



Universidad Tecnológica ECOTEC

Derecho y Gobernabilidad

Título del trabajo:

“El ejercicio de la competencia ambiental del Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón referente a la contaminación que emite el parque automotor”

Línea de investigación:

Gestión de las Relaciones Jurídicas

Modalidad de titulación

Trabajo de Investigación

Carrera:

Derecho con énfasis en Legislación de Recursos Naturales y Medio Ambiente

Título a obtener:

Abogado de los tribunales de la República del Ecuador

Autor (a):

Candy Bárbara Báez Freire

Tutor (a):

Abg. Roger Nieto Maridueña, Mgs.

Samborondón-Ecuador

2019

Dedicatoria

El presente trabajo de titulación va dedicado a Jehová Dios por darme la vida y permitirme llegar a hasta aquí. Lo dedico a mis amados padres, pilares fundamentales en mi vida, Ernesto y Catalina, quienes han sido mi apoyo incondicional a lo largo de mi vida, la de los míos y mi carrera universitaria.

A mi hermano Gary por haber puesto esa chispa y creer en mí siempre, a mi hermano Erick por saber alentarme a su manera, a mi dilecta hija Viktoria por darme su mano en todo momento y lugar, a mis hijos Samuel, Julián y Tomasito, el motor que me empuja a diario; y a mi amado compañero de vida Tomás, una vez más lo digo, sin tu perseverancia esto no fuera una realidad.

Bárbara Báez Freire

Agradecimiento

En primer plano a Jehová Dios, quien me ama y me lo demuestra a diario, me ha dado la vida, la fuerzas y la sabiduría para finiquitar este paso en mi vida.

Mi profundo agradecimiento a todo el personal que labora en la prestigiosa Universidad ECOTEC, me han visto día a día luchar por esto y de una u otra manera son parte de este logro.

A mi estimado decano Ab. Mario Cuvi Santacruz, por ayudarme siempre que lo he buscado, nunca me cerró la puerta. A mi tutor Ab. Roger Nieto, por darme la dirección correcta en este proyecto; y, a mi compañero Andres Bautista, quien con su sutileza y empuje ha sido una gran ayuda en la realización de este proyecto.

A mis padres, hermanos, tías, amigos, mis hijos y esposo quienes me apoyaron en todo para finalizar mis estudios y obtener esta maravillosa profesión.

Bárbara Báez Freire.

Resumen

El presente proyecto de investigación trata acerca del ejercicio de la competencia ambiental del Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón, referente a que no se evidencian acciones del Gobierno Autónomo Descentralizado para prevenir o regular sobre la contaminación que emite el parque automotor, que generan contaminación por dióxido de carbono, lo cual evidenciaría la inexistencia de una ordenanza regulatoria al respecto o la falta de cumplimiento de las facultades que en materia ambiental le ha dispuesto el Código Orgánico Ambiental; por lo que se tuvo como objetivo establecer la forma como está regulada la contaminación de dióxido de carbono por la emisión de gases de los vehículos por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Samborondón, con la finalidad de realizar una propuesta de acciones.

Palabras claves: contaminación, Derecho Ambiental, vehículos y GAD.

Abstract

The present research project is about the exercise of the environmental competence of the Decentralized Autonomous Government of Samborondon, regarding that actions of the Decentralized Autonomous Government on the pollution emitted by the automobile fleet, which generate carbon dioxide pollution, are not appreciated. It would show the absence of a regulatory ordinance in this regard or the lack of compliance with the faculties that the Environmental Organic Code has provided for in environmental matters, so it was aimed at establishing the way in which carbon dioxide pollution is regulated by emission of gases from vehicles, by the Decentralized Autonomous Government of the Samborondón canton, in order to make a proposal of a regulatory nature.

Keywords: pollution, Environmental Law, vehicles and GAD.

Tabla de contenido

Introducción	1
Contexto histórico.....	2
Antecedentes	4
Planteamiento del problema	5
Pregunta problémica.....	6
Hipótesis.....	6
Objetivos	7
Objetivo general.....	7
Objetivos Específicos.....	7
Variables.....	8
Justificación.....	8
Novedad	10
Marco Teórico	11
Capítulo I	11
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	12
1.1 Marco jurídico ambiental.....	13
1.1.1. Constitución de la República del Ecuador (2008)	13
1.1.2. Convenios Internacionales Ambientales.....	15
1.2. La gestión ambiental	16
1.3. El derecho en tutela del ambiente.....	18
1.4 Características del derecho ambiental.....	19
1.5 Campo de la aplicación	23
1.6 Las ramas del derecho implicadas	24
1.7 Principios del Derecho Ambiental.....	27
1.7.1 Derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza	28
1.7.2 Principio precautelatorio	29
1.8 Emisiones CO2.....	32
1.8.1 La evolución del co2 y del co2 per cápita a nivel mundial.....	33
1.9 Legislación de otros GAD'S	35
Marco Metodológico	37
Capítulo II	37
CAPÍTULO II: MARCO METODOLÓGICO	38
2.1 Enfoque de la investigación	38

2.1.1 Análisis cuantitativo	38
2.1.2 Análisis cualitativo	38
2.2 Métodos de investigación	39
2.3 Universo y muestra	39
Análisis de resultados	42
Capítulo III	42
CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE RESULTADOS	43
3.1 Análisis de encuestas	43
3.2 Análisis de entrevistas.....	49
Propuesta	54
Capítulo IV	54
CAPÍTULO IV: PROPUESTA	55
4.1 Justificación de la propuesta.....	55
4.2 Propuesta	55
CONCLUSIONES.....	57
RECOMENDACIONES.....	58
Bibliografía	59
Anexos.....	61
Anexo 1 Cuestionario de encuestas GAD Municipal.....	61
Anexo 2 Cuestionario de entrevistas a expertos	61
Anexo 3 Curriculum de expertos	61

Índice de tablas

Tabla 1	Controles al parque automotor	43
Tabla 2	Servicio de transporte público	44
Tabla 3	Inconvenientes de salud	45
Tabla 4	Denuncias de contaminación de la atmósfera	46
Tabla 5	Revisión vehicular respecto de la contaminación ambiental	47

Índice de figuras

Figura 1 Controles al parque automotor	43
Figura 2 Servicio de transporte público	44
Figura 3 Inconvenientes de salud.....	45
Figura 4 Denuncias de contaminación de la atmósfera	46
Figura 5 Revisión vehicular respecto de la contaminación ambiental	47

Índice de anexos

Anexo 1 Cuestionario de encuestas GAD Municipal.....	61
Anexo 2 Cuestionario de entrevistas a expertos	61
Anexo 3 Curriculum de expertos	61

Introducción

Es pertinente abordar la presente investigación debido a que se observa que en el cantón Samborondón existe a determinadas horas del día un excesivo tráfico, que a más de generar incomodidad en el resto de conductores y habitantes, es fuente de contaminación por la emanación del dióxido de carbono que descargan dichos vehículos al ecosistema.

La contaminación vehicular lleva a la interrogante acerca del tratamiento jurídico que da el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Samborondón a dicha situación, en cumplimiento de las facultades que en materia ambiental le ha conferido el Código Orgánico Ambiental.

La nueva gobernanza mundialmente de preservar, proteger y más que todo, dejar de contaminar el planeta, es la que ha motivado al Ecuador en participar en tratados internacionales para la preservación del medio ambiente y crear en conjunto con los demás países un mejor porvenir.

La contaminación del aire es uno de los problemas ambientales con mayor prioridad a nivel global, ya que es en las zonas urbanas donde se encuentran más entes contaminantes gracias a su producción industrial y el flujo intenso del parque automotor. En Ecuador, cabe recalcar que el país está en vías de desarrollo, y al no ser planificado de la forma correcta en el crecimiento urbanístico, así como las escasas industrias, es cuando se incrementa la contaminación ya que se utiliza tecnologías obsoletas para las actividades productivas y de transporte, la mala calidad de los combustibles, los asentamientos humanos, las explotaciones mineras, entre otras.

Tanto en los países de primer mundo, así como en los países en vías de desarrollo y los denominados del tercer mundo, es decir los que padecen el subdesarrollo o marginación, tienen en común la preocupación por el medio ambiente, ya que constituye un problema que crece cada día.

El ambiente es el conjunto de factores que influyen sobre el medio ambiente en el cual el hombre vive. Generación tras generación, ha habido muchas reflexiones de naturalistas y ecólogos, en los cuales salta a la vista que el hombre, como especie viviente, forma parte de un sistema muy complejo de relaciones e interrelaciones con su entorno.

Existe una expresión francesa *l'environnement*, el Decano honorario de la universidad de Limoges el especialista francés Michel Prieur, explica que ella constituye un neologismo adoptado del sustantivo *environment* y de su derivado *environmental*. Esta expresión está actualmente incorporada en el Grand Larousse de la lengua francesa desde 1972, definiéndola como un conjunto de elementos naturales o artificiales que limitan la vida del hombre. Aunque parezca redundante en el presente trabajo de investigación se utilizara provisionalmente la expresión "medio ambiente" debido a que en nuestro lenguaje la recepción es precisamente para significar el conjunto de cosas y circunstancias que rodean y por ende condiciona la vida del hombre.

Contexto histórico

En los últimos años, esta preocupación ambiental por parte de los países desarrollados, así como también aquellos en vías de desarrollo, ha incrementado y ha hecho tomar medidas para poder tener una postura más responsable y humana con el uso de los recursos naturales en general, esto se va dando en aumento ya que los recursos naturales se están destruyendo y degradando.

En el presente proyecto, cuando se hace referencia a la contaminación del aire, se remonta a la edad donde el hombre descubrió el fuego, ir avanzando para luego utilizar el carbón como un combustible en el siglo XIX, donde es el inicio de la preocupación general por este problema. Ya en la actualidad, el uso indiscriminado de combustibles en el sector industrial, en la vida cotidiana de los humanos en las zonas urbanas y por la tan necesaria aparición del motor por explosión, es lo que hace que empeore el problema año tras año.

En un amplio sentido, la contaminación que producimos en el aire es producto de muchos factores naturales, como las emisiones de gases, polvo, polen, incendios forestales, erupciones volcánicas, y demás. Pero es la contaminación derivada de las actividades cotidianas del ser humano, las que representan el riesgo más grave. Esta contaminación se debe a las industrias, comercio, actividades agropecuarias y domésticas, y a los motores de los vehículos; siendo estos, los que, con CO, SO₂, O₃ y partículas sedimentables contaminan.

Es así que el objeto de este trabajo de investigación es promover la buena práctica ambiental de aplicación obligatoria para el parque automotor que circula por las principales vías de acceso al GAD de Samborondón.

La Constitución Política de la República del Ecuador determina que el Estado es el que debe proteger el derecho que tiene la población de vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, garantizando un desarrollo sustentable. Velando por que este derecho no se vea afectado y

garantizando la preservación de la naturaleza de acuerdo al artículo 14 de la Constitución de la República del Ecuador.

