

TEMA

LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y LA CONTAMINACION
AMBIENTAL POR VEHICULOS DE TRANSPORTE
PUBLICO URBANO EN LA CIUDAD DE QUEVEDO.

CAPITULO I

1.- CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICO

1.1.- CONTEXTO NACIONAL REGIONAL LOCAL Y/O INSTITUCIONAL.

La contaminación del aire es uno de los problemas ambientales más importantes, y es resultado de las actividades del hombre. Las causas que originan esta contaminación son diversas, pero el mayor índice es provocado por las actividades industriales, comerciales, domésticas y agropecuarias. “Desde la época de la Revolución Industrial (segunda mitad del siglo XVIII), el hombre ha acelerado los procesos

contaminantes en el medio ambiente, producto fundamentalmente de los residuos de los métodos de fabricación de sus productos de consumo. En el último tramo del siglo XX, este detrimento se incrementó de manera exponencial, lo que provocó una toma de conciencia en defensa del planeta a nivel global. De esta realidad, es que se empieza a hablar de conductas no contaminantes, de actitudes en pro de la ecología, y se ve el surgimiento de agrupaciones del tipo “verdes” como el caso de Greenpeace¹.

“Ya en la década de los 1990, la evidencia científica de la relación entre la emisión de gases de efecto invernadero precedentes de la actividad humana ponen en riesgos los cambios del clima mundial comenzando a suscitar una preocupación para todos los habitantes de nuestro planeta. Los gobiernos de los países desarrollados celebraron una serie de conferencia internacionales en la que exhorto aprobar con urgencia un tratado mundial para abordar el tema, la asamblea general de las Naciones Unidas respondió a dicha invitación y estableció un comité intergubernamental de negociación realizada en una convención marco, referida sobre el cambio climático

¹ julioCorrea.file.wordpress.com / Apuntes técnicos para todos

de nuestro planeta, formando un comité el cual redacta un proyecto de convención que se aprobó en 1992 en la sede de las naciones unidas²". La importancia del estudio de las condiciones atmosféricas mundiales y las formas de producción que los países tienen, radica el impacto sobre nuestro ecosistema siendo uno de los principales componentes observados el aumento de la temperatura de la tierra. Los estudios efectuados indican que este aumento de temperatura promedio de la tierra ocasionara que los cascos polares se fundan y con esto habrá un aumento en el nivel del mar con resultados desastrosos para la humanidad, pues grandes superficies costeras podrían desaparecer inundadas por el ascenso de las agua.

Muchos estudios han demostrado enlaces entre la contaminación y los efectos para la salud. Los aumentos en la contaminación del aire se han ligado a quebranto en la función pulmonar y aumentos en los ataques cardíacos. Niveles altos de contaminación atmosférica según el Índice de Calidad del Aire de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés) perjudican directamente a personas que padecen asma y otros

²www.bvsde.paho.org / Universidad Mayor de San Andrés

tipos de enfermedad pulmonar o cardíaca. La calidad general del aire ha mejorado en los últimos 20 años pero las zonas urbanas son aún motivo de preocupación. Los ancianos y los niños son especialmente vulnerables a los efectos de la contaminación del aire. La sociedad ecuatoriana en la actualidad no tiene una plena conciencia sobre la necesidad y obligación de mantener y conservar la calidad del aire que respiramos en las principales zonas urbanas del país.

En el Ecuador se producen 2 toneladas métricas de CO₂ por habitante. Somos responsables de menos del 0,2% de las emisiones de gases de efecto invernadero, mientras que EEUU es responsable del 25%, es decir, la cuarta parte en todo el planeta³. “La Dirección de Medio Ambiente (D.M.A) de la ciudad de Quito, creada en el año de 1991, renombrada a partir del año 1994 como la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito, formo un grupo técnico de trabajo para solucionar la problemática ambiental mediante la aplicación de varios proyectos, priorizando la gestión de la calidad del aire frente a la creciente contaminación de la en la

³ Wikipedia,es.wikipedia.org

ciudad Por lo cual hasta la actualidad ha realizado una intervención sobre el recurso aire, reflejada en desarrollo y aplicación del marco legal dentro del territorio de la jurisdicción⁴”. En Quito se distingue desde las partes altas una capa negra que es producto de los contaminantes atmosféricos que a diario son producidas por los vehículos que funcionan a diesel y eso que desde el 2003 la corporación para el mejoramiento del aire de Quito (Corpaire) ha desarrollado acciones encaminadas a lograr un aire seguro para la salud de los habitantes⁵.

