



UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS POLÍTICAS Y
SOCIALES**

ESCUELA DE DERECHO

**TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPÚBLICA**

**“LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL Y LA DESTRUCCIÓN DE
CALLES, ACERAS, BORDILLOS POR PARTE DE LA
TRANSPORTACIÓN PÚBLICA, VIOLAN PRECEPTOS
CONSTITUCIONALES Y LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN EL CANTÓN
SAN MIGUEL PROVINCIA DE BOLÍVAR”**

Autor: José Ignacio Gaibor Camacho.

Director de Tesis: Dr. Ángel Teodoro Naranjo Estrada.

Guaranda – Ecuador

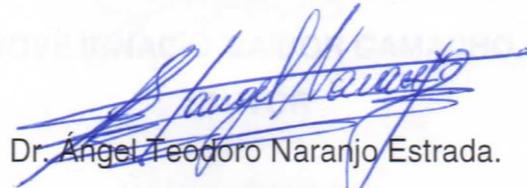
2013

CERTIFICACIÓN DEL ASESOR.

En calidad de Asesor de Tesis, CERTIFICO:

Que el trabajo de investigación titulado: **“LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL Y LA DESTRUCCIÓN DE CALLES, ACERAS, BORDILLOS POR PARTE DE LA TRANSPORTACIÓN PUBLICA, VIOLAN PRECEPTOS CONSTITUCIONALES Y LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN EL CANTÓN SAN MIGUEL PROVINCIA DE BOLÍVAR”**, elaborado por el señor: José Ignacio Gaibor Camacho, egresado de la Escuela Derecho, Facultad de Jurisprudencia, el mismo que ha desarrollado su trabajo investigativo bajo los lineamientos jurídicos y académicos de la institución, por lo que se aprueba la misma, pudiendo ser sometido a presentación pública y evaluación por parte del jurado calificador que se designe.

Guaranda, Diciembre 26-2012



Dr. Ángel Teodoro Naranjo Estrada.

ASESOR DE TESIS



ACTA NOTARIADA DE VERIFICACIÓN DE AUTENTICIDAD DE AUTORÍA.

José Ignacio Gaibor Camacho, egresado de la Facultad de Jurisprudencia, Escuela de Derecho, Universidad Estatal de Bolívar, declaro en forma libre y voluntaria que la presente investigación y elaboración de Tesis de Abogado de los Juzgados y Tribunales del Ecuador, que versa sobre: “La Contaminación Ambiental y la Destrucción de Calles, Aceras, Bordillos por parte de la Transportación Pública, Violan Preceptos Constitucionales y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Cantón San Miguel Provincia de Bolívar”, así como las versiones vertidas en la misma, es autoría del compareciente, quien la ha realizado a base de la recopilación bibliográfica de la legislación, el derecho ecuatoriano, derecho comparado y consultas en el sistema informático de Internet.

Por lo expresado en esta nuestra declaración, asumo la responsabilidad de originalidad de la misma y el cuidado respectivo a remitirse a las fuentes bibliográficas anexas para fundamentar el contenido expreso.

JOSÉ IGNACIO GAIBOR CAMACHO.

AUTOR

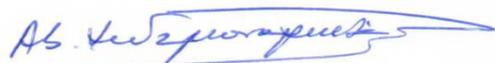
DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTORÍA OTORGADA POR EL SEÑOR:
JOSÉ IGNACIO GAIBOR CAMACHO.

CUANTIA: INDETERMINADA.

2013-02-05-D00816

En San Miguel de Bolívar, República del Ecuador, hoy día miércoles seis de noviembre del año dos mil trece, ante mi ABOGADO WASHINGTON MORA RUIZ, Notario Segundo encargado de este Cantón, comparece el señor JOSÉ IGNACIO GAIBOR CAMACHO. El compareciente manifiesta ser soltero, mayor de edad, de estado civil soltero, domiciliado en la Parroquia Matriz del Cantón San Miguel de Bolívar, Provincia de Bolívar, legalmente capaz, a quien de conocerlo doy fe y dice: Que instruido de la naturaleza, objeto y resultados legales de este instrumento, en forma libre y voluntaria manifiesta que tiene a bien otorgar la presente Declaración Jurada. Al efecto, juramentado que fue en legal y debida forma, previa la explicación de la gravedad del juramento, de las penas del perjurio y de la obligación que tiene de decir la verdad, expone: Yo JOSÉ IGNACIO GAIBOR CAMACHO, manifiesta que los criterios e ideas emitidos en el presente Trabajo de Investigación titulado **"LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL Y LA DESTRUCCIÓN DE CALLES, ACERAS, BORDILLOS POR PARTE DE LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA, VIOLAN PRECEPTOS CONSTITUCIONALES Y LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN EL CANTÓN SAN MIGUEL PROVINCIA DE BOLÍVAR"**, es de mi exclusiva responsabilidad en calidad de Autor. Es todo cuanto puedo decir en honor a la verdad; y, leída que le fue esta declaración al compareciente, se afirma y se ratifica en lo expuesto y firma conmigo en unidad de acto: de todo lo cual doy fe.


José Ignacio Gaibor Camacho
C.C. No.- 020189151-2


Ab. Washington Mora Ruiz
NOTARIO SEGUNDO (E) DEL CANTÓN SAN MIGUEL

Ab. Washington Mora Ruiz
NOTARIO SEGUNDO
CANTÓN SAN MIGUEL DE BOLÍVAR



DEDICATORIA

El presente trabajo investigativo, se fundamenta en el deseo de superación, de contar con una profesión libre digna, de servicio a la sociedad, de cumplir con los parámetros que exige nuestro sistema de educación superior, fundamentalmente dar respuesta a los conflictos sociales que son muy comunes en nuestro medio.

Trabajo que lo ofrezco a mis progenitores, a hermanos, y más familiares.

JOSÉ IGNACIO GAIBOR CAMACHO.
EGRESADO

AGRADECIMIENTO

Mi gratitud a Dios, a mis progenitores, que han sabido cumplir con su obligación legal y moral, siempre sustentada en los principios y valores de persona de bien; eterno agradecimiento a los docentes de la Universidad de Bolívar, Facultad de Jurisprudencia, Escuela de Derecho, por los conocimientos impartidos y compartidos a mi favor.

De manera especial quiero agradecer al distinguido catedrático, Dr. Ulices Barragán Vinuesa, quien con su incuestionable experiencia y sus sabios conocimientos que lo determinan, ha hecho posible que alcancemos la meta propuesta; y, a todos los que forman parte de la Universidad Estatal de Bolívar.

GRACIAS: a todos

José Ignacio Gaibor Camacho.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDOS	PÁGINAS
PORTADA	
CERTIFICACIÓN DEL ASESOR.....	2
ACTA NOTARIADA DE VERIFICACIÓN DE AUTENTICIDAD DE TESIS.....	3
DEDICATORIA.....	4
AGRADECIMIENTO.....	5
ÍNDICE GENERAL.....	6
ÍNDICE CUADROS Y GRÁFICOS.....	10
LISTA DE ANEXOS	
RESUMEN EJECUTIVO.....	12
INTRODUCCIÓN.....	13
ANTECEDENTES.....	15
TEMA Y PROBLEMA	16
OBJETO.....	20
POSIBLES CAUSAS QUE ORIGINAN EL PROBLEMA	21
OBJETIVOS.....	22
OBJETIVO GENERAL.....	22
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	23
CAMPO.....	23
HIPÓTESIS.....	23
TAREAS.....	24
CAPÍTULO I MARCO TEÓRICO	
TÍTULO I.....	27
CONCEPTO DE AMBIENTE Y DERECHO AMBIENTAL.....	27
CONCEPTO DE AMBIENTE.....	27
FORMAS DE CONTAMINACIÓN.....	31
ANÁLISIS DE LAS CONSTITUCIONES DE LATINOAMÉRICA, RESPECTO	

DE PRINCIPIOS Y DERECHOS AMBIENTALES.....	36
CONVENIOS Y PROTOCOLOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE.....	39
CRITERIOS DE PROTOCOLOS Y TRATADOS AMBIENTALES.....	43
ÁMBITO JURÍDICO DEL DERECHO AMBIENTAL.....	45
TITULO II.....	50
EL CANTÓN SAN MIGUEL Y SU CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.....	50
LAS CALLES, ACERAS Y BORDILLOS EN EL CANTÓN SAN MIGUEL.....	53
LA VIALIDAD Y SU TRASPORTACIÓN VEHICULAR	56
DERECHOS VULNERADOS	59
EL ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN.....	63
SAN MIGUEL Y EL FACTOR CONTAMINANTE.....	65
ENFERMEDADES CAUSADAS POR LA CONTAMINACIÓN.....	66
MARCO REGULATORIO AMBIENTAL Y PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES AMBIENTALES.....	68
SISTEMA ÚNICO DE MANEJO AMBIENTAL (SUMA).....	72
MARCO CONSTITUCIONAL SOBRE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL....	76
TITULO III.....	77
CONVENIO DEL PLAN RENOVACIÓN VEHICULAR (RENOVA).....	77
COMPENDIO DE LAS INSTITUCIONES INVOLUCRADAS.....	78
CONVENIO POR EL QUE SE ESTABLECE EL PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR (RENOVA).....	79
CRITICA AL PLAN RENOVA Y SU POSTERIOR DECRETO.....	96
FALENCIAS EXISTENTES.....	97
NECESIDAD DE REFORMAS Y FORTALECIMIENTO.....	98
CAPÍTULO II	
ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS	
METODOLÓGICAS.....	101
MÉTODO INDUCTIVO.....	101
MÉTODO LÓGICO DEDUCTIVO.....	101
MÉTODO HISTÓRICO.....	101
MÉTODO ANALÍTICO.....	102

MÉTODO SINTÉTICO.....	102
TÉCNICAS.....	102
TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN.....	102
LA TÉCNICA DOCUMENTAL.....	103
LA TÉCNICA DE CAMPO.....	103
LA ENCUESTA.....	103
ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.....	103
UNIVERSO DE LA MUESTRA.....	104
CAPÍTULO III	
ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS	
RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS A LAS PERSONAS QUE NECESITAN QUE EL PLAN RENOVA SE FORTALEZCA, A FIN DE EVITAR LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, ASÍ COMO LA DESTRUCCIÓN DE CALLES Y ACERAS DE LA ZONA URBANA.....	106
VERIFICACIÓN DE LA HIPOTESIS.....	111
HIPOTESIS.....	111
CONCLUSIONES.....	112
RECOMENDACIONES.....	113
CAPÍTULO IV	
MARCO PROPOSITIVO	
TÍTULO.....	115
PRESENTACIÓN.....	115
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	116
IMPORTANCIA.....	118
OBJETIVOS.....	119
GENERAL.....	119
ESPECÍFICOS.....	120
FACTIBILIDAD.....	120
IMPACTO.....	121
EVALUACIÓN.....	121
DESARROLLO DE LA PROPUESTA DE FORTALECIMIENTO AL PLAN	

REN-OVA VIGENTE ATENDIENDO LA DEMANDA EXISTENTE, A FIN DE EVITAR LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.....	122
PROYECTO DE DECRETO EJECUTIVO.....	122
EVIDENCIA DE LA APLICACIÓN DE LA PROPUESTA	125
BIBLIOGRAFÍA.....	127

ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS

CUADRO Y GRÁFICO NO. 1.....	106
CUADRO Y GRÁFICO NO. 2.....	107
CUADRO Y GRÁFICO NO. 3.....	108
CUADRO Y GRÁFICO NO. 4.....	109
CUADRO Y GRÁFICO NO. 5.....	110

LISTA DE ANEXOS

ANEXO NO. 1.....	a
ANEXO NO. 2.....	b

RESUMEN EJECUTIVO

Con la promulgación de la Constitución de la República del Ecuador, Publicado en el Registro Oficial No. 449 del 20 de Octubre del año 2008, se garantiza y se protege los derechos inherentes a las personas, a la naturaleza, específicamente el derecho al buen vivir, a vivir en un ambiente sano ecológicamente equilibrado, libre de contaminación ambiental; es decir, garantiza a más de los derechos personalísimos, reconoce a la naturaleza derechos por primera vez en la historia del Ecuador, convirtiéndole no solo objeto de derechos, sino sujeto de derechos.

A nivel mundial, la contaminación ambiental es una temática de profunda preocupación social, por cuanto se origina principalmente de las fábricas, de la emanación de gases que arrojan los vehículos automotores, tanto en las ciudades grandes como pequeñas, especialmente en aquellas donde circulan vehículos antiguos, como es el caso del cantón San Miguel, ya que ahí circulan diariamente vehículos antiguos, porque estas unidades trasladan a los usuarios a sus domicilios, poniendo incluso en riesgo la vida del ciudadano.

Problema visible en la ciudad, porque se palpa en el aumento de las enfermedades que en la actualidad están afectando a las personas, pues aparecen y crecen las enfermedades respiratorias, que complican la salud de las personas; incluso, la circulación de estas unidades que a diario lo hacen, a más de contaminar el aire, destruye la urbe de la ciudad, por la desorganización, es decir, destruyen la calle, las veredas y bordillos de la zona urbana, especialmente los días feriados.

El Plan Renova, es un proyecto de acuerdo a mi criterio acertado, porque se logró en cierta medida disminuir el número de unidades antiguas existentes, pero que tiene constantes falencias, y justamente por esta razón es importante fortalecer este programa para reducir la contaminación ambiental, acabando paulatinamente con la circulación y existencia de estos vehículos antiguos.

INTRODUCCIÓN.

La presente minuciosa y exhaustiva investigación académica, se refiere justamente a la contaminación ambiental que el cantón San Miguel adolece, a causa de los gases de carbono que emanan de los vehículos automotores antiguos, que están circulando en esta ciudad especialmente los días feriados. Se busca precisar, en las argumentaciones que se sustentan en el marco teórico, las consecuencias que ocasionan estos vehículos en las personas y en la naturaleza; así, como las enfermedades que originan en el ser humano, y los efectos irreversibles que ocasiona en la naturaleza, por la destrucción de la capa de ozono.

Se prescribe, los efectos que ocasiona en el sector urbano del cantón, por la circulación desordenada de los vehículos antiguos que están circulando especialmente los días jueves, pues se ha evidenciado la destrucción de calles y aceras en el centro de la ciudad. En la planteación y sustentación del tema, el ámbito del mismo y la base de sustento para ejecutar este trabajo académico, indicando sus objetivos, tanto generales como específicos, así como la metodología y las técnicas que servirán para realiza en buen término este quehacer investigativo. Se enfatiza la población con la que se va realizar este trabajo, ya que se toma en cuenta a las personas que han solicitado ser parte del Plan Renova en esta ciudad.

Se indica la hipótesis de investigación, conjuntamente con la operacionalización de las variables que se dan contestación durante el proceso investigativo. Dentro del marco teórico, se sustenta de forma global la contaminación ambiental, así como se lo sitúa la misma, en el cantón San Miguel, para ello se hace una reseña histórica del cantón, su ubicación, involucrando a la transportación pública, en particular la privada que cuenta con vehículos antiguos, ya que estos automotores son los que más contaminan el medio ambiente y causan enfermedades.

Se especifica las calles, las veredas de una ciudad, dando definición a la misma, relacionándole con la trasportación privada antigua, así mismo se realiza una investigación exhaustiva de las enfermedades que ocasiona los gases que emanan de estos vehículos principalmente.

Sustentamos lo investigado en base a encuestas realizadas a los involucrados en el tema, para ello se realiza preguntas de selección múltiple, diligencia que contribuye a la investigación, pues determina la problemática y la necesidad de aplicar una reforma al Plan Renova vigente.

La propuesta que se plantea en esta investigación, plantea directrices legales que tienen a solucionar de forma paulatina el problema, pues se plantea un modelo tipo de decreto ejecutivo aplicable para fortalecer el Plan Renova que está en vigencia.

Se anota las conclusiones, recomendaciones, la bibliografía y los anexos de la presente investigación académica.

ANTECEDENTES.

En el cantón San Miguel de la provincia de Bolívar, es común el tránsito de vehículos de transportación pública y privada, en especial los días feriados, ya que moradores del sector urbano como rural ejercen la actividad comercial, por el hecho de ser una zona eminentemente agrícola y ganadera, situación que conlleva a pequeños agricultores y ganaderos a vender sus productos en las respectivas plazas, a fin de sustentar sus propias necesidades y las sus familias.

Situación que conlleva al incremento de la transportación pública y privada, en la que están inmersos vehículos tantos públicos como privados, de los cuáles una gran porcentaje son antiguos, y que a pesar de las condiciones mecánicas estas unidades trasladan a las personas hasta sus domicilios, poniendo en peligro la vida de los usuarios, y atentando el derecho que tenemos a la seguridad ciudadana.

El problema está a la vista, ya que estas unidades antiguas está contaminando en mayor porcentaje el medio ambiente a nivel nacional, específicamente en la ciudad sanmigueleña, debido a la emanación de gases de carbono que arrojan estas unidades, agravándose el problema, por el aumento de enfermedades que ocasionan en las personas, algunas irreversibles.

Al existir vehículos antiguos, también se palpa cierto grado de desorganización de estas unidades, afectando al cooperado, así como a la urbe urbana del cantón, al destruir las calles, aceras y bordillos de la ciudad, debido a la conducción desorganizada de estos vehículos que transitan en la zona urbana del cantón, que a más de quebrantar la ley, contribuyen a la destrucción del medio ambiente.

Por ello es necesario que el Plan Renova vigente se fortalezca, a fin de evitar la contaminación ambiental, y la desorganización de estos vehículos. En especial, evitar que se destruya la naturaleza, que aparezcan a más de las enfermedades existentes, otras nuevas, causando un grave daño a la humanidad.

TEMA: “LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL Y LA DESTRUCCIÓN DE CALLES, ACERAS, BORDILLOS POR PARTE DE LA TRANSPORTACIÓN PUBLICA, VIOLAN PRECEPTOS CONSTITUCIONALES Y LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN EL CANTÓN SAN MIGUEL PROVINCIA DE BOLÍVAR”.

PROBLEMA.

El problema surge cuando se toma conciencia de los efectos negativos que producen los buses, taxis y camionetas de alquiler en el Cantón San Miguel.

Se denomina contaminación ambiental a la presencia en el ambiente de cualquier agente (físico, químico o biológico) o bien de una combinación de varios agentes en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud, la seguridad o para el bienestar de la población, o bien, que puedan ser perjudiciales para la vida vegetal o animal, o impidan el uso normal de las propiedades y lugares de recreación y goce de los mismos.

La zona Urbana e incluso un parte de la zona rural del Cantón San Miguel de la Provincia de Bolívar es una de las urbes más grandes de la Provincia de Bolívar, y en proceso de contaminación en la Provincia, con aproximadamente 27.244 de habitantes y casi 900 vehículos; llega a arrojar a la atmósfera una gran cantidad de contaminantes al año.

El Cantón San Miguel ha crecido de una manera rápida y prácticamente sin planeación y control por parte de sus autoridades, algunas de las principales vías, no están concluidas, el trazado de las calles no es el adecuado, el transporte público concesionado ofrece un servicio de pésima calidad, pues las unidades están en muy mala condición y los conductores no respetan el reglamento de tránsito, el transporte público a cargo de Cooperativas, no ofrece un buen servicio.

De manera que la gente Sanmigueleña con poca capacidad de comprar automóvil se ve obligada a usar el transporte público como Buses, Taxis y Camionetas de alquiler, a pesar de sus inconvenientes, mientras que las personas económicamente en mejor posición optan por el transporte privado

aumentando el parque vehicular sin que los automóviles viejos salgan de circulación, provocando un aumento en las emisiones de contaminantes.

De toda la población del área Urbana casi el 55% vive dentro de los límites del Cantón San Miguel. Esto representa un problema, pues la mayor parte de los servicios de transporte públicos así como las principales vialidades se concentran en el Centro del Cantón.

Esto nos indica que como ciudadanos estamos en condiciones de reclamar y formular políticas de ayuda para este problema de degeneración urbana.

Se requiere entonces, mejorar el transporte público tanto en su servicio como en su funcionamiento, buscando que este sea lo menos contaminante posible.

Esta solución aunque no es completa, es la más viable en el contexto de esta ciudad, porque es imposible obligar a la gente a dejar el automóvil, pero es posible ofrecerle opciones de calidad para fomentar el uso del transporte colectivo. Y debemos regirnos en lo siguiente.

El Art. 11.- LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.

Al mismo tiempo se debe impulsar la investigación en nuevas tecnologías limpias, propias de países desarrollados, de manera que sean más baratas y se contribuya al desarrollo dentro de un marco sustentable de nuestro Cantón.

Nuestro trabajo se enfoca en el problema de la contaminación Ambiental por parte del Transporte Público, y degeneración urbana causada por la Transportación Pública e incluso privada por una parte.

Porque aunque no es el único factor de contaminación de la atmósfera, es uno de los más importantes dentro del marco político, jurídico y social del Cantón San Miguel con un impacto ambiental y muy interesante.

De las emisiones de contaminantes atmosféricos los autobuses taxis y camionetas producen el 76%. De los principales contaminantes del aire estos vehículos son responsables del 99% de monóxido de carbono (CO), el 83% de los óxidos de nitrógeno (NOX), el 58% del dióxido de azufre (SO2) y el 52% de las partículas suspendidas de menos de 2.5 μm (PM 2.5).

Se ha comprobado que estos contaminantes producen graves enfermedades y deterioran el ambiente:

- CO. Es una sustancia tóxica que provoca asfixia porque sustituye al oxígeno en la hemoglobina, por ser más afín a éste. Concentraciones mayores a 750 ppm (.1% en aire) llevan a la pérdida de conciencia y muerte.
- NOx. No son contaminantes primarios por no afectar directamente a la salud, pero son los catalizadores para la producción de ozono y otros oxidantes. Los NOx al combinarse con agua, producen lluvia ácida.
- SO2: El dióxido de azufre es un irritante pulmonar que resulta nocivo para las personas con problemas respiratorios, la exposición prolongada puede provocar daños respiratorios irreparables, pero su principal problema es el ácido sulfúrico que es un producto de su oxidación, siendo el principal compuesto de la lluvia ácida que destruye tanto edificios como al ecosistema.
- PM 2.5. Penetran en los pulmones bloqueándolos e impidiendo el paso de aire, irritan los ojos y son el contaminante con mayor índice de mortandad. Aumentan la propensión a enfermedades cardiovasculares.

Todos estos contaminantes, aunque son reducidos, su presencia en la Cantón San Miguel podría dar paso a enfermedades a largo plazo.

Por tal Motivo debe haber programas de verificación y control así como la creación de nuevos transportes públicos con unidades aptas para este servicio, o direccionar y armas circuitos de transferencia de buses que ayuden con estos problemas, siguen estando en su mayoría por encima de la norma aceptable establecida.

Además, está demostrado que el uso del automóvil, no conlleva una real ventaja en cuanto a la velocidad y tiempo ahorrado por la distancia, el tiempo que le toma a la gente para llegar a su trabajo sigue siendo el mismo o que hace 50 años.

Sin embargo, no se han podido desarrollar tecnologías limpias que pueden ser utilizadas en el transporte público del Cantón San Miguel de Bolívar, siendo esto el medio más factible para la reducción de los contaminantes, y de ser posible aplicarlas también al transporte privado.

Al momento de hablar de degeneración urbana causada por el transporte público, tenemos que tener en consideración que las calles y aceras del Cantón San Miguel no son aptas para la circulación de buses y algún tipo de circuito de transporte público, ya que no cumple con los parámetros, políticas y normativas establecidas por los Gobiernos Municipales, la arquitectura e infraestructura de estas vías no aptas para el uso de transporte privado, por sus dimensiones y señalización.

Se ha notado el desgaste y quiebre de calles y aceras, por la circulación de estos vehículos, debería haber un estudio de factibilidad para frenar este problema, normado y politizado por ordenanzas Municipales, que den garantía y respaldo a nuestro Cantón e incluso al propio peatón.

Art. 6.- LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, El Estado es propietario de las vías públicas, administrará y regulará su uso.

