarias.			
Prioriza las tareas asignadas			
Es constante			
Realiza los trabajos siguiendo las normas de seguridad			
USO INTERNO DEL ORGANISMO CAPACITADOR			
De acuerdo con la información emitida por la empresa en este instrumento y conforme a la supervisión efectuada por el organismo capacitador, el PARTICIPANTE			
<p style="text-align: center;"> CONCLUYÓ SATISFACTORIAMENTE <input type="checkbox"/> NO CONCLUYÓ SATISFACTORIAMENTE <input type="checkbox"/> </p>			
_____ NOMBRE EVALUADOR ORGANISMO		_____ FIRMA	

Tipo de sangre-----
Nombre del representante-----
(en caso de ser menor de edad)
Ciudad de residencia-----
Dirección completa del domicilio-----
Sector-----
Teléfono-----
Celular-----
Dirección completa de la oficina-----
Sector-----
Teléfono----- Fax-----
Celular-----
E-mail-----

DATOS DE LA LICENCIA

Nacional----- Internacional-----

DATOS DEL KART

Numero de kart----- Categoría-----
Motor ----- Marca-----

Declaro que los datos son reales y estoy conformes con los términos y los términos y condiciones establecidas para la obtención de la licencia deportiva del karting.

La responsabilidad es única del padre de familia en el caso de los menores de edad.

Firma del piloto

firma del representante

ANEXOS N.13

PROFORMA COSTO REPARACIÓN KART

CHRISTIAN MARTUCCI

Nuñez de Vela y N.N.U.U Edificio Torres Doral II
 Celular: 093554515
 Mail: chrismartucci@hotmail.com



COTIZACIÓN

Cliente #: 17
Fecha: 20 de marzo del 2011
Ciudad: Ibarra Karting Club
Dirección: Autodromo Internacional de Yahuarcocha
Ciudad: Ibarra
Proforma #: 44
Teléfono: 098621273

Entrega: Directo
Forma de Pago: 50% a la aceptación, 50% contra entrega
Ciudad: Ibarra
Contacto: Ana Virginia Gómez A.
Envío Especial: No
Dirigido Att: Ana Virginia Gómez A.

ítem	Cant	Descripción	Unitario	Total
1	1	Mano de obra reparación de motor	180.00	180.00
2	4	Cambio y calibración módulos del sistema eléctrico	40.00	160.00
3	1	Pistón D	101.25	101.25
4	1	Juego de rines D	22.00	22.00
5	1	Canastilla de pistón	24.00	24.00
6	4	Módulos electrónicos	270.00	1080.00
7	1	Kit de empaques de motor	15.00	15.00
8	1	Biela completa	160.00	160.00
SUBTOTAL				1742.25
I.V.A				209.07
TOTAL				1951.32

1562,25

ANEXOS N.15

PROPUESTA DE INSTRUCTOR DE KARTING

Club De Automovilismo y Turismo de Imbabura “CATI”

Escuela de Karting 2010

Instructor: Julio Sebastián Acosta

Lugar: Autódromo Internacional de Yahuarcocha “José Tobar Tobar”

Duración: 16 horas. 8 horas teoría y 8 horas practica.

Desarrollo del curso:

La parte teórica del curso se la desarrollara durante la primera semana del mismo, de lunes a sábado, siendo el lunes y el sábado de 2 horas y de martes a viernes de 1 hora. Desarrollando durante este tiempo la parte teórica del curso.

Para el desarrollo de la parte práctica de este curso se harán clases en el circuito durante 2 días en la segunda semana del curso, de miércoles a sábado 2 horas diarias.

Temática a desarrollar

Teoría:

En la primera clase de dos horas se realizara la presentación del curso, presentación de los estudiantes y el desarrollo de los siguientes temas:

Introducción al karting

El karting como deporte

Un kart es un vehículo a mototerrestre monoplaza sin techo o cockpit, sin suspensiones y con o sin elementos de carrocería, con cuatro ruedas no alineadas que están en contacto con el suelo. Las dos ruedas delanteras ejerciendo el control de dirección, y las dos traseras conectadas por un eje de una pieza que transmiten la potencia de un motor, generalmente monocilíndrico. Sus partes principales son el chasis (comprendida la carrocería), los neumáticos y el motor.