Antecedentes

El estudio de la norma jurídica como herramienta que hace posible la armonía social, se llama Derecho, y esta ha tenido que ampliarse a la rama del derecho ambiental a partir de los años 70, siendo en la sociedad norteamericana en la que se creara la plataforma social desde la reivindicación por los derechos humanos, el pacifismo como protesta frente a la guerra de Vietnam, la vuelta a la naturaleza desde una cierta perspectiva del movimiento hippie y el reconocimiento de que los problemas ambientales empezaban a afectar la calidad de vida, a raíz de acontecimientos como el de Exxon Valdez con su derrame de petróleo, entre tantos más. Gracias a la sociedad civil norteamericana, es donde el derecho ambiental empezó a tomar forma jurídico-política; tanto así que, siendo el año 1967 se expide el National Environmental Policy Act (NEPA), reconocida como la carta magna del Derecho Ambiental Norteamericano

Pero, quienes son la antesala en la historia de la humanidad sobre la materia ambiental, vienen a ser los babilonios, griegos y romanos que expidieron leyes para regular la caza y cuidar los bosques; la revolución industrial del Siglo XIX fue la que alerto a la humanidad de los peligros de la contaminación ambiental, siendo los filósofos y los naturistas en los siglos XVIII y XIX, como Darwin, Ralph Waldo Emerson y Henry David Thoreau, entre otros, hablaron de nuestra evidente conexión con la naturaleza. Es en el año de 1972 con la Conferencia de Estocolmo sobre el Medio Humano cuando se articula una propuesta jurídica política para defender el medio ambiente por medio del Derecho.

En los incisos 6 y 7 del preámbulo de la Declaración de Estocolmo, se insta a los gobiernos y a los pueblos a que unan esfuerzos para conseguir un fin determinado, en este caso el de preservar y mejorar el medio humano a beneficio del ser humano y de su futuro. Ya aquí se hace el reconocimiento de que la actividad humana está afectando el equilibrio ecológico, la necesidad imperiosa de administrar el ambiente, mediante la creación de normas y que dichos problemas ya sean de conocimiento mundial.

Planteamiento del problema

Diariamente se aprecia contaminación por dióxido de carbono proveniente de los vehículos que circulan en el cantón Samborondón, sin que se pueda evidenciar una unidad u órgano administrativo ambiental de dicho Gobierno Autónomo Descentralizado que tenga la atribución de su control, evidenciándose no solo dicha falencia sino la inexistencia de una ordenanza regulatoria al respecto o la falta de cumplimiento de las facultades que en materia ambiental le ha dispuesto el Código Orgánico Ambiental.

La emisión de gases generadores de dióxido de carbono se constituye un problema para el medioambiente ya que no existe una eficiente ordenanza regulatoria sobre esa clase de contaminación y de una autoridad ambiental cantonal que la hiciera cumplir a cabalidad, como lo exige el Código Orgánico Ambiental.

No existen investigaciones anteriores realizadas acerca de cuál es el régimen jurídico emitido por el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Samborondón para evitar y controlar la contaminación al medio

ambiente por la emisión de dióxido de carbono proveniente de los automotores de todo tipo que circulan por sus vías.

Se espera evidenciar si existe una ordenanza cantonal en el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Samborondón que norme la gestión integral de residuos provenientes de las emanaciones de gases de los automotores para prevenirlos o reducirlos.

Pregunta problémica

La pregunta problémica para el presente proyecto de investigación sería:

¿El Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón ejerce su competencia ambiental en lo referente al control de la contaminación que emite el parque automotor?

Hipótesis

La hipótesis de este proyecto de investigación consiste en la verificación de que el Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón no ejerce su competencia ambiental en lo referente al control de la contaminación que emite el parque automotor por cuanto no ha expedido ordenanzas que regulen dicho problema y porque no cumple con las competencias atribuidas por el Código Orgánico Ambiental. Esto no se da a la actualidad y lo idóneo sería que lo ejerza.

Objetivos

Objetivo general

Establecer la forma como está regulada la contaminación de dióxido de carbono por la emisión de gases de los vehículos por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Samborondón, con la finalidad de realizar una propuesta de acciones.

Objetivos Específicos

- Comprobar la existencia de una ordenanza expedida por el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Samborondón para regular la gestión integral de residuos provenientes de las emanaciones de gases de los automotores como lo establece el Código Orgánico Ambiental.
- Comparar la forma como otros GAD'S han normado la contaminación vehicular por dióxido de carbono en ciudades similares a Samborondón con las ordenanzas ambientales expedidas por otros Consejos Cantonales.
- Efectuar una propuesta de acciones que incluya todos los mecanismos garantistas para afrontar la contaminación por emanaciones de dióxido de carbono provenientes de automotores.

Variables

Independiente: Competencia ambiental del Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón

Dependiente: Formas de normar la prevención y el control de la contaminación emitida por el parque automotor

Justificación

En la Constitución de la República del Ecuador está establecido que es el Estado quien protegerá el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, garantizando un desarrollo sustentable. Para cumplir con este derecho y que no se vea en ninguna índole afectado, se debe y tiene que cuidar la atmosfera, así, se garantizara que el aire que se respire sea de calidad muy apta para el ser humano.

En el Ecuador, la gestión ambiental en materia de aire, carece de la regulación de políticas municipales, gubernamentales y propias de cada individuo para poner un pare a la contaminación del medio ambiente.

El tema de este trabajo de investigación es de una gran valía, ya que ayudara a no solo mejorar la calidad del aire, prevenir su deterioro minimizando el efecto social que tendría en los residentes, para sobrellevar lo concertado en la Constitución de la República del Ecuador.

La naturaleza produce grandes fluctuaciones por sí misma, en lo que va en su propio curso evolutivo, estas son las glaciaciones, erupciones volcánicas, inundaciones, terremotos y tempestades. Así como también

existen alteraciones de carácter espontáneo y permanente, ya sean por las circunstancias geográficas o estacionales, estas pueden llegar a ser nocivas para el hombre e incluso provocar la muerte. La gran diferencia entre estas alteraciones y las que son inducidas por el hombre, es que estas últimas desconocen y no respetan los mecanismos de autorregulación natural y pueden alterar gravemente los sistemas terrestres. (Betancor, 2011)

En lo que ha transcurrido en este nuevo siglo, la humanidad ha sido víctima de grandes catástrofes magnánimas por fallas de las previsiones ya establecidas en la mayoría de los casos deficientemente. Poniendo en alerta sobre cómo se está manejando la problemática ambiental. (Brañes, 2004)

Por su creciente deterioro, actualmente se observa con profunda preocupación que los gobiernos y las organizaciones ambientales se están uniendo para combatir el cambio climático global. La preocupación de la humanidad apunta a la necesidad de preservar el patrimonio ambiental para las generaciones futuras poniéndole énfasis al término de desarrollo sustentable como un punto central de los conservacionistas ambientales para el porvenir del género humano. (Priour, 1991)

Es alarmante la forma como la contaminación por emisiones de dióxido de carbono provenientes de los vehículos que circulan por las vías del cantón Samborondón puede afectar a la salud de los conductores, habitantes de la zona y el ecosistema en general, por lo que es necesario realizar una investigación sobre esta problemática con la finalidad de proponer las soluciones a la misma.

Novedad

No se ha realizado anteriormente una investigación sobre la forma como el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Samborondón regula la contaminación al medio ambiente por la emisión de dióxido de carbono proveniente de los automotores de todo tipo que circulan por sus vías, a efectos de prevenirla o reducirla.

No hay estudios científicos en los cuales se pueda verificar de una forma técnica, los niveles y los diversos focos contaminantes. Lo cual sería un gran aporte para redefinir objetivos en miras de convertir al GAD de Samborondón en una ciudad que impulsa el cuidado del aire y de la salud de sus habitantes.

Marco Teórico

Capítulo I

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

En el presente capítulo se revisará en la literatura lo concerniente al ejercicio de la competencia ambiental del Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón referente a la contaminación que emite el parque automotor; puesto que el parque automotor en el Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón, se ha transformado en una de las preocupaciones más relevantes de los residentes del sector, la contaminación ambiental del aire es muy común en algunos tramos de las vías principales de circulación.

En este trabajo estará basado en las normativas legales vigentes dispuestas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), el cual contiene normativa jurídica determinando las competencias y las responsabilidades administrativas de cada municipalidad, para prevenir y controlar la contaminación ambiental, la cual debe ser protegida por el GAD de Samborondón.

El servicio de transporte urbano que circula por las principales vías, está en pésimas condiciones y no cuenta con unidades modernas las cuales tienen tecnología de punta que evita la emisión de los gases contaminantes, y por tal motivo contamina el medio ambiente en el que se desenvuelven a diario y se está expuesto a ese monóxido de carbono que expide dicho parque automotor., sin que las autoridades competentes tomen cartas sobre el asunto.

1.1 Marco jurídico ambiental

1.1.1. Constitución de la República del Ecuador (2008)

La Carta Magna contiene disposiciones las cuales están consagradas a la conservación y protección del ambiente. La Constitución vigente ordena garantías y responsabilidades para el manejo racional de los recursos naturales, también contiene un vasto articulado en el que se dedican los derechos y obligaciones del Estado y los particulares, cuyo objetivo es el de consolidar las condiciones de vida de los individuos y colectivos.

A continuación, citaré algunos artículos de la Constitución de la República del Ecuador que sirven de fundamento teórico a la presente investigación:

En el Art. 14 se distingue el derecho de la población a que viva en un ambiente sano y que este ecológicamente equilibrado, y a su vez garantizar la sostenibilidad y el buen vivir, “sumak kawsay”

La contaminación del aire es una de las causas principales para el deterioro de la salud, esto es debido a la emisión de gases tóxicos del parque automotor.

La salud es un derecho que el Estado avala, y cuya ejecución se enlaza al ejercicio de otros derechos, como por ejemplo del derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir. El Estado asegura este derecho mediante políticas económicas, sociales, culturales, educativas y ambientales (...) así lo indica el art 32.

Se reconoce y dará garantía a las personas dice el artículo 66 y en su numeral 27 denota que el vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza es un derecho.

Son de carácter mandatorio los derechos que están contenidos en la Constitución, y por ende deben cumplirse:

En su art. 27 manifiesta que, para la obtención del buen vivir, los deberes del Estado serán: 1. Que los derechos de las personas, las colectividades y la naturaleza estarán garantizados; 2. Que se dirigirá, planificará y regulará el proceso de desarrollo. 3; Así también se generará y ejecutará las políticas públicas, y chequeará y condenará su incumplimiento. 4; Se producirá bienes, se creará y mantendrá infraestructura y proveyendo servicios públicos. (...)