Considero necesario el realizar un estudio profundo acerca de la Contaminación ambiental y la degeneración urbana de la urbe Sanmigueleña, con la necesidad urgente de normar y politizar, leyes que regulen este inconveniente, y dar soluciones urgentes y rápidas, a este problema.

Art. 9.- LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las

carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

OBJETO

El presente estudio inicia con un análisis profundo sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, e incluso la Ley del Medio Ambiente, que busca la mejor manera de regular y normar políticas y leyes que ayuden a regular la contaminación ambiental y la degeneración urbana de calles, aceras y bordillos causada por la Transportación Pública existente en el Cantón San Miguel de Bolívar, para basarnos en un estudio de factibilidad jurídico, político administrativo que nos ayude a capacitar y concientizar a los transportistas públicos sobre la contaminación y degeneración urbana.

Y sobre todo a los entes reguladores como el Municipio de San Miguel la incidencia e impacto de no aplicar normas, políticas reguladoras y multas que eviten este problema, en bienestar integral de los ciudadanos y peatones Sanmigueleños.

Art. 9.- LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

Con una adecuada administración vial regulada por derechos ambientales nos dirigirá a buenas metas y sobre todo a la satisfacción del usuario, a fin de precautelar con esto el bienestar del ciudadano Sanmigueleño.

Además busco palpar con la investigación de campo, y aplicando técnicas e instrumentos que son esenciales para el presente proyecto investigativo llegar a culminar el mismo y ver la forma más correcta de un adecuada transportación pública de no vulnere la salud de los habitantes del Cantón San Miguel y no dañe y destruya las calles, aceras y bordillos.

El objetivo es realizar un estudio crítico real, sobre la contaminación ambiental por transporte público en San Miguel de Bolívar, ya que las cooperativas cuentan con unidades viejas con muchos años en el transporte personal y

público, quienes arrojan gases sumamente contaminantes que afectan a la salud de los pobladores Sanmigueleños.

En este sentido en el presente trabajo monográfico, intentamos describir los alcances de este problema, analizando las causas y proponiendo algunas alternativas de solución que permitan evitar y reducir los índices de contaminación que en la actualidad se presentan en el parque automotor Sanmigueleño.

Pero el caso no está del todo perdido aún existen soluciones viables que el estado conjuntamente con los ciudadanos pueden ejecutar como por ejemplo:

El gobierno debería realizar revisiones técnicas especialmente a las unidades de transporte público, exigir exámenes médicos a los conductores, elevar la talla mínima para conducir unidades de transporte público de 1 metro 65 cm a 1 metro 70cm, retirar del parque automotor vehículos con más de quince años de antigüedad, incentivar en la educación de los niños y adultos conceptos de seguridad vial.

Crear una entidad dirigida por verdaderos expertos que no dependan del ministerio de transportes, y así poder funcionar como entidad rectora del transporte terrestre llevando una real estadística y mapeo de todo el país respecto a las cifras de los accidentes automovilísticos para poder encontrar la forma de que la impunidad que rodea a los infractores, se sancione drásticamente.

POSIBLES CAUSAS QUE ORIGINAN EL PROBLEMA.

Actualmente no existe un órgano regulador de los medios de transporte en el Cantón San Miguel de Bolívar, por lo que es necesario que el gobierno se involucre de una manera más profunda en este tema asegurando el bienestar de la población en su totalidad.

¿Pero cuáles son las causas que originan esta desastrosa situación en la que se encuentra el transporte público?

- Los Buses y vehículos que circulan en San Miguel de Bolívar, según el Ministerio de Transporte existen más de 900 unidades, cuando en realidad solo se necesitarían no más de 500.
- Además de los vehículos menores como las motos que son responsables del 62% de accidentes de tránsito en los conos del estado Ecuatoriano
- La antigüedad de las unidades es otra de las causas esta se da por la excesiva cantidad de vehículos de segunda mano que ingresa al parque automotor Ecuatoriano
- Falta de preparación de los conductores y en muchas situaciones gran cantidad de ellos no poseen licencia incluso muchos de ellos no tienen papeles en regla,
- Falta de conocimiento por parte de los conductores como de los peatones sobre conceptos primordiales de educación vial y la última y más frecuente es el estado de ebriedad en la que se manejan los vehículos.
- Las cifras que expulso el INEC son alarmantes estas nos dicen que el 70% de accidentes en el Ecuador es causado por unidades de transporte público.
- Falta de planificación y rutas de transportación eficientes, que vulnere la generación urbana sanmigueleña.
- Mala calidad de Combustible y derivados de transporte

OBJETIVOS.

GENERAL.

Analizar, Realizar y Establecer las actuaciones responsables de la Ley de Tránsito y Medio Ambiente a fin de destacar la jurisprudencia aplicada en las mismas, determinando el daño causado al Medio Ambiente y a la urbe Sanmigueleña, por la circulación y contaminación emitida por el Transporte público.

En consecuencia somos dueños de nuestro propio destino, está en nosotros tomar conciencia de la realidad que se vive en nuestro país y así el gobierno planifique y ejecute mecanismos necesarios para luchar con este gran problema que afecta la coyuntura.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Identificar los principales conceptos, ideas e instrumentos que existe en nuestro ordenamiento jurídico, aplicado a la Contaminación Ambiental y degeneración de la urbe sanmiguelense.
- Determinar si existe o no una correcta aplicación de los fundamentos legales del Código del Medio Ambiente y la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

CAMPO

El campo de investigación se relaciona con la contaminación del medio ambiente por ende la investigación se desarrollará en materia de la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Medio Ambiente, además de que abarcará materia Civil, ya que es muy indispensable tomar en cuenta que todos los procesos.

Se desarrollara netamente en el Cantón San Miguel de Bolívar, en la Comisión de Tránsito de Bolívar y en el departamento de regularización de Tránsito del Municipio de San Miguel, sus diferentes juzgados e instituciones que están relacionados directamente con el proyecto, de igual manera detallo cuales van hacer las acciones para que nuestro proyecto tome riendas y sea factible.

HIPOTESIS.

¿El conocimiento sobre la Contaminación Ambiental y la destrucción de calles, aceras, bordillos por parte de la transportación pública, permitirá la regulación y ordenamiento de normas y Políticas a los choferes de Transporte Público?

TAREAS.

- Revisar técnicas de los vehículos que incluyan la calidad de las emisiones de combustión.
- Revisar de inmediato dar la reglamentación para que se retomen las revisiones técnicas de los vehículos.
- Revisar la reglamentación con ampliación de impuestos en escalas por antigüedad de los vehículos.
- Establecer en forma técnica qué es la Contaminación Ambiental y degeneración de la urbe Sanmigueleña.
- Explicar científicamente cada una de las instituciones jurídicas que integran al Derecho Ambiental y la Ley Orgánica de Tránsito.
- Detallar con precisión cuáles han sido los efectos jurídico sociales generados por la Ley Orgánica Reformatoria a la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
 - Estudiar las diferentes cooperativas de Transporte en el Cantón San Miguel.
 - Examinar y revisar pagos y multas que perciben el municipio en la regulación del transporte, en la ciudad de San Miguel.
 - Estudiar los formularios únicos para demandar a infractores
 - Indagar a transportistas y choferes acerca de Ley Orgánica Reformatoria a la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.
- Establecer las experiencias, ventajas y desventajas sobre la Ley del Medio Ambiente y la Ley Orgánica Reformatoria a la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.
- Trasládame al Ministerio del Ambiente
- Trasládame al Municipio de San Miguel y realizar entrevistas
- Efectuar entrevistas a los Profesionales del Derecho Ambiental.
- Practicar entrevistas a transportistas y usuarios.
- Realizar entrevistas a la gente Sanmigueleña.

- Analizar la información de las entrevistas.
- Presentar las correcciones ante el Director de Tesis.
- Examinar respecto de los subsidios y otros beneficios legales.

CAPITULO I
MARCO TEÓRICO

MARCO TEÓRICO

TITULO I

1.1.- CONCEPTO DE AMBIENTE Y DERECHO AMBIENTAL.

1.1.1. Concepto de Ambiente.

Refiriéndome al medio ambiente, puedo dilucidar que es el medio en que se vive o circunstancias que rodean a las personas o cosas¹. Es decir, es el medio en el cual los seres vivos entre ellos el ser humano desarrollan diferentes actividades para el vivir y convivir. Otros definen como al ambiente como el medio o marco que nos rodea y en el que se desarrollan los sistemas biológicos². Entonces diría que es el marco o medio natural que nos rodea que brinda las oportunidades de vivir a los seres humanos.

Existen otras filosofías que definen al medio ambiente, indicando que es el sistema global constituido por elementos naturales y artificiales de naturaleza física, química, biológica, sociocultural y de sus interrelaciones, en permanente modificación por la acción humana o natural que rige o condiciona la existencia o desarrollo de la vida³. Desprendiéndose de ahí los elementos en los cuales consolidan las interrelaciones, las que son modificadas por la mano y acción del hombre. Es decir, es el medio, espacio, lugar, en el cual habitamos los seres humanos, y todo ser viviente, en el que desarrollamos nuestras actividades, y cumplir con las etapas de vida de los seres vivos.

El ser humano desde su existencia, se ha caracterizado por sus grandes avances descubrimientos, inventos y hasta la actualidad no tiene límite, esto ha conllevado a un gran sacrificio para el mismo, como para su descendencia, y a los demás seres vivos, cada avance tecnológico, industrial, ocasiona serios e irreparables daños al ambiente natural en especial a la naturaleza fuente principal de vida de los seres vivos.

¹ Diccionario Enciclopédico Universal y del Ecuador.

² Diccionario Enciclopédico Universal y del Ecuador.

³<http://www.buenastareas.com>

1.1.2. Derecho Ambiental.

Al respecto existen algunas tesis que justamente definen este concepto, de la siguiente forma:

a.- Derecho Ambiental.- Constituye el conjunto de normas jurídicas regulatorias de relaciones de derecho público o privado, tendientes a disciplinar las conductas en orden al uso racional y conservación del medio ambiente, en cuanto a la prevención de daños al mismo, a fin de lograr el mantenimiento del equilibrio natural, lo que redundará en una optimización de la calidad de vida⁴.

El ser humano desde principios de su existencia, se ha caracterizado por tratar de llegar a establecer grandes avances descubrimientos, inventos esto hasta el presente no tiene límite, esto ha conllevado a un gran sacrificio para el mismo y para con los demás seres vivos.

Por resumido los diferentes países del mundo, se han visto en la necesidad de crear un marco legal que regule, prevenga, y mantenga un adecuado uso y explotación del ambiente, en el Ecuador no es la excepción con la Ley de Gestión Ambiental enmarcada con los preceptos constitucionales vigentes los que ya no solo lo amparan sino que lo tutelan desde la Constitución de la República, sin embargo el inconveniente es la aplicabilidad de estos derechos. Esto debido a los intereses privados y públicos que superan el bien común.

b.- Derecho Ambiental.-Desafíos del Derecho Ambiental Ecuatoriano frente a la Constitución vigente, a partir de octubre de 2008, Ecuador cuenta con una nueva Constitución, instrumento que plantea un nuevo paradigma en relación al Estado, así como nuevos postulados de profunda incidencia para el ordenamiento jurídico, destacándose entre ellos el reconocimiento de los derechos de la naturaleza, un nuevo régimen de tutela de los derechos ambientales, regulaciones sobre la biodiversidad y recursos naturales y una propuesta institucional que reformará la estructura actual.

Temas como el reconocimiento de derechos a la naturaleza deben necesariamente analizarse a partir de un marco legal que la categoriza como

⁴<http://www.significadolegal.com>

un recurso; otros relativos a la gestión ambiental de los recursos naturales deben evaluarse a partir de un marco legal expedido en la década de los 70's, que responde a consideraciones utilitarias de explotación de los recursos naturales; además, deben ser analizados bajo el actual enfoque que plantea la Constitución. Por otra parte, temas relativos a la conservación de la diversidad biológica y áreas protegidas merecen un atento estudio al tenor de los tratados internacionales a fin de determinar la existencia de avances o retrocesos jurídicos. Se añaden también temas de especial relevancia como son los derechos y garantías constitucionales.

Todo ello exige formulación de normativa y reformas que permitan adecuar el régimen jurídico ambiental vigente a los nuevos esquemas constitucionales. Se trata de un proceso jurídico de incidencia sustantiva sobre el marco normativo ambiental y sectorial vigente en el Ecuador.

En este contexto, se ha visto indispensable abrir espacios de análisis y discusión sobre los retos y oportunidades que plantea el nuevo marco constitucional a fin de apoyar en la construcción de un marco jurídico e institucional que haga de los principios y normativas constitucionales mecanismos jurídicos aplicables y efectivos para promover el desarrollo sostenible y, en definitiva, el Buen Vivir.

En este sentido, la Plataforma de Políticas Públicas, un colectivo de organizaciones de la sociedad civil interesadas en promover el análisis de las políticas públicas y la aplicación eficaz del marco normativo ambiental para alcanzar el desarrollo sostenible ha iniciado un proceso de análisis, discusión y presentación de algunas propuestas importantes tanto en temas de reforma normativa, cuanto en la formulación de normativas ambientales que permitan hacer efectivos los postulados constitucionales.

Todo este proceso ha dado origen a esta publicación, una iniciativa que recoge tres documentos de análisis en torno a tres temas: El régimen constitucional de biodiversidad, patrimonio natural, ecosistemas frágiles y recursos naturales; el régimen constitucional de los recursos naturales no renovables, y los derechos y garantías constitucionales. La publicación presenta además los aportes y propuestas generados en torno a la discusión de estos documentos, los

mismos que fueron objeto de análisis y debate en el marco del Ciclo de Foros: "Desafíos del derecho ambiental ecuatoriano frente a la constitución vigente".

Este aporte es el inicio de un esfuerzo colectivo de las organizaciones que conforman la Plataforma de Políticas Públicas a fin de provocar un mayor análisis de los retos y oportunidades que plantea la Constitución de la República del Ecuador y la posibilidad de identificar aquellos aspectos normativos que requieren reforma o formulación para hacer efectiva la Constitución en temas ambientales⁵.

c.- Derecho Ambiental.- A nivel del derecho ambiental y su evolución vale la pena analizar un salto cuántico que ha dado la Constitución ecuatoriana. Es el hecho de otorgar, como un hecho sui generis, derechos a un bien y ya no solamente a una persona.

Es así que el art. 71 de la nueva constitución ecuatoriana aprobada en el 2008, establece derechos para la naturaleza de la siguiente manera:

“La naturaleza o Pacha Mama donde se produce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos”. Además establece la exigibilidad del cumplimiento de estos derechos a toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad y recurre a los principios ambientales para que se puedan aplicar los mencionados derechos.

La historia de los derechos nos llevan a comprender las grandes eras de la aparición de los mismos: la primera en la que se generaron los derechos humanos producto de la lucha de toda una generación para que se reconozcan presupuestos mínimos de respeto a las personas como tales, a su integridad física, psicológica y a su ser.

Posteriormente la historia nos revela la lucha por el reconocimiento de los derechos básicos para una vida con dignidad de las personas, como la educación, la salud, los derechos laborales, entre otros de suma importancia

⁵www.ceda.org.ec

para que un individuo, hombre o mujer, viva con dignidad; estos son los llamados Derechos Económicos y Sociales (DESCS). Después vemos que la humanidad consigue pasar de ese reconocimiento que recae en el individuo hacia el reconocimiento de derechos colectivos, es decir establecidos para un grupo de personas o para una colectividad, que se basan en el hecho de que si le afectan a uno le afectan a todos-as; dentro de éstos están los derechos ambientales, o los derechos de los Pueblos y Nacionalidades Indígenas.

Este era hasta hace poco el mayor avance en el campo de los derechos, y como se puede apreciar eran reconocidos a favor de personas, hombres, mujeres, niños y niñas que por su sola existencia los “hacía nacer”, que por su solo hecho de ser seres humanos los generaba como tales. Los estados deben protegerlos y son irrenunciables.

A nivel internacional se avanzó con los varios convenios internacionales en establecer principios para el derecho ambiental, de extrema importancia pues han logrado marcar los objetivos de la legislación ambiental e influir en los sistemas jurídicos nacionales. Principios como los de “precaución”, “prevención”, “el que contamina paga” son ahora parte de la mayoría de ordenamientos jurídicos de nuestros países.

Es indudable, que la contaminación ambiental es de preocupación mundial, así como local, debido justamente al apareamiento de varios cambios climáticos que está agravando a la población en general. La contaminación que ocasionan los vehículos automotores a nivel del cantón San Miguel, es preocupante, debido principalmente a la circulación de automotores viejos o obsoletos, que constituyen a pesar del daño que ocasiona a la naturaleza la fuente de la economía de varios habitantes de la zona, que carecen de fuentes de trabajos.

1.2. FORMAS DE CONTAMINACIÓN.

Para entender más el tema de estudio, dilucido los tipos de contaminación ambiental que está afectando a la composición de la atmósfera y algunos de

estos cambios son perjudiciales para los humanos y los ecosistemas; estos son:⁶

a.- La contaminación atmosférica.

Hace referencia a la liberación de sustancias químicas y partículas en la atmósfera alterando su composición y suponiendo un riesgo para la salud de las personas y de los demás seres vivos. Estos, gases contaminantes del aire más comunes son el monóxido de carbono, el dióxido de azufre, los clorofluorocarbonos y los óxidos de nitrógeno producidos por la industria y por los gases producidos en la combustión de los vehículos. Los fotoquímicos como el ozono y el esmog se aumentan en el aire por los óxidos de nitrógeno e hidrocarburos y reaccionan a la luz solar. El material articulado o el polvo contaminante en el aire se mide por su tamaño en micrómetros, y es común en erupciones volcánicas. La contaminación atmosférica puede tener un carácter local, cuando los efectos ligados al foco de emisión afectan solo a las inmediaciones del mismo, o un carácter global, cuando las características del contaminante afectan al equilibrio del planeta y zonas muy distantes a los focos emisores, ejemplos de esto son la lluvia ácida y el calentamiento global. Es decir, de esta prescripción puedo decir que la más común que se origina en San Miguel es justamente la contaminación que se origina de los vehículos, por la expulsión de sus gases contaminantes.

b.- La contaminación hídrica.

Hace referencia justamente a la liberación de residuos y contaminantes que drenan a las escorrentías y luego son transportados hacia ríos, penetrando en aguas subterráneas o descargando en lagos o mares. Por derrames o descargas de aguas residuales, eutrofización o descarga de basura, o por liberación descontrolada del gas de invernadero CO₂ que produce la acidificación de los océanos. Los desechos marinos son desechos mayormente plásticos que contaminan los océanos y costas, algunas veces se acumulan en alta mar como en la gran mancha de basura del Pacífico Norte. Los derrames de petróleo en mar abierto por el hundimiento o fugas en petroleros y algunas

⁶: <http://www.monografias.com/trabajos44/contaminacion-quito/contaminacion-quito.shtml>.

veces derrames desde el mismo pozo petrolero. A nivel local, esta contaminación se da por la contaminación de los principales riachuelos y ríos pertenecientes al cantón, provenientes de las aguas servidas, de las diferentes clases de basuras que son arrojadas consiente e inconscientemente a las aguas, sin pensar un minuto del daño que están ocasionando a la atmosfera, al agua, sobre todo al futuro de nuestros descendientes.

c.- La contaminación del suelo.

Hace referencia, cuando productos químicos son liberados por un derrame o filtraciones sobre y bajo la tierra. Entre los contaminantes del suelo más significativos se encuentran los hidrocarburos como el petróleo y sus derivados, los metales pesados frecuentes en baterías, el Metiltert-butil éter (MTBE),¹³ los herbicidas y plaguicidas generalmente rociados a los cultivos industriales y monocultivos y órgano clorados producidos por la industria. Además, los vertederos y cinturones ecológicos que entierran grandes cantidades de basura de las ciudades. Esta contaminación puede afectar a la salud de forma directa y al entrar en contacto con fuentes de agua potable. Al respecto, nuestra ciudad es una de las que ha incrementado la contaminación del suelo, porque la agricultor y ganadero ha visto a la fumigación como la forma más fácil y económica para producir sus productos agrícolas, y sustentar a sus familias, y también por la falta de mano de obra debido a las migraciones de la población a la ciudad. Al respecto hay datos curiosos de que en la postre algunas parroquias serán fantasmas debito a que casi toda la población joven estudiada o no sale a las ciudades en busca de mejores días, ya que el apoyo al campo es deficiente. Así, como el mal manejo de los residuos sólidos son problemas grandes y alarmantes de la población sanmigueleña.

d.- La contaminación por basura.

En este contexto, las grandes acumulaciones de residuos y de basura son un problema cada día mayor, se origina por las grandes aglomeraciones de población en las ciudades industrializadas o que están en proceso de urbanización. La basura es acumulada mayormente en vertederos, pero muchas veces es arrastrada por el viento o ríos y se dispersa por la superficie de la tierra y algunas veces llega hasta el océano. Este problema de

contaminación se evidencia en el cantón San Miguel, pues se bota la basura a las quebradas, a la ribera de los ríos, especialmente del Río Naranjito.

e.- La basura espacial.

Esta basura orbitando alrededor de la Tierra se compone de restos de cohetes y satélites viejos, restos de explosiones y pequeñas partículas artificiales. Esta basura puede generar serios daños en los satélites en funcionamiento, ya que los impactos a velocidades orbitales pueden transformar a los satélites funcionales en más basura espacial produciendo un proceso llamado Síndrome de Kessler. Esta contaminación se da más en el espacio.

f.- La contaminación radiactiva.

Esta contaminación es el resultado de las actividades en física atómica desde el siglo XX, puede ser resultado de graves desperfectos en plantas nucleares o por investigaciones en bombas nucleares, también por la manufactura y uso materiales radioactivos. Es decir, la contaminación radiactiva más peligrosa, se da por algunos países que cuentan con esta clase de material atómico.

g.- La contaminación genética.

Esta contaminación mas hace referencia al mal manejo del material genético (por medio de la fecundación) hacia una población salvaje. Tanto desde organismos genéticamente modificados a otros no modificados, o desde especies invasivas o no nativas hacia poblaciones nativas. La contaminación genética afecta el acervo génico (patrimonio genético) de una población o especie, y puede afectar la biodiversidad genética de una población o especie. Por ejemplo si a los organismos genéricamente modificados (OGM) se les permite reproducirse con organismos no modificados (no-OGM) se producirá la contaminación genética.

h.- La contaminación electromagnética.

Es la producida por las radiaciones del espectro electromagnético generadas por equipos electrónicos u otros elementos producto de la actividad humana, como torres de alta tensión y transformadores, las antenas de telefonía móvil, los electrodomésticos, etc. Esta contaminación puede producir peligros de tres

tipos: Peligros eléctricos capaces de inducir una corriente eléctrica o shock eléctrico que pueden dañar personas o animales, sobrecargar o dañar aparatos eléctricos, un ejemplo de esto son las tormentas solares que inducen corrientes eléctricas en el campo magnético de la tierra, en 1994 una tormenta solar afectó a varios satélites de comunicación generando problemas en periódicos y redes de radio y televisión de Canadá. Esta clase de contaminación puede ser parte de nuestro cantón, porque también cuenta con antenas de telefonías celulares con mayor intensidad en los últimos tiempos.

Peligros de incendio en el caso de una fuente de muy alta radiación electromagnética puede producir una corriente eléctrica de tal intensidad que genera una chispa que puede causar incendios en ambientes con combustible como por ejemplo gas natural.

i.- La contaminación térmica.

Consiste en un cambio en la temperatura de un cuerpo de agua causado por la influencia humana, como el uso de agua como refrigerante para plantas de energía, el aumento artificial de la temperatura puede tener efectos negativos para algunos seres vivos en un hábitat específico ya que cambia las condiciones naturales del medio en que viven.

j.- La contaminación acústica.