El gobierno y los políticos no lo perciben suficientemente la mala calidad del aire es un problema de preocupación y alta sensibilidad ciudadana, tan serio como pueden ser el desempleo o la inseguridad. “La contaminación de aire afecta negativamente, de manera directa e indirecta, la salud, bienestar, economía y calidad de vida de las personas, afectando las posibilidades de desarrollo de las ciudades y regiones al impactar sobre su economía y

⁴ www.fnatura.org

⁵ Calidad del aire en el Ecuador FUNDACION NATURA-COSUDE, Vladimir González M.Sc.
vgonzalez@fnatura.org.ec

competitividad⁶”.En la Provincia de Los Ríos todavía no se cuenta con el cuidado que deben tener los conductores de los vehículos más que todo los transportes públicos urbanos en hacer una limpieza en los escapes más a menudo ya que estos emanan tóxicos como el monóxido de carbono, el dióxido de azufre y los óxidos de nitrógeno que una vez añadidos al aire causan daños al ambiente, enfermedades y aun la muerte, violando todos los derechos constitucionales de vivir en un ambiente sano libre de contaminación.

La contaminación de aire urbano también es un problema de salud pública que ha concitado el interés en diferentes ciudades, más aun en los últimos años en que el crecimiento urbano acelerado el desarrollo del parque industrial y el crecimiento de fuentes móviles se han asociado a mayor polución del aire, lo que produce entre otros problemas, una mayor vulnerabilidad de la población a enfermedades respiratorias, sobre todo en grupos extremos de la vida: ancianos y niños. En la ciudad de Quevedo en la actualidad también se encuentra con este problema

⁶www.rincondelvago.com “Contaminación del aire por combustión emanante de automóviles”

donde las personas no tienen una plena conciencia sobre la necesidad y obligación de mantener y conservar la calidad del aire que se respira en las principales zonas urbanas del cantón. El desarrollo urbano de la ciudad de Quevedo en los últimos años, ha provocado la degradación de la calidad del aire, causada por los contaminantes del aire emitidos principalmente como productos de la quema de combustibles fósiles en la transportación pública, en la generación de energía eléctrica y en los procesos industriales, adicionalmente la deforestación del bosque protector causada por asentamientos marginales que provocan erosión del suelo, contribuyendo al deterioro mencionado.

El hecho de que la ciudad de Quevedo tiene una amplia circulación de transportes públicos urbanos deteriorados o con los escapes sucios permiten tener una mala calidad de aire contaminado por los gases tóxicos y las partículas que emanan dichos transportes, el combatir la contaminación requiere de un esfuerzo permanente y creciente de los sectores públicos y privados.

1.2.- SITUACION ACTUAL DEL OBJETO DE INVESTIGACION.

En la ciudad de Quevedo se ha visto en estos últimos años ha crecido la población y los numero de los vehículos, automóviles, que son la principal fuente móvil de contaminación del aire pues producen grandes cantidades de monóxido de carbono (CO) cantidades menores de óxidos de nitrógeno (NOx) y compuestos orgánicos volátiles (COVs). Los más afectados por la contaminación atmosférica es la ciudadanía de este cantón especialmente grupos humanos que viven o laboran en las cercanías de fuentes contaminantes (sectores industriales, botaderos, terminales de transportes, zonas de alto tráfico vehicular, etc.).

En zonas geográficas que reciben el arrastre de contaminantes, y grupos vulnerables (niños de la calle, deportistas al aire libre, ancianos, enfermos). La mayor preocupación por la contaminación que produce el tráfico rodado se refiere a la zona urbana de Quevedo, donde un gran volumen de vehículos y elevadas cifras de peatones comparten las mismas calles, sin

embargo, aparte de los efectos directos sobre la salud de las personas que respiran los humos del tráfico, los productos químicos interactúan y producen ozono de bajo nivel, que también contribuyen con el calentamiento global, así como la lluvia acida, la cual tiene efectos destructores sobre la vida vegetal.