El karting es además una disciplina deportiva del automovilismo que se practica con karts sobre circuitos llamados kartódromos, los que tienen entre 600 a 1.700 metros

de longitud, y con una anchura de entre 0,8 y 1,5 metros. Dadas sus características, el kart suele ser el primer automóvil en el que debutan los aspirantes a pilotos de competición, a edades tan tempranas como los ocho años.

Banderas

Bandera roja:



1. estática en la meta: pista cerrada

2. Agitada por el director: la carrera ha sido suspendida, levante la mano, conserve la fila y ampre en la meta.

(ojo con esta parte, lo de levantar la mano es importante, si algo le pasa al kart o a uno, tienes q hacerte del lado opuesto a la línea de carrera y levantar la mano, lo mismo para entrar a pits, antes de entrar levantar la mano y salir de la línea de carrera para entrar.)

Bandera verde:



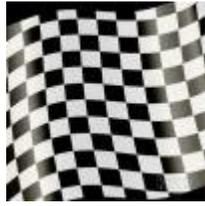
1. pista abierta

2. Podrá indicar igualmente la salida para las vueltas de calentamientos o el principio de una sesión de ensayos.

Bandera nacional:



señal de salida o largada de una carrera.



Bandera a cuadros:

1. enrollada: falta una vuelta para q finalice la competencia.
2. agitada: la competencia ha finalizado. Disminuir la velocidad y dirigirse a pesaje y parque cerrado, usando el recorrido completo de la pista.



Bandera amarilla:

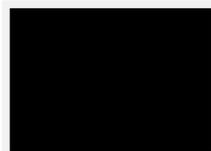
1. extendida: peligro, hay algún obstáculo o accidente en la pista.
2. agitada: accidente q cubre más del 50% del ancho de la pista, se debe moderar la velocidad y está prohibido el sobrepaso.



Bandera azul:

se muestra únicamente a los pilotos q van a perder vuelta.

1. extendida: se acerca un piloto más rápido prepárese para un sobre paso.
2. agitada: dar paso obligatorio al piloto q está detrás suyo, indicar con la mano el lado por el cual quiere ser sobrepasado.



Bandera negra

Se muestra siempre sobre la meta acompañada del número del competidor. El piloto debe dirigirse inmediatamente a los pits a recibir órdenes del director de desclasificación.



Bandera diagonal negra y blanca:

Amonestación. Se muestra acompañada del número del piloto. Es una advertencia indicando al piloto q una decisión de exclusión de la carrera está en consideración por conducta antideportiva.



Bandera verde con triángulo amarillo en el centro:

se muestra en la meta e indica falsa partida. La largada ha sido anulada. Formar nuevamente la grilla original y prepararse para una nueva largada.



Bandera negra con disco naranja (hamburguesa):

Se muestra siempre con el número del piloto. Detención por defecto técnico. El piloto puede volver a salir, reparando el daño. En las dos últimas vueltas no habrá bandera hamburguesa.



Bandera amarilla y roja a rayas:

Pista resbalosa. En la pista hay presencia de alguna sustancia q hace perder adherencia (agua y aceite).

Bandera nacional y diagonal blanca y negra juntas: se usa en vueltas de cortesía para sancionar a los pilotos de la primera fila, quienes cederán su puesto a los de la segunda fila.

Reglamento de pista y de carrera

Los reglamentos están realizados por los directivos del campeonato, teniendo así reglamentos para todo un campeonato y reglamentos particulares para cada competencia.

Entre los elementos de un reglamento tenemos:

Organizadores de la prueba

Inscripciones

Reglamento técnico y reglamento para la parte mecánica del kart

Apuntes varios

Sanciones y penalizaciones.

Las sanciones y penalizaciones pueden ser stop and go o parada en pits, verbal, descalificación de la manga, descalificación de la carrera.