Equivale a la contaminación del ruido de avenidas producido por automotores, ruido de aviones, ruido industrial o ruidos de alta intensidad. Pueden reducir la capacidad auditiva del hombre y producir estrés. Estos, si se efectúa en nuestro cantón sobretodo en días de mayor circulación vehicular.

k.- La contaminación visual.

Es justamente la que puede referirse a la presencia de torres para el transporte de energía eléctrica, Vallas publicitarias en carreteras y avenidas, accidentes geográficos como las "cicatrices" producidas por la minería a cielo abierto, también por los vertederos a cielo abierto. En esta contaminación, se evidencia más por la afluencia de señales de tránsito en esta ciudad.

l.- La contaminación lumínica.

Hace hincapié, básicamente sobre la iluminación e interferencia astronómica (que disminuye y distorsiona el brillo de las estrellas o cualquier objeto estelar afectando el trabajo de observatorios y astrónomos), esta contaminación se da durante la noche en cercanías de las ciudades, por esto los observatorios astronómicos importantes se asientan en regiones alejadas de las urbes.

1.3. ANÁLISIS DE LAS CONSTITUCIONES DE LATINOAMÉRICA, RESPECTO DE PRINCIPIOS Y DERECHOS AMBIENTALES.

Al respecto ilustro que varias constituciones de Latinoamérica recogen los principios y derechos ambientales, pero ninguna llega a establecer derechos para la naturaleza, por ello prescribo algunas de ellas para reflexionar sobre su alcance:

a.- Bolivia.- Aquí se reconoce en el Art. 33 el derecho a un ambiente saludable, protegido y equilibrado; manifiesta que es deber del Estado conservar, proteger y aprovechar de manera sustentable los recursos naturales y la biodiversidad, así como mantener el equilibrio del medio ambiente. En el Art. 347 hace énfasis en evitar, minimizar, mitigar, remediar, reparar y resarcir los daños al ambiente (Art. 347) y al aprovechamiento sustentable de los recursos naturales (Art. 380). Es importante mencionar que los recursos naturales en Bolivia son de propiedad y administración exclusiva del Estado.

Bolivia además dedica capítulos especiales para los temas de la Amazonía, biodiversidad, áreas protegidas, tierras forestales. Dentro de los derechos de Pueblos Indígenas se establece el derecho a la administración de los recursos naturales y a vivir en un ambiente sano con un manejo adecuado de los ecosistemas. (Art. 30).

Es interesante la Constitución pues menciona a los bosques como recursos estratégicos para el desarrollo.

b.- Perú.- Justamente en el Art. 2 de la Constitución establece el derecho a un ambiente sano y equilibrado. Reconoce como patrimonio de la nación a los recursos naturales y establece los derechos de aprovechamiento de éstos para los particulares, de acuerdo a la legislación nacional. (Art. 66). Establece como

obligación del Estado la de proteger la diversidad biológica y las áreas protegidas naturales. (Art. 68).

c.- Colombia.- Se establece el derecho de todas las personas a vivir en un ambiente sano (Art, 79) y establece como un deber del Estado el de proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de sus fines. Obliga también al Estado a planificar y manejar el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental. (Art. 80).

d.- Venezuela.- En su Constitución, Art. 127, establece como derecho el de disfrutar de una vida y de un ambiente seguro, sano y ecológicamente equilibrado; así mismo establece como obligación de las personas la de proteger y mantener el ambiente. Obliga al Estado a proteger el ambiente, la diversidad biológica, los recursos genéticos, los procesos ecológicos, los parques nacionales y monumentos naturales y demás áreas de especial importancia ecológica.

e.- Chile.- En este país en el Art. 19 numeral 8, establece el derecho a vivir en un ambiente libre de contaminación. Establece como un deber del Estado velar para que este derecho no sea afectado y tutelar la preservación de la naturaleza.

f.- Argentina.- En la constitución de este país, específicamente en su Art. 41 establece el derecho de los ciudadanos de acceder a un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, apto para el desarrollo humano. Señala que hay una obligación de recomponer los ecosistemas afectados por el daño ambiental y obliga al Estado a proteger este derecho; además lo obliga a promover el uso racional de los recursos naturales, preservar el patrimonio natural y la diversidad biológica, la educación y acceso a la información ambiental.

Como se puede apreciar las diversas constituciones marcan un claro enfoque sobre el derecho “de las personas” a un ambiente sano. Y pese al énfasis acerca de las obligaciones de restitución, protección, conservación de los ecosistemas, ninguna concede derechos a la naturaleza. Es así que los

derechos de la naturaleza, en sí y conceptualmente corresponden a un avance significativo en la historia del derecho ambiental, que aunque rompiendo esquemas han marcado un gran paso para la conservación.

Analizando un poco más a fondo el tema, señalaremos que el sujeto de éste derecho, ya no es una persona si no una cosa, bien, objeto por llamar así a la naturaleza. Por primera vez el concepto de “derecho” se establece para un objeto haciendo un merecido reconocimiento a la importancia que tiene la naturaleza para el mantenimiento de la vida humana. Otra cosa distinta es quien hace exigible el derecho, por supuesto que una persona lo tendrá que hacer en determinado momento.

En derecho penal se habla mucho de los “bienes jurídicamente protegidos”, pues el derecho penal busca proteger estos bienes en función de que la sociedad se desenvuelva armónicamente; por ejemplo, protege la vida, la libertad, la intimidad. El derecho penal ambiental protege la salud de personas, animales, y la conservación de los ecosistemas. Es la máxima y enérgica expresión para poder asegurar la armónica relación en una sociedad y el respeto a la naturaleza. Pero, incluso ese derecho penal ambiental tiene una razón de ser en los derechos de las personas, de la salud, de evitar pérdidas de vidas por la contaminación, de evitar acciones en contra de los ecosistemas. No ha estado basado en las cosas, si no en las personas.

Un derecho debe ser de aplicación directa e inmediata, no cabe la excusa de inexistencia de norma para aplicarla y, en caso de dudas lo que prima es la vigencia del derecho.

El Estado está obligado a garantizar la vigencia y respeto de los derechos, usando la institucionalidad, los sistemas jurídicos y la justicia en este cometido.

El reto está ahora en la aplicabilidad, pues de lo contrario quedarán los derechos de la naturaleza en un mero enunciado, sin que tenga aplicación efectiva y sentará precedentes para que ningún otro país se atreva a asumirlos. Las Leyes que se elaboren en lo posterior deberán tratar de “cuidar a toda costa la vigencia de este derecho”. (Mucho se ha criticado a la Constitución ecuatoriana en cuanto al hecho de que en un capítulo se ha establecido los

derechos de la naturaleza y en otro se establece por ejemplo la posibilidad de explotación de petróleo y minería en áreas protegidas, en el caso de que sean proyectos de interés nacional. Este hecho pone a nivel constitucional, un conflicto y debate entre los derechos de la naturaleza y el interés nacional, y además le resta importancia al hecho de haber establecido derechos para la misma⁷.

Por lo analizado lo precedente y con base en la nueva Constitución de los derechos que le concede la misma al medio ambiente o naturaleza en sí de nuestro país mismo que cuenta aún con medio ambiente maravilloso por su variedad de climas, especies vivas, razas, resultado de su ubicación geográfica planetaria. Por estos considerandos es importantísimo los derechos que la Constitución de la República, reconoce y garantiza de estos dos términos plasmados en nuestra Carta Magna, he ahí el reto para nuestras autoridades de turno y de los organismos sectoriales, el pueblo en general hacer cumplir los preceptos y garantías constitucionales para el presente y futuro de nuestros descendientes.

1.4. CONVENIOS Y PROTOCOLOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE.

Con el afán de luchar contra la contaminación ambiental se han propiciado varios tratados, convenios y protocolos para adoptar medidas que favorezcan a la naturaleza, por ello es imprescindible explicitar los siguientes:

Protocolo de Kioto.

Como compendio debo indicar que el PK, fue adoptado 1997 durante la tercera sesión de la Conferencia de las partes (COP3) de la Convención Marco de la Naciones Unidas sobre el cambio climático.

Es un Acuerdo Internacional autónomo que está vinculado a la Convención Marco de las Unidas sobre el Cambio Climático, tiene por objeto reducir las emisiones de gases como el dióxido de carbono (CO₂) que provocan el calentamiento global para un primer periodo que desde año 2008 al 2012.

⁷www.jsedimensions.org

La Conferencia de las Partes/Reunión de las Partes, es el Órgano superior de la misma, asumiendo entre otras responsabilidades la implantación de la Convención.

El PK introduce el siguiente mecanismo de mercado:

Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL).- Permite la venta de unidades de reducción de emisiones de gases de los países subdesarrollados a los países desarrollados, obteniendo beneficios económicos y alcanzando sus metas de reducción de emisiones⁸.

Considerando los mecanismos de mercado del protocolo de Kioto, son viables en países como el nuestro el Mecanismo de Desarrollo Limpio, por tanto considerando parte de este Protocolo el Gobierno Nacional impulsa el plan “Ren-ova”, que ofrece a los transportistas de servicio público poder realizar el cambio de su unidad de transporte para la chatarrización a cambio de una unidad de transporte nueva o usada en buenas condiciones para continuar con el desarrollo de su actividad, con el apoyo de la Corporación Financiera Nacional, establecido en el Plan “Ren-ova”.

Cumbre de Johannesburgo.

Esta cumbre se celebró en Sud - África – Johannesburgo, conocida también como Rio+10, fue una extensión de la Cumbre de la Tierra por que se retomaron los primeros conceptos de desarrollo sostenible con el fin de investigar medidas a implementarse para satisfacer las necesidades del ser humano sin perjudicar al medio ambiente.

El principal objetivo de la Cumbre es: “Renovar el compromiso político con el desarrollo sostenible”⁹ ya que el consumo excesivo de las personas y los grandes porcentajes de pobreza en el mundo entero hacen de esta Cumbre uno de sus principales temas a tratar. Por tal motivo buscan métodos para promover la protección del medio ambiente, el desarrollo social y crecimiento económico, con el apoyo de los gobiernos, ONGs, empresas públicas-privadas y en sí, toda la humanidad.

⁸www.udla.edu.org.ec

⁹www.cinu.org.mx

De la organización de la Cumbre fue responsable la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS10), se celebró cuatro sesiones preparatorias para la Cumbre en los años 2001 y 2002, que se conoce como Prep Coms, el cuarto y último Prep Com, se celebró a nivel ministerial en el año 2002 en Bali (Indonesia), con el fin incentivar la conciencia política con el apoyo de los países para con la Cumbre y los entes que lo integran, como por ejemplo: empresas públicas y privadas.

Con los resultados de la Cumbre se beneficiaron las personas más vulnerables, en especial mujeres, niños e indigentes, de lo que se puede concluir, además se estipularon dos documentos de importancia y son los siguientes: la Declaración de Johannesburgo sobre el Desarrollo Sostenible y el Plan de Aplicación de Johannesburgo¹⁰.

Declaración de Johannesburgo sobre el desarrollo Sostenible

A esta Declaración de Johannesburgo sobre el desarrollo Sostenible se la conoce también como la Declaración Política, consta de 37 enunciados, uno de ellos es: El medio ambiente mundial sigue deteriorándose. Continúa la pérdida de biodiversidad; sigue agotándose las poblaciones de peces; la desertificación avanza cobrándose cada vez más tierras fértiles; ya se hacen evidentes los efectos adversos del cambio del clima; los desastres naturales son más fuertes y más devastadores, los países en desarrollo se han vuelto más vulnerables, en tanto que la contaminación del aire, el agua y los mares sigue privando a millones de seres humanos de una vida digna".¹¹

El desarrollo sostenible reconoce las decisiones adoptados por un sector pueden afectar a los habitantes de otras regiones, por lo tanto las metas a fijarse deberán ser a largo plazo, para concientizar a los habitantes de todo el mundo sobre el progreso y beneficios que surtirán con su apoyo.

Plan de Johannesburgo.

Los integrantes de la Cumbre manifestaron su descontento con respecto a todas las reuniones mantenidas con anterioridad ya que no se ha llevado a

¹⁰www.udla.org.ec

¹¹www.cinu.org.

cabo todo lo acordado y esperaban que esta vez se concluya con el tema y crearon el plan Johannesburgo.

En este plan, se indaga sobre mecanismos para promover la integración de los componentes del desarrollo sostenible: desarrollo económico, desarrollo social y protección del ambiente.¹²

Cumbre del cambio climático de Copenhague.

En Copenhague capital de Dinamarca en 2009 se efectuó la Cumbre de Cambio Climático. Con esta Cumbre se proseguían con los objetivos planteados en el protocolo de Kyoto de 1997, en el mismo que fenece en el año 2012, varios países industrializados, junto con la Unión Europea, se han comprometido a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los países industrializados-desarrollados, no han reducido los gases de efecto invernadero, así corrobora el Panel Intergubernamental de Expertos sobre cambio climático (IPCC).¹³

Actualmente los países desarrollados, no están de acuerdo en incrementar el porcentaje en reducción de gases de efecto invernadero, ya que no fue posible cumplir con el acuerdo establecido en el Protocolo de Kyoto sobre la reducción del 5.2%.¹⁴

El Ecuador apoya que el Protocolo de Kyoto se mantenga vigente, porque el daño ambiental no solo afecta a un país desarrollado sino a todos los países, sin restricción alguna¹⁵.

Preexiste una gran expectativa sobre los futuros desastres naturales que conllevara la no reducción de gases de efecto invernadero como lo son y seguirán coexistiendo la: “subida del nivel del mar, y la consecuente desaparición de islas y ciudades costeras”.¹⁶

¹²www.udla.org.

¹³www.udla.org

¹⁴www.udla.org

¹⁵www.udla.org

¹⁶www.udla.org

No se puede globalizar pero gran parte de los seres humanos no conservan el medio ambiente, un ejemplo claro y sencillo es no botar la basura en su lugar, hasta lo más difícil que es la reducción de gases de efecto invernadero producido por empresas industrializadas y/o toda clase de transporte como: marítimo, terrestre aéreo, fluvial.

Se no se actúa eficazmente las generaciones presentes y futuras y no gozaran de un ambiente sano para producir y hacer valer su derecho al buen vivir.

Los países desarrollados se comprometieron a proveer de recursos financieros y tecnológicos a países subdesarrollados, para llevar a cabo este acuerdo, los fondos provendrán de empresas públicas y privadas, bilaterales y multilaterales¹⁷.

1.5. CRITERIO DE PROTOCOLOS Y TRATADOS AMBIENTALES.

Es relevante describir esta temática, ya que los convenios y tratados internacionales que tiene el Ecuador en materia de medio ambiente, se añade que los países que impulsan la protección del medio ambiente curiosamente son los que menos contaminan el medio ambiente en nuestro planeta, a diferencia de los países desarrollados considerados potencias mundiales que por lo general no concurren a las cumbres que tratan temas respecto de la protección del medio ambiente, debido a que sus intereses propios predominan al interés del cuidado del medio ambiente a nivel planetario.

De acuerdo a lo evaluado actualmente por los grandes investigadores (científicos en el área ambiental y afines), dan testimonio en base a sus investigaciones de los resultados derivados, que el daño ocasionado al medio ambiente es causado por el mismo hombre por sus inventos, industrias, explotación minera, petrolera, entonces esto ocasiona a la reacción de la naturaleza con fenómenos naturales que se prolongan más del tiempo normal del temporal convirtiéndose en un impacto ambiental general en varias partes del mundo y en nuestro país no es la excepción como por ejemplo el cambio drástico de la época lluviosa siendo cada época más irregular que la anterior, lo que también ocurre con la época de verano, rayos de sol que no solo dañan la

¹⁷ www.udla.org

piel de las personas inclusive provocan cáncer de piel, también se derivan otros efectos de impacto ambiental como sismos de gran intensidad, grandes explosiones de volcanes, gran deshielo de los polos norte y sur del planeta todos estos daños generan al medio ambiente un impacto gravísimo.

Por lo expuesto, se considera que de forma inmediata los países y sus representantes o gobernantes guíen un proyecto masivo en prevención y protección del medio ambiente con el compromiso de todos y cada uno de los seres humanos de este planeta, en apoyar colaborar emprender todos el mismo bien común en pos de la conservación de lo que nos queda de medio ambiente para el porvenir de las presentes y futuras generaciones.

Por lo cual he decidido aportar con el presente trabajo investigativo, a fin de orientar, hacer conocer, recordar y prevenir a las presentes y futuras generaciones, del cuidado urgente que se necesita dar a nuestro medio ambiente a nivel nacional y mundial. Y no se pretende alarmar con el presente trabajo, todo lo contrario es aportar con una mínima parte de lo que realmente necesita nuestro medio ambiente planetario, para la conservación de lo que nos queda de medio ambiente.

En especial, a la conciencia de los representantes de los países grandes potencias mundiales, es tiempo que tomen en serio el impacto ambiental que están generando al planeta en el que se encuentran habitando y las cumbres del medio ambiente queden en solo simples reuniones de países miembros que se ven impotentes pues los principales contaminadores no acuden, no hay compromiso mundial.

1.6. ÁMBITO JURÍDICO DEL DERECHO AMBIENTAL.

Para dilucidar el derecho ambiental, añado que la Ley de Gestión Ambiental, constituye el cuerpo legal específico más importante atinente a la protección ambiental en el país. Esta ley está relacionada directamente con la prevención, control y sanción a las actividades contaminantes a los recursos naturales y establece las directrices de política ambiental, así como determina las obligaciones, niveles de participación de los sectores público y privado en la

gestión ambiental y señala los límites permisibles, controles y sanciones dentro de este campo.

La promulgación de la Ley de Gestión Ambiental en el año de 1999, confirmó que el Ministerio del Ambiente, creado en el año de 1996, es la autoridad nacional ambiental y estableció un Marco general para el desarrollo y aprobación de la normativa ambiental, dentro de los principios de desarrollo sustentable, establecidos en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, y ratificados en la Constitución Política de la República.

Se establece el Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental como un mecanismo de coordinación trans-sectorial, interacción y cooperación entre los distintos ámbitos, sistemas y subsistemas de manejo ambiental y de gestión de recursos naturales. Art. 5, Ley de Gestión Ambiental.

Dispone que el Ministerio del Ambiente, por su parte, debe coordinar con los organismos competentes sistemas de control para la verificación del cumplimiento de las normas de calidad ambiental referentes al aire, agua, suelo, ruido, desechos y agentes contaminantes. Por otro lado, se establece que las obras públicas, privadas o mixtas y los proyectos de inversión públicos o privados que puedan causar impactos ambientales, deben previamente a su ejecución ser calificados, por los organismos descentralizados de control, conforme el Sistema Único de Manejo Ambiental.

Esta Ley y su Respectivo Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental, son aplicados en lo que tiene que ver con el recurso aire a través de la Norma de Emisiones al Aire desde fuentes fijas de combustión, previsto en el Libro VI, Anexo 3 del Texto Unificado de Legislación Secundaria Ambiental, en donde se establecen los límites permisibles, disposiciones y prohibiciones para emisiones de contaminantes del aire hacia la atmósfera desde fuentes fijas de combustión. Otro capítulo importante dentro del Texto Unificado de Legislación Secundaria Ambiental es aquel que se refiere a la Norma de Calidad del Aire Ambiente y que se estipula en el Libro VI, Anexo 4 del mismo en la cual se establecen los límites máximos permisibles de contaminantes en el aire ambiente a nivel del suelo. Vale indicar, que esta

norma también provee los métodos y procedimientos destinados a la determinación de las concentraciones de contaminantes en el aire ambiente¹⁸.

La protección de la naturaleza, medio ambiente en que habitamos es fundamental más aun en los últimos tiempos de existencia debido al impacto en contaminación ambiental se viene generando en crecimiento, el cual en su mayor parte es provocado por el hombre a través de inventos, industrias, estudios y explotación de minerales como el petróleo entre los principales. Ha provocado la necesidad de los países desarrollen una legislación ambiental que regule los parámetros para determinada acción que derive en un eminente impacto ambiental. Sin embargo en varios casos no se cumple en forma debida las estas normativas ambientales pudiendo ser producto de intereses, compromisos, proyectos en fin para el ayudar al presupuesto de cada país o nación.

A más de lo expuesto, para sustentar los planteamientos jurídicos hago hincapié otros aspectos que rige justamente a los nuevos Gobiernos Autónomos Descentralizados en el país, así se plantea un profundo cambio en la redimensión de su rol hacia la gestión del desarrollo, planteado desde la misma carta constitucional hasta los cuerpos legales en los códigos para la organización del territorio y para la planificación y las finanzas públicas.

La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 275 señala que “El régimen de desarrollo es el conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir, del Sumak Kawsay”. Es decir que la columna vertebral del marco jurídico de nuestro país es el buen vivir. Del mismo modo se plantean los objetivos del Régimen de Desarrollo en el Art. 276 que se prescribe:

1. Mejorar la calidad y esperanza de vida, y aumentar las capacidades y potencialidades de la población en el marco de los principios y derechos que establece la Constitución.

¹⁸www.tecnologiaslimpias.cl

2. Construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable.
3. Fomentar la participación y el control social, con reconocimiento de las diversas identidades y promoción de su representación equitativa, en todas las fases de la gestión del poder público.
4. Recuperar y conservar la naturaleza y mantener un ambiente sano y sustentable que garantice a las personas y colectividades el acceso equitativo, permanente y de calidad al agua, aire y suelo, y a los beneficios de los recursos del subsuelo y del patrimonio natural.
5. Garantizar la soberanía nacional, promover la integración latinoamericana e impulsar una inserción estratégica en el contexto internacional, que contribuya a la paz y a un sistema democrático y equitativo mundial.
6. Promover un ordenamiento territorial equilibrado y equitativo que integre y articule las actividades socioculturales, administrativas, económicas y de gestión, y que coadyuve a la unidad del Estado.
7. Proteger y promover la diversidad cultural y respetar sus espacios de reproducción e intercambio; recuperar, preservar y acrecentar la memoria social y el patrimonio cultural.

Además, el Art. 277 añade que la consecución del buen vivir, serán deberes generales del Estado:

1. Garantizar los derechos de las personas, las colectividades y la naturaleza.
2. Dirigir, planificar y regular el proceso de desarrollo.
3. Generar y ejecutar las políticas públicas, y controlar y sancionar su incumplimiento.
4. Producir bienes, crear y mantener infraestructura y proveer servicios públicos.

5. Impulsar el desarrollo de las actividades económicas mediante un orden jurídico e instituciones políticas que las promuevan, fomenten y defiendan mediante el cumplimiento de la Constitución y la ley.

6. Promover e impulsar la ciencia, la tecnología, las artes, los saberes ancestrales y en general las actividades de la iniciativa creativa comunitaria, asociativa, cooperativa y privada.

Del mismo modo las personas y a las colectividades, de acuerdo a los que estipula el Art. 278, les corresponde:

1. Participar en todas las fases y espacios de la gestión pública y de la planificación del desarrollo nacional y local, y en la ejecución y control del cumplimiento de los planes de desarrollo en todos sus niveles. Es decir, podemos ser partícipes de las decisiones que tomen estos gobiernos sin más limitaciones que la ley señala.

2. Producir, intercambiar y consumir bienes y servicios con responsabilidad social y ambiental”.

Para la formulación de la planificación, se debe incorporar el criterio de La Planificación participativa para el desarrollo, de acuerdo a lo que indica el Art. 279 que dice: “El sistema nacional descentralizado de planificación participativa organizará la planificación para el desarrollo. El sistema se conformará por un Consejo Nacional de Planificación, que integrará a los distintos niveles de gobierno, con participación ciudadana, y tendrá una secretaría técnica, que lo coordinará. Este consejo tendrá por objetivo dictar los lineamientos y las políticas que orienten al sistema y aprobar el Plan Nacional de Desarrollo, y será presidido por la Presidenta o Presidente de la República.

Los consejos de planificación en los gobiernos autónomos descentralizados estarán presididos por sus máximos representantes e integrados de acuerdo con la ley.