Conforme el artículo 278, para la obtención del buen vivir, a las personas y a las comunidades, y sus varias formas organizativas, les corresponde: 1. El intervenir en todas las etapas y espacios de la gestión pública y de la planificación del desarrollo nacional y local, y en la realización y control del cumplimiento de los planes de desarrollo en todos sus niveles; 2. Así también el producir, trocar y consumir bienes y servicios con responsabilidad social y ambiental.

Lo que daña la calidad del aire, es decir al medio ambiente, es la emisión de gases tóxicos:

En el caso que se de los daños ambientales, es deber del Estado actuar de manera inminente y subsidiaria para así avalar la salud y la restauración de los ecosistemas. Adicional de la penalidad que corresponda, el Estado reproducirá contra el operador de la actividad que estuviere produciendo el daño y las obligaciones que acarree su reparación integral, en los términos y con los procedimientos que la ley ordene. La responsabilidad también recaerá sobre los servidores que tengan la responsabilidad de realizar el control ambiental. El Estado se compromete y garantiza el derecho individual y de la comunidad a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, se obliga a: Establecer mecanismos efectivos de prevención y control de la contaminación ambiental (...) prescrito en el art 397.

En relación de la problemática ambiental, refiriéndonos a la contaminación del aire, junto con el buen vivir en la Constitución vigente ecuatoriana, se me menciona a tres arts.: 413, 414 y 415 los cuales reúnen tal condición:

El Estado fomentara lo que es la eficiencia energética, junto con su desarrollo y el uso de tecnología ambiental, su práctica limpia y así también las energías renovables que están diversificadas de bajo impacto para evitar poner en riesgo a los ecosistemas. Adoptará el Estado medidas que sean adecuadas y transversales para disminuir el cambio climático por medio de limitar la emisión de gases de efecto invernadero producto de la deforestación y contaminación atmosférica, se tomará medidas para conservar bosques y vegetación, a su vez proteger a la población que está en riesgo.

Tanto el Estado como los gobiernos autónomos descentralizados deberán adoptar políticas participativas las cuales deben permitir regular el crecimiento urbano, e incentivar que se establezcan zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados deberán desarrollar programas para el uso racional del agua, reciclaje, tratamiento adecuado para desechos sólidos y líquidos e incentivar el transporte terrestre no motorizado.

1.1.2. Convenios Internacionales Ambientales

El Ecuador es un país considerado ambientalista, se ha suscrito a estos acuerdos o tratados los cuales contienen declaraciones y seguridades, sirviendo como elementos importantes su fuente de origen para creación de políticas a nivel nacional y que estas en lo posterior se transformen en normativa jurídica, la cual sirva como soporte para combatir los problemas ambientales.

Lo más destacado de los Tratados, Convenios y Declaraciones, en la materia ambiental, es que se puede crear condiciones para asegurar la calidad de vida y salud de las personas dentro de un entorno saludable, libre de contaminación. Los siguientes instrumentos de carácter internacional son los que están más asociados al ámbito ambiental:

- Acuerdo de París [De la Convención Marco sobre el Cambio Climático] (20/09/2017)
- Protocolo de Montreal (30/04/1990)
- La Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (CMNUCC) (9/05/1992)
- Protocolo de Kioto (13/1/2000)
- Convenio de Rotterdam (04/05/2004)
- Convenio de Basilea (23/02/1993)
- Convenio de Viena para la protección de la capa de ozono (10/04/1990)

1.2. La gestión ambiental

El medio ambiente es el sistema global constituido por elementos naturales y artificiales, físicos, químicos o biológicos, socioculturales y sus interacciones en permanente modificación por la naturaleza o la acción humana, que rija la existencia y el desarrollo de la vida en sus diversas manifestaciones.(Priour, 1991)

La gestión ambiental comprende la administración de las actividades humanas en tanto afectan y se relacionan con toda la gama de factores vivos e inertes que influyen en la vida, en el planeta y sus interacciones. Una definición amplia y bien concebida de la gestión ambiental permite a

los planificadores de los estados reunir a componentes disperso, logrando un conjunto coherente de elementos útiles para una adecuada administración de los recursos naturales.

Para una mejor comprensión del concepto de gestión ambiental, consideremos el siguiente ejemplo:

En una política de propiedad del suelo, en la que unos pocos son dueños de la tierra, consecuentemente, la mayoría de la población está impedida de cultivar alimento en las tierras que están bajo su control. Los grandes propietarios de tierra permitirían al resto de la población usar el suelo para cultivo o, lo que es más común, la tierra sería usada para beneficio económico de unos pocos propietarios. Si los terrenos son usados para la producción de monocultivos como banano o trigo, la biodiversidad natural de la región disminuiría. Esto provoca un problema ambiental y pone a los productos en mayor riesgo debido a la falta de resistencia a plagas y enfermedades.

Este riesgo potencial es enfrentado con el uso intensivo de químicos como pesticidas y fertilizantes, lo cual agrava aún más el equilibrio ambiental. Adicionalmente la mayoría de la población es forzada a obtener alimentos por unos medios. Si no tienen suficientes ingresos, se ven forzados a subsistir en tierras marginales, lo cual conlleva problemas de desertificación, erosión del suelo y deforestación; o si tienen los medios, pueden subsistir mediante la obtención de alimentos distancias lejanas, con medios de transporte que utilicen combustible, agravando así los problemas de contaminación del aire y cambio climático.(Mateo, 2015)

Con este sencillo ejemplo, es posible visualizar como una decisión de planificación y de política puede afectar al ambiente y crear problemas ambientales.

En la actualidad, muchos describen el estado actual de la gestión ambiental como una crisis ética o de valores, es decir, hemos sido invadidos por una filosofía individualista del mundo, en la que los humanos son vistos como superiores a la naturaleza y a otros humanos, dejando de lado nociones de comunidad, responsabilidad con los otros, y reconocimiento de la interconexión de todo y entre todos, centrándose únicamente en una carrera miope por obtener posiciones materiales.

Como resultado de la relación entre crecimiento económico a corto plazo y el deterioro ambiental, muchos encuentran a la relación entre el ambiente y el desarrollo fundamentalmente contradictoria. Al ser el ambiente y el desarrollo dos valores en conflicto, uno debe sacrificarse en beneficio del otro. Ésta, sin embargo, es una posición errónea porque niega la importancia del desarrollo para la protección ambiental como un aspecto inevitable del desarrollo.

El problema práctico que toda gestión ambiental enfrenta es como proteger el ambiente y al mismo tiempo garantizar un nivel de desarrollo, que sea consistente con el bienestar humano a escala global.

Se ha determinado que la quema de combustibles fósiles, como gasolina y diésel, originan los gases de combustión, que poseen contaminantes como: dióxido de carbono, monóxido de carbono y gases nitrogenados. (Karanfil, 2012)

1.3 El derecho en tutela del ambiente

Al tratar de esta nueva rama del Derecho, preferimos referirnos directamente al Derecho Ambiental, en vez de mencionar Derecho del Medio Ambiente.

Se ha expresado que aludir al “medio ambiente” era una práctica Lingüística poco ortodoxa que utiliza acumulativamente expresiones sinónimas o al menos, redundantes. Al comenzar el tratamiento de esta cuestión incurrir en ese defecto lingüístico, dada la recepción que la expresión “medio ambiente” tiene en el uso cotidiano de nuestro lenguaje, precisamente para significar el conjunto de cosas y circunstancias que rodean y condicionan la vida del hombre. Ahora, que vamos a abordar el tema desde la perspectiva jurídica, o sea, de la ciencia del Derecho, emplearemos la expresión “ambiente” y “ambiental” con todo su rigor conceptual. (Bustamante, 2016)

Aclarada esta cuestión semántica, debemos dejar en claro si la expresión Derecho Ambiental equivale a la expresión “derecho ecológico”. En este sentido creemos que ambas expresiones no son identificables. La primera conduce a un tratamiento de la materia, en tanto que la segunda la limita a los ecosistemas naturales.

1.4 Características del derecho ambiental

El Derecho Ambiental se estructura sobre principios propios, recién en formación y consiste en la novísima rama de la ciencia jurídica nacida en los prolegómenos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el hábitat humano, celebrada en Estocolmo en junio de 1972. (Messina de Estrella, 2012)

Esta nueva rama hace parte del conjunto del Derecho, pero la unidad de su problemática y un cierto número de características específicas

permiten hablar de una identidad propia dentro de los sistemas jurídicos.(Kiss, 2008);por lo tanto, está perfectamente justificado hablar de Derecho Ambiental, señalando sus características propias:

A) Carácter interdisciplinario

La primera de estas características resulta de la naturaleza interdisciplinaria de todo lo que concurre al medio ambiente. El Derecho, requiere, para establecer las necesarias medidas de protección, las indicaciones y la asistencia de otras disciplinas que estudian los aspectos físicos, químicos y biológicas del medio ambiente y que describen de la biosfera, y proponen las soluciones que el legislador debe traducir al lenguaje jurídico teniendo en cuenta, igualmente. los datos que los economistas y sociólogos pueden aportar.

B) Carácter sistemático

La segunda característica es consecuencia del sustrato ecológico del ordenamiento ambiental, frente a la normativa sectorial de carácter sanitario, paisajístico, defensora de la fauna y regulativa de las actividades industriales, que impone necesariamente a esta nueva disciplina un riguroso carácter sistemático. La regulación de conductas que comporta no se realiza aisladamente, lo que era la técnica de las regulaciones administrativas precedentes, sino teniendo en cuenta el comportamiento de los elementos naturales y las interacciones en ellos determinadas como consecuencia de la intervención del hombre.(Messina de Estrella Gutiérrez, 2010)

C) Carácter supranacional

El tercer rasgo esencial del derecho del medio ambiente es el rol de los factores cuyos efectos sobrepasan las fronteras de los Estados y destacan la importancia de la cooperación internacional. Ni mar, ni los ríos

y el aire, ni la flora y la fauna salvaje conocen fronteras, [as poluciones que pasan de un medio al otro, no pueden ser combatidas sino en un contexto, dicho de otro modo, sin la cooperación de otros Estados. (Kiss, 2008)

D) Espacialidad singular

Los imperativos ecológicos hacen que el ámbito espacial de las regulaciones administrativas, se hace en función del marco más o menos impreciso de los mecanismos de emisión, transporte e inmisión, cuya singularidad da lugar a subsistemas acotados dentro del sistema general.

De aquí que el Derecho Ambiental ponga en conflicto los dispositivos regulatorios que se adopten en los diferentes espacios en los cuales se desarrollen los fenómenos que impactan el ambiente. (Bustamante, 2016)

E) Especialidad finalista

Este criterio finalista tiene por objeto suprimir o eliminar el impacto de las actividades humanas sobre los elementos o los medios naturales. Con un criterio analógicos ha afirmado' que "el Derecho Ambiental es el sector del orden jurídico que regla las conductas humanas que pueden ejercer incidencia, con eficiencia (en la calidad de la Vida de los hombres, sobre los procesos que tienen lugar entre el sistema humano y el medio ambiente". (Despax, 2010)

F) Énfasis preventivo

Aunque el Derecho Ambiental se apoya en un dispositivo sancionador, sus objetivos son fundamentalmente preventivos.