Indumentaria deportiva

se hablara sobre la seguridad y que indumentaria deportiva se debe utilizar en las carreras de karting como lo es el overol, cuellera, casco, guantes, costillera botines.

Categorías y edades

Disposición de las categorías según peso, edad, motor y experiencia en algunos casos.

Éticas del piloto

- maniobras peligrosas
- comportamiento en pista
- comportamiento con las autoridades deportivas
- comportamiento con otros pilotos
- relación y comunicación con el preparador y/o equipo

Introducción al kart y mecánica básica

- las partes de un kart

Chasis

Estructura principal del kart que ensambla las partes mecánicas y la carrocería, comprendida cualquier pieza solidaria.

Chasis cuadro: parte principal del soporte monobloque del chasis que soporta las piezas principales y auxiliares. Tienen eje trasero rígido, y carecen de diferencial. Puede ser entero o de cintura partida, y en general están contruidos con alta ingeniería para transmitir la máxima potencia al piso y aportarle agarre al kart para flexor (flexión, torsión), ya que estos vehículos de competición, al carecer de suspensión, deben tener torsión para asemejarse a ello. Únicamente existen chasis para asfalto, destinados a karting. Todo chasis que no pertenezca o no este diseñado para asfalto no se incluye en el apartado de karting.

Neumáticos

Están definidos por la llanta con la goma neumática, que sirve para la dirección y/o propulsión del kart.

Dependiendo del estado de la pista existen los neumáticos de seco (slicks) y neumáticos de lluvia (wet tires). En cada campeonato se especifica que marca y modelo de neumático utilizar única y exclusivamente. su duración depende de la dureza del neumático.

Motor

Por motor se entiende el conjunto motopropulsor del kart en estado de marcha, comprendiendo un bloque de cilindros, carters, eventualmente caja de velocidades, un sistema de encendido, un carburador y un tubo de escape.

Cilindrada: volumen v engendrado en el cilindro del motor, al desplazarse el pistón en su ascenso o descenso.

Radiador: es un intercambiador específico especial que permite refrigerar un líquido mediante el aire; intercambiador líquido/aire.

Depósito de combustible: recipiente de plástico, y semi-hermetico que contiene una capacidad de combustible determinada susceptible de fluir hacia el motor.

Ajustes de un kart para puesta a punto

Distribución de peso

Balance de freno

Trocha

Toe

Camber

Caster

Presión de aire en neumáticos

Dureza de ejes

Bujes o manzanas

Barras estabilizadoras

Motor de un kart

Dentro de este tema se explicaran tanto el funcionamiento del motor como sus componentes y datos como los tipos de motores y en que se los diferencia para cada categoría.

Manejo del kart

Para definir el comportamiento o tendencia de un kart en la pista y específicamente en una curva hay tres maneras de hacerlo; subviraje, sobreviraje o neutro.

Subviraje: es la tendencia que un kart tiene en curva de deslizar el tren delantero.

Sobreviraje: es la tendencia que un kart tiene en curva de deslizar el tren trasero.

Neutro: es un kart que tiene un balance neutro entre el tren trasero y el delantero.

Fuerzas físicas que actúan sobre un kart

Explicación de las fuerzas físicas que actúan sobre un kart las guales se denominan fuerzas g, las cuales las experimentamos en curvas, aceleración y frenada.

La pista

- partes de la pista
- línea de carrera
- tipos de curvas.

Practica:

Reconocimiento de pista

- caminar la pista para reconocer el trazado, línea de carrera e identificar puntos de referencia
- puntos de frenada
- puntos de referencia, entrada y salida de las curvas
- vértices de las curvas
- repaso acerca de la línea de carrera.

Sesiones de entrenamiento en la pista

- dividir grupos en edades o categorías para las sesiones de entrenamiento
- familiarización pista kart
- identificar puntos de referencia
- evaluación y sugerencias del instructor.