Los transportes públicos urbanos en esta ciudad están totalmente deteriorados, obsoletos que merecen un cambio radical ya que estos buses son los que están en circulación y usan la mayoría de las personas para trasladarse de un lugar a otro pero no se toma las debidas consecuencias ya que estos transportes son los que contaminan emanando gases tóxicos afectando no solo a los peatones sino que también a las personas que diariamente salen hacer sus labores diarias cerca por las avenidas principales de Quevedo.

1.3.- FORMULACION DEL PROBLEMA.

1.3.1.- PROBLEMA GENERAL:

La contaminación del aire que producen los transportes públicos urbanos por la emisión de gases tóxicos, está afectando la salud y el bienestar de todos los habitantes en la ciudad de Quevedo.

1.3.2 PROBLEMAS ESPECIFICOS:

- Los gases emanados perjudican la capa atmosférica afectando el desarrollo de la vida vegetal, animal y humana.
- Las partículas altamente tóxicas que al inhalarlas disminuyen función normal del transporte de oxígeno causando un coma respiratorio y hasta la muerte.
- Smog que contribuyen la formación de la lluvia ácida afectando el ecosistema y las cosas materiales.

- Escaso control e inexistencia de normativa cantonal permiten que los vehículos contaminen de manera excesiva dañando la capa de ozono.
- Transportes urbanos que están en circulación actualmente se encuentran en mal estado contraviniendo la ley.

1.4.- DELIMITACION DE LA INVESTIGACION

1.4.1 CATEGORIA.

Contaminación Ambiental – gases tóxicos de los transportes urbanos.

1.4.2 POBLACION

Quevedo

1.4.3 LUGAR

La respectiva investigación está realizada en la ciudad de Quevedo.

1.4.4 TEMPORALIDAD.

Desde el enero del 2011 hasta enero del 2012

1.5.- JUSTIFICACION.

El presente trabajo se realiza en razón de que se conoce que en el país y particularmente en la ciudad de Quevedo atraviesan una fuerte contaminación del aire que está provocando respirar un aire altamente contaminado por los transporte públicos urbanos que ya están muy deteriorado y emanan gases tóxicos, ya que no se pueden impedir o paralizar en crecimiento de la ciudad, el aparato productivo y artesanal, ni los procesos que rigen su desarrollo, pero lo que sí se puede hacer inmediatamente, es realizar el estudio sobre el incumplimiento que se da por la contaminación de emisiones gases, para luego poder aplicar la ordenanza municipal y controlar los niveles de emisiones gaseosas que impactan directamente en el deterioro de la calidad del aire.

No pasa un solo día sin que escuchemos por todos los medios expresiones relativas al ambiente, a su deterioro y destrucción; a la contaminación del aire que respiramos, al envenenamiento de las aguas de los ríos, lagos y mares; a la polución, a la creciente acumulación de basuras y desechos, tóxicos o no; a la destrucción de la capa de ozono y como consecuencia la alteración de la temperatura del planeta, afectando climas y cosechas; a la tala indiscriminada de árboles y a tantas y tantas acciones y resultados que parecen dar la razón a quienes con fundada alarma sostienen que irracionalmente estamos destruyendo la tierra, el único planeta en el cual podemos habitar y en el que nos transportamos en este inmenso universo.

Los seres humanos tienen que dar gracias a Dios por que en el Ecuador todavía hay áreas verdes, reservas ecológicas que ayudan a purificar el aire y cuentan con personas extranjeras de países desarrollados están viniendo al Ecuador a vivir o como turistas porque en la residencia de ellos ya están completamente contaminados ya sea por aire, agua, tierra, etc.

El estado no debería permitir que este problema ocurra aquí de manera repetitiva, hay que concientizar y crear ordenanzas, normas que ayuden con estos problemas gravísimos que es la contaminación del aire por los gases tóxicos que son emanados por transportes públicos urbanos ya que estos están demasiado deteriorados y no tienen un buen mantenimiento. Si no hacemos algo por nuestro planeta en este momento donde vivirán nuestras futuras generaciones y como sobrevivirán si todo el ecosistema al ritmo que vamos se acabara pronto.