Cierto que la represión lleva implícita siempre una vocación de prevención en cuanto que lo que pretende es precisamente, por vía de

amenaza, evitar que se produzcan los supuestos que dan lugar a la sanción, pero en el Derecho Ambiental la coacción a posteriori resulta ineficaz por cuanto de haberse producido ya las consecuencias biológicas y socialmente nocivas, la represión podrá tener una trascendencia moral, pero difícilmente comprensión los graves daños ocasionados al ambiente.(Ballesteros, 2005)

G) Regulación técnica

La normativa del Derecho Ambiental contiene prescripciones rigurosamente técnicas, que determinan las condiciones precisas en que deben realizarse las actividades afectadas. La discrecionalidad de la administración pública para adaptar las regulaciones a situaciones particulares y diferenciadas es muy limitada, y lo mismo sucede en la apreciación que los juristas pueden hacer dentro de los límites y umbrales de las regulaciones técnicas. (Block, 2015)

H) redistributiva

Uno de los aspectos no menos importantes del Derecho Ambiental es su intento de corregir las deficiencias que presenta el sistema de precios, para incorporar a los costos las externalidades que representan los gastos de instalaciones que eviten la contaminación. El contaminador que debe pagar, sea el usuario o con el consumidor. El derecho Ambiental debe hacerse cargo el estado.(De La Poza, 2005)

I) Primacía de los intereses colectivos

El Derecho Ambiental es sustancialmente derecho público. La tutela del ambiente apunta a mejorar la calidad de vida de la humanidad y a lograr el desarrollo sostenible como legado para las generaciones futuras. Ello no excluye, sin embargo, al derecho privado, cuyo ordenamiento debe atender a las relaciones de vecindad y a las exigencias particulares de

compensaciones y reparaciones en caso de ilícitos ambientales, de responsabilidad objetiva por riesgo o responsabilidad subjetiva por culpa. (Carello, 2012)

1.5 Campo de la aplicación

En la medida en que el medio ambiente es la expresión de las interacciones y de las reediciones de los seres vivos, incluyendo al hombre entre ellos como en relación a su médico no sorprende que el Derecho Ambiental sea un derecho de carácter horizontal.

Es así que esta nueva rama del Derecho alcanza las diferentes ramas clasificadas del derecho público internacional y del derecho público interno. El derecho público está implicado en cuanto a la tutela ambiental contra el impacto que produce actividad del hombre en los elementos naturales y también contra la agresión del desarrollo social comporta sobre los recursos naturales y el propio medio cultural, estético, paisajístico y arquitectónico crudo por la Acción humana través del tiempo. (Bustamante, 2016)

El derecho público también comprometido en orden a la protección de los intereses legítimos de las personas y el reconocimiento de sus derechos subjetivos a la reparación, por los efectos que la actividad humana puede causar sobre el medio ambiente y que afectan a los miembros de la comunidad.

1.6 Las ramas del derecho implicadas

A) El derecho internacional público

El derecho internacional público del medio ambiente comporta numerosas convenciones internacionales, resoluciones obligatorias, algunas de ellas dictadas por organismos internacionales, y un cierto número de textos no obligatorios de carácter meramente declarativo. (De La Poza, 2005)

Las resoluciones obligatorias de organismos internacionales son relativamente escasas, pues son muy pocos los órganos investidos de competencia para estudiar y dictar normas con tal efecto hacia sus miembros. Por el contrario, las resoluciones no obligatorias que emanan, sea de organismos intergubernamentales, sea de conferencias internacionales son numerosas. Según sus contenidos ellas pueden ser clasificadas en tres categorías: recomendaciones y directivas, por una parte, para ser instrumentadas por los Estados miembros con el fin de alcanzar un objetivo con un perfectamente determinado; por otra parte, programas de acción colectiva y coordinada, y, finalmente, declaraciones de principios cuyos objetivos constituyen aspiraciones para realizaciones futuras, que delimitan los temas prioritarios que serán motivos de debates y pronunciamientos en reuniones posteriores en circunstancias más apropiadas en función del progreso cultural, científico, tecnológico y social de las naciones inmediatamente preocupadas por los problemas que afectan a la humanidad. (Frías, 2014)

B) El derecho público interno

El derecho público interno de cada país, esté constituido por las normas legales que cada uno de ellos dicta o debe dictar en ejercicio de sus poderes de policía de salubridad, seguridad y bienestar, proveyendo en defensa de sus recursos naturales para la preservación de la integridad y pureza de los elementos abióticos que constituyen el suelo, el aire y el agua, así como de los elementos bióticos que forman las especies animales y vegetales de sus respectivos ecosistemas, así como también de los procesos ecológicos que contribuyen al mantenimiento de su integridad y de su potencial evolutivo.

Incumbe también al derecho público interno no solamente proteger la naturaleza y el paisaje, sino también la calidad de Vida, el marco de ella en sus expresiones arquitectónicas y, en síntesis, el patrimonio ambiental en sus bienes biológicos, físicos y culturales para que lo reciban intacto las generaciones futuras. (Natale, 2004)

Toda actividad humana individual o colectiva que ataca los elementos del patrimonio ambiental, causa un daño social por afectar los ciudadanos “intereses difusos” que son supraindividuales, pertenecen a la comunidad y no tienen por finalidad la tutela del interés de un sujeto en particular, sino de un interés general e indeterminado en cuanto a su individualidad.(Smayevsky, 2016)

El daño así ocasionado es llamado por algunos autores “daño ecológico”, pero en realidad es más apropiado como lo dijimos antes, llamarlo “daño ambiental” por ser más integral y comprensivo del ecológico, reservando aquella expresa de “daño ecológico,” para el que ataca los

componentes de la biosfera. El daño ambiental ocasionado a los intereses difusos es de la incumbencia de las autoridades gubernamentales, las cuales en el ejercicio de sus poderes de policía que antes hemos mencionado, deben preservar la calidad de Vida del hombre, su existencia, su salud, su integridad física y moral y sus valores culturales. (Ballesteros, 2005)

Para lograr esos fines el Estado debe dictar las normas legales pertinentes en el ámbito de sus competencias nacional, provincial y municipal, en los casos y hacerlas cumplir por medio de la pertinente autoridad administrativa o judicial, en su caso. (Brañes, 2004)

La legitimación para actuar en estos casos esté dada por medio de acciones populares o de clase, a través de los llamados defensores del pueblo u ombudsman (defensor del pueblo), de las organizaciones representativas de intereses comunitarios debidamente reconocidos, o con el criterio amplio e indefinido que habilita para ejercer la acción al “afectado”, como veremos más adelante. (Bidart, 2015)

C) El derecho privado interno

La protección de los individuos contra el “daño ambiental” o sea el perjuicio que se les puede causar personalmente, como miembros de la comunidad cuyo medio ambiente resulta impactado por la actividad humana, se halla estructurada por el reconocimiento legal de los derechos subjetivos que amparan los intereses legítimos de las personas. Si estos intereses legítimos son afectados por el ataque a los bienes jurídicos materiales o corporales o inmateriales de una persona, ésta goza de la facultad de actuar para hacer cesar la acción. Ilícita y obtener la información. Los bienes jurídicos inmateriales constituyen los derechos de

la personalidad en la técnica del derecho y no son otros que los derechos humanos en el lenguaje universal de la humanidad. (Cano, 2012)

1.7 Principios del Derecho Ambiental

Los principios generales, llamados también orientadores o rectores del Derecho Ambiental, no provienen de organizaciones o reconstrucciones, sino que fluyen de realidades y de hechos, que tampoco son inamovibles, sino que con el tiempo sufren la metamorfosis jurídica para actualizarse. (Knaut, 2002)

Como sucede en todas las ramas del Derecho y en especial en esta, que por su extenso contenido esté relacionada con todas las ramas jurídicas y con las ciencias de mayor interés, una minoría del aluvión de sus institutos jurídicos han venido siendo utilizados por otras disciplinas jurídicas, pero la mayoría presente desde fines del siglo XX y desde los principios del siglo XXI, estén latentes solamente en el Derecho Ambiental. (Bidart, 2015)

Desde luego, reconociendo que se encontraran equivocaciones y que harán falta la identificación de algunos principios, revisando una y otra vez, los acontecimientos ambientales que giran en los documentos más importantes que surgieron antes, en y después de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medioambiente y el Desarrollo, celebrada en Rio de Janeiro, Brasil, en junio de 1992, comenzando por la expresión desarrollo sostenible que conmocionó al mundo, La Declaración sobre el Derecho al Desarrollo, los programas específicos de la voluminosa Agenda, los 27 principios ambientales de La Declaración de Rio, El Convenio sobre Diversidad Biológica; El Protocolo de Kioto para el Mecanismo de Desarrollo Limpio. (Betancor, 2011)

El Texto Unificado de la Legislación Ambiental Ecuatoriana y lo expresado en leyes de aplicación Indirecta para la Gestión Ambiental, permiten determinar que entre otros los principios rectores o generales del Derecho Ambiental son los que se trataran a continuación:

1.7.1 Derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza

Este principio vital, encierra la expresión de Desarrollo Sostenible, en su sencillo pero profundo contenido: el ajuste adecuado o equilibrio necesario entre lo social, lo económico y lo ambiental; equilibrio que obliga al uso prudente y racional de los recursos naturales, como antecedente inevitable para que el desarrollo sea sostenido o a largo plazo.

Se tendrá que dialogar insistentemente y de manera constructiva para que funcionen en su lato sentido las palabras «saludable y productiva» que deben ser parte inseparable de la vida del hombre. Para esto hay que abordar; el desarrollo sostenible y la economía, el desarrollo sostenible y el comercio, el desarrollo sostenible y la lucha contra la pobreza, el desarrollo sostenible y las modalidades del consume, el desarrollo sostenible y la dinámica demográfica, el desarrollo sostenible y la protección y fomento de la salud, el desarrollo sostenible y el fomento de los asentamientos; y, el desarrollo sostenible y la adopción de decisiones. (Despax, 2010)

Con este principio, se propende a la conservación de la diversidad biológica, con la utilización sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos. Este principio, conduce a la

conservación de los bosques de todo tipo, que deben ser objeto de una coordinación sostenible. Ellos proporcionan servicios como la madera y productos de la madera, agua, alimentos forrajes, medicamentos, combustible, vivienda, empleo, esparcimiento, hábitat para la fauna y flora silvestres, diversidad en el paisaje, sumideros y depósitos de carbono, y se refieren también de otros productos forestales. (Moreno, 2018)

Debe emprenderse «el reverdecimiento de la Tierra», con la reforestación, forestación y conservación forestal. Asumir la decisión Estatal, para terminar con la destrucción de los bosques de manglar, porque son complemento indispensable para las construcciones.