Los consejos ciudadanos serán instancias de deliberación y generación de lineamientos y consensos estratégicos de largo plazo, que orientarán el desarrollo nacional”.¹⁹

Respecto a la planificación el Art. 241 de la Constitución de la República del Ecuador, “la planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los Gobiernos Autónomos Descentralizados”. Es decir, estas autoridades están obligados a organizar el suelo y los espacios públicos, a fin de evitar complicaciones a la población, la destrucción de veredas, calzadas, sobre todo por el descontrol que existe del transporte vehicular, principalmente en los días feriados, ya que por las calles del cantón transitan toda clase de vehículos sean estos pesados y livianos, acabando con los adecentamientos que realizan las respectivas autoridades.

Es innegable que el Art. 54 de la COOTAD, dentro del Capítulo III, correspondiente a la Naturaleza Jurídica, Sede y Funciones, determina que una de las funciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales es elaborar y ejecutar el plan cantonal de desarrollo, el de ordenamiento territorial y las políticas públicas en el ámbito de sus competencias y en su circunscripción territorial, de manera coordinada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, y realizar en forma permanente, el seguimiento y rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las metas establecidas”²⁰

Incluso, en el Capítulo II, el Art. 295 refiriéndose a la planificación del desarrollo añade: “Los gobiernos autónomos descentralizados, con la participación protagónica de la ciudadanía, planificarán estratégicamente su desarrollo con visión de largo plazo considerando las particularidades de su jurisdicción, que además permitan ordenar la localización de las acciones públicas en función de las cualidades territoriales”. Entre otros tenemos el Art. 296, 280 y 293 de la Constitución de la República, que hacen referencia al ordenamiento territorial.

¹⁹ Constitución de la República del Ecuador.

²⁰ COOTAD, Lexis S.A., 2008, Pág. 19.

TÍTULO II

2.1.- EL CANTÓN SAN MIGUEL Y SU CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.

2.1.1. Diagnóstico de la población sanmigueleña.

Al respecto, añado algunas características demográficas, recopilada del Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC), del último Censo de Población y Vivienda, realizado en el país (2001), San Miguel presenta una base piramidal ancha, con un porcentaje algo menor de niños que se encuentran entre los 0 y 4 años, lo cual se explicaría por la migración existente desde este cantón a diversos lugares de la provincia y el país. La tasa de crecimiento anual de la población para el período 1990-2001, fue de -0,4%. En el área rural del cantón se encuentra concentrada un 78% de la población de San Miguel. La población femenina alcanza el 51,2%, mientras que la masculina, el 48,8%. El analfabetismo en mujeres alcanza 11,2%, mientras que en varones alcanza el 7,7%. Datos que sustentan la primera variable de esta investigación, porque en días feriados el cantón San Miguel se llenan de población proveniente justamente de la zona rural, pues ahí está la mayor población existente, provocando como se dijo en líneas anteriores mayor contaminación, y más problemas de salud.

Realizando un compendio de los servicios básicos de esta ciudad, se puede decir, que un significativo porcentaje de la población carece de alcantarillado, apenas lo poseen el 31% de viviendas, mientras que el 66,15% dispone de algún sistema de eliminación de excretas; en relación a otros servicios básicos tienen la siguiente cobertura: Agua entubada dentro de la vivienda: 0,29%, energía eléctrica 85,68%, servicio telefónico 8,31%, en síntesis, el déficit de servicios residenciales básicos alcanza al 77,95% de las viviendas.²¹

Es un cantón integrado por las siguientes parroquias de la cabecera cantonal que son parroquias rurales: Balzapamba, Bilován, Régulo de Mora, San Pablo de Atenas, Santiago, San Vicente.

²¹http://es.wikipedia.org/wiki/Cant%C3%B3n_San_Miguel.

Vale indicar que el crecimiento de la población rural y urbana que es menor según lo expuesto, forma parte de la problemática de estudio, pues son los entes activos de la destrucción del medio ambiente, al originar la contaminación, debido a la falta de políticas de óptima calidad y adecuadas para su aplicación, estamos cada vez más atentando contra la naturaleza, contra un principio constitucional que es el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado libre de contaminación.

Ubicación.

El cantón San Miguel está ubicado en el centro de la Provincia de Bolívar en un repliegue de la cordillera Occidental de los Andes compartiendo territorios de la meseta interandina y una pequeña parte del subtrópico; y, tiene una superficie de 592,82 Km². Vale indicar, que limita al norte con Chimbo, al sur, con el cantón Chillanes, al Este, el Cantón Guaranda; y al Oeste, el cantón Montalvo de la Provincia de Los Ríos.

Nuestro canto, posee un altitud que van desde los 240 m.s.n.m. en el subtrópico y la región costa hasta los 4320 m.s.n.m. en las zonas más altas, con una temperatura que oscila entre los 8° C y 22° C. La riqueza hídrica gira en torno al flujo hídrico de la vertiente del río Chimbo que atraviesa el territorio de norte a sur, teniendo otros como los afluentes del Catarama, principalmente a través del río Cristal y el río Changuil.

En primer término, dilucido que el Cantón San Miguel, de la provincia Bolívar, se encuentra ubicado 20 km al sur de Guaranda, en la parte central de la provincia; esta justamente a una altura entre de 2.500 y 3.500 msnm, y tiene una temperatura promedio de 17,5 °C; además, es un cantón que presenta algunos problemas de tipo social, como por ejemplo la pobreza debido justamente a las necesidades insatisfechas, posición expuesta que es respaldada según datos recopilados del Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador(SIISE), ya que alcanza el 72,29% de la población total del cantón son pobres, y la extrema pobreza oscila en unos 33,54%. Es decir, la población es baja de recursos económicos, ya que reina el monocultivo de productos como el maíz, trigo, como principal fuente de recursos económicos de la población. Problema que es agravado debido a la contaminación

ambiental que el propio ser humano está ocasionando a esta ciudad, como por ejemplo en la zona rural ha incrementado el sistema de fumigación de los sembríos y pastizales sin control alguno, además los embaces de los insecticidas y fungicidas son arrojados al campo, a la intemperie, al agua, sin dar un tratamiento adecuado a estos objetos dañinos y contaminantes.²²

En la zona urbana del cantón, se puede observar la contaminación al medio ambiente proveniente del mal manejo de desechos sólidos sean estos orgánicos como inorgánicos, así como de la emanación de gases tóxicos que botan los vehículos de transportes sean estos cantonales como intercantonales que circulan a diario por el cantón San Miguel de Bolívar.

Vale añadir, que nuestro cantón cuenta con muchísimos vehículos viejos, obsoletos que a más de poner en peligro a la ciudadanía durante sus viajes, están contaminando con sus gases al medio ambiente, pues existen medios de transportes denominados piratas que están trabajando diariamente en beneficio de la comunidad, carros de los años 70, entre otros, que si bien sus propietarios sirven de mejor manera a la ciudadanía, y cobran más conscientemente, están contaminando el medio ambiente por los fluidos de gases que arrojan estos vehículos viejos, obsoletos, que sin lugar a dudas son la fuente de trabajos de varios sanmiguelenses, que viven en la desocupación, debido a la falta de empleo que les permita mantener a sus familias, repito están contaminando enormemente el medio ambiente.

Con lo expuesto dejo sustentado la primera variable. Incluso, el problema aumenta, porque el cantón San Miguel, cuenta con más parroquias aledañas que los días feriados que son justamente los jueves salen a realizar sus actividades comerciales los pobladores de estas, ocasionando una aglomeración masiva de personas y vehículos sean estos nuevos o viejos que transitan por la ciudad constantemente, originando más contaminación ambiental.

²²http://es.wikipedia.org/wiki/Cant%C3%B3n_San_Miguel.

LAS CALLES, ACERAS, BORDILLOS EN EL CANTÓN SAN MIGUEL.

Definición de calle.

Se lo concibe como un espacio urbano lineal que permite la circulación de personas y, en su caso, vehículos y da acceso a los edificios y solares que se encuentran a ambos lados, además en el subsuelo de la calle se disponen las redes de las instalaciones de servicios urbanos a los edificios tales como: alcantarillado, agua potable, gas, red eléctrica y telefonía. Nuestra ciudad también está compuesto por calles, veredas, por donde transitan los vehículos de toda clase, sean estos nuevos o viejos, que de paso contaminan el medio ambiente todos los días, ya que muchas de estas camionetas están siendo empleadas para realizar carreras o fletes, también para el comercio principalmente los días feriados, incluso irrespetan la ley de Tránsito, ya que estacionan sus automotores en zonas no permitidas, destruyendo las calles y veredas del cantón.²³

Debo ilustrar, que el espacio de la calle es de longitud indefinida, sólo interrumpida por el cruce con otras calles o, en casos singulares, por el final de la calle, en una plaza, en un parque urbano, en otra calle, etc., o por el final de la ciudad en el límite con el campo.

Es necesario para mayor ilustración puntualizar algunos rasgos que se asocian a las calles de un pueblo, de una villa o ciudad, siendo las siguientes:

a.- La calle es, en primer lugar, una vía o camino para ir de un sitio a otro de la población. La calle, salvo algunas excepciones, es un espacio de circulación tanto de personas como de vehículos.

b.- La calle es un espacio público urbano, es el soporte de las actividades ciudadanas no privadas como: el ir a casa, al trabajo o a la escuela, el paseo, el juego infantil, encontrarse con los amigos o los vecinos, etc., y también de las actividades ciudadanas públicas.

²³<http://es.wikipedia.org/wiki/Calle>.

c.- La calle es lineal, la dimensión longitudinal predomina en ella y en las infraestructuras asociadas (hileras de casas, de árboles, de farolas, etc.) así como en las actividades sociales que en ella tienen lugar como son: las procesiones, manifestaciones, desfiles, etc., así como las ferias, los mercadillos, las fiestas populares que tienen su lugar y se desparrraman a lo largo de las calles, y como estas, confluyen en las plazas principales de las poblaciones.

d.- Los edificios o en su caso, los solares (futuros edificios) flanquean la calle, y con ellos asimismo la envuelven las actividades asociadas: el comercio, los escaparates, la información, los reclamos publicitarios o de todo tipo, así como la propia arquitectura, las esculturas, el diseño y una serie de hechos o manifestaciones culturales, o estéticas que tienen en la calle su escenario, como: determinados deportes, músicas, danzas, artes, etc. y el turismo que se hace y vive en la calle.

Según, Gustavo Giovannoni decía: “Que las calles que en otros tiempos se usaban casi exclusivamente para delimitar el espacio construido y dar acceso a los edificios, se han convertido, en la ciudad moderna, en contenedores de la circulación de vehículos y personas, las calles son los verdaderos órganos del movimiento de las ciudades ”Frente a esto Giorgio Rigotti en su Tratado de Urbanismo añadía: “Que la vías urbanas son las franjas de terreno utilizadas principalmente por el movimiento de vehículos y peatones, y en segundo término, como a elementos en los cuales, quienes confrontan, tienen derecho de acceso y de captación de luz y aire”.

Criterio sobre el diseño de las calles.

Se puede inferir que la calle típica tiene la anchura constante, ya que las fachadas de los edificios o los límites de los solares son planos paralelos, pero las hay de ancho variable, algunas tan ilustres como el tramo inicial de la calle de Alcalá de Madrid. La propia anchura es una dimensión extremadamente variable de las calles; así tenemos las calles estrechas de las ciudades árabes contrapuestas por citar ejemplos; incluso, entre ambos extremos tenemos toda una gama de espacios de diversas anchuras, con calzada para automóviles o sin calzada como las calles peatonales, o

con aceras más o menos anchas, con andenes adicionales simples o dobles, etc., tenemos también calles con separación y especialización del tráfico, carriles para bicicletas, autobús, tranvía, etc. En San Miguel tenemos calles para que transiten vehículos y personas, no tenemos calles apropiadas para que transiten bicicletas como en otras ciudades del mundo.

La decisión de proyectar, fijar la anchura y hacer una nueva calle, o de ensanchar una calle existente aún a costa de la expropiación y derribo de las construcciones adyacentes, corresponde al ayuntamiento de la ciudad o a la autoridad urbanística del lugar y se fundamenta en el planeamiento urbanístico o la planificación de infraestructuras, consecuentemente se basa en los trabajos y la metodología propia de estas ciencias de diseño urbano o territorial.

Vale prescribir que la estructura más corriente de la calle es la formada por dos franjas laterales que son las aceras y la franja central que es la calzada. Las aceras, generalmente están limitadas por el bordillo, el cual es una pieza que forma un resalto o escalón que mantiene el pavimento de la acera más arriba que el de la calzada. La función del bordillo no es otra que proporcionar una cierta protección a las personas que se desplazan por las aceras, tanto para evitar que los vehículos que circulan por la calzada suban y les hagan daño, como para conducir las aguas de lluvia que se escurren por encima hacia el canal que forman los bordillos con la calzada.

Vale clarificar que la mayor parte de los tratados de urbanismo, normas y ordenanzas de movilidad establecen la anchura de una franja elemental tipo para peatones en 0,75 m. Existen varios criterios elementales, consignados en las normas, ordenanzas y códigos de movilidad, que son ignorados frecuentemente en nuestras ciudades por las propias autoridades que deben velar su cumplimiento.

La calzada.

Está catalogada como la franja elemental para vehículos automóviles ha de tener en cuenta no sólo la anchura o gálibo, mayor para los camiones y autobuses que para los turismos, sino también la longitud y el radio de giro del

vehículo, el cual, combinado con las anteriores dimensiones exige un margen adicional en las curvas que puede ser cuantificado según la siguiente tabla válida para turismos. Además, en las calles con aparcamiento a lo largo de la calzada, es preciso considerar los espacios o márgenes que requieren las maniobras de entrada y salida.

La seguridad vial depende de muchos factores objetivos, asimismo, como enseñan la estadística y la psicología, depende también de una serie de factores subjetivos que van desde el estado anímico del conductor, hasta consideraciones inmediatas relativas a la percepción del peligro con independencia del estado anímico.

2.1.2. LA VIALIDAD Y SU TRANSPORTACIÓN VEHICULAR.

En lo atiente al factor vialidad, se puede ilustrar que la principal vía del cantón San Miguel es un tramo de la carretera Ambato- Guaranda-Balzapamba que le une con los cantones de la meseta interandina y con las principales ciudades de la región y el país. Vías que son transitadas mayormente en épocas de festivas, como por ejemplo la festividad del Arcángel San Miguel que se realiza el 29 de Septiembre, las fiestas del Señor de la Salud, las fiestas de San Pablo que se celebran el 29 de Junio y en la tercera semana de septiembre de cada año, otras como en honor a la Virgen de Lourdes, el Carnaval, etc. Además, la zona urbana del cantón cuenta con diferentes calles bien definidas, por donde circulan varios vehículos de transporte terrestre, sean con carga o vacíos principalmente los días de feria, época en que la actividad comercial tiende a incrementarse, debido a la comparecencia a estas ferias de varios pobladores de esta ciudad, pues es su única forma de empleo para subsistir.

Concepto de transporte.

Dando una definición legal, añado lo que determina el Art. 205 del Código de Comercio haciendo referencia al objeto y partes del contrato dice: "El transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, personas que ejerzan el comercio o viajen por alguna operación de tráfico, o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas." Incluso, el último inciso del artículo 205 del Código de Comercio

prescribe lo siguiente: "El que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías, por sus dependientes asalariados y en vehículos propios o que se hallen a su servicio, se llama empresario de transporte, aunque algunas veces ejecute el transporte por sí mismo." Es decir, todo lo relacionado al transporte de personas u objetos a un sitio determinado, a través de la fuerza.

Según, el Art. 206 del Código de Comercio advierte lo que sigue: "Delegación a un Tercero: Aunque el transporte imponga la obligación de hacer, el que se obliga a conducir personas o mercaderías puede, bajo su responsabilidad, encargar la conducción a un tercero."

Clases de empresarios en el transporte.

Ilustrando la contaminación ambiental en nuestra ciudad, considerando que la misma ocasiona grandes perjuicios a la naturaleza, consecuentemente a la población entera sean con efectos mediatos o inmediatos al organismo del ser humano, debido principalmente al debilitamiento de la capa de ozono, vale explicitar que también son causantes activos de estas consecuencias los señores ciudadanos o ciudadanas que son empresarios/as de vehículos automotores; por ello, añado el Art.210 del Código de Comercio que dice: "Empresarios de transporte.- Hay empresarios particulares y empresarios públicos de transporte. Son empresarios particulares los que, ejerciendo la industria de conductor, no han ofrecido al público sus servicios, y se encargan libremente de la conducción de personas o mercaderías a precios convenidos. Son empresarios públicos los que tienen anunciado y abierto al público un establecimiento de conducciones, y las ejecutan en los períodos, por el precio y las condiciones que prefijan sus anuncios."

Por lo expuesto y como todos sabemos que, el transporte terrestre en sus diferentes modalidades en cualquier país y especialmente en el Ecuador, es la columna vertebral para su desarrollo socio-económico, por lo tanto las distinguidas Autoridades y Organismos de Tránsito y Transporte Terrestre, deben cumplir con sus funciones específicas y bien determinadas en la Constitución, leyes, reglamentos etc.. de la República del Ecuador, dejándose

de antagonismos e interpretaciones jurídicas que confunden en la planificación, ordenamiento y vigilancia del transporte terrestre.²⁴

Actualmente existe la pugna entre el Consejo Nacional de Tránsito y la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte (EMSAT) del D. M. de Quito, especialmente en el campo de la competencia para cumplir con el Art. 145 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, (actualmente Disposición General: Décima Novena de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial), en concordancia con el literal c) del Art. 14, y Art. 253 del Reglamento de la mencionada Ley, que hacen relación al requisito (informe favorable) indispensable para la creación o constitución de Cooperativas o Compañías de transporte, peor aún para el otorgamiento del respectivo Permiso de Operación, que habla el Art. 123 y siguientes del mismo Reglamento; como también del Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en TAXI con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, publicado en el Registro Oficial Nro. 642 de fecha 27 de Julio del 2009.

Esta pugna ha causado malestares a los señores Profesionales del Derecho, usuarios y transportistas-empresarios, por no saber con certeza que procedimiento seguir y no solo en lo anteriormente anotado, sino en los demás trámites inherentes al transporte, peor aun cuando se trata de actos jurídicos societarios como las fusiones, escisiones, transformaciones, etc., haciendo más complicado el procedimiento con trámites errados o engorrosos, muchas veces sin que se respeten los derechos de los usuarios, violando sus garantías, deberes y obligaciones consagrados en la Constitución de la República, derechos civiles determinados en la Carta Magna.

DERECHOS VULNERADOS.

Dentro de los derechos vulnerados del trasportista de vehículos son los siguientes:

a).- El Art. 33.- Derecho al Trabajo.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía.

²⁴http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=5346:el-transporte-terrestre-en-el-ecuador&catid=32:derecho-cooperativo&Itemid=420.

El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado." Es decir, el trabajo es un derecho irrenunciable de la población, pero eso no implica que con nuestros vehículos de motor contaminemos la naturaleza, más aun si está obsoleto, por ello se debemos cambiar de maquinaria vehicular, despojándose de lo viejo y adquiriendo algo nuevo con el objeto de no contaminar aún más la naturaleza con el humo que emana sin control de estas unidades viejas. Aquí aparece el dilema como pueden comprar un nuevo vehículo un ciudadano o ciudadana si no tienen dinero, pues lo único que tienen les alcanza para subsistir, es decir de lo poco que ganan con sus unidades viejas logran a duras penas a mantener a sus familias, dándole educación, vestimenta, salud, etc.

Se vulnera el Art. 325 de la Constitución de la República del Ecuador dice: "Derecho al Trabajo.- El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de auto-sustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores."²⁵

Así también, se afectaría el Art. 66, numeral 17, que habla sobre el derecho y libertad al trabajo, el Art. 394 que tiene relación a la libertad del transporte, que textualmente dice: "El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza.....". Vale precisar, que estos dos artículos prescritos anteriormente da la pauta a que los ecuatorianos trabajemos porque el trabajo es nuestra libertad, como clarifica el derecho a la libertad del transporte, es decir a escoger que vehículos puedo yo conducir para ejercer mi derecho constitucional del trabajo.

Si analizamos la pirámide de leyes que esta prescrita en la nueva constitución, puedo explicitar que el Art. 424 dice: "La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico..."; es decir debe aplicarse la PIRÁMIDE JURÍDICA denominada MERKL Y KELSEN,

²⁵ Constitución de la República del Ecuador, 2008.

relacionada a la jerarquía de las normas positivas en vigencia, ósea el orden o rango jurídico dentro de la rama del derecho. Así, pensaríamos que de algún modo se podría usar vehículos de motor viejo para contaminar el medio ambiente aunque ese no sea nuestro propósito, ya que el fin es justamente conseguir recursos económicos para solventar a nuestras familias, pero se estaría gravemente afecto otro derecho que es justamente el derecho de la naturaleza, porque esta ya es sujeto de derechos y no solo objeto de derechos.

Las cooperativas y compañías de transporte terrestre.

Algunos críticos prescriben que en tiempos anteriores a nivel nacional se ha hecho costumbre crear o conformar las Cooperativas de Transporte en las diferentes modalidades para el servicio público-popular, que dicho sea de paso y desde luego respetando el criterio de todo ciudadano, dirigente transportista o autoridad que tenga que ver con la actividad del transporte, me permito manifestar que, esta figura jurídica Cooperativas dentro de la Rama del Transporte es caduca, obsoleta, anticuada y esencialmente antijurídica, por cuanto la misma Ley de Cooperativas en su Artículo Primero, añade: " Art. 1.- DEFINICIÓN.- Son cooperativas las sociedades de derecho privado, formadas por personas naturales o jurídicas que, sin perseguir finalidades de lucro, tienen por objeto planificar y realizar actividades o trabajos de beneficio social o colectivo, a través de una empresa manejada en común y formada con la aportación económica, intelectual y moral de sus miembros", en concordancia directa con el Art. 2 de la misma Ley relacionado sobre el régimen jurídico, que prescribe:" Los derechos, obligaciones y actividades de las cooperativas y de sus socios se regirán por las normas establecidas en esta Ley, en el Reglamento General, en los reglamentos especiales y en los estatutos, y por los principios universales del cooperativismo." Vale, decir, que el principio de fondo del cooperativismo es el no lucrar, y por este factor el transporte en nuestro medio está harto, así lo confirman los mismos transportistas en los diferentes medios de comunicación social.²⁶

²⁶<http://www.derechoecuador.com>.

Los problemas generales entre el transporte terrestre, transportistas y la ley.

En relación a esta temática los problemas son muchos, entre ellos dilucido los siguientes:²⁷

a.- Desconocimiento de leyes fundamentales tales como: Ley de Compañías, Ley de Cooperativas, Código de Comercio, Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, Código del Trabajo, Código Civil, Ley de Seguridad Social etc. etc. (en lo elemental).

b.- Falta de una Ley Especial o reformas a la Ley de Compañías y Cooperativas, en la rama o actividad del transporte terrestre.

c.- Desigualdad en el capital social suscrito por los Socios o Accionistas, reflejándose en el Cuadro de Integración, consecuentemente en el número de acciones o participaciones en las compañías, y certificados de aportación en las cooperativas.

d.- Desigualdad en el número de votos en las Juntas Generales de las compañías, debido al capital social suscrito.

e.- Monopolio en la constitución de compañías, en mesa tendida, es decir con infraestructura terminada con fondos públicos, caso de la eco vía y otros carriles.

f.- Posibilidad de constituir Compañías de Economía Mixta (C.E.M.) en los Sectores Estratégicos (Art. 313 y siguientes de la Constitución de la República), entre otros el servicio del transporte, con la participación del sector público y privado, con acciones ordinarias y nominativas, con acciones preferidas, distribuidas en Series según su valor de cada acción; para de esta manera atraer capital nacional y extranjero y ser partícipes de un negocio público y de un negocio productivo a fin de obtener sus respectivas UTILIDADES desde luego con una buena administración empresarial.