ANEXOS N. 16

HOJA DE VIDA DEPORTIVA

NOMBRE COMPLETO: Julio Sebastián Acosta Hinojosa

FECHA DE NACIMIENTO: 13 de Septiembre de 1991

EDAD: 18 años

ESTATURA: 1.82m

PESO: 74 Kg

ESTUDIOS:

Bachiller de la Institución Educativa Sucre

Dos semestres de Ingeniería Mecánica Automotriz en la Universidad Internacional en Quito

Actualmente en Tercer Semestre de Comercio Internacional en la Universidad Católica de Ibarra.

EXPERIENCIA Y CARRERA DEPORTIVA

Segundo semestre de 2003, como subcampeón de la categoría infantil 120 kilos 100 cc. en el Kartódromo de Chachagui, a los doce años de edad.

- En el 2004 el Campeonato Regional del Valle-Nariño, en el Kartódromo Calikart de Cali, el segundo lugar en la categoría 100cc. 140 Kg.,

- Año 2004 el Campeonato Nacional de EASY KART, en la categoría Júnior, de Chachagui, ocupando el séptimo lugar, entre 18 participantes.

- Segundo lugar: carrera de duración con mi padre chachagui, diciembre 2004

- En este mismo año 2004, mantuve el subcampeonato en la misma categoría, en el Regional de Nariño.

- En el año 2005 en la categoría Shifter o llamada Cambios Colombia 125cc., en el Kartódromo de Chachagui, logré quedar en el cuarto lugar entre 12 competidores.

- A fines del año 2005 participé en 3 validas en Calikart, en la categoría Shifter 125cc. Obteniendo los primeros lugares.
- Finalizando el año 2005, corrí la Primera Válida Internacional de kart en la ciudad de Tulcán (Ecuador), en la categoría Shifter 125 cc. en donde obtuve el primer puesto
- Empezando la temporada del año 2006 participe en el campeonato Sur occidental Valle - Nariño, en donde se corrió 4 validas de las 5 programadas, obteniendo el cuarto lugar en la categoría Shifter 125cc.
- En el mes de agosto de 2006 participé en una de las validas del campeonato panamericano de kart NACAM en el Kartódromo de Juan Pablo Montoya en la categoría ICA Júnior 100cc. Ocupando el séptimo puesto.
- En el mes de julio del año 2006, iniciamos el segundo campeonato Sur occidental Valle Nariño, en la misma categoría Shifter 125cc. Obteniendo el campeonato.
- En este mismo año 2006, participé en la única válida del campeonato nacional de la fedekart en la categoría cambios Colombia obteniendo el cuarto lugar, en Villavicencio
- Y por ultimo. Para finalizar el año 2006, participe en la válida de duración (dos horas) en el Kartódromo de Chachagui , obteniendo el segundo lugar..
- En el 2007 a principios del mes de Enero, viaje a Bogotá para realizar un curso de conducción de Monoplazas con grandes instructores como son: El Equipo CRESPI de Argentina, Diego Forero y Juan Pablo Clopatoski.
- Posteriormente en el mes de Marzo fui invitado a Yahuarcocha (Ecuador), a una selectividad de pilotos, por parte de NACAM, AUTOSPORT ACADEMIC de Francia, quedando electo para viajar a Le Mans Francia para el mes de Septiembre.
- Participo en el Nacional de Karts realizado en Tocancipa en el autódromo Juan Pablo Montoya obteniendo un decoroso Quinto lugar.
- Para el mes de Septiembre se unieron esfuerzos para poder viajar a Le Mans Francia, fui invitado a la ciudad de Torino-I Italia en la pista de internacional de kartismo Moncalieri realizando un test de shifter Formula C, entre aproximadamente cincuenta (50) pilotos de Europa, obteniendo un Quinto lugar, cabe anotar que era el piloto con menor edad, 16 años.

- Participo en la valida de duración en el Kartódromo de Chachagui dominando cómodamente durante una hora y cuarto de carrera, pero por una falla mecánica fui relegado al cuarto lugar.

- En el mes de Septiembre realice prácticas en PANAM GP SERIES en la categoría 1600cc.

AÑO 2008

-Con esfuerzos de quienes me apoyan se adquirió un prototipo marca VAN DIEMEN con motor Renault 2,000 cm³ en el cual la proyección es entrenar y tratar de participar en algún evento Nacional, o en el Ecuador en la pista de Yahuarcocha.