Este principio, insta a la conservación del hábitat de las aves acuáticas, aquellas que dependen ecológicamente de los humedales. Las zonas húmedas o humedales, son extensiones de marismas, pantanos y turberas, o superficie cubiertas de agua, «sean estas de régimen natural o artificial, permanentes o temporales, estancadas o corrientes, dulces, salobres o saladas, incluidas las extensiones de agua marina cuya profundidad en marea baja no exceda de seis metros»(Mateo, 2015)

1.7.2 Principio precautelatorio

El Derecho Ambiental está basado en el nivel de conocimientos existentes en cada momento respecto de las actividades y sus impactos ambientales, en particular; del 'nivel de tolerancia' del ambiente a las actividades de las personas, su capacidad de regeneración, así como respecto de las técnicas más adecuadas para disminuir o eliminar el impacto ambiental de las actividades con incidencia o impacto ambiental.

El parámetro normativo de control y regulación de estas actividades debe fijarse en atención al análisis de tales impactos sobre la media receptora, así como de las características, en particular técnicas, que han de reunir dichas actividades para alcanzar es 'óptimo' en términos de impacto ambiental.(Brañes, 2004)

Por otro, tener en cuenta las propuestas tecnológicas elaboradas para alcanzar los objetivos ambientales perseguidos. Sin embargo, la contribución de la ciencia a la configuración del parámetro normativo está lleno de incertidumbres. El conflicto entre la seguridad jurídica y la inseguridad e incertidumbre científicas es fuente de problemas. Porque el Derecho le pide a la ciencia algo que ésta no puede dar la causa y el causante, o sea, la individualización de la causa productora del daño para la continuación individualizar al responsable que deba asumir las consecuencias jurídicas del daño. Frente a esta exigencia, la ciencia responde con sus dudas; no existe la certeza científica. No es posible afirmar de manera absoluta cuáles son las causas productoras de un determinado impacto ambiental.

Según la abogada Silvia Jaquen otros principios son(Jaquen, 2012):

Principio de realidad: el Derecho Ambiental solo puede tener eficacia en el ámbito local, regional, nacional e internacional, si previamente se ha realizado un minucioso análisis de la realidad ambiental.

Principio de solidaridad (información, vecindad, cooperación internacional, igualdad, patrimonio universal).

Principio de regulación jurídica integral (prevención y represión, defensa y conservación, mejoramiento y restauración).

Principio de responsabilidades compartidas (el problema es global, actuar localmente y pensar globalmente responsabilidades compartidas pero diferenciadas entre los estados).

Principio de conjunción de aspectos colectivos e individuales: en el Derecho Ambiental convergen intereses públicos, privados y colectivos, con normas de Derecho Administrativo, Penal, Procesal, pero también de Derecho Civil y Mercantil.

Principio de introducción de la variable ambiental en la toma de decisiones: introducir esta variable constituye una seria responsabilidad política, pues la problemática ambiental se hace política porque exige la intervención directa del Estado a través de acciones prioritarias y preferenciales.

Principio de nivel de acción más adecuado al espacio a proteger: no solo deben estar coordinados los programas ambientales nacionales, sino que es prioritario hacer de esa coordinación un elemento común de las acciones en los ámbitos local, regional, nacional e internacional, porque todo es un sistema.

Principio de tratamiento de las causas y de los síntomas (prevención y precaución): es necesario tratar los orígenes de las causas y no solo los síntomas; si se atiende solo a estos la conservación de recursos se hace obstructora y negativa.

Principio de transpersonalización de las normas jurídicas: toda violación lesiona por sí a la otra persona y al ambiente.

Y abre sin más el derecho-deber de su reparación.

1.8 Emisiones CO2

Las emisiones de CO2 en la atmósfera son un asunto de máximo interés a nivel global. El crecimiento experimentado en los últimos años y sus demostradas implicaciones en relación al cambio climático constituyen uno, sino el principal, de los elementos de preocupación máximos de los gobiernos de instituciones internacionales. En este sentido, los sucesivos informes del Grupo de Panel de Cambio climático de las Naciones Unidas (IPCC) se han convertido en referencias de consulta imprescindible para los agentes en relación. (Urquizu, 2016)

En el futuro global en el plano medioambiental. Dada la reminiscencia del problema, diferentes estrategias se han desarrollado con el objeto de mitigar y/o tratar de solventar/paliar el problema. Quizás la estrategia más importante en este ámbito tiene que ver con el conocido Protocolo de Kioto, aprobado en diciembre de 1997, y en que un grupo significativo de países se comprometían a reducir sus emisiones en una media del 5.2% en el periodo 2008-2012, respecto al nivel de 1990. El acuerdo entró en vigor en 2005, tras la ratificación de Rusia. Sin embargo, un grupo de países importantes no han ratificado o aprobado, como es el caso de EEUU. (Block, 2015)

En todo caso, un elemento esencial para los acuerdos globales en este contexto son las consideraciones que tienen que ver con el reparto de los sacrificios a nivel de países, lo cual nos lleva a examinar el grado de disparidad internacional existente en el nivel de emisiones y la asimétrica responsabilidad internacional, así como algunos de sus determinantes. (Ballesteros, 2005)

1.8.1 La evolución del co2 y del co2 per cápita a nivel mundial

Desde 1971 hasta 2007 105 niveles de CO2 emitidos a la atmósfera, precedentes de la combustión de fuentes fósiles, se han incrementado en un 10.600, pasando de 14.100 millones de toneladas a 29.000 millones en 2009. Recuérdese que los efectos sobre la atmósfera de estos gases se extienden durante un periodo largo de tiempo. El Cuadro 1 provee, en particular, la distribución de las emisiones de CO2 por fuentes de energía. Sobresalen, tras su inspección, los siguientes rasgos. En primer lugar, la fuente mayoritaria para la generación (16 CO2 es el carbón, seguida de cerca por el petróleo) y finalmente por el gas, con unos pesos del 43, 37 y 2000. En segundo lugar, y respecto a la evolución, ha ganado peso el carbón, como fuente responsable del CO2 generado y, en menor medida el gas, típicamente por la extensión de centrales de ácido combinado, y ha perdido peso el petróleo en dicha estructura. (Karanfil, 2012)

La concentración territorial de los gases generados, por otra parte, es tal que cinco países tan solo supusieron en 2009 la generación de 56% del CO2 a nivel mundial (esto es, China, Estados Unidos, Rusia, India y Japón, por este orden).(Amábile, 2015)

En todo caso, hipotéticamente, pues, parte de este aumento puede haber estado asociado con el incremento demográfico y la necesidad subsiguiente de proveer de bienes y servicios a esta población aumentada. En este sentido, el nivel de crítica de la situación podría relajarse si las emisiones per cápita no hubieran aumentado en una cuantía elevada.(Carello, 2012)

Por habitante en 1971 a las 4.3 en 2009. En todo caso, como se observa, la evolución no ha sido homogénea. En efecto, en términos

generales, se observa un elevado crecimiento de éstas hasta finales de los setenta; una reducción y estabilización hasta 2002 y un crecimiento elevado posterior, roto en 2009 por el advenimiento de la crisis global. Nótese que, por ejemplo, desde 2002 hasta 2008 las emisiones per cápita habrían aumentado desde las 3.9 a 4.4 toneladas por habitante, esto es, un 1400.(Kiss, 2008)

Como se ha resaltado, en el régimen de comercio de derechos de emisión, el titular u operador de aeronaves esté obligado a entregar una cantidad de derechos de emisión equivalente a la de las emisiones en exceso.(De La Poza, 2005)

Así, en el caso que necesite más derechos de emisión que los que tenga asignados, se verá obligado a adquirir nuevos derechos de emisión, con la carga pecuniaria correspondiente derivada de su adquisición.

El coste concreto que corresponderá a cada operador (cuando no se actúe a través de mecanismos de desarrollo limpio o proyectos de reducción conjunta) resultará de la diferencia entre los derechos de emisión inicialmente asignados y los derechos de emisión adicionales que necesite para cubrir las emisiones de gases de efecto invernadero, en función del precio del mercado que tengan estos derechos en el momento que sea necesaria su adquisición para dar cumplimiento al régimen establecido. (Brañes, 2004)

Una vez que se haya producido el desembolso económico, ya se podrá dar cumplimiento a la obligación de entregar los derechos de emisión de gases de efecto invernadero.(Karanfil, 2012)

1.9 Legislación de otros GAD'S

“La ordenanza metropolitana reformativa a la ordenanza metropolitana 0213 sustitutiva del título V, "del medio ambiente", libro segundo, del código municipal para el distrito metropolitano de Quito, reformada por la ordenanza metropolitana nro.159 de fecha 23 de diciembre del 2011”.

Para poder realizar esta investigación, fue de gran ayuda contar con esta ordenanza, y ver plasmado que, con una buena administración se puede alcanzar las metas propuestas. También se demuestra que se debería tomar en consideración el estudio científico para la recolección de datos que aporten la cantidad exacta que emite el parque automotor, no solo lo que se percibe a simple vista, y de esta manera tener el porcentaje de emisiones, que le corresponde al sector del transporte y al particular.

Esta ordenanza abarca en la mayoría de la investigación presentada, ya que no solo trata de controlar la cantidad de emisiones, si no que a su vez los clasifica para así poder llegar de manera acertada al problema.

Indicando la realización de controles de revisión técnica vehicular en la vía pública, cuyo principal objetivo sería el de moderar la contaminación al medio ambiente por causa de fuentes móviles. Y es aquí donde se evidencia que tipo de transporte es el que genera más gases contaminantes al aire.

Esta ordenanza a la cual se la califica como una pionera en el marco ambiental, dado que se prevé sanciones económicas si el automotor sobre pasa los límites permisibles de gases contaminantes y de opacidad. Abarca hasta las unidades de transporte públicas que no lleven el control adecuado a los centros de revisión vehicular en los plazos y términos que están estipulados también se verán sancionados.

Ya se encuentra normado todo lo referente si aprueba o no el automotor las pruebas realizadas en la revisión técnica vehicular.

*“Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano,
TÍTULO VI. VEHÍCULOS DE MOTOR Capítulo I. Normas Generales.
Madrid-España”*

En dicha ordenanza el objeto es el control de las emisiones de escape que se da en los vehículos a motor, que circulan dentro de la municipalidad de Madrid, son los encargados de estar pendiente del buen funcionamiento de sus vehículos.

Poseen una normativa oficial la cual les indica los límites que son permisibles, el que es de conocimiento de los habitantes. Los controles serán efectuados por la Policía Municipal, consta de sanciones y revisiones en un Centro de Control de Vehículos, lo cual, si el propietario se niegue a ir a uno de estos Centros, lo escoltarán a las afueras de la ciudad y no podrá circular por ella.