²⁷ <http://www.derechoecuador.com>.

g.- Criterio dividido en hacer caja común en las cooperativas, como lo determina la Disposición Transitoria Décima Tercera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

h.- Debe revisarse la redacción del Art. 17 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el Art. 11 de su Reglamento (relacionado a las sesiones), entre otros artículos.

i.- Gran problema social y económico para obtener el respectivo PERMISO DE OPERACIÓN tanto en las Cooperativas como en las Compañías de transporte, según el Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo (publicado en el Reg. Oficial Nro. 642 de 27 - Julio - 2009) en sus Artículos.

Para evitar estos problemas, es preciso reformar entre otras la Ley de Compañías, Ley de Cooperativas, especialmente, en lo referente al capital y al cuadro de integración de capital; además, se legisla para el futuro y no en forma retroactiva.

2.3. EL ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN.

La contaminación ambiental siempre ha existido pues, en parte, es inherente a las actividades del ser humano. Sin embargo, en los años recientes se le ha debido prestar cada vez mayor atención, ya que han aumentado la frecuencia la gravedad de los incidentes de contaminación en todo el mundo y cada día hay más pruebas de su efectos adversos sobre el ambiente y la salud, aunque hasta hace relativamente poco se considera que estos no existían, que no había pruebas físicas de ellos, o bien, que los efectos eran leves o, inclusive, signos de progreso.

Los efectos más graves de la contaminación ocurren cuando la entrada de sustancias (materiales o sintéticas) al ambiente rebasa la capacidad de los ecosistemas para asimilarlas y/o degradarlas. Aunque los casos de contaminación se iniciaron a fine del siglo XVIII, durante la Revolución Industrial, se agravaron considerablemente después de la Segunda Guerra Mundial, cuando en el mundo aumento el consumo de energía, así como la

extracción, producción y/o uso de las diversas sustancias-tanto naturales como sintéticas, para las cuales los mecanismos naturales de asimilación o degradación han sido rebasados o no existen.

Existen muchas definiciones de contaminación ambiental pero, para fines prácticos, se puede considerar que es la “introducción o presencia de sustancias, organismos o formas de energía en ambientes o sustratos a los que no pertenecen o en cantidades superiores a las propias de dichos sustratos, por un tiempo suficiente, y bajo condiciones tales, que esas sustancias interfieren en la salud y la comodidad de las personas, dañan los recursos naturales o alteran el equilibrio ecológico de la zona”

Otra definición útil es la que la considera simplemente como la “acumulación indeseable de sustancias, organismos o formas de energía en un sustrato”.

Un ejemplo de contaminación es la presencia de bióxido de carbono en el aire en concentraciones que exceden a las naturales, también llamadas concentraciones o niveles basales. Otros ejemplos pueden ser el ruido o el calor excesivos en los ambientes de trabajo, mientras que, en una discoteca, los mismos niveles de ruido o calor pueden considerarse como deseables o, por lo menos, aceptables.

Por lo tanto, para que se considere que hay contaminación, se debe tomar en cuenta que esta depende del lugar, el tiempo, el tipo de contaminante y la cantidad en que este se encuentre y, hasta cierto punto, también de la situación específica y/o la percepción subjetiva.

Para que mantenga el equilibrio en un sistema, por ejemplo, el planeta, un organismo, una ciudad un río, cualquier forma o cantidad de materia o energía que entre el, debe salir tarde o temprano. Si esto no ocurre, la materia o energía se encuentra en exceso se acumularán en el sistema y darán origen a la contaminación. En consecuencia, por ejemplo cuando se explotan los depósitos materiales de un metal, este y sus impurezas entran al ambiente y, si se considera al mundo como un sistema cerrado, es evidente que se generará contaminación. Lo mismo ocurre cuando se producen, utilizan o desechan sustancias sintéticas (xenobioticas).

Existe también la contaminación debido a causas naturales, como las erupciones volcánicas y la erosión. Sin embargo, en términos generales, la contaminación de origen natural nunca es tan grave como la de origen antropogénico, de la misma manera que sus efectos adversos, sobre todo a largo plazo, son menores. En síntesis, la contaminación puede ser natural o antropogénica, esto es, generada por las actividades humanas²⁸.

Desde el principio de la existencia de los seres vivos y en la convivencia en su entorno y/o hábitat, han desarrollado sus avances, inventos, tecnologías, las que han generado impacto al medio ambiente, que ocurre también con los fenómenos naturales que ocurren frecuentemente en especial en estos últimos años, un desequilibrio, en las temporadas climáticas, el descongelamiento de los glaciares, en general el calentamiento global, que desencadena este y varios fenómenos.

El cambio lo tenemos cada uno de los habitantes de este planeta y en especial de nuestro país, en hacer conciencia propia del daño que le causamos al medio ambiente en que vivimos, en especial los grandes países industrializados, que causan contaminación a nivel planetario, quizás el cambio no llegue muy tarde.

2.4. SAN MIGUEL Y EL FACTOR CONTAMINANTE.

Debo ilustrar, que la contaminación en San Miguel se originó mucho antes del apareamiento de los automotores, del incremento de sustancias que sirven para realizar trabajos agrícolas, pues la contaminación se originó con algunas sustancias orgánicas como inorgánicas causada por las comunidades, pero con poca intensidad, en comparación a la contaminación que ocasiona los vehículos de transportes que actualmente transitan las 24 horas en esta ciudad.

Vale precisar que un importante agente de contaminación ambiental, es justamente los millones de vehículos (automóviles, motocicletas, camiones y autobuses), que transitan por el mundo entero, y como en el caso particular en el cantón San Miguel de Bolívar, por la existencia de autos obsoletos, sin embargo, no por ello debemos declarar la guerra a este fabuloso artefacto.

²⁸www.uce.edu.ec

Como precedente citamos que en el siglo XXI, la industria automovilística se ha hecho partícipe de este problema, al menos en lo que se refiere al combustible utilizado, lanzando al mercado modelos de móviles híbridos, menos contaminantes. Es relevante, enfatizar que el combustible más común en los vehículos es la gasolina que paradójicamente es de los combustibles más contaminantes con componentes como el azufre o como el plomo, que al ser inducido a la combustión es perjudicial para el organismo humano, también son emitidos los óxidos de nitrógeno que se elevan cuando el vehículo está en frío. Incluso, se prescribe que los pesos de los vehículos guardan una relación con el consumo de combustible así como con el precio de los mismos; es decir, un material más liviano es más costoso, pero reduce el peso del vehículo, y a su vez el motor realiza un menor esfuerzo que se refleja en el consumo de combustible, o sea que un mayor peso en un vehículo contribuye al aumento de emisiones contaminantes a la atmósfera. No cabe duda, que los aceites lubricante también tienen un gran poder contaminante, por ello se hace necesario una recogida selectiva y su posterior tratamiento.²⁹

En el cantón, los vehículos a motor son la fuente de mayor contaminación ambiental, ya que generan monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), compuestos orgánicos volátiles (cov), y gases responsables del efecto invernadero (y metano), luego están los desechos sólidos sean estos orgánicos e inorgánicos.

2.5. ENFERMEDADES CAUSADAS POR LA CONTAMINACIÓN.

La exposición prolongada a un contaminante puede reducir en varios años la esperanza de vida de un ser humano. Es decir, la contaminación es un factor de riesgo para la salud de las personas, llegando a producir enfermedades y otros trastornos. El aumento de los niveles de contaminación en las ciudades se ha visto reflejado en un incremento en los ingresos hospitalarios y en el registro de más casos de enfermedades cardiovasculares y pulmonares. Según la Organización Mundial de la Salud la mortandad ha aumentado a causa de la contaminación ambiental. Se afirma que la polución es uno de los

²⁹http://www.profesorenlinea.cl/ecologiaambiente/Contaminacion_vehicular.htm.

primeros riesgos para la salud. Algunos investigadores han relacionado de forma directa a la diabetes con la contaminación. Sus explicaciones se basan en el contacto humano con los bifenoles, empleados en componentes eléctricos, y con otros productos derivados de los plásticos. Según los expertos, estos contaminantes afectan a los mecanismos de regulación y producción de insulina.³⁰

Cito algunas enfermedades:

a).- Enfermedades respiratorias, como por ejemplo la neumonía, bronquitis, asma.

b).- Enfermedades virales, como por ejemplo la fiebre amarilla, hepatitis, dengue.

c).- Los niveles altos de contaminación en el aire relacionados con las partículas PM2.5, que despiden los motores diesel de los coches, provoca enfermedades del sistema circulatorio.

d).- El Grupo Español de Cáncer de Pulmón alerta que la alta tasa de contaminación en las ciudades incrementa un 20% el riesgo de padecer cáncer de pulmón. El número de muertes por esta enfermedad ha aumentado un 8% en las poblaciones más contaminadas de España.

e).- Se considera que la contaminación del aire afecta más a países industrializados. Pero no es así porque un 80% de las muertes en el mundo, por esta contaminación, se producen en países donde existe la pobreza. Las comunidades más vulnerables y pobres utilizan las energías que más contaminan, como el carbón, el estiércol y la leña, para cocinar o calentarse dentro de sus hogares.

Otras enfermedades.

a).- Se ha demostrado que la contaminación por radiactividad provoca mareos, vómitos, pérdida del cabello hasta cáncer.

³⁰<http://www.inspiration.org/cambio-climatico/contaminacion/enfermedades-causadas-por-la-contaminacion>.

b).- La contaminación por ruido es una de las causas más señaladas a la hora de diagnosticar enfermedades nerviosas y psicológicas. La contaminación acústica también provoca algunos trastornos de la salud como el insomnio, dolores de cabeza, ataques al corazón y el mal de tinnitus o acúferos.

c).- Millones de personas, alrededor del mundo, no tienen acceso al agua potable. Las infecciones causadas por agua en mal estado producen enfermedades mortales. La contaminación del agua y las sequías son caldo de cultivo para organismos portadores de afecciones como la malaria, que convive con severas crisis alimentarias. Vivir en condiciones insanas y la falta de agua potable ha provocado que millones de personas mueran al año en el mundo, la mitad de ellos son niños.

e).- La mitad de los habitantes de los países en desarrollo sufren enfermedades provocadas de forma directa o indirecta por aguas contaminadas. La ONU afirma que al año mueren cerca de 1.8 millones de niños a causa de enfermedades transmitidas por el agua. No sólo afecta a la salud de las personas, la contaminación incide en los ecosistemas y en la vida de los animales y plantas.

Las poblaciones más pobres no poseen la capacidad de protegerse contra la contaminación por no tener acceso a un sistema sanitario adecuado o a medicinas.

2.6.- MARCO REGULATORIO AMBIENTAL Y PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES AMBIENTALES.

Al respecto, infiero algunas premisas trascendentales en relación a esta temática bajo estos términos:

a.- De la Historia y Creación del Ministerio de Ambiente en Ecuador.

El Ministerio del Ambiente es la autoridad ambiental del Ecuador, que ejerce en forma eficaz y eficiente el rol rector de la gestión ambiental, que permita garantizar un ambiente sano y ecológicamente equilibrado para hacer del país, una nación que conserva y usa sustentablemente su biodiversidad; mantiene y mejora su calidad ambiental, promoviendo el desarrollo sustentable y la justicia

social, reconociendo al agua, suelo y aire como recursos naturales estratégicos.

El Ministerio del Medio Ambiente del Ecuador, fue creado por el presidente Abdalá Bucarán, el 4 de octubre de 1996 mediante Decreto Ejecutivo No. 195 publicado en el Suplemento- Registro Oficial No. 40 del 4 de Octubre de 1996.

Con Decreto Ejecutivo No. 505, de enero 22 de 1999, publicado en el Registro Oficial No. 118 de 28 del mismo mes y año, se fusionan en una sola entidad el Ministerio de Medio Ambiente y el Instituto Ecuatoriano Forestal y de Áreas Naturales y Vida Silvestre- INEFAN, dando como entidad resultante el Ministerio de Medio Ambiente.

Con Decreto Ejecutivo No. 3, de enero 23 del 2000, publicado en el Registro Oficial No.3 de enero 26 de 2000, se reforma el Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, estableciéndose que en la organización de dicha Función consta el Ministerio de Turismo y Ambiente, entre otros.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 26 de enero 28 de 2000, publicado en el Registro Oficial No.11 de febrero 7 de 2000, se dispone que bajo la denominación de Ministerio de Turismo y Ambiente se fusionen en una sola entidad la Subsecretaria de Turismo que pertenecía al Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Turismo y el Ministerio del Ambiente.

En abril del 2000 con Decreto Ejecutivo N.259 se deroga el Decreto N.26, separándose así turismo y ambiente, creándose con total independencia jurídica, financiera y administrativa, el Ministerio del Ambiente.

En la actualidad, el Ministerio del Ambiente gestiona su acción en base de varias leyes como: La Constitución Política de la República del Estado; la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre, publicada en el Registro Oficial No. 64 de 24 de agosto de 1981; La ley de Gestión Ambiental, publicada en el Registro Oficial No. 245 de 30 de julio de 1999; el Texto Unificado de Legislación Secundaria del Ministerio del Ambiente, expedido mediante Decreto Ejecutivo No.3399, publicado en el Registro Oficial No. 725 de 16 de diciembre de 2002; la Codificación de la Ley de Servicio Civil y Carrera Administrativa y de Unificación y Homologación de las

Remuneraciones del Sector Público, Texto promulgado en el Registro Oficial No. 16, de 12 de mayo de 2005; Control Interno de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, entre otras³¹.

b.- Autoridad Ambiental.

El Ministerio del Ambiente es la Autoridad Ambiental rectora de la gestión ambiental en el Ecuador, busca delinear políticas ambientales, coordinar las estrategias y los programas de protección de los ecosistemas garantizando un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, fomentando el desarrollo sostenible.

c.- Objetivo de la Autoridad Ambiental.

Entre sus objetivos se destacan los siguientes; prevenir la contaminación, mejorar la calidad ambiental, conservar los recursos naturales.

d.- De los principios Constitucionales Ambientales.

La Constitución de la República, que entro en vigencia el 20 de octubre del 2008, claramente reconoce y garantiza, en su marco normativo constitucional para con la naturaleza y el medio ambiente en el cual los ecuatorianos habitamos, con demás seres vivos para esto cito;

Artículo 395.- La Constitución reconoce los siguientes principios ambientales:

1. El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras.
2. Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional.

³¹www.ambiente.gob.ec

3. El Estado garantizará la participación activa y permanente de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas, en la planificación, ejecución y control de toda actividad que genere impactos ambientales.

4. En caso de duda sobre el alcance de las disposiciones legales en materia ambiental, éstas se aplicarán en el sentido más favorable a la protección de la naturaleza³².

La importancia de los principios citados radica especialmente en reconocimiento de derechos al medio ambiente, reconociéndolo como un sujeto de derechos. Por lo expuesto el Ministerio de Ambiente, como ente estatal rector del ramo tiene entre sus principales objetivos; Prevenir la contaminación, conservar los recursos naturales de nuestro país, así como también los demás organismos estatales relacionados, tienen el bajo su poder la gestión ambiental y como las y los ecuatorianos que de alguna manera tenemos que apoyar la gestión ambiental, para el porvenir de nuestras generaciones.

Un paso importantísimo ha dado el Gobierno Nacional, con el proyecto Yasuní ITT. En el Oriente ecuatoriano, el cual lo ha hecho conocer a nivel mundial por su campaña generada con el fin de que los países a nivel mundial reconozcan económicamente la conservación de la Área protegida en el Yasuní, el mismo que ha recibido el apoyo de varios países a nivel mundial que han contribuido económicamente. Sirviendo para que el petróleo existente en esa área sé que bajo tierra y se conserve su riqueza natural.

2.7. Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental.

Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental.

Esta ley tiene como objetivo primordial el de controlar y prevenir la contaminación ambiental de los recursos agua, aire y suelo.

Con la promulgación de la Ley de Gestión Ambiental, la Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental tiene derogadas varias de sus disposiciones, ya que la Ley de Gestión Ambiental derogó expresamente

³²Constitución de la República.

muchos de sus artículos. Sin embargo, las demás disposiciones se mantienen vigentes pero con las limitaciones propias de una ley expedida hace casi treinta años, que en la práctica no se constituyó en la herramienta más efectiva de lucha contra la contaminación ambiental ya que no resultó funcional. Así por ejemplo se creó el Comité Interinstitucional de Protección Ambiental, el mismo que muy pocas veces se reunió y no pudo constituirse en el órgano rector de estas políticas como pretendía la ley.

Originalmente era el Ministerio de Salud la autoridad competente, en el ámbito nacional, para hacer cumplir sus disposiciones ya que se trataba de una época en que los problemas de contaminación eran atendidos desde una óptica de salud pública, es decir en la medida en que afectaban a la salud de la población más no como un problema que también afecte a la calidad del aire y perjudique en general al medio ambiente. Actualmente, los gobiernos seccionales vienen a convertirse en las autoridades competentes y el Ministerio del Ambiente en los casos que no hay delegación o proceso de descentralización en materia ambiental.

Son supletorias a ésta Ley, el Código de la Salud, la Ley de Aguas, el Código de Policía Marítima y otras leyes que rijan en materia de aire, agua, suelo, flora y fauna³³.

2.8.- SISTEMA ÚNICO DE MANEJO AMBIENTAL (SUMA).

Este sistema prácticamente tiende a enfatizar en sus lineamientos finalidades bastantes clarificarles prescribiendo principios, promoviendo una estructura que sustenta su propuesta de manejo ambiental dentro de un marco institucional existente para estos fines.

Ámbito y objetivos.

Establecer y definir el conjunto de elementos mínimos que constituyen un sistema de evaluación de impactos ambientales, a ser aplicados en las instituciones del Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental, conformando de esta manera el Sistema Único de Manejo Ambiental (SUMA).

³³www.tecnologiaslimpias.cl

El SUMA abarca el proceso de presentación, revisión, licenciamiento y seguimiento ambiental de una actividad o un proyecto propuesto.

Garantizar el acceso a los funcionarios públicos y de la sociedad en general a la información socio-ambiental relevante de una actividad o proyecto propuesto previo a la decisión sobre su implementación o ejecución.

Los Principios del Sistema Único de Manejo Ambiental:

El mejoramiento;

La agilidad;

La eficacia;

La eficiencia; y,

Así como la coordinación institucional de las decisiones relativas a actividades o proyectos propuestos con potencial impacto y/o riesgo ambiental.

Además establece las normas técnicas nacionales que fijan los límites permisibles de emisión, descargas y vertidos al ambiente y los criterios de calidad de los recursos agua, aire y suelo, en el ámbito nacional.⁽³⁴⁾.

Estructura.

Dentro de la estructura tenemos las siguientes puntualizaciones que respalda la presente temática, así se destaca las siguientes:

a.- Los elementos principales del SUMA.

b.- La determinación de la necesidad de una evaluación de impactos ambientales (screening); lista taxativa; o criterios y metodología de calificación la necesidad de un EIA; o, combinaciones.

c.- El alcance o términos de referencia (scoping); el alcance, focalización y métodos para el EIA; la incorporación de criterios de la comunidad para focalización adecuada del EIA; la prepara el promotor; revisa, (modifica) y aprueba la autoridad de aplicación.

³⁴ www.tecnologiaslimpias.cl

d.- La realización de un estudio de impacto ambiental; la preparación bajo responsabilidad del promotor; los contenidos (o formato) mínimo.

e.- La revisión y licenciamiento ambiental; la revisión a cargo de un equipo multidisciplinario; la duración del proceso de revisión y toma de decisión, aquí puede haber tres posiciones: Observaciones (requerimientos adicionales de información); Pronunciamiento favorable – licenciamiento; Pronunciamiento desfavorable denegación de la licencia.

f.- Seguimiento ambiental.- Dentro de esta puntualización están cuatro premisas que son:

1.- EL auto monitoreo (self-monitoring), promotor (interno).

2.- El control ambiental, autoridad ambiental de aplicación.

3.- La auditoría ambiental, ejecutada generalmente por terceros.

4.- La vigilancia comunitaria, esta será ejercitada por la comunidad, la participación ciudadana, durante la preparación de términos de referencia, y sobre un borrador del estudio.

El Marco Institucional.

Dentro del marco institucional, básicamente se desprenden otras puntualizaciones relevantes propias para llevar a cabo la presente temática, siendo las siguientes:

1.- El Sistema Nacional Descentralizado de Gestión Ambiental (SDGA) que se subdivide en:

El Consejo Nacional de Desarrollo Sustentable.

Este consejo es justamente el órgano asesor del Presidente de la República, que tienen como propósito preparar las políticas y el plan ambiental ecuatoriano.

La Autoridad Ambiental Nacional (AAN).

Hace referencia al Ministerio del Ambiente, que es una instancia rectora, coordinadora y reguladora del SDGA.

Las Autoridades Ambientales de Aplicación (AAA).

Dentro de estas autoridades ambientales de aplicación se dilucidan las instituciones con competencias ambientales, como las sectoriales, seccionales o sobre un recurso natural.

Formas y alcance de acreditación.

Vale ilustrar, que las formas y alcance de acreditación sirven justamente para las respectivas certificaciones o el reconocimiento formal de las competencias de una autoridad ambiental, transferencias condicionadas o revocables; y, para clarificar este planteamiento dilucido en tres literales de la forma siguiente:

- a.- La certificación o el reconocimiento formal de la competencia de una autoridad ambiental de aplicación de evaluar estudios de impacto ambiental y emitir las correspondientes licencias ambientales conforme a lo establecido en el reglamento y en el Art. 20 de la Ley de Gestión Ambiental;
- b.- La descentralización, sea horizontal o vertical, del licenciamiento ambiental dentro del ámbito de competencias de la institución solicitante (transferencia definitiva); o,
- c.- La delegación, del licenciamiento ambiental dentro del ámbito de competencias de la institución solicitante (transferencia condicionada y revocable).

Mecanismos de coordinación interinstitucional.

Al revisar estos mecanismos de disposiciones especiales de coordinación interinstitucional, se puede inferir los siguientes:

- 1.- El licenciamiento ambiental corresponde a la autoridad ambiental nacional:
 - a.- Proyectos específicos de gran magnitud declarada de interés nacional.
 - b.- Proyectos cuyo promotor es la autoridad ambiental de aplicación.

c.- Proyectos que en razón de competencia territorial corresponderían al ámbito de dos Consejos Provinciales.

2.- Licenciamiento ambiental corresponde a un Consejo Provincial:

a.- Proyectos que en razón de competencia territorial corresponderían al ámbito de los Municipios³⁵.

3.9. MARCO CONSTITUCIONAL SOBRE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.

Se reconoce y se garantiza a las personas “el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.”³⁶

Es decir, dentro de las directrices constitucionales se establecen y se garantizan derechos personalismos, patrimoniales y extramatrimoniales a favor de las personas, mismos que son regulados por las demás normas jurídicas existentes en la República del Ecuador. Algo novedoso, por primera vez en la historia del Ecuador a la naturaleza se lo concede derechos, es decir la madre naturaleza ya no es simple objeto de derechos, sino que es sujeto de derechos, de esta forma está concebida los derechos de la naturaleza, razón por la cual merece respeto, y si se vulneran los derechos se puede plantear una acción de protección en contra del responsable de esa lesión de derechos ante la autoridad competente para que sea restituidos o saneados aquellos derechos vulnerados, por citar un ejemplo.

El sector transportista lo regula, controla, administra y gestiona el Estado ya que es considerado un sector estratégico de conformidad con los principios de precaución (si existe seguridad de un daño a producirse por cierta actividad), prevención (medidas que deberá tomar el Estado para con los posibles daños ocasionados por un determinado proyecto y existe inseguridad), sostenibilidad ambiental y eficiencia.³⁷

³⁵ www.dspace.espol.edu.ec

³⁶ Constitución de la República del Ecuador; año 2008; Art. 66.

³⁷ Constitución de la República del Ecuador; año 2008; Art. 313.

El Estado es responsable de promover y garantizar la calidad de los servicios públicos de vialidad,³⁸ y libertad del transporte terrestre junto con la promoción del transporte público masivo.

Al respecto, el Art. 66 de la Constitución de la República del Ecuador establece el derecho que tiene toda persona a recibir servicios básicos de calidad y calidez, de excelencia, sean estos públicos como privados.