- Para el mes de Febrero fui invitado al Cuenta Karting Club, a una prueba de exhibición en compañía del reconocido piloto Cuencano Sebastián Mehan, teniendo un apoteósica presentación.

-En esta presentación fui abordado por empresarios Cuencanos en donde se llego a un acuerdo para mi participación en el Campeonato Nacional de Kartismo del Ecuador al mando de un kart Monomarca Formula C que es chasis EA RACE con motor SGM. Se corrió seis validas y se obtuvo grandiosamente el premio de “El Campeonato Nacional del Ecuador 2008”.

AÑO 2009

A principios de año viaje a Italia a las ciudades de Parma, Torino y Roma para realizar prácticas de kartismo participando en 2 carreras, además de entrenamientos en donde por solo 10 milésimas se estuvo a punto de batir record de pista.

Debido a la recesión económica se perdió los patrocinios y se regreso en Abril.

En fines de 2009 se incursiono en el automovilismo de Turismo, teniendo una participación en Yahuarcocha clasificando en Cuarto lugar.

Participación en Pupiales en un circuito callejero ganando la categoría y segundo en la general.

AÑO 2010

En el mes de enero participación en el circuito callejero en la ciudad de Pasto, obteniendo el primer lugar en la categoría, y al mismo tiempo participación en la carrera de exhibición de Formula Colombia haciendo un gran papel y obteniendo el segundo puesto.

Participación en curso del campeonato nacional de automovilismo Copa CATI 2010 donde después de tres validas, ocupo el cuarto puesto en la categoría Turismo Especial 2.

PROYECCIONES

Adjudicarse el Campeonato Nacional del Ecuador categoría turismo y proyectarse dos salidas al exterior para seguir adquiriendo experiencia y nivel en el ramo.

ANEXOS N.17

LOGOTIPO DE LA ESCUELA



ANEXOS N.18

BANNERS 1

ESCUELA DE **KARTING**“IBARRA
KARTING CLUB”



Siente la emoción extrema

Ofrece los servicios de:

- Escuela de conducción de karts
- Carrera de pilotos
- Alquiler de karts
- Eventos automovilísticos
- competencias

En el Circuito 2 del autódromo
Internacional de Yahuarcocha.

Tel.:(+5936)06-2-660179

Cel.: 098621273.

www.ibarrakartingclub.com.ec

IBARRA- ECUADOR

ANEXOS N.19

BANNERS 2



“Siente la emoción extrema

”

*En el Circuito 2 del autódromo
Internacional de Yahuarcocha,
se encuentra la escuela de
karting “barra karting club”*

¡Ven y conoce!

Telf. :(+5936) 2660179

Cel.:098621273.

www.ibarrakartingclub.com.ec

Ibarra – Ecuador.