Las sanciones en esta normativa la califican en tres grupos: leves, graves y muy graves. Son de carácter monetario, y de no pagar o reincidir en infracciones no dará lugar a que el automotor pueda volver a ponerse en marcha, hasta que no se compruebe por la inspección municipal que el funcionamiento del automotor cumple con las normas aplicables.

Marco Metodológico

Capítulo II

CAPÍTULO II: MARCO METODOLÓGICO

2.1 Enfoque de la investigación

Para el enfoque de la investigación se utilizaron los métodos de análisis cuantitativo y cualitativo que fueron los que más se apegan a este proyecto acerca del ejercicio de la competencia ambiental del Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón referente a la contaminación que emite el parque automotor.

2.1.1 Análisis cuantitativo

El análisis cuantitativo permite el uso de datos y estadísticas, en tal sentido se utilizó este método para implementarlo mediante encuestas realizadas a personas que son usuarias diarias de la vía Samborondón, que fueron tabuladas en el programa Microsoft Excel y su análisis se encuentra en el capítulo de análisis e interpretación de resultados.

2.1.2 Análisis cualitativo

El análisis cualitativo en cambio no emplea el uso de estadísticas ni datos exactos, más bien se basa en explorar los fenómenos en profundidad, y fue necesario implementarlo para explorar acerca del ejercicio de la competencia ambiental del Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón referente a la contaminación que emite el parque automotor, además sirvió para poder entrevistar a los expertos en el tema.

2.2 Métodos de investigación

Método Explicativo

El método explicativo se empleó al momento de analizar la literatura referente al procedimiento abreviado para determinar las posibles causas que conllevan el ejercicio de la competencia ambiental del Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón referente a la contaminación que emite el parque automotor.

Método Teórico – Jurídico

El método teórico jurídico se utilizó durante toda la investigación científica para relacionar los conceptos concernientes con el Derecho Ambiental y la contaminación del parque automotor, para poder darles una interpretación idónea para este proyecto

Método Exegético Analítico

Este método se utilizó para el análisis normativo legal y poder analizar la validez de la norma, eficacia de la norma y la adecuada pertinencia de la norma.

2.3 Universo y muestra

Para la muestra de las encuestas se tomó como universo de estudios a 20 civiles que circulan a diario en Samborondón.

Tamaño de la muestra

$$n = \frac{k^2 * p * q * N}{e^2 * (N - 1) + k^2 * p * q}$$

Simbología:

N	=	Tamaño de la población	= 20
P	=	Probabilidad de éxito	= 0,5
Q	=	Probabilidad de fracaso	= 0,5
P*Q	=	Varianza de la población	= 0.25
E	=	Margen de error	= 5,00%
NC (1-a)	=	Confiability	= 95%
K	=	Nivel de confianza	= 1.96

Cálculo de la muestra

$$n = \frac{k^2 * p * q * N}{e^2 * (N - 1) + k^2 * p * q}$$

$$n = \frac{1,96^2 * 0,5 * 0,5 * 20}{0,05^2 * (20 - 1) + 1,96^2 * 0,5 * 0,5}$$

$$n = \frac{3,8416 * 0,5 * 0,5 * 20}{0,0025 * (19) + 3,8416 * 0,5 * 0,5}$$

$$n = \frac{19,208}{0,0475 + 0,9604}$$

$$n = \frac{19,208}{1,0079}$$

$$n = 19,04$$

$$n = 19$$

Extracto de la muestra: 19

Análisis de resultados

Capítulo III

CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE RESULTADOS

3.1 Análisis de encuestas

1. ¿Cree usted que deban de realizar controles al parque automotor que circula por las principales vías de acceso del GAD de Samborondón?

Tabla1
Controles al parque automotor

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
No	4	21%
Si	15	79%
Total	19	100%

Fuente: Encuesta realizada a personas naturales
Elaborado por autor

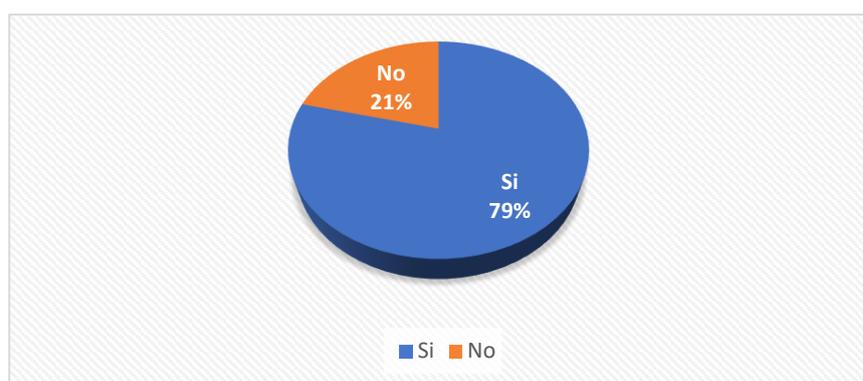


Figura 1 Controles al parque automotor

Fuente: Encuesta realizada a personas naturales
Elaborado por autor

Análisis:

De las personas encuestadas que circulan a diario por las diferentes vías donde se concentra el flujo vehicular, la mayoría concuerda que se deben realizar este tipo de controles para contrarrestar la emisión de gases dañinos para la salud y el medio ambiente.

2. ¿Cree usted que el servicio de transporte público que circula por el GAD de Samborondón es seguro y de calidad?

Tabla 2
Servicio de transporte público

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
No	16	84%
Si	3	3%
Total	19	100%

Fuente: Encuesta realizada a personas naturales
Elaborado por autor



Figura 2 Servicio de transporte público

Fuente: Encuesta realizada a personas naturales
Elaborado por autor

Análisis:

Nuestra sociedad que está en constante movimiento, se considera que las leyes y normas deben ser afines a la actualidad que se vive, para así evitar conflictos entre usuarios y proveedores, es decir tener un vínculo

social en conjunto. El No prevaleció en las respuestas de los encuestados aduciendo que el servicio brindado es pésimo y a su vez genera mucha emisión de gases contaminantes al medio ambiente.

3. ¿Usted ha tenido inconvenientes con su salud debido a los gases contaminantes producidos por el parque automotor?

Tabla 3
Inconvenientes de salud

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	16	84%
No	3	16%

Fuente: Encuesta realizada a personas naturales
Elaborado por autor

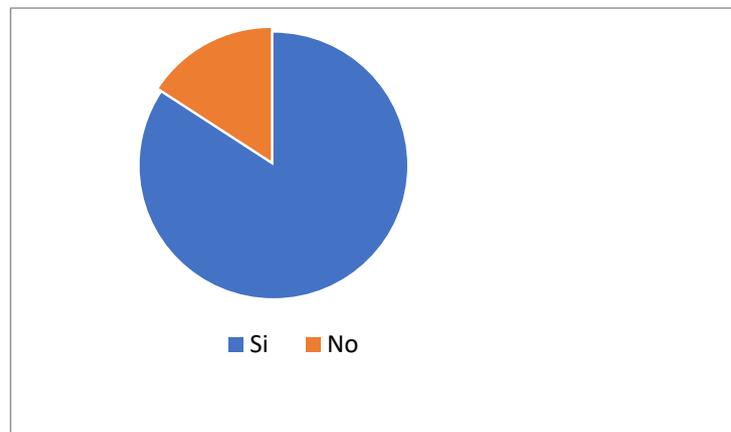


Figura 3 Inconvenientes de salud

Fuente: Encuesta realizada a personas naturales
Elaborado por autor

Análisis:

En base a la encuesta realizada, determinó para la muestra de la investigación el 53% que equivale a 16 personas respondieron que, si les ha afectado al momento de circular por dichas vías, las cuales no se puede caminar o movilizarse en bicicleta sin recibir todos estos gases

contaminantes; por otro lado, el 16% restante no lo ve relevante ya que no se siente afectado.

4. ¿En algún momento usted ha denunciado alguna anomalía en la cual se está contaminando a la atmósfera?

Tabla 4
Denuncias de contaminación de la atmósfera

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
No	15	79%
Si	4	21%
Total	19	100%

Fuente: Encuesta realizada a personas naturales
Elaborado por autor

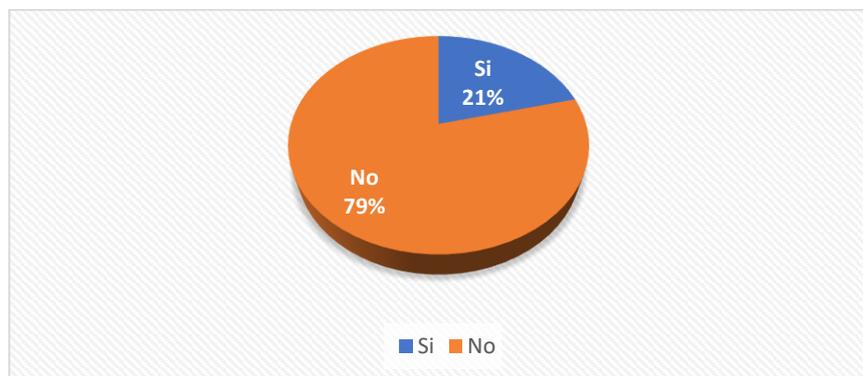


Figura 4 Denuncias de contaminación de la atmósfera

Fuente: Encuesta realizada a personas naturales
Elaborado por autor

Análisis:

De acuerdo a lo encuestado, el 79% de las personas se han sentido molestas por dicha contaminación, pero no han realizado ningún tipo de denuncia ya que desconocen si hay algún tipo de sanción para la persona que está cometiendo dicho acto. El 21% restante si ha presentado la

queja, pero a su vez discurren que fue en vano ya que no surtió ningún efecto.

5. **¿Muy aparte de la revisión vehicular que debe realizarse en el automotor para la obtención de la matricula vehicular, usted hace algún otro tipo de revisión para verificar que no esté contaminando el medio ambiente?**

Tabla 5
Revisión vehicular respecto de la contaminación ambiental

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
No	17	89%
Si	2	11%
Total	19	100%

Fuente: Encuesta realizada a personas naturales
Elaborado por autor

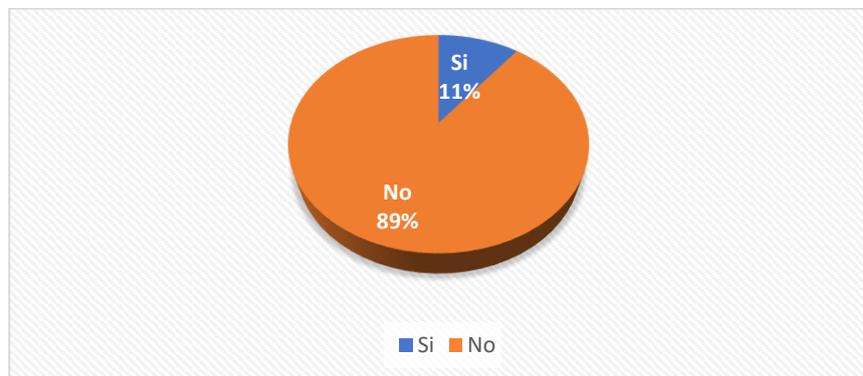


Figura 5 Revisión vehicular respecto de la contaminación ambiental

Fuente: Encuesta realizada a personas naturales
Elaborado por autor

Análisis:

Muy a pesar de las personas encuestadas, la mayoría, es decir el 89% respondieron que no realizan otra revisión vehicular, el aire está considerado como uno de los más importantes elementos vital para la subsistencia de la vida humana, y el que menos se cuida. Siendo este

recurso indispensable para todos los seres humanos puedan vivir. El 11% restante afirmo que si las realizaba.