³⁸Constitución de la República del Ecuador; año 2008; Art. 314.

TITULO III

3.1.- CONVENIO DEL PLAN DE RENOVACIÓN VEHICULAR RENOVA.

En este título justamente se precisa lo atinente al Plan Renova, con el objeto de sustentar las variables de la investigación, lo positivo que acarrea este plan en la praxis cotidiana y en el medio ambiente, así como lo adverso, desde el punto de vista negativo.

Definición.

El Plan Reno-va, es un programa implementado por el Gobierno Nacional que permite renovar el parque automotor mediante la salida de vehículos que prestan servicio de transporte público y comercial que son sometidos al proceso de chatarrización, y por lo que reciben un incentivo económico que le permite acceder a vehículos nuevos de producción nacional a precio preferencial y mediante la exoneración de aranceles para vehículos importados.

El Plan de Renovación Vehicular asegura que por cada vehículo nuevo que ingrese al parque automotor de transporte público y comercial, un vehículo salga y sea chatarrizada.

El objetivo que persigue.

Es justamente renovar el parque automotor del sector público y comercial, mediante el reemplazo de los vehículos que son sometidos al proceso de chatarrización, por vehículos nuevos que garanticen las condiciones de seguridad, confort, buen servicio y mejoras al medio ambiente.



El alcance del Plan Renova.

Este alcance está dirigido a todas las modalidades de transporte público o comercial de la siguiente forma:

- a.- Transporte de Taxis.
- b.- Transporte escolar.
- c.- Transporte urbano.
- d.- Transporte interprovincial e intraprovincial.
- e.- Transporte de carga liviana.
- f.- Transporte de carga pesada.

COVENIO DE LAS INSTITUCIONES INVOLUCRADAS.

- 1.- Ministerio de Transporte y Obras Públicas: Ente administrador responsable de emitir la reglamentación que rige al plan.
- 2.- Agencia Nacional de Tránsito: Ente operativo encargado de emitir el informe técnico favorable, informe de nacionalización de vehículos importados y el certificado de chatarrización.
- 3.- Corporación Financiera Nacional: Ente operativo responsable de la asignación de créditos.

4.- Secretaría Nacional de Aduanas: Ente operativo responsable de la nacionalización de vehículos importados.

5.- ANDEC y ADELCA.- Empresas autorizadas para el proceso de chatarrización de los vehículos³⁹.

Es preciso resaltar la importancia del Programa “Renova”, impulsado por el Gobierno Nacional y los Ministerios competentes más el compromiso de los organismos del transporte involucrados directamente, se eleva a poder llegar a contar con medios de transporte en sus tipos, modernos para mejor atención al usuario y como es el cuidar el medio ambiente con lo cual contribuir al futuro de las generaciones venideras.

Para esto el Gobierno Nacional ha empleado un gran presupuesto a través del Ministerio de Fianzas, con el fin de subsidiar por los vehículos chatarrizados a los propietarios con la finalidad que puedan adquirir un nuevo o un usado en buenas condiciones.

Vale precisar, que la contaminación con este plan será reducida considerablemente, ya que los vehículos viejos, que contaminan muchísimo más que los nuevos, serán cambiados o reemplazados por estos, pues este proyecto se ha creado justamente para esto, conllevando a consecuencias positivas, que hacen bien a la sociedad y al medio ambiente, así como apareciendo cosas negativas también, ya que no todos pueden acceder a este proyecto, ya que se ha llenado los cupos, o por las demoras en los tramites respectivos varios han desistido seguir con su propuesta.

3.2. CONVENIO POR EL QUE SE ESTABLECE EL PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR (Renova).

Considerando el título antes citado, es preciso transcribir el Convenio de Renovación del Parque Automotor suscrito por el Gobierno Nacional y los Ministerios relacionados con el presente Convenio:

PRIMERA: INTERVINIENTES:

³⁹ www.ant.gob.ec

Suscriben el presente convenio las siguientes partes:

1.- El Gobierno Nacional integrado por:

2.- El Presidente de la República, Eco. Rafael Correa.

3.- El Ministro de Industrias y Competitividad, Eco. Raúl Sagasti.

3.- El Ministro de Transporte y Obras Públicas MTOP- Ab. Héctor, Villagrán;

4.- El Ministro de Economía Finanzas MEF-E, con Fausto Ortiz.

5.- La Corporación Financiera Nacional CFN representada, por el Ing. Michel Doumeth Chedraui.

b).- Las entidades representativas de la industria nacional, conformadas por:

1.- La Industria Ensambladora Nacional, representa por la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, CINAIE. Ing. Marcelo Flores.

2.- La Industria Carrocera Nacional, representada por la Cámara Nacional de Fabricantes Carroceros, CANFAC, Bladimir Pico Sánchez.

3.- La Industria Llantera Nacional, representa por Fabián Córdova, Gerente de Ventas de ERCO.

4.- La Industria de Fundición, representada por FEDIMETAL, Ing. Gral. Pedro Machado.

c).- El sector transportista, representado:

1.- Transporte Pesado de Mercancías por Carretera- Federación Nacional de Transportes Pesados del Ecuador, Carlos Jiménez.

2.- Transporte Pesado Urbano FENATU, Ricardo Onofre.

3.- Transportes Pesado Inter-cantonal e Interprovincial –FENACOTIP-, José Zapata Mantilla.

4.- Transporte Escolar –FENATEI-, Víctor Bonifaz.

5.- Transporte de Carga Liviana (camioneta-s)-FENACOTRALI, Napoleón Cabrera.

6.- Transporte de Taxi -FEDETAXI, Jorge Calderón.

SEGUNDA: ANTECEDENTES:

Como parte de la Política de Desarrollo Productivo Nacional, es decisión del Gobierno, implementar acciones para la renovación del parque Automotor para el sector transportista a través de un Programa que cumpla los siguientes objetivos:

a).- Promover la reactivación productiva del sector industrial automotriz (ensambladores, carroceros y autopartistas) mediante la oferta al sector transportista de productos nacionales a precios y en condiciones competitivas;

b).- Mejorar competitividad de la prestación del servicio de transporte urbano interprovincial e internacional de las personas y mercancías por vía terrestre;

c).- Contribuir a la seguridad ciudadana y reducir la contaminación ambiental.

Al efecto, a través del Ministerio de Industrias y Competitividad, se ha diseñado el "Programa de Renovación del Parque Automotor en adelante, el programa, cuyos términos generales se encuentran definidos en el presente Convenio.

El Programa ha sido previamente conocido y aceptado por los intervinientes especialmente por el sector transportista.

TERCER OBJETO:

El presente convenio tiene por objeto definir los mecanismos y acciones que el Gobierno Nacional; así como entidades representativas de la producción nacional; y, el sector transportista realizarán para renovar el parque automotor referido a la transportación pública.

CUARTA: COMPROMISOS DE LAS PARTES:

Con el fin de alcanzar el objetivo propuesto, las partes se comprometen lo siguiente:

4.1. COMPROMISOS DEL GOBIERNO NACIONAL:

A. Coordinación General del Programa y vigilancia del cumplimiento.

4.1.1. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Industrias y Competitividad, coordinará la ejecución de El Programa y velará por que los participantes cumplan los compromisos asumidos en el presente Convenio.

B. Promoción de la participación de la producción nacional.

4.1.2. El Gobierno Nacional promoverá la producción y la adquisición de vehículos ensamblados y carrozados en el país, así como sus partes y piezas destinados al transporte público terrestre, en las condiciones de volumen precio y calidad ofrecidos por la industria nacional en el marco del presente Programa. El Ministerio de Industrias y competitividad definirá los criterios para una distribución equitativa de la producción de carrocería calificadas de buses y microbuses en el marco del programa.

C. Liberación de aranceles para la importación de vehículos en el marco del Programa.

4.1.3. El Gobierno Nacional liberará el pago de aranceles para la importación de vehículos terminados y chasis, durante el período 2007 – 2010, de conformidad con el Anexo I.

Con el fin de promover las exportaciones ecuatorianas y obtener una compensación de los países de los que son originarios los vehículos importados, el Gobierno Nacional, con sujeción a la normativa andina, podrá negociar concesiones arancelarias con terceros países proveedores, especialmente con México y Brasil, con sujeción a la normativa de la Comunidad Andina, particularmente del Convenio de Complementación en el Sector Automotor. En todo caso, el Gobierno Nacional respetará los cupos anuales de importación y garantizará la oferta de al menos dos países proveedores con liberación total de aranceles, adicionales a la de los Miembros del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor (Colombia y Venezuela).

4.1.4. La Comisión Ejecutiva del “COMEXI” reglamentará los procedimientos de asignación de cupos establecidos en el Anexo I. El Ministerio de Transporte

y Obras Publicas calificará las solicitudes y asignará a los transportistas afiliados a las respectivas Federaciones Nacionales del Transporte legalmente constituidas, los cupos anuales de importación establecidos en el Anexo I.

D. Liberación de aranceles para la importación de “CKD” para la producción nacional de vehículos.

4.1.5. El Gobierno Nacional liberará el pago de aranceles para la importación de “CKD” para la producción nacional de vehículos, para las subpartidas arancelarias detalladas en el Anexo II, hasta tanto se ponga en vigencia el Régimen Aduanero Especial de que trata el artículo 7 del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor.

Así mismo, el Gobierno Nacional apoyará y gestionará la prórroga del plazo de vigencia del Convenio de Complementación en el Sector Automotor, para garantizar las condiciones establecidas en este programa como también las exportaciones del Sector Automotor.

E. Financiamiento de vehículos en el Marco del Programa.

4.1.6. El Gobierno Nacional, a través de la Corporación Financiera Nacional, y de conformidad con lo señalado en la letra j) del Art. 15 de la Ley Orgánica de la Institución, establecerá una línea de crédito para financiarlo vehículos de fabricación nacional adquiridos en el marco de El Programa. También serán beneficiarios de la línea de crédito de la “CFN” los sectores de la transportación cuyos vehículos no cuenten con producción nacional. A los transportistas legalmente reconocidos y afiliados a la correspondiente Federación, se les garantizará la tasa de interés de los recursos “CEREPS” que al momento no excede el 9.8% anual. Las condiciones para acceder al crédito serán definidos por el Directorio de la “CFN”.

4.1.7. El Gobierno Nacional promoverá la suscripción de convenios con instituciones financieras de promoción de exportaciones de México, Brasil y Colombia, con el fin de ampliar los beneficiarios del Programa.

F. Incentivo para la chatarrización del parque automotor.

4.1.8. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, implementará un bono para promover la chatarrización de vehículos que superen los años de vida útil definidos por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

4.2. COMPROMISOS DEL SECTOR INDUSTRIAL NACIONAL:

4.2.1. La Industria Ensambladora Nacional ofrece al sector transportista vehículos de ensamblaje y carrocería nacional, en las cantidades y precios definidos en el Anexo III.

4.2. 2. Las Empresas Ensambladoras Nacionales se comprometen a conceder al sector transportista un acuerdo del 20% en la compra de repuestos que sean adquiridos en el marco de El Programa, con la acreditación de afiliación de transportista y la correspondiente Federación.

4.2.3. La Industria Llantera Nacional se compromete a conceder al sector transportista descuentos especiales por tipos de llantas, conforme consta en ello Anexo IV. Los precios serán definidos de común acuerdo.

4.2.4. Los vehículos ensamblados por la Industria Nacional en marco del programa cumplirán las normas de origen previstas en el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

4.2.5. La Industria Nacional acreditará el cumplimiento de las normas técnicas de calidad y seguridad vigentes.

4.2.6. La Industria Ensambladora, Carrocera y Llantera Nacional mantendrán los precios ofertados durante la vigencia del Programa 2007-2010, para los cupos establecidos en el Anexo III. Cualquier variación requerirá el visto bueno del MIC y será previamente consultada con el sector transportista.

4.2.7. La industria de fundición se compromete a chatarrizar los vehículos que serán reemplazados por aquellos que se adquieran como parte del programa de renovación, a precios que serán definidos en acuerdo con el MIC.

4.3. COMPROMISOS DEL SECTOR DE LA TRANSPORTACIÓN.

4.3.1. El sector transportista se compromete a chatarrizar las unidades que superen los años de vida útil definidos por el Consejo Nacional de Tránsito Y Transporte Terrestre, para cada una de las modalidades de transporte de conformidad con el programa que implemente el Gobierno Nacional.

4.3.2. El sector transportista promoverá una distribución geográfica equitativa de los vehículos adquiridos en el marco del presente programa, que incluirá a las diferentes asociaciones, cooperativas y compañías de la transportación, a nivel nacional.

4.3.3. El sector transportista promoverá la adquisición de vehículos de producción nacional en los volúmenes anuales previstos en el Anexo III.

4.3.4. El sector transportista impulsará medidas para promover la competitividad y calidad del servicio del transporte de pasajeros y mercancías.

4.3.5. La representación del sector de transporte pesado de carga por carretera, en un plazo improrrogable de tres meses a partir de la vigencia del presente Convenio, presentará a consideración del Gobierno una solución concertada a la problemática del trasbordo en las fronteras con Colombia y Perú.

QUINTA: COMITÉ DE SEGUIMIENTO.

Para el efecto de dar seguimiento a los compromisos asumidos, así como al cumplimiento del Programa, se conforma un Comité de seguimiento integrado de la siguiente manera:

Un delegado del MIC, quien lo presidirá;

Un delegado del MTOP;

Un delegado del MEF;

Un delegado de la CFN;

Un delegado por la Industria Ensambladora Nacional;

Un delegado por la Industria Carrocera Nacional;

Un delegado por la Industria Llantera Nacional;

Un delegado por el sector Transporte Pesado por Carretera;

Un delegado del sector del Transporte Urbano;

Un delegado por el sector del Transporte Inter-cantonal e Interprovincial;

Un delegado por el sector del Transporte Escolar;

Un delegado por el sector de Transporte de Carga Liviana; y,

Un delegado por el sector de Transporte por Taxi;

Un delegado por el sector de función;

El comité deberá mantener reuniones semestrales, sin perjuicio que se pueda reunir de manera extraordinaria, en las fechas que convoque el Presidente. Se podrá instalar con la presencia de siete de sus miembros, entre los que siempre deberá contarse al Presidente.

En las reuniones, el Comité realizará el seguimiento y la evaluación del Proyecto, así como conocerá las dificultades que pudieren presentarse en la ejecución de las actividades y compromisos, con el fin de sugerir las alternativas de solución.

SEXTA: PLAZO.

El presente convenio se mantendrá vigente hasta el 30 de septiembre del 2010.

SEPTIMA: ALCANCES AL CONVENIO.

Las partes de mutuo acuerdo, y previo informe del Comité de seguimiento, podrán realizar modificaciones, alcances o ampliaciones al presente Convenio, para lo cual se suscribirá el Addendum correspondiente. Así mismo podrán darlo por terminado si así conviniera a los mutuos intereses.

OCTAVA: RATIFICACIÓN Y ACEPTACIÓN.

Para constancia de su aceptación, las partes se ratifican en todo lo estipulado, y suscriben el presente Convenio en la ciudad de Milagro, a 14 de septiembre del 2007⁴⁰.

ANEXO I

Cupos de Importación con liberación de aranceles		
Tipo de Transporte	Tipo de Unidad.	Cupo de importación hasta el 30 de septiembre del año 2010.
Transporte pesado de mercancías por carretera	Tracto camionetas, camiones y mulas.	3.500
Transporte Urbano	Chasis de bus.	600
Transporte Intercantonal Interprovincial e	Bus carrozados	300
	Chasis	500
Transporte Escolar	Chasis de bus/ microbús.	1.050
	Buseta.	1225
Transporte de carga liviana	Camioneta	1.750
Transporte de Taxi	Automóvil y camioneta doble cabina.	2.500
TOTAL		11.425

⁴⁰ www.ant.gob.ec

ANEXO II

SUBPARTIDAS DEL CKD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ – LIBERADAS DEL PAGO DE ARANCELES.			
Nandina 570	Descripción	Nandina 653	Descripción
8703220010	EN CKD	8703221080	EN CKD
8703230010	EN CKD	8703231080	EN CKD
8703240010	EN CKD	8703241080	EN CKD
8704210010	EN CKD	870421'1080	EN CKD
8704310010	EN CKD	87043110 80	EN CKD
8706009011	EN CKD	8706009180	EN CKD
8702101010	EN CKD	8702101080	EN CKD
8702109010	EN CKD	8702109080	EN CKD
8702909110	EN CKD	8702909180	EN CKD
8702909910	EN CKD	8702909980	EN CKD
8703210010	EN CKD	8703210080	EN CKD
8703220010	EN CKD	8703229080	EN CKD
8703230010	EN CKD	8703239080	EN CKD
8703240010	EN CKD	8703249080	EN CKD
8703310010	EN CKD	8703311080	EN CKD
8703310010	EN CKD	8703319080	EN CKD
8703320010	EN CKD	8703321080	EN CKD
8703320010	EN CKD	8703329080	EN CKD
8703330010	EN CKD	8703331080	EN CKD
8703330010	EN CKD	8703339080	EN CKD
8703900010	EN CKD	8703900080	EN CKD
8704310010	EN CKD	8704319080	EN CKD
8706009011	EN CKD	8706009280	EN CKD
8706009091	EN CKD	8706009980	EN CKD

ANEXO III

Oferta de la industria automotriz nacional				
Tipo de transporte	Tipo de unidad	Precio (*)	Unidades anuales (mínimo)	Unidades total periodo 2007-2010 (mínimo)
Transporte Urbano	Chasis de Bus (Chevrolet FTR)	38.000	150	600
	Carrocería de Bus 10mt (35 asientos)	27.742	300	1.200
	Carrocería de Bus 11.90mt (46 asientos)	29.680		
Transporte Interprovincial e Interparroquial	Chasis de Bus (Chevrolet FTR)	38.000	100	400
	Carrocería de Bus Interprovincial 10mt (41 asientos)	33.040	225	900
	Carrocería de Bus Interprovincial 11.90mt (46 asientos)	35.280		
	Carrocería de Bus Interparroquial 10mt (38 asientos)	29.982		
	Carrocería de Bus Interparroquial 11.90mt (47 asientos)	31.920		
Transporte Escolar	** Busetas marca Pregio	25.000	306.25	1.225
	Carrocería de Bus 7.8mt (30 asientos)	20.160	262.50	1.050
	Carrocería de Bus 8.9mt (33 asientos)	22.400		
	Carrocería de Bus 10mt (40 asientos)	26.622		
Transporte de Carga Liviana	** Camioneta Chevrolet DMAX cabina simple.	13.990	437.50	1.750
	** Camioneta Chevrolet DMAX cabina doble.	14.500		
	** Camioneta MAZDA cabina simple.	14.200		
	** Camioneta MAZDA cabina doble	14.200		
Transporte de Taxi	** Chevytaxi	9.400	1.250	5.000
	** Kia Rio.	11.171		
TOTAL			2025	12.125

- Una sola puerta.
- ** Precios incluyen IVA e ICE.

(*) El sector ensamblado se compromete a reducir estos precios conforme lo acordado con el Ministerio de Industrias y Competitividad; nivel de precios que será presentado en un plazo de hasta diez días contados a partir de la suscripción del presente convenio.

Anexo IV

Oferta de la industria llantera nacional.	
Tipo de Llanta	Descuento
175/70 R13	15%
185/70 R13 Brillante	9%
185/60 R 14	12%

En las llantas para camión se ofrece un descuento del 20% en compras al contado.

El Programa “Renova” considerado como uno de los principales aciertos el Gobierno Nacional, debido a su acogida obtuvo resultados favorables motivo por el cual el Gobierno Nacional, amplió su plazo, que a continuación se cita textualmente.

Por las consideraciones expuestas anteriormente, en el transcrito Programa “Ren-ova”, en el caso de ampliaciones del Convenio y por los circunstancias suscitadas hasta la terminación del plazo establecido en el Convenio, ante la necesidad de extender el convenio por un determinado plazo, el Gobierno Nacional con Decreto 676, de 24 de febrero del 2011, extiende el plazo del Convenio, que a continuación se transcribe:

Que mediante oficio N° MF-CGJ-2011-0060, de 7 de enero del 2011, El Ministerio de Finanzas de conformidad con el Art. 74 numeral 18 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Publicas emitió dictamen favorable para la expedición de este Decreto; y,

En ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 147 numeral 5 de la Constitución de la República;

DECRETA

REFORMESE EL PROGRAMA DE REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, LA RACIONALIZACIÓN DEL COMBUSTIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SU CHATARRIZACIÓN.

Artículo 1.- Se establece un incentivo financiero no reembolsable para la chatarrización de vehículos de transporte público a favor de sus propietarios, bajo las condiciones del presente Decreto.

Se considera como chatarrización al proceso técnico-mecánico de desintegración total del vehículo automotor, de tal forma que quede convertido definitivamente e irreversiblemente en materia prima para ser usada en los diferentes procesos industriales.

La asignación presupuestaria para el presente ejercicio fiscal y su renovación hasta el año 2013, estará sujeta a las directrices del Ministerio de Finanzas.

Artículo 2.- Podrán acceder a los beneficios del Programa de Chatarrización los transportistas que presten servicio de transporte público y que cumplan los siguientes requisitos:

- a).- El año de fabricación del vehículo a chatarrizar deberá ser mínimo de diez años anteriores a la fecha de la solicitud;
- b).- El propietario y el vehículo deben pertenecer a una operadora de transporte legalmente reconocida y registrada en la Comisión de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (CNTTTSV) o entidades que tiene competencia en el transporte, por lo que deben contar con el permiso de operación y matrículas del vehículo vigentes; y,
- c).- El vehículo a entregarse deberá estar en condiciones operativas, es decir disponer de todos sus componentes mecánicos, eléctricos y demás accesorios que permita prestar un servicio de transporte, moverse sin necesidad de grúas u otros medios similares.

Artículo 3.- La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, deberá retirar de circulación a las unidades que han cumplido

su vida útil de conformidad con las resoluciones N008-D1R-2009-CNTTTTSV del 12 de noviembre del año 2009; 091- DIR-2009-CNTTTTSV del 29 de diciembre del 2009; y, 042-DIR-2010-CNTTTTSV del 3 de marzo del 2012, o cualquier otra que se dictare en el futuro, y someter obligatoriamente al proceso de chatarrización conforme a la reglamentación y cuadros de vida útil vigentes.

Artículo 4.- El incentivo financiero no reembolsable para la chatarrización a que se refiere el presente Decreto estará en función del tipo de vehículo y de los rangos de antigüedad establecidos en la siguiente tabla:

Valores por tipo de vehículo en dólares			
Rango de años	Liviano (Automóvil, Camioneta)	Mediano (Furgoneta, Minibús, Bus tipo Costa)	Pesado (Camión, Tracto camión, Bus, Volqueta, tráiler y tanquero, etc.)
Más de 30	3.527,00	8.141,00	12.755,00
De 25 a 29	3.206,00	7.401,00	11.596,00
De 20 a 24	2.915,00	6.728,00	10.542,00
De 15 a 19	2.650,00	6.117,00	9.583,00
De 10 a 14	2.409,00	5.561,00	8.712,00

Artículo 5.-El Ministerio de Finanzas efectuará una asignacion presupuestaria anual por un monto de cincuenta millones de dólares de los Estados Unidos de America(US\$ 50'000.000,00), para financiar el valor del incentivo financiero por chatarrizacion.

Artículo. 6.- Durante el tiempo que esté vigente el Programa de Chatarrización, se prohíbe la exportación de las siguientes subpartidas.

72043000	
7204.10.00	- Desperdicios y desechos de fundición.
7204.41.00	- Los demás.
7204.41.00	- Torneaduras, virutas, esquirlas, limaduras (de amolado, aserrado, limado) y recortes de estampado o de corte, incluso en paquetes.
7204.49.00	- Los demás.
7204.50.00	- Lingotes de chatarra.
7205.10.00	- Granallas.
7205.21.00	- De aceros aleados.
7205.29.00	- Los demás.
7403.22.00	- A base de cobre-estaño (bronce).
7404.00.00	- Desperdicios y desechos de cobre.
7602.00.00	- Desperdicios y desechos de aluminio.