ULPIANO.- El “derecho” es el “orden social justo”. Todo Estado de derecho busca satisfacer el bien común, es decir: el bienestar de la población sobre la base de la “justicia”, entendida como “la constante y perpetua voluntad de dar a cada uno lo suyo”.

1.6.- OBJETIVOS.

1.6.1.- OBJETIVO GENERAL.

Conocer cuáles son los factores que permite el incumplimiento de la ley orgánica de transportes terrestres, tránsito y seguridad vial por parte de los propietarios de los transportes públicos urbanos.

1.6.2.- OBJETIVO ESPECIFICOS

- ❖ Indicar las garantías constitucionales, tratados y convenios que protegen el medio ambiente. Señalar los componentes tóxicos y el alcance de toxicidad que son emanados por los transportes públicos urbanos que contaminan al aire.

- ❖ Señalar el daño causado actualmente del aire en el Ecuador analizando cada uno de los factores que

perjudican a la salud de las personas que percibimos el aire contaminado.

- ❖ Dar propuesta de solución a la regulación de la problemática planteada.

CAPITULO II

2.- MARCO TEORICO.

2.1.-RELEVANCIA DE LA CONSTITUCIONALIZACIÓN DEL DERECHO AMBIENTAL.

La protección del ambiente es uno de los objetivos que ha tenido mucho interés en los últimos años de parte de los Estados. Esta preocupación se ha logrado materializar en las distintas Constituciones y disposiciones legales internas en las cuales se ha tratado de reflejar la demanda de los movimientos

sociales y organizaciones políticas que han demandado un mayor control del Estado en la regulación y control de las zonas intervenidas por el desarrollo, en especial por aquellas actividades de extracción de recurso del subsuelo. La revelación de informes científicos que dan cuenta del enorme impacto que han provocado sobre el ambiente las actividades de desarrollo económico, han puesto en debate la necesidad de buscar alternativas que modifiquen la cultura del desarrollo interno de los países de tal forma que se detenga la contaminación a gran escala que está provocando, entre otras actividades, la explotación irracional e insostenible de los recursos naturales no renovables como la minería y el petróleo.

La región andina posee como patrimonio natural algunas de las zonas mejor conservadas de biodiversidad del planeta. en donde confluyen variedades de ecosistemas los cuales han sido duramente golpeados por la explotación irracional de recursos naturales que han provocado pérdida de fauna y flora y contaminación de los elementos esenciales de la naturaleza, ante lo cual los Estados no han sabido responder con políticas de desarrollo

que tengan sustento en una forma alternativa que priorice la naturaleza por encima del capital natural, esto se debe seguramente a que la explotación de recursos extractivos es la forma más cómoda de financiar sus presupuesto estatales⁷. Sin embargo, en los últimos años se ha fortalecido una corriente de conservación de los recursos naturales a través de proyectos de compensación económica, como el mercado del carbono a propósito del Protocolo de Kyoto y otras formas de compensación económica por conservación –ejemplo, la iniciativa Yasuní en el Ecuador-.

Esta preocupación por desarrollar procesos económicos de desarrollo sostenibles ha sido puesta de manifiesto en forma más notable en algunas de las reformas constitucionales que se han venido generando en la región Andina a propósito del establecimiento de gobiernos progresistas con tendencias de izquierda como ha sucedido en los casos de Venezuela, Ecuador y Bolivia. A excepción de Colombia y Perú, donde la tendencia del desarrollo del derecho ambiental sigue siendo de la época del 90, que se caracteriza por ser bastante declarativa pero

⁷ Manual de derecho ambiental sección 1 pág. 12

poco eficaz, en razón de su contraste con el régimen de desarrollo económico⁸.

MARCO CONSTITUCIONAL.

La Constitución de la República del Ecuador, vigente desde octubre del 2008, asigna un trato especial y preferencial al medio ambiente y a su tutela jurídica, haciéndolo de manera significativamente sensible. Lo hace en varias normas, con diversa óptica y finalidad. Tanta importancia tiene el tema del medio ambiente dentro de la Constitución del 2008 que se le dedica un articulado especial al mismo:

“Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumakkawsay*.