Comprobación

Un factor contaminante es la emisión de gases tóxicos provocados por el parque automotor.

Poner en evidencia la forma en que están siendo vulnerados los derechos del Buen Vivir tanto de los habitantes del sector como de los que transitan a diario y hacen actividades al aire libre, como andar en bicicleta o correr.

Se desconoce si hay propuesta jurídica legal para que se pueda aplicar la norma de una manera eficiente, y así poder lograr la disminución de dichos gases tóxicos en las vías y que están afectando a la ciudadanía.

Se evidenció que se está vulnerando los derechos del buen vivir de la población que circula a diario por las principales vías las que son materia del estudio. Al finalizar el proyecto y analizando el resultado de los objetivos, se demuestra lo que se indica desde el principio del proyecto, los gases tóxicos que emana el parque automotor son elementos contaminantes del aire y afectan y vulneran el derecho consagrado en la Constitución de la República del Ecuador, que es el derecho del Buen Vivir.

Por medio de las entrevistas realizadas a los profesionales del derecho en materia ambiental y de tránsito, ambas partes coinciden que, si existe la normativa, pues tomen las medidas correspondientes para poder ejecutar las competencias ya establecidas en el COOTAD.

De igual manera se contempla la idea de crear un nuevo modelo de norma en la que el proceso administrativo pueda realizar los debidos controles. Uno de los objetivos era el dejar constancia del análisis de la legislación, en donde los derechos constitucionales como lo son el vivir

en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, es vulnerado ya que no se toman las respectivas medidas, y mas cuando sus ciudadanos no lo exigen.

3.2 Análisis de entrevistas

Entrevista realizada a la Ab. Jessica Torres, Analista de Asesora Jurídica 2/ Coordinadora de la Unidad de Patrocinio Judicial. Comisión Transito del Ecuador

a) ¿Sabía usted que la Constitución de la República consagra el derecho al buen vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado?

Si, si tengo conocimiento que el buen vivir es uno de los derechos que se encuentran consagrados en la Carta Magna.

b) ¿Creería usted que la falta de una ordenanza municipal, para prevenir y controlar la contaminación ambiental en Samborondón, afecta el derecho de la ciudadanía a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado?

No es necesario que se emita una ordenanza municipal, ya que en este caso prevalece la Constitución de la República y dentro de ella, en el artículo número catorce, indica de manera expresa que se prohíbe el transporte que emane este tipo de contaminación ambiental, entonces no creería sea necesaria la ordenanza municipal. Únicamente que la ciudadanía en general desconoce tal vez estos temas ambientales.

c) ¿Sabe usted que el GAD de Samborondón cuenta con alguna norma jurídica puede regular prevenir y controlar las emisiones de dióxido de carbono que emite el parque automotor?

No, eso si realmente no tenía conocimiento, pero en todo caso si ya existe una, supondría que lo mejor sería que se la ejecute y tomar las acciones pertinentes hoy en día con el fin de que ya no estén circulando los vehículos que emanan mucho dióxido de carbono.

d) ¿Cree usted que el GAD de Samborondón necesita contar con una ordenanza para poder prevenir, regular y controlar la contaminación ambiental en Samborondón?

Reafirmo mi anterior respuesta, ya que no creería necesaria la ordenanza, debido a que ya es algo que estaría establecido en la Constitución.

e) ¿Considera usted que los choferes de transporte público deberían de contar con capacitaciones en materia ambiental? De ser positiva su respuesta ¿qué contenidos debería tener?

A mi criterio diría que sí, es algo fundamental que ellos deban tener este tipo de capacitaciones para así poder saber llevar y tener en óptimas condiciones su unidad de transporte y a su vez poder sacarle mejor provecho.

Entrevista realizada al Ab. Fidel Egas, Especialista en Derecho Ambiental

a. ¿Sabía usted que la Constitución de la República del Ecuador consagra el derecho al buen vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado?

Por supuesto, pero mejor la Constitución hubiera hecho referencia a un ambiente saludable, porque el destino último es el Ser Humano y no el ambiente por sí mismo. Recordemos que el Ser Humano es un sujeto y fin. En eso consiste el Desarrollo Humano Sostenible y Sustentable.

b. ¿Creería usted que la falta de una ordenanza municipal para prevenir y controlar la contaminación ambiental en el cantón Samborondón, afecta el derecho de la ciudadanía a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado?

Tengamos claro tres premisas básicas de lucha por nuestras aspiraciones ambientales:

Primero, la construcción de un nuevo modelo de Estado denominado Estado Social y Ambiental de Derecho, en virtud del cual, toda la maquinaria estatal iría destinado a la protección del ambiente y del Ser humano; Segundo, la Transversalización del Derecho, es decir, que toda la normatividad constitucional e infra constitucional se encuentre acorde a un nuevo modelo de Estado y Tercero, la creación de políticas públicas y de coordinación a nivel regional, provincial, cantonal y parroquial. En la actualidad, tal como están las cosas, y la coyuntura histórica que nos ha tocado vivir, es

irrelevante que exista o no una ordenanza en el cantón Samborondón, si en los demás niveles de gobierno no tienen ordenanzas relacionadas con el tema. Recordemos que cada nivel de gobierno, los llamados GAD'S, tienen sus propias competencias exclusivas establecidas en la Constitución de la República y en el COOTAD. Tal como ha sido implementado, es el gobierno central, prima facie, el encargado de dictar la normativa general y específica para los temas ambientales, teniendo capacidad de delegar a los GAD'S determinadas competencias ambientales. En último de los casos, la Constitución de la República se aplica directamente, en caso de silencio normativo, para la protección de nuestros derechos.

c. ¿Sabe usted que el GAD de Samborondón cuenta con alguna norma jurídica puede regular prevenir y controlar las emisiones de dióxido de carbono que emite el parque automotor?

No, no tenía conocimiento, pero en todo caso, si existe una ordenanza, la misma debe ser implementada y ejecutada dentro del cantón, con la finalidad de que ya no circulen vehículos que emanen dióxido de carbono fuera de los umbrales o rangos permitidos. Aspiramos, que el gobierno cantonal de Samborondón haya coordinado dicha ordenanza con el Gobierno Provincial.

d. ¿Cree usted que el GAD de Samborondón necesita contar con una ordenanza para poder prevenir, regular y controlar la contaminación ambiental en Samborondón?

Meratifico en mi anterior respuesta, no es necesaria la ordenanza porque ya es algo que está establecido en la carta magna, pero recordemos que las normas jurídicas desarrollan las normas constitucionales, pero repito, siempre en coordinación con

los demás niveles de gobierno, caso contrario, se constituyen en normas aisladas.

e. ¿Considera usted que los choferes de transporte público deberían de contar con capacitaciones en materia ambiental? De ser positiva su respuesta ¿qué contenidos debería tener?

Recordemos que un chofer es un obrero del volante. La capacitación para ellos se encuentra relacionada con su oficio. El tema de las emisiones de dióxido de carbono le corresponde, más que a los choferes, a los propietarios de los vehículos. Si debe haber algún tipo de capacitación sería a los propietarios de los vehículos. En todo caso, ya se encuentra regulado que todos los vehículos, sin excepción, como paso previo para la matriculación del vehículo, debe aprobar la revisión del mismo, y dentro del mismo, se encuentra la de emisión de dióxido de carbono del automotor.

**Entrevista realizada al Ingeniero Juan Emilio Kronfle Ramírez,
Gerente General, Autoridad de Tránsito de Samborondón**

No pudo ser realizada, debido a que el funcionario estaba recibiendo el nuevo cargo de Gerente General de la ATS, y se encontraba con múltiples ocupaciones por las cuales era imposible determinar una cita.

Se designa al Ingeniero Carlos León, actual Director de Tránsito y Seguridad Vial, para que me otorgue la entrevista, y lamentablemente a pesar de las múltiples visitas a su oficina, su asistente siempre me indicaba que no se encontraba.

Propuesta

Capítulo IV

CAPÍTULO IV: PROPUESTA

4.1 Justificación de la propuesta

En el Ecuador existe contaminación ambiental en las grandes ciudades, debido a las emisiones de CO₂ de los vehículos que aún utilizan gasolina y diésel, por lo que es obligación de todos los niveles de gobierno la emisión de normativa que busque reducir la contaminación y sancionar a sus infractores.

Razón por la cual se propone en esta investigación un programa de acciones que materialicen los resultados de la misma:

4.2 Propuesta

- Que la Facultad de Derecho y Gobernabilidad, solicite al Ministerio del Ambiente, cuáles son los lineamientos que han servido de base para la elaboración de ordenanzas a nivel nacional, en lo referente a la contaminación ambiental por la emisión de gases de los vehículos, haciendo énfasis:
 - En la forma como se debe realizar la prevención de este tipo de contaminación.
 - El fundamento para la elaboración de un procedimiento de juzgamiento y sanción por las infracciones ambientales, a cargo del Área Ambiental Municipal respectiva.
- Que se pueda crear la empatía en la población con su entorno e incentivar o dar una propuesta dada desde los sistemas de la

constituyente y a su vez de manera técnica, para que se defina el control, la prevención y de ser posible sancionar.

- Poner a disposición del GAD de Samborondón el aporte académico que puede realizar la Facultad de Derecho y Gobernabilidad para la elaboración de una ordenanza que regule la contaminación ambiental ocasionada por los gases de los automotores.
- Desarrollar una propuesta jurídica legal para que se pueda aplicar la norma de una manera eficiente, y así poder lograr la disminución de dichos gases tóxicos en las vías y que están afectando a la ciudadanía. Lo cual se realizará cuando la autora curse sus estudios de post grado en esta universidad.
- Se sugerirá junto con la entrega de este aporte académico a la ATS que modernice a todas las unidades de transporte público, con sistemas de transito eléctricos, ya que esta sería una alternativa de eliminación de gases tóxicos.