El Ministerio de Industrias y Productividad en coordinación con el Servicio de Rentas Internas y el Ministerio de Finanzas, deberán monitorear periódicamente:

- a).- a capacidad de procesamiento de la chatarra por parte de las empresas chatarrizadoras; y,
- b).- Los precios pagados de la chatarra por parte de las empresas chatarrizadoras, para garantizar que exista una relación adecuada entre dichos precios y el precio del mercado referencial del promedio móvil de los últimos tres meses.

De comprobarse la existencia de sobre oferta, la chatarra en relación a la capacidad de procesamiento de las empresas chatarrizadoras previo informe elaborado por la Comisión Interinstitucional conformada por el Servicio de Rentas Internas, Ministerio de Finanzas e Industrias y Productividad, o que el precio del mercado referencial, obtenido calculando el promedio móvil de los últimos tres meses no mantiene una relación adecuada con el precio pagado por las empresas chatarrizadoras, el MIPRO otorgará cupos de exportación de las subpartidas:

72043000	
7204.10.00	- Desperdicios y desechos de fundición.
7204.29.00	- Los demás
7204.41.00	- Torneaduras, virutas, esquirlas, limaduras (de amolado, aserrado, limado) y recortes de estampado o de corte, incluso en paquetes.
7204.49.00	- Los demás.
7204.50.00	- Lingotes de chatarra.
7205.10.00	- Granallas.
7205.21.00	- De aceros aleados.
7205.29.00	- Los demás.
7403.22.00	- A base de cobre-estaño (bronce).
7404.00.00	- Desperdicios y desechos de cobre.
7602.00.00	- Desperdicios y desechos de aluminio.

Artículo 7.- El Programa se sujetara a los siguientes parámetros:

La Corporación Financiera Nacional (CFN) administrará los incentivos financieros creados por este Decreto.

a).- Las empresas encargadas de la recepción y destrucción de los vehículos dentro del programa de chatarrización, serán empresas siderúrgicas autorizadas por el Ministerio de Industrias y Productividad, serán los responsables de la destrucción total de los vehículos y reutilización de la materia prima como producto del vehículo chatarrizado de conformidad a las normas ambientales vigentes.

b).- Las empresas chatarrizadoras coordinarán y aplicarán conjuntamente con la Comisión de Nacional de Tránsito Transporte, Terrestre y Seguridad Vial (CNTTTTSV) el proceso de chatarrización establecido por esta última.

c).- La CNTTTTSV, emitirá el certificado de chatarrización una vez que se ha recibido el vehículo en los centros de recepción autorizados por las empresas chatarrizadoras. El certificado de chatarrización es el documento que le permite al propietario del vehículo ser acreedor al incentivo financiero y será emitido por la CNTTTTSV, y suscrito por su delegado.

d).- La CNTTTTSV, remitirá la información de las unidades chatarrizadoras a la CFN, y demás entidades del estado involucradas en el proceso.

e).- El certificado de chatarrización dará derecho al propietario del vehículo y/o y a la operadora a la que será redimido con una línea de crédito a través de la CFN. El certificado será utilizado para la adquisición de un vehículo nuevo o usado que reemplace la unidad chatarrizada, conforme a las resoluciones y reglamentos vigentes establecidos por la autoridad competente. El certificado también podrá ser utilizado como fondo de retiro voluntario o de cambio de actividad para los transportistas que abandone la actividad de transporte, en las condiciones que para el efecto se determinen en el reglamento establecido por la autoridad correspondiente.

Adicionalmente, los certificados de chatarrización podrán ser adquiridos por entidades privadas a los transportistas, y negociados en las bolsas de valores del País, en las condiciones que para el efecto se determinen en el presente reglamento establecido por la autoridad correspondiente.

El certificado de la chatarrización podrá ser cedido por una sola vez a otra persona quien lo podrá presentar ante la CFN, o cualquier otra institución financiera que otorgue crédito, a fin de que sea redimido y será válido mientras dure la aplicación del Programa de Renovación del Parque Automotor.

Artículo 8.- Los vehículos que consten dentro de un permiso de operación vigente y que hayan sufrido algún tipo de siniestro y sean declarados como pérdida total por una compañía de seguros legalmente constituida en el País, deban ser sometidos al proceso de chatarrización, sin embargo no serán beneficiados del incentivo financiero.

Artículo. 9.- Déjese sin efecto los Decretos Ejecutivos N° 1145 de 18 de junio del 2008, publicado en el Registro Oficial N° 370 de 30 de Junio del 2008 y 106 de 23 de octubre del 2009, publicado en el Suplemento del Registro Oficial N° 58 de 30 de Octubre del 2009;

Artículo. 10.- De la ejecución del presente Decreto, que entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, encárguese a los Ministros de Transporte y Obras Públicas, de Finanzas y de Industrias Productividad.

Dado en el Palacio Nacional, de Quito, a 24 de Febrero del 2011 (⁴¹).

Con el invocado Decreto, se amplía, se aclara y se especifica primeramente los plazos conforme consta en su preceptos, tomando en cuenta cada tipo de transporte de acuerdo con sus características, los plazos para la chatarrización, en armonía con los parámetros legales de medio ambiente establecidos, los beneficios de los propietarios de los vehículos enviados a la chatarrización, todo esto a supervisión y a cargo de los Ministerios del Ramo establecidos en el presente Decreto.

⁴¹www.ant.gob.ec

CRÍTICA AL PLAN RENOVA Y SU POSTERIOR DECRETO.

Es de reconocer el impacto positivo que tiene este Plan Renova en la jurisdicción ecuatoriana, nacida justamente del Gobierno Nacional, ejecutada conjuntamente con varios sectores sociales, y los que han intervenido en la ejecución de este Plan Renova, conforme consta en el documento antes prescrito, en diferentes partes del Ecuador. También no es menos cierto que a partir del surgimiento de este programa nació justamente el incremento de demanda de varios ciudadanos y ciudadanas del país, especialmente del cantón San Miguel, de la provincia de Bolívar, solicitando acceder y ser miembros de este programa que se ha implantado a nivel nacional.

Dificultad que se ha agravado, ya que en la comunidad sanmigueleña existe una gran cantidad de personas que tienen vehículos viejos, que en la actualidad están ejerciendo su profesión de choferes profesionales en aquellas unidades, ejecutando carreras a diferentes partes del cantón, sin pensar en las consecuencias que están ocasionando al medio ambiente, y sobre todo por el riesgo que están ocasionando a la población, en si a las personas usuarias de esas unidades obsoletas de transporte privado, y algunas vale decir que pertenecen al transporte público.

El Plan Renova tal como está prescrito y su reforma a través de decreto, limita a varios solicitantes acceder a este beneficio, ya que no es amplio y total, porque lo lógico sería que cubran e involucre a todos los vehículos viejos, sin limitaciones, e incluso haga participe a los Gobiernos autónomos Descentralizados, para que ellos bajo la representación de su Alcalde, puedan formar parte de las discusiones con el fin de que propongan las directrices necesarias para evitar la destrucción de las veredas, calles del cantón por citar un ejemplo, ya que ellos tienen plena competencia para la correcta utilización del suelo, a efectos de conceder lugares idóneos y apropiados para que los propietarios de estos nuevos vehículos que ingresen a este proyecto puedan estacionar sus unidades, sin problemas y sin afectaciones al ornato público. Vale, recalcar que el Plan Renova específicamente en la cláusula que especifica los intervinientes hace hincapié un listado de los actores intervinientes de este proyecto, para mi criterio faltando la integración

fundamental el representante de los Gobiernos autónomos Descentralizados Municipales, para efectos de garantizar el buen uso del suelo que se encuentra en la zona urbana, para evitar consecuencia que ya aducimos en líneas anteriores.

El presente convenio en análisis, está vigente desde el 30 de septiembre del 2010, en el que hace constar varias cláusulas entre ellas una que hace referencia sobre el alcance que se puede realizar al mismo, por ello se entiende que se puede ejecutar un alcance a este Plan vía decreto con el afán de solucionar el problema materia de investigación. Por lo expuesto considero que se debe reformar el último Decreto Ejecutivo también explicitado en líneas anteriores a fin de que se permita el ingreso de más personas solicitantes para este proyecto de suma importancia para las personas, más aun para evitar la contaminación ambiental, ya que carros nuevos contaminan menos la naturaleza.

FALENCIAS EXISTENTES.

Que el Plan Renova y su posterior decreto materia de análisis, no cuenta con directrices específicas que permita el acceso a todas las personas a este proyecto que a mi criterio es limitativo, es decir, este Plan no tiene una amplia cobertura para todos los solicitantes, y que a más de eso es engorroso en la praxis jurídica diaria. Este Plan, debía desde su inicio involucrar a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, ya que estos gobiernos son los encargados del manejo adecuado del suelo urbano, así lo estatuyen las nuevas competencias que establece la COOTAD; por esta razón, estos gobiernos debían estar dentro del grupo de los intervinientes que consta en el Plan Renova, lo cual no se hizo.

Este Plan debe en sus objetivos enfatizar la disminución de la contaminación ambiental, en base a lineamientos jurídicos que permitan que en el Ecuador no quede ningún vehículo automotor viejo, consecuentemente este Plan no debe ser limitativo, pudiendo el ciudadano/a presentar su solicitud sea en forma individual o colectiva para acceder a este proyecto, y luego de aquello la

institución competente siga incorporando a todos los nuevos beneficiarios a una nueva organización de trasportistas concediéndoles la personería jurídica.

Este plan debe ser ágil en su tramitación, ya que se conoce que varias personas han solicitado este beneficio y que demora años en materializarse su petición, ocasionando que los vehículos viejos sigan transitando en el país, específicamente en el cantón San Miguel, aumentando la contaminación ambiental, incrementándose el riesgo a la ciudadanía, debido al apareamiento de enfermedades a causa de los gases que emanan de los vehículos, y que adicionalmente se está poniendo en riesgo la vida de las personas que viajan en estos vehículos automotores a sus domicilios, pues ya se han dado volcamientos de vehículos llenos de pasajeros, saliendo heridos varios, incluso existiendo hasta muertos.

Se debe indicar, que este Plan no cuenta con una política de vinculación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales de forma directa, ya que de acuerdo a las nuevas competencias están encargados del tránsito urbano, y que por ende deben ser integrantes de estos proyectos para evitar que las calles se conviertan en estacionamientos de vehículos sin señalización, pues para ello se debe crear paradas debidamente organizadas desde el punto de vista técnico, evitándose así la destrucción de aceras y bordillos en el cantón.

NECESIDAD DE REFORMAS Y FORTALECIMIENTO.

Por lo expuesto, es lógico pensar en una propuesta que contenga un plan de fortaleciendo al Plan Renova en el Ecuador, que tenga incidencia positiva en el país, específicamente en el cantón San Miguel. Reformar este plan permitirá que todas las personas sean beneficiarias de este proyecto, hasta que exista cero vehículos viejos en el país, y si alguna persona no desea cambiar su vehículo que esta viejo, a pesar de existir la ayuda económica, lamentablemente saldría de la circulación del país, pues está en riesgo la vida de las personas, debido a la contaminación ambiental y al gas que emana de esas unidades obsoletas.

Realizar un alcance al Proyecto Renova, permitirá que se enfatice nuevas directrices que permitan la agilidad de los trámites, tomando en cuenta el interés superior de la naturaleza y el derecho al buen vivir de las personas, bien jurídico que está prescrito y reconocido en la Constitución de la República del Ecuador como derecho fundamental.

Fortalecer este plan permitirá, que la circulación de los vehículos en la zona urbana del cantón San Miguel, sea más organizada, y que sus efectos fuera la no destrucción de las calles, veredas de la ciudad, sin dañar la belleza física del pueblo.

CAPITULO II
ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS.

METODOLOGIA.

MÉTODO INDUCTIVO.

Es el razonamiento que, partiendo de casos particulares, se eleva a conocimientos generales. Este método permite la formación de hipótesis, investigación de leyes científicas, y las demostraciones. La inducción puede ser completa o incompleta.

La conclusión es sacada del estudio de todos los elementos que forman el objeto de investigación, es decir que solo es posible si conocemos con exactitud el número de elementos que forman el objeto de estudio y además, cuando sabemos que el conocimiento generalizado pertenece a cada uno de los elementos del objeto de investigación.

Las llamadas demostraciones complejas son formas de razonamiento inductivo, solo que en ellas se toman muestras que poco a poco se van articulando hasta lograr el estudio por inducción completa.

MÉTODO LÓGICO DEDUCTIVO.

Mediante ella se aplican los principios descubiertos a casos particulares, a partir de un enlace de juicios. El papel de la deducción en la investigación es doble:

- a. Primero consiste en encontrar principios desconocidos, a partir de los conocidos. Una ley o principio puede reducirse a otra más general que la incluya.
- b. También sirve para descubrir consecuencias desconocidas, de principios conocidos.

MÉTODO HISTÓRICO.

Está vinculado al conocimiento de las distintas etapas de los objetos en su sucesión cronológica, para conocer la evolución y desarrollo del objeto o fenómeno de investigación se hace necesario revelar su historia, las etapas principales de su desenvolvimiento y las conexiones históricas fundamentales.

Si se analiza la trayectoria concreta de la teoría, su condicionamiento a los diferentes períodos de la historia. Los métodos lógicos se basan en el estudio histórico poniendo de manifiesto la lógica interna de desarrollo, de su teoría y halla el conocimiento más profundo de esta, de su esencia. La estructura lógica del objeto implica su modelación.

MÉTODO ANALÍTICO.

Estará presente en todo el trabajo investigativo por cuanto ayudara a no perder el enfoque principal de la investigación.

MÉTODO SINTÉTICO.

Principalmente se lo utilizara en el planteamiento de las conclusiones y recomendaciones que básicamente representan la síntesis de los resultados de la investigación.

TÉCNICAS.

Es el conjunto de instrumentos y medios a través de los cual se efectúa el método y solo se aplica a una ciencia. La diferencia entre método y técnica es que el método es el conjunto de pasos y etapas que debe cumplir una investigación y este se aplica a varias ciencias mientras que técnica es el conjunto de instrumentos en el cual se efectúa el método.

TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN.

La técnica es indispensable en el proceso de la investigación científica, ya que integra la estructura por medio de la cual se organiza la investigación, La técnica pretende los siguientes objetivos:

- ✓ Ordenar las etapas de la investigación.
- ✓ Aportar instrumentos para manejar la información.
- ✓ Llevar un control de los datos.
- ✓ Orientar la obtención de conocimientos.

En cuanto a las técnicas de investigación, se estudiarán dos formas generales: técnica documental y técnica de campo.

LA TÉCNICA DOCUMENTAL.

Permite la recopilación de información para enunciar las teorías que sustentan el estudio de los fenómenos y procesos. Incluye el uso de instrumentos definidos según la fuente documental a que hacen referencia.

LA TÉCNICA DE CAMPO.

Permite la observación en contacto directo con el objeto de estudio, y el acopio de testimonios que permitan confrontar la teoría con la práctica en la búsqueda de la verdad objetiva.

LA ENCUESTA.

La encuesta es una técnica de recopilación de información interpersonal para sustentar mi investigación. Para lo cual se elaboró previamente un cuestionario de preguntas cerradas y selectivas, aplicadas a las personas involucradas en la presente temática investigativa, en la jurisdicción de San Miguel de Bolívar.

ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.

Para el análisis de la información que sea recopilada se utilizará técnicas de muestreo y su análisis mediante las técnicas de estadística descriptiva e inferencia, para poder obtener los resultados más óptimos. Dichos resultados serán compilados en tablas y gráficas para su mejor comprensión y todo esto se incluirá dentro de los Anexos, al final del trabajo investigativo.

Al mismo tiempo se procederá con la utilización de sistemas y programas informáticos, que faciliten el desarrollo del proyecto como son los siguientes:

- ☞ Power Point
- ☞ Access
- ☞ Excel
- ☞ Word
- ☞ Internet

UNIVERSO DE LA MUESTRA.

POBLACION	MUESTRA
36	36

Es decir son las personas que poseen vehículos antiguos y no son beneficiadas por este Plan Renova vigente en el Ecuador, a pesar de sus requerimientos no fueron tomados en cuenta a pesar de haber justificado la propiedad de sus vehículos viejos y obsoletos.

CAPITULO III
ANÁLISIS DE RESULTADOS

RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS A LAS PERSONAS QUE NECESITAN QUE EL PLAN RENOVA SE FORTALEZCA, A FIN DE EVITAR LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, ASÍ COMO LA DESTRUCCIÓN DE CALLES Y ACERAS DE LA ZONA URBANA.

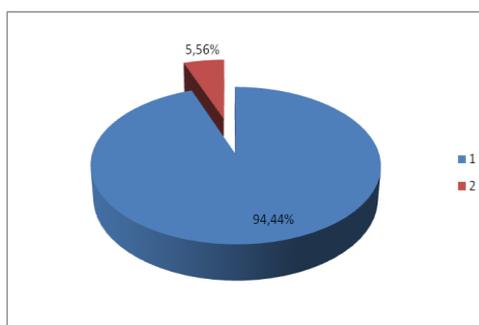
CUADRO N° 1

1. ¿SERÁ QUE EXISTEN VEHÍCULOS ANTIGUOS CIRCULANDO EN EL CANTÓN SAN MIGUEL, TRASLADANDO A PERSONAS A SUS RESIDENCIAS?

ALTERNATIVAS	ENCUESTAS	PORCENTAJE
Si	34	94,44%
No	2	5,56%
TOTAL	36	100%

FUENTE: Encuestas aplicadas a las personas que solicitan que el Plan Renova se fortalezca, para ser beneficiarias, en el cantón San Miguel, provincia de Bolívar.

GRÁFICO NO. 1



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

De las personas encuestadas el 94.44% de la población sostiene que si existen vehículos viejos circulando en el cantón San Miguel, transportando a las personas a sus domicilios; tan solo el 5,56% de la población dice que no existe, concluyendo que la mayoría afirma de la circulación de estos vehículos.

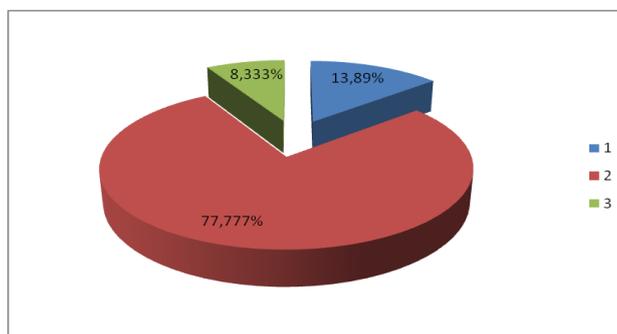
2.- ¿SERÁ QUE LOS VEHÍCULOS VIEJOS CONTAMINAN MÁS EL MEDIO AMBIENTE QUE LOS NUEVOS?

CUADRO NO.2

ALTERNATIVAS	ENCUESTAS	PORCENTAJE
Si	28	77, 777%
Duda	5	13, 89%
No	3	8,333%
TOTAL	36	100%

FUENTE: Encuestas aplicadas a las personas que solicitan que el Plan Renova se fortalezca, para ser beneficiarias, en el cantón San Miguel, provincia de Bolívar.

GRAFICO NO. 2



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

De las personas encuestadas el 77.777% de la población sostiene que los vehículos viejos contaminan más el medio ambiente que los nuevos; el 13,89% tienen duda de cuál de los dos vehículos contaminan más, y el 8,333% sostienen que no. Se concluye, que la mayoría de la población encuestada sostiene que los vehículos viejos contaminan más la naturaleza que los nuevos, ante un poco por ciento de la población que plantean una posición de duda y de negativa frente al tema.

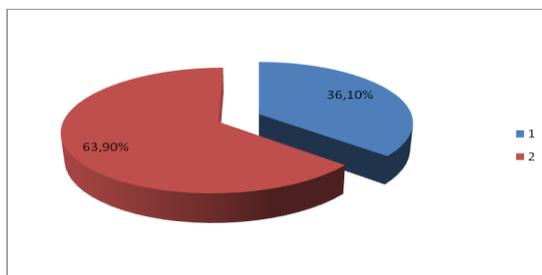
3.- EN EL CANTÓN SAN MIGUEL. ¿SERÁ QUE LA CIRCULACIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS A MÁS DE CONTAMINAR EL AIRE, TAMBIÉN DESTRUYEN CALLES, VEREDAS Y BORDILLOS EN LA CUIDAD, DEBIDO A SU DESORGANIZACIÓN?

CUADRO NO. 3

ALTERNATIVAS	ENCUESTAS	PORCENTAJE
Si	23	63,90%
No	13	36,10%
TOTAL	36	100%

FUENTE: Encuestas aplicadas a las personas que solicitan que el Plan Renova se fortalezca, para ser beneficiarias, en el cantón San Miguel, provincia de Bolívar.

GRAFICO No. 3



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

De las personas encuestadas el 63.90% de la población sostiene que los vehículos viejos a más de contaminar el medio ambiente, están destruyendo las calles, veredas y bordillos de la ciudad, debido principalmente a su desorganización; ante el 36.10% que sostienen una posición negativa. Se concluye, que la mayoría afirman que los vehículos viejos están destruyendo más las calles, aceras y bordillos de la ciudad, a causa de su desorganización.

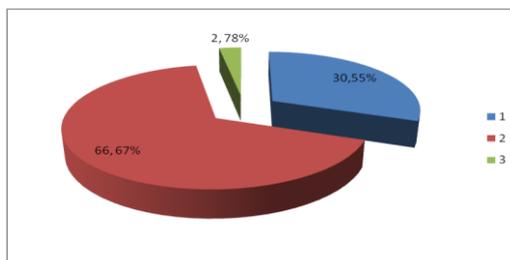
4.- ¿SERÁ QUE LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR ESTA CAUSANDO ENFERMEDADES MORTALES A LA POBLACIÓN, ESPECÍFICAMENTE A LA SANMIGUELEÑA?

CUADRO NO. 4

ALTERNATIVAS	ENCUESTAS	PORCENTAJE
Dudan	11	30, 55%
Si	24	66, 67%
No	1	2,78%
TOTAL	36	100%

FUENTE: Encuestas aplicadas a las personas que solicitan que el Plan Renova se fortalezca, para ser beneficiarias, en el cantón San Miguel, provincia de Bolívar.

GRÁFICO NO. 4



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

De las personas encuestadas el 66,67% de la población sostiene que la contaminación vehicular si está causando enfermedades mortales en las personas, en especial en San Miguel, ante el 30,55% de la población que dudan al respecto, y tan solo el 2,78% dicen que no. Se concluye, que la mayoría de los encuestados afirman que la contaminación vehicular causa enfermedades mortales en la personas, en especial en esta ciudad, ante dos porcentajes diferentes que dudan y sostienen lo contrario.

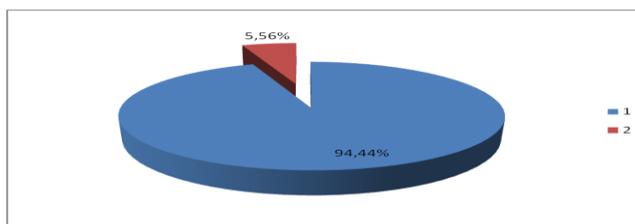
5.- ¿ESTÁ USTED DE ACUERDO QUE SE REALICE UN PLAN DE FORTALECIMIENTO AL PLAN RENOVA VIGENTE, A FIN DE EVITAR MÁS CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, MÁS ENFERMEDADES, ASÍ COMO LA DESTRUCCIÓN DE VEREDAS, CALLES Y BORDILLOS DE LA CUIDAD?.

CUADRO NO. 5

ALTERNATIVAS	ENCUESTAS	PORCENTAJE
Si	34	94,44%
No	2	5,56%
TOTAL	36	100%

FUENTE: Encuestas aplicadas a las personas que solicitan que el Plan Renova se fortalezca, para ser beneficiarias, en el cantón San Miguel, provincia de Bolívar.