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la

⁸ Manual de derecho ambiental sección 1 pág. 12.

prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados”.

En el capítulo que se ocupa de los derechos de libertad de todas las personas, encontramos en el numeral 27 del el Art. 66, El inciso primero tiene el siguiente texto:

27. El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza”.Nótese la importancia que asigna la Constitución a la protección del medio ambiente, hasta el punto de franquear la posibilidad de que las leyes de la materia, puedan restringir el ejercicio de derechos y libertades individuales para preservar un derecho de mayor importancia vital, que es de la colectividad, y, en realidad, de la humanidad toda. Se asigna un capítulo especial para normar los Derechos de la Naturaleza donde se dispone claramente:

“Art. 71.- La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce 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.

Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza. Para aplicar e interpretar estos derechos se observarán los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda.

El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema”.

Inciso 2.-Art. 72. En los casos de impacto ambiental grave o permanente, incluidos los ocasionados por la explotación de los recursos naturales no renovables, el Estado establecerá los mecanismos más eficaces para alcanzar la restauración, y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas”.

“Art. 73.- El Estado aplicará medidas de precaución y restricción para las actividades que puedan conducir a

la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales.

“Art. 74.- Las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades tendrán derecho a beneficiarse del ambiente y de las riquezas naturales que les permitan el buen vivir.

Los servicios ambientales no serán susceptibles de apropiación; su producción, prestación, uso y aprovechamiento serán regulados por el Estado”.

Dentro de las responsabilidades que ligan a todos los ecuatorianos y ecuatorianas dispuestas en el Art. 83, resalta:

“Respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible”.

“Art. 396.- El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En

caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas.

La responsabilidad por daños ambientales es objetiva. Todo daño al ambiente, además de las sanciones correspondientes, implicará también la obligación de restaurar integralmente los ecosistemas e indemnizar a las personas y comunidades afectadas.

Cada uno de los actores de los procesos de producción, distribución, comercialización y uso de bienes o servicios asumirá la responsabilidad directa de prevenir cualquier impacto ambiental, de mitigar y reparar los daños que ha causado, y de mantener un sistema de control ambiental permanente.

Las acciones legales para perseguir y sancionar por daños ambientales serán imprescriptibles⁹.

En la Constitución hay muchos artículos estipulando sobre la protección, conservación y derechos que tiene el ambiente pero las personas no hacen conciencia

⁹ Constitución de la República del Ecuador 2008.

sobre lo más importante que tenemos hoy en día que es el aire que respiramos en la que se lo contamina de una manera excesiva sobre todo los transportes públicos urbanos en la que no se tiene un control permanente sobre ellos por parte de autoridades competentes.

No pasa un solo día sin que escuchemos por todos los medios expresiones relativas al ambiente, a su deterioro y destrucción; a la contaminación del aire que respiramos, al envenenamiento de las aguas de los ríos, lagos y mares; a la polución, a la creciente acumulación de basuras y desechos, tóxicos o no; a la destrucción de la capa de ozono y como consecuencia la alteración de la temperatura del planeta, afectando climas y cosechas; a la tala indiscriminada de árboles y a tantas y tantas acciones y resultados que parecen dar la razón a quienes con fundada alarma sostienen que irracionalmente estamos destruyendo la tierra, el único planeta en el cual podemos habitar y en el que nos transportamos en este inmenso universo.

De acuerdo con algunas posiciones, la preocupación por el ambiente ha terminado por hacer prevalecer la preocupación de poner en vigencia normas tanto

administrativas como penales que impidan su deterioro y menoscabo, y ello cobra fuerza de treinta años a esta parte, en razón del vertiginoso avance del desarrollo industrial y tecnológico que lo ha afectado tan grave, y tan grandemente, y de modo irremediable, en muchos casos.

Pero, el tema se presta a polémicas y enfrentamientos, a veces violentos, entre aquellos que defienden de manera radical el ambiente y los que, sometidos incondicionalmente a los principios fundamentales de la Economía, sostienen que el desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de los seres humanos no tiene ni repara en límites de ninguna especie.

Demetrio LOPERENA ROTA, catedrático de la Universidad del País Vasco (España), al inicio de su estudio sobre “Los derechos al Medio Ambiente adecuado