CONCLUSIONES

- En base al análisis de la información constante en la página web del GAD de Samborondón y de la Autoridad de Tránsito de Samborondón; además de las ordenanzas consultadas de dicho cantón, en el sistema Fiel Web; y, de los criterios expresados por los entrevistados, se puede evidenciar que no existe una ordenanza para la prevención y control de los gases que emite el parque automotor como tal.
- Una vez realizado el análisis comparativo entre las ordenanzas de otros GADS del país con las del cantón Samborondón, queda en evidencia que en la actualidad, en este último no hay proyectos o alguna idea técnica inspirada a solucionar esta problemática, debido a la falta de compromiso y de cumplimiento de conductores y dueños de los vehículos; con el agravante de que la ATS solo se encarga de la matriculación y revisión técnica vehicular, pero quien tiene la competencia del control vehicular es la Comisión de Transito del Ecuador (CTE).
- Finalmente, una vez evidenciada la falta de ejercicio de la competencia que el código Orgánico del Ambiente le ha asignado al GAD de Samborondón, al igual que a todos los GADS del país, y, la falta de expedición de normativa de control (ordenanza) que permita a su órgano especializado en tránsito (ATS) prevenir y sancionar la contaminación por CO2 emanado de los vehículos que circulan por esa jurisdicción, la autora ha procedido a realizar una propuesta de acción para que la academia contribuya con los cambios jurídicos que necesita los habitantes de dicho cantón.

RECOMENDACIONES

- Se ponga en conocimiento de las autoridades del GAD de Samborondón los resultados de la presente investigación, a fin de que tomen conciencia de que deben contar con instrumentos legales, los cuales deben estar actualizados, y no solo resoluciones municipales, sería de gran ayuda utilizar nueva tecnología la cual permita identificar los vehículos que contaminen con la emisión de gases.
- Que se remita la presente investigación a la Asociación de Municipalidades del Ecuador, a efectos de que se realicen reuniones de trabajo conjuntas entre dicho organismo, la Agencia Nacional de Tránsito, las autoridades del GAD de Samborondón y la Facultad de Derecho y Gobernabilidad de esta Universidad, tendientes a la elaboración de una ordenanza para la prevención y control de la contaminación por emisión de gases vehiculares.
- Se sugiera a la Autoridad de Tránsito de Samborondón aplique los estándares de control de emisión de gases vehiculares que emplean los demás GADS del país como Quito, con la finalidad de reducir la afectación a la salud de sus habitantes, hasta que exista una normativa municipal que lo defina específicamente.

Bibliografía

- Amábile, G. (2015). *Problemática de la Contaminación Ambiental*. Buenos Aires: Educa.
- Ballesteros, R. (2005). *Las Diversas Interpretaciones del Derecho Ambiental*. Madrid.
- Betancor, A. (2011). *Instituciones del Derecho Ambiental*. Madrid: Editorial la Ley.
- Bidart, G. (2015). *Intereses difusos y medio ambiente*. México.
- Block, W. (2015). *Economics and the Environment: A Reconciliation*. Quebec.
- Brañes, R. (2004). *Manual de Derecho Ambiental Mejicano*. México.
- Bustamante, J. (2016). *Derecho Ambiental*. Buenos Aires: Abeledo - Perrot.
- Cano, G. (2012). *Introducción al Derecho Ambiental*. Madrid.
- Carello, L. (2012). *Problemas del poder de policía en materia de protección del medio ambiente*. México.
- Código Orgánico de Organización Territorial, A. y. (2018). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Código Orgánico Integral Penal. (2018). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Constitución de la República del Ecuador. (2018). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- De La Poza, G. (2005). *El principio quien contamina paga*. Madrid.
- Despax, M. (2010). *Droit de l'environnement*. Paris.
- Frías, P. (2014). *El sistema de competencias en Derecho Ambiental*. Buenos Aires.
- Jaquen, S. (2012). *Derecho del Ambiente*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot.
- Karanfil, J. (2012). *Convergence of per capita carbon dioxide emissions in the EU*. Boston: Energy Economics.
- Kiss, A. (2008). *La Ecología y la Ley*. Paris.
- Knaut, S. (2002). *Sistemas penales comparados*. Buenos Aires.
- Mateo, R. (2015). *Tratado de Derecho Ambiental*. Madrid: Trivium.
- Messina de Estrella Gutiérrez, G. (2010). *La Responsabilidad Civil en la Era Tecnológica*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot.
- Messina de Estrella, G. (2012). *La Responsabilidad Civil en la era tecnológica*. Buenos Aires: Abeledo - Perrot.

Moreno, E. (2018). *La protección jurídico-privada del medio ambiente*. Barcelona: José María Bosch Editor S. A.

Natale, A. (2004). *Protección del medio ambiente en la reforma constitucional*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot.

Prieur, M. (1991). *Derecho del Medio Ambiente*. París.

Smayevsky, M. (2016). *La regulación procesal en el Derecho Ambiental americano*. Buenos Aires.

Urquizu, Á. (2016). *Políticas de protección ambiental*. Madrid: Bosch.

Anexos

Anexo 3 Cuestionario de encuestas



“El ejercicio de la competencia ambiental del Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón referente a la contaminación que emite el parque automotor”

Preguntas:

- 1. ¿Cree usted que deban de realizar controles al parque automotor que circula por las principales vías de acceso del GAD de Samborondón?**
- 2. ¿Cree usted que el servicio de transporte público que circula por el GAD de Samborondón es seguro y de calidad?**
- 3. ¿Usted ha tenido inconvenientes con su salud debido a los gases contaminantes producidos por el parque automotor?**
- 4. ¿En algún momento usted ha denunciado alguna anomalía en la cual se está contaminando a la atmósfera?**

5. **¿Muy aparte de la revisión vehicular que debe realizarse en el automotor para la obtención de la matricula vehicular, usted hace algún otro tipo de revisión para verificar que no esté contaminando el medio ambiente?**



“El ejercicio de la competencia ambiental del Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón referente a la contaminación que emite el parque automotor”

Preguntas:

- 1. ¿Sabía usted que la Constitución de la República del Ecuador consagra el derecho al buen vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado?**
- 2. ¿Creería usted que la falta de una ordenanza municipal para prevenir y controlar la contaminación ambiental en el cantón Samborondón, afecta el derecho de la ciudadanía a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado?**
- 3. ¿Sabe usted que el GAD de Samborondón cuenta con alguna norma jurídica que puede regular prevenir y controlar las emisiones de dióxido de carbono que emite el parque automotor?**
- 4. ¿Cree usted que el GAD de Samborondón necesita contar con una ordenanza para poder prevenir, regular y controlar la contaminación ambiental en Samborondón?**

- 5. ¿Considera usted que los choferes de transporte público deberían de contar con capacitaciones en materia ambiental?
De ser positiva su respuesta ¿qué contenidos debería tener?**



JESSICA PAOLA TORRES RUIZ

CDLA. LOS ESTEROS TRADICIONALES MZ 1-A VILLA 100

Teléfonos: 042496611-0994208592

DETALLES PERSONALES

Nacimiento: 27 de Junio de 1987
Estado Civil: Casada
Edad: 32 años
Nacionalidad: Ecuatoriana

PERFIL

Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, con entusiasmo de formar parte de un productivo y exitoso equipo. Aprendo con rapidez nuevas ideas y conceptos. Capacidad de trabajar con efectividad bajo presión.

OBJETIVOS

- ☞ Obtener un empleo en el que mis conocimientos y pensamiento innovador se puedan usar en conjunto para ayudar a una organización a mejorar su visión y misión.
- ☞ Asegurar una posición que conlleve responsabilidades mayores que requieran iniciativa, independencia y destrezas de toma de decisiones para mejorar la productividad corporativa.

EDUCACIÓN

Universidad de Guayaquil
Facultad de Ciencias Sociales y Políticas

Colegio "Cayetano Tarruell".
Bachiller en Ciencias Contables

CURSOS REALIZADOS

- ☞ IV Congreso Mundial de Derecho Procesal y Justicia Juvenil Restaurativa
Dictado en el Aula Magna de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

- ☞ II Congreso Mundial de Derecho y Justicia Juvenil Restaurativa
Dictado en el Auditorium de la Facultad de Ciencias Medicas de la Universidad de Guayaquil

- ☞ III Congreso Iberoamericano de Derecho Procesal
Dictado en el Auditorium de la Corte Provincial del Guayas

- ☞ Seminario de Capacitación en Técnicas de Litigación Oral en el modelo Acusatorio Penal
Dictado en el Paraninfo de la Facultad de Derecho Universidad de Guayaquil

- ☞ Seminario de Código Civil y Práctica Civil
Dictado en el Paraninfo de la Facultad de Derecho Universidad de Guayaquil

- ☞ Taller “Técnicas de Servicio y Venta para Gestión a Clientes”

- ☞ Taller de Marketing Relacional para Contact Center

CONOCIMIENTOS ADQUIRIDOS

- ☞ Windows XP
- ☞ Microsoft Word
- ☞ Microsoft Excel
- ☞ Microsoft Power Point
- ☞ Internet Explorer
- ☞ Quipux

EXPERIENCIA LABORAL

Institución: Comisión de Tránsito del Ecuador
Teléfono: 3731750
Cargo: Abogada
Director: Dr. Tomás Plúas Albán, MSL
Duración: 1 año

Institución: Comisión de Tránsito del Ecuador
Teléfono: 3731750
Cargo: Asistente Administrativo 2 del Talento Humano
Directora: Ing. Mónica García
Duración: 2 meses

Institución: Comisión de Tránsito del Ecuador
Teléfono: 3731750
Cargo: Asistente Administrativo 1 del Talento Humano
Directora: Ing. Mónica García
Duración: 7 meses

Empresa: Instituto Latinoamericano de Derecho
Teléfono: 091842051
Cargo: Coordinadora de Eventos, Congresos, Seminarios.
Jefe Inmediato: Dr. Italo Vega
Duración: 1 año 6 meses

Institución: Ministerio de Educación
Teléfono: 086800580
Cargo: Aplicador Pruebas SER (Sistema de Evaluación y
Rendición de la Educación).

Empresa: American Call Center
Teléfono: (04) 2630750
Cargo: Asesora de ventas Contact Center
Duración: 5 meses

Empresa: American Call Center
Teléfono: (04) 2630750
Cargo: Asesora *611 Servicio al cliente
Duración: 1 año

Empresa: Sercasa (Servicios de Combustibles Aéreos)
Teléfono: (04) 2883479 092460396
Cargo: Recepcionista
Duración: 1 mes

REFERENCIAS PERSONALES

Ing. Diana Torres Ruiz
Directora de Talento Humano
Agencia Nacional de Tránsito
Teléfono: (02) 3828890 ext. 2441

Abogado David Cabrera
Comisario del Cantón Marcelino Maridueña
Teléfono: 0990764619

Dr. Enrique Rodríguez Pihuave
Analista de Asesoría Jurídica 3
Comisión de Tránsito del Ecuador
Teléfono: (04) 3731750 ext. 1142