ANEXOS N.20

TRIPTICO

 <p>Quiénes Somos?</p> <p>La Escuela Ibarra Karting Club es una escuela de instrucción de Karting, donde grandes y pequeños podrán disfrutar de la velocidad y la adrenalina que proporciona el alquiler de un Kart.</p> <p>Misión</p> <p>"Nuestra misión es fortalecer la disciplina de karting, con infraestructura, capacidad, experiencia, comodidad, excelente atención y tecnológicamente adecuados a las necesidades del aficionado-cliente y estando a la vanguardia de las nuevas tendencias en el karting, logrando así la diferenciación sobre las futuras competencias y obteniendo la fidelización de los clientes".</p> <p>Visión</p> <p>"En los próximos cinco años, la escuela "Ibarra karting club" será una entidad dispuesta a captar mayor afluencia del turismo local, nacionales e internacionales para el Autódromo Internacional de Yahuarcocha, de esta manera alcanzar el crecimiento económico y el mejoramiento continuo en los ámbitos de educación, formación integral y seguridad vial de los pilotos, para llegar a ser competitivos dentro del mercado deportivo automovilístico."</p>	 <p>Objetivo Institucional:</p> <p>Errundar al karting Ecuatoriano el impulso que se merece desde siempre, mediante una propuesta innovadora en la categoría.</p> <p>Principios</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Compromiso social- Disposición consciente y responsable de la Escuela. Promover su desarrollo deportivo, humano, turístico y económico. 2. Democracia- Cumplimiento de la igualdad de oportunidades para jóvenes y adultos de acceder a los servicios y capacitación del karting 3. Iburalismo- Promueve el respeto a las diferencias ideológicas, políticas, culturales y económicas de los aficionados-clientes. 4. Eticidad- La escuela se guía por los valores éticos de honestidad, honradez, responsabilidad y justicia. 5. Ecologismo- La escuela, este preservador del deporte automovilístico y propagador del desarrollo. 6. Carácter- actuar en forma libre e independiente, integrándose a diferentes grupos humanos sin tener conflictos personales o sociales por los diferentes roles que le toque desempeñar. 7. Cultura corporativa - Construcción social de la identidad de la organización expresada a través de 	 <p>un conjunto de presunciones y valores compartidos por la mayoría de sus miembros. La cultura corporativa se convierte en una especie de ideología.</p> <p>8. Identidad Nacional- integrar al joven a su sociedad local, regional y nacional, demostrando orgullo por pertenecer a esta disciplina deportiva.</p> <p>Valores:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Entrega- Dedicarse enteramente a la escuela como si fuera propia. 2. Respeto- Es la base fundamental para una convivencia sana y pacífica. El respeto es el interés por comprenderse a sí mismo y a los demás. 3. Responsabilidad- Es la consciencia de las consecuencias de todo lo que se hace o deja de hacer sobre sí mismo, la escuela o sobre los demás. 4. Lealtad- Tiene que ver con el sentimiento de apego, fidelidad y respeto que inspira a los miembros de la escuela. 5. Honestidad- Ser y actuar con rectitud con el cliente y la empresa. 6. Credibilidad- Valoración de las destrezas y conocimientos propios y el uso de la tecnología para la autorrealización en la disciplina del karting. 7. Perseverancia- Fuerza interior que permite llevar a buen término las actividades que se emprende, realizadas con alta motivación y profundo sentido de compromiso.
 <p>Ofrecemos los servicios de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Escuela de conducción de karts • Carrera de pilotos • Alquiler de karts • Eventos automovilísticos • Competencias  <p>Además...</p> <p>Si te inscribes en el segundo nivel participar en el sorteo de un equipo de Karting.</p>	 <p>VEN Y CONOCE nuestra escuela de karting, disfrute de la diversión y sensación de la velocidad, siente la adrenalina, estamos ubicados en el circuito 2 del autódromo Yahuarcocha de Ibarra.</p> <p>Inscripciones Abiertas</p> <p>Dir: Autódromo Internacional de Yahuarcocha Telf: (+5936) 26601 79 Cel: 09862127 3 Visítanos: www.ibarrakartingclub.com</p>	 <p>La emoción de ser piloto</p> <p>Ibarra Karting Club</p> <p>SIENTE LA VELOCIDAD EXTREMA</p>

ANEXOS N.21

PAGINA WEB



La emoción de ser piloto

Ibarra Karting Club

Empresa

Galeria

Servicios

Reservas

Dir. Autódromo Internacional de Yahuarcocha
Telf.: (+5936) 2660179 - 098621273
E-mail: comercial@ibarakartingclub.com.ec

CONTÁCTENOS

The banner features a central illustration of a karts driver in a white helmet and red suit, holding a steering wheel. The driver is set against a red circular background. The text 'La emoción de ser piloto' is written in a curved path above the driver. The club's name 'Ibarra Karting Club' is prominently displayed in large, stylized red and white letters. Four navigation buttons are arranged around the central image: 'Empresa' (top-left, red background), 'Galeria' (top-right, blue background), 'Servicios' (bottom-left, yellow background), and 'Reservas' (bottom-right, green background). Each button contains a small icon related to karting. At the bottom center, contact information is provided, and a red arrow-shaped button labeled 'CONTÁCTENOS' points to the right.

ANEXOS N.22

CUÑA RADIAL