GRAFICO NO. 5



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

De las personas encuestadas el 94,44% de la población dicen que es necesario un plan de fortalecimiento al Plan Renova para evitar más contaminación, y enfermedades, así como la destrucción de calles, veredas y bordillos en la ciudad, ante el 5,56% de la población que sostiene que no es necesario. Se concluye que la mayoría de la población está de acuerdo en este plan de fortaleciendo al plan Renova vigente.

VERIFICACION DE LA HIPOTESIS

La hipótesis de mi investigación estaría sustentada en la reducción de la contaminación ambiental, en base a la presentación de un plan de fortalecimiento al Plan Renova vigente, en donde se permita que todas las personas que tengan vehículos antiguos sean beneficiados por este proyecto, si exclusión alguna y sin limitaciones, y de manera paulatina.

Se respalda esto porque frente a la pregunta No.5, la mayoría de la población encuestada sostiene que estaría de acuerdo que se realice un plan de fortalecimiento al Plan Renova vigente, ya que se reduciría la contaminación ambiental, y otros problemas que se derivan de esta, así como otros que causan estos vehículos antiguos que están circulando en el cantón San Miguel de Bolívar.

Además los resultados obtenidos, en base a la encuesta practicada nos damos cuenta que el problema existe, y que está ocasionando problemas a la ciudadanía, en especial a la naturaleza, es decir, se está vulnerando a más de los derechos de las personas, el derecho que tiene la naturaleza, ya que a partir de la nueva constitución, la naturaleza ya es sujeto de derecho, y no solo objeto de derecho como lo establecía las constituciones anteriores a esta.

En definitiva, se comprobó que existe deficiencia en el Plan Renova vigente, ya que este plan en la actualidad no ha solucionado el problema de la circulación vehicular de unidades antiguas, pues siguen circulando en el cantón, carros antiguos que contaminan el aire, a vista y paciencia de todo mundo, y que como se indicó en líneas anteriores están causando otras consecuencias perjudiciales para la población entera.

CONCLUSIONES.

Se concluye que el Plan Renova vigente en Ecuador, posee directrices limitantes, ya que no permite que todas las personas que tienen vehículos viejos sean beneficiadas de esta propuesta, situación que se justifica porque en la actualidad crece la transportación de varios vehículos viejos, que prestan mal servicio a la ciudadanía, hasta el punto de poner en peligro sus propias vidas y de los demás.

Que, la contaminación ambiental se da principalmente por la emanación de gases tóxicos que arrojan los vehículos automotores, en especial de los más viejos u obsoletos.

Que, en la comunidad sanmiguelena circulan diariamente varios vehículos automotores viejos, particularmente los días feriados, que a más de contaminar el aire, ponen en riesgo las vidas de sus usuarios.

Que, los trámites para acceder al Plan Renova son engorrosos, ya que tienen que esperar años para que su petición se materialice, situación que no favorece en nada a la disminución de la contaminación ambiental, puesto que estos vehículos obsoletos siguen en circulación.

Que, el gas carbono que arrojan los vehículos causan enfermedades mortales para el ser humano, así como destruye la capa de ozono, conllevando a consecuencias negativas para la sociedad.

Que, la mayoría de la población encuestada coinciden en que el Plan Renova se amplíe, se agilite, para que dejen de circular los vehículos viejos en el país, evitando así más contaminación ambiental.

RECOMENDACIONES.

Se recomienda que al Plan Renova vigente en Ecuador, se le incorpore directrices no limitantes, que permita que todas las personas que tienen vehículos viejos sean beneficiadas de esta propuesta, disminuyendo así la transportación de varios vehículos viejos, que prestan mal servicio a la ciudadanía, hasta el punto de poner en peligro sus propias vidas y de los demás.

Recomiendo, que la contaminación ambiental debe ser un punto de diálogo nacional, ya que es un problema preocupante por el impacto que ocasiona, por la emanación de gases tóxicos que arrojan los vehículos automotores, en especial de los más viejos u obsoletos.

Se recomienda a la comunidad sanmigueleña que hagan conciencia del daño que están causando al conducir diariamente varios vehículos automotores viejos, particularmente los días feriados, que a más de contaminar el aire, ponen en riesgo las vidas de sus usuarios.

Que, las autoridades competentes emitan políticas positivas para que los trámites para acceder al Plan Renova ya no sean engorrosos, debido a que tienen que esperar años para que su petición se materialice, situación que no favorece en nada a la disminución de la contaminación ambiental, puesto que estos vehículos obsoletos siguen en circulación.

Recomiendo que se reduzca significativamente el gas carbono que arrojan los vehículos, porque solo así se reducirá también las enfermedades mortales para el ser humano, incluso se evitará que se siga destruyendo la capa de ozono, consecuentemente no habrá consecuencias negativas que lamentar.

Que, la población encuestada se involucre de forma decisiva al Plan Renova, a fin de que se amplíe, se agilite sus trámites, para que dejen de circular los vehículos viejos en el país, evitando así más contaminación ambiental.

TITULO IV
MARCO PROPOSITIVO
PROPUESTA

4.1. TITULO: PROPUESTA DE FORTALECIMIENTO AL PLAN REN-OVA VIGENTE ATENDIENDO LA DEMANDA EXISTENTE, A FIN DE EVITAR LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.

a.- PRESENTACIÓN.

La presente propuesta plantea justamente directrices encaminadas a fortalecer el Plan Renova vigente en la República del Ecuador, que incide directamente en la jurisdicción sanmigüeña, ya que en esta ciudad en uso y disfrute de sus derechos imperativos, varios de los moradores ha solicitado al organismo correspondiente ser parte y beneficiario de este plan, a fin de que sus vehículos viejos sean reemplazados por otros nuevos, situación que a más de contribuir con la seguridad ciudadana, está disminuyendo la contaminación ambiental en el cantón, porque por lógica los vehículos nuevos son menos contaminantes que los viejos.

La idea principal es asegurar que el Plan Renova involucre a todos los ciudadanos/as del país, particularmente del cantón, con ello se estará garantizando la igual de oportunidades que tanto rezan los instrumentos constitucionales y legales imperativos en el Ecuador a favor de la ciudadanía, más aun si este plan bien focalizado y amplio permita reducir la contaminación ambiental en diferentes sectores del país, y como se deja indicado en nuestra ciudad, debido a la existencia de varios solicitantes, que de acuerdo a las encuestas realizadas necesitan cambiar sus unidades de transporte para seguir sirviendo a las comunidades, ya que se ha podido observar que justamente los propietarios de las camionetas antiguas, son quienes realicen diariamente las carreras a las personas que habitan en los diferentes recintos del cantón, contaminando la naturaleza por la gran cantidad de contaminantes que arrojan, y además poniendo en peligro la seguridad de los usuarios.

Incluso, al ejecutarse este plan para todos los que soliciten pero en forma paulatina, se estaría acatando lo que dispone los derechos constitucionales consagrados en el Art. 66, que en uno de sus numerales establece el derecho a vivir en un ambiente sano, libre de contaminación, por ende se respetaría el derecho a la naturaleza, que está garantizado de acuerdo a la constitución de Montecristi del año 2008.

Con este fortalecimiento del plan, se pondría en práctica la tutela efectiva de derechos a favor de los propietarios de vehículos viejos que también tienen derecho a acceder a este beneficio implementado por el Gobierno Nacional, a fin de acatar lo que dispone la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial vigente, así como el ordenamiento territorial, las respectivas ordenanzas, que hoy en la actualidad se basa en los Planes de Desarrollo Cantonales y Parroquiales, que está a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados respectivos. Vale indicar, que al incrementar este plan para más personas, se estaría reduciendo considerablemente la contaminación ambiental, siempre que este plan este articulado con las ordenanzas municipales a efectos de evitar la destrucción de calles y veredas del cantón.

b.- FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.

El presente Plan de Fortalecimiento al Plan Renova, conllevará a la reducción de la contaminación ambiental en la comunidad sanmigueleña, atendiendo las imperativas normas jurídicas, tanto constitucional y legal que están imperando a favor de las personas como a favor de la madre naturaleza en nuestro país, así como permitirá dilucidar una estrategia legal de cambio vía proyecto de reforma, al plan existente, a fin de logra su fortalecimiento, para todas las personas que deseen estar inmersas en este proyecto, incluso proponiendo en una de sus directrices la obligación de cambiar los vehículos ya obsoletos por unidades nuevas que financiará el Estado, de una forma focalizada y eficiente.

La fundamentación de esta propuesta teórico práctico y de fortalecimiento al Plan vigente, resulta después de haber analizado detenidamente el grado de contaminación ambiental que acontece en el cantón San Miguel, el mismo que vulnera el derecho de la naturaleza, así como luego de investigar minuciosa y exhaustivas sobre la cantidad de vehículos viejos que existen o están circulando en esta ciudad, como también de sus principales paradas y destinos de los mismos, poniendo en riesgo la vida de las personas, agravándose la seguridad ciudadana, que tanto enfatiza la Constitución de la República del Ecuador. Es decir, lanzo esta propuesta justamente luego de haber conocido y palpado en grado de contaminación ambiental, en especial los días feriados, así como el grado de peligro que ocasiona estos medios de transporte a las personas que alquilan sus unidades a diferentes partes de la ciudad, incluso fuera de ella.

Es evidente la vulneración de derechos en esta temática, por la incidencia que tiene en la destrucción de la capa de ozono, en la alteración del clima en la zona y en la región, y principalmente por la presencia de varias enfermedades, como la fácil irritación de la garganta, las continuas gripes, las machas en la piel, entre otras. Enfermedades que con facilidad ataca el organismo del ser humano, ocasionando a más de los problemas de salud, problemas económicos.

Es sustentable, porque la vida es un derecho personalísimo, y la misma depende básicamente de un ambiente sano libre de contaminación, situación que está recogida por los derechos humanos que se encuentran reconocidos y garantizados en la Ley Suprema del Estado, en 66, en los convenios y acuerdos internacionales ratificados por el Ecuador, en las demás imperativas leyes vigentes; y, luego de haber analizado el Plan Renova, así como la existencia de varios vehículos obsoletos en el cantón San Miguel, sin haber un control oportuno para la conservación de las calles y veredas de la ciudad, se ha precisado que el este Plan vigente no es suficiente, concluyendo que hace falta una reforma que fortalezca la focalización del mismo, en beneficio de la

comunidad, en beneficio de los más necesitados de la patria, y porque no en busca del respeto a la naturaleza, ya que es sujeto de derechos y no solo objeto de derechos como lo rezaba la anterior Constitución Política del Estado.

Los diferentes expedientes en el Juzgado Tercero de Garantías Penales de Bolívar, permite darnos información de cuantos carros piratas son sancionados o sustanciados por haber cometido alguna contravención de tránsito, algunos por transportar pasajeros en vehículos no legales conocidos como piratas, y otros por estar estacionados en lugares no permitidos, constatándose con esto que en nuestra ciudad falta un buen ordenamiento territorial de la zona urbana del cantón, para evitar a más de destrucción de veredas, calles, el incremento de enfrentamientos entre cooperados y no cooperados por los puestos de parada.

Está sustentada, por la naciente inseguridad que ocasionan estas unidades de transporte para la ciudadanía en general, que por el aspecto económico fletan los vehículos no cooperados para llegar a sus hogares diariamente, poniendo en peligro sus vidas, ya que no solo va una persona, sino que van varias personas, llegando incluso a sobrepasar el límite de carga, a más de lo que son vehículos viejos; y, por estar sustentada en parámetros legales, que parte justamente del análisis minucioso de los derechos personalísimos de las personas, así como de los derechos patrimoniales y extra patrimoniales, se procede a sustentar esta propuesta con una solución viable y práctica.

c.- IMPORTANCIA.

La importancia jurídica de la propuesta está dada a más de lo descrito en líneas anteriores, en garantizar una relación jurídica recíproca entre los habitantes del cantón, pues con esta propuesta también se enfatizará que los nuevos integrantes se asocien con el afán de evitar más enfrentamientos con

los demás cooperados, buscando que el derecho de los demás sea siempre respetado.

El presente modelo teórico práctico y plan de fortalecimiento al Plan Renova, será un ente decisivo para la reducción de la contaminación ambiental en el cantón San Miguel de la Provincia de Bolívar, por lo que es de vital importancia hacer ejecutar esta propuesta ante los organismos competentes.

Es relevante, porque a través de esta propuesta permitirá enfatizar las directrices legales para ejecutar en buen término el fortalecimiento del Plan Renova en el país y el cantón.

Es de interés esta propuesta, ya que se evidenció científicamente la existencia de la contaminación ambiental en la ciudad, así como el apareamiento de varias enfermedades a causa de esta contaminación, que constituye un problema de salud evidente, el mismo que va creciendo paulatinamente, de modo que la solución es de trascendental importancia para la comunidad entera.

d.- OBJETIVOS:

GENERAL.

Elaborar un Plan de Fortalecimiento al Plan Renova vigente en el Ecuador, con la capacidad de integrar a más beneficiarios que lo requieran, solucionando problemas sociales, como la contaminación, y la destrucción de calles, aceras y bordillos por parte de la transportación pública, en el cantón San Miguel, Provincia de Bolívar.

ESPECÍFICOS.

Aplicar el modelo tipo de fortalecimiento, para reducir considerablemente la contaminación ambiental en la ciudad.

Determinar los propietarios de los vehículos que están contaminando el medio ambiente en el cantón.

Precisar directrices viables para evitar la destrucción de calles, aceras y bordillos, concerniente a la trasportación publica de la ciudad.

e.- FACTIBILIDAD.

La presente propuesta es factible desde el punto de vista constitucional y legal, ya que propende enfatizar directrices que luego de ser inmersas en un Plan Renova ya existente, busca que se respeten los derechos personalísimos del ciudadano, como es el derecho a vivir en un ambiente sano libre de contaminación, entre otros, así como su alcance evitará que el derecho de la naturaleza sea vulnerado.

Porque este plan de fortalecimiento contribuirá decisivamente a garantizar la seguridad ciudadana de las personas de la ciudad, acatando con ello lo dispuesto en el Art. 66, numeral 27, de la Constitución de la República del Ecuador, ya que es conocido que en la actualidad los propietarios de vehículos viejos están trasportando a personas a los lugares solicitados, poniendo en riesgo sus propias vidas y de sus familias.

Es factible, porque se acata una metodología activa, que tiene la capacidad de mejorar la presente propuesta, con el objeto de conseguir un soporte sustentable al derecho, mismo que bien puede ser aplicado en derecho, en la

en la jurisdicción sanmiguelena, conforme lo estatuye las leyes imperativas; un aporte decimos, ya que está dirigido a la reducción de la contaminación ambiental; esta propuesta, constituye un aporte, a los estudiantes de la Escuela de Derecho de la Universidad Estatal de Bolívar, Facultad de Jurisprudencia a la cual me honro pertenecer, logro que si es posible alcanzar porque contamos con los medios necesarios, pues existe el escenario propio, los sujetos y más materiales necesarios para lograrlo conforme se deja determinado, puesto que con la justificación se evidencia un aporte en derecho.

g.- IMPACTO.

El resultado en el sector social será trascendental y se compadece con la propuesta por ser un aporte al cambio, más todavía si el cambio es en materia ambiental, por el objetivo que persigue, luego de analizar la problemática objeto de investigación académica. Este cambio, influirá de forma protagónica en la salud de las personas, en el derecho al buen vivir de las mismas que la propia constitución lo prescribe, ya que aquellos propietarios de vehículos obsoletos se verán motivados a cambiar sus unidades antiguas a una nuevas.

En materia estadística su impacto será decisivo, ya que se reducirá la contaminación ambiental en la ciudad, consecuentemente surgirá la organización de los miembros de estas unidades cooperadas, en atención al plan, solucionando el problema de destrucción de veredas, aceras, y bordillos.

h.- EVALUACIÓN.

Los efectos positivos que acarrea esta propuesta, atendiendo la lógica jurídica se verán en la influencia que tendrá en la trasportación pública en la ciudad, en el nuevo modelo de circulación vehicular que surgirá, en reemplazo de las unidades obsoletas, en la reducción de la contaminación ambiental, incluso

será evaluado por la incidencia que tendrá este plan en el ámbito social, pues brindará puestos de trabajos, y solucionará en algo la falta de recursos económicos que impera en los diferentes hogares.

Sin duda, esta propuesta en conjunto permitirá mejorar el desempeño de la igualdad de derechos, a través de la redistribución de la riqueza, evitando principalmente que se vulnere el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación; así, como se verá reflejado en la reducción de las enfermedades en la ciudad, ocasionadas por la contaminación ambiental a causa de la contaminación ambiental.

El modelo propuesto dará bastante seguridad para que el derecho a la seguridad ciudadana sea puesto en práctica, aplicando el Plan de Fortalecimiento al Plan Renova, que hasta la presente fecha se está incumpliendo.

Arrojará los mejores resultados, pues contaremos con una trasportación pública renovada excelente para el beneficio de los solicitantes, con más eficiencia y menos contaminación ambiental.

i.- DESARROLLO DE LA PROPUESTA DE FORTALECIMIENTO AL PLAN REN-OVA VIGENTE ATENDIENDO LA DEMANDA EXISTENTE, A FIN DE EVITAR LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.

DESARROLLO DE LA PROPUESTA JURIDICA.

PROYECTO DE DECRETO EJECUTIVO.-TEXTO DE ALCANCE AL PLAN RENOVA.

SUMARIO:

FUNCIÓN EJECUTIVA

DECRETO:

CONSIDERANDO:

Que, el número 3 del artículo 11 de la Constitución consagra que los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte, y que para el ejercicio de los derechos y las garantías constitucionales no se exigirán condiciones o requisitos que no estén establecidos en la Constitución o la Ley;

Que, el número 4 del artículo 11 de la Constitución establece que ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucional, es este caso el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación;

Que, el número 8 del artículo 11 de la Constitución establece que el contenido de los derechos se desarrollará de manera progresiva a través de las normas, la jurisprudencia y las políticas públicas. El Estado generará y garantizará las condiciones necesarias para su pleno reconocimiento y ejercicio. Será inconstitucional cualquier acción u omisión de carácter regresivo que disminuya., menoscabe o anule injustificadamente el ejercicio de los derechos;

Que, el convenio del Plan Renova fue suscrito en la ciudad de Milagro, a los 14 días del mes de septiembre del año 2007, haciendo participe a varios actores sociales, enfatizando las directrices del convenio.

Que, el Gobierno Nacional mediante decreto 676 del 24 de febrero del 2001, mediante oficio No.MF.CGJ-2011-0060, del 07 de enero del 2011, extiende el plazo para el Plan Renova en el Ecuador.

Que, con fecha 24 de febrero del 2011 en la ciudad de Quito, se reforma el Decreto Ejecutivo antes explicitado.

Que la cláusula séptima del convenio inicial permite realizar alcances al mismo.

Que, luego de analizar el convenio suscrito no involucran a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, ya que estos tienen la facultad de manejar la utilización del suelo, porque a partir de la entrada en vigencia de la COOTAD es de su exclusiva competencia, lo que permitirá canalizar de mejor forma estas políticas para evitar la destrucción de calles y aceras urbanas, por parte de la circulación vehicular.

Que, este convenio que involucra al Plan Renova, entró en vigencia desde el 30 de septiembre del 2010.

Que, este Plan Renova vigente desde el año 2008, tiene como propósito cambiar los vehículos antiguos por unidades nuevas, enfocado a aquellos vehículos que han superado la vida útil.

Que, es de suma importancia emitir políticas urgentes para evitar la contaminación ambiental causada por la circulación vehicular, en especial de los vehículos más antiguos, así como es necesario que la tramitación que se dé al mismo sea ágil, eficiente, y menos engorroso.

Que, en virtud de la facultad que le confiere el número 147, numeral 5, de la Constitución de la República del Ecuador, expide lo siguiente:

DECRETA:

EXPEDIR EL SIGUIENTE ALCANCE AL PLAN RENOVA VIGENTE EN EL ECUADOR.

Con el afán de suplir algunas falencias que tiene el Plan Renova en beneficio de la naturaleza y de la ciudadanía, se dicta este alcance:

Art. PRIMERO.- Incorpórese al convenio del Plan Renova, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, ya que tienen competencia para el manejo del suelo urbano, a fin de evitar la destrucción de calles y veredas, a causa de la circulación vehicular.

Art. SEGUNDO.- El Plan Renova, seguirá vigente hasta que todos/as los propietarios de estos vehículos sean beneficiados/as de esta propuesta, con el afán de evitar más contaminación ambiental, por ende más enfermedades a las personas;

Art. TERCERO.- Los tramites totales para acceder a este plan, no podrán ser superior a los tres meses a partir de la correspondiente solicitud, caso contrario el funcionario correspondiente será responsable de este acto.

Art. FINAL.- El presente decreto entrará en vigencia desde su publicidad en el Registro Oficial.

Dado, en la Ciudad de San Francisco de Quito, distrito Metropolitano en el Palacio Ejecutivo del Ecuador, a los..... Días del mes de..... El año 2012.

Atentamente,

F) Presidente de la República.

F) Secretario General.

EVIDENCIA DE LA APLICACIÓN DE LA PROPUESTA.

La aplicación de esta propuesta es de suma importancia, entre otros aspectos porque, permite el respeto al derecho a vivir en un ambiente sano, libre de contaminación ambiental, ya que actualmente son los vehículos automotores, en especial los de mayor antigüedad los que están contaminando la naturaleza, causando un daño natural, y varias enfermedades a la población, particularmente a la sanmigueleña.

Esta evidenciada, en los problemas que ocasiona los gases que emanan de estos vehículos a la salud de las personas, al derecho a la seguridad ciudadana, ya que al trasladar a personas en estos vehículos ponen en peligro sus vidas y de los demás, por ser unidades obsoletas.

Esta propuesta, es factible de ejecutarse porque posee un respaldo mayoritario, tanto del usuario sanmigueleño, como del nacional, en el sentido de que es necesario que el Plan Renova se fortalezca para lograr en el menor tiempo posible la reducción de la contaminación ambiental que causa los vehículos de esta clase.

EVALUACION DE LA PROPUESTA.

La evaluación, según su momento de aplicación será diagnóstica, considerativa y final.

Será diagnóstica, porque se ejecutará un análisis lógico y jurídico, para determinar la permanencia o no de la contaminación ambiental en el cantón, así como de la reducción de las enfermedades que atacan al ser humano.

Será considerativa, por existir principios constitucionales y legales, que defienden el derecho a la naturaleza, a la persona a acceder a esta propuesta, atendiendo el principio de igualdad de oportunidad, en el caso que nos ocupa, a que todas las personas también sean beneficiadas de esta propuesta, que deberá estar vigente a nivel nacional.

El final, se verá al no existir en la circulación vehicular carros viejos o antiguos transitando por las calles y carreteras del cantón, llevando pasajeros, poniendo en peligro sus vidas, y destruyendo calles y aceras del cantón.

BIBLIOGRAFIA.

Constitución de la República de Ecuador (vigente).

Legislación Ambiental del Ecuador; TOMO 1; Codificación de la ley de Gestión Ambiental; Quito – Ecuador 2010.

Ley Orgánica Reformatoria a la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Ley Orgánica de Salud.

Ley de Prevención y Control de Contaminación Ambiental.

Programa de Reducción de la Contaminación Ambiental, racionalización del Subsidio de Combustible del Transporte Público y su Chatarrización.

Guía Ecuatoriana para la Formulación de Proyectos bajo Mecanismo de desarrollo limpio Año 2008.

BUSTOS A; Fernando. Manual de Gestión y Control Ambiental, Edición Tercera – Ecuador.

Decreto Ejecutivo N. 636, de 17 de Septiembre del año 2007; R.O.: N. 193, de fecha 18 de Octubre de 2007 – Liberación de Aranceles Para Vehículos y CKD.

Decreto Ejecutivo N. 445, Traspaso REN-OVA- MTOP.

COOTAD, Lexis S.A., 2008, Pág. 19.

www.cinu.org.

www.udla.org.

www.udla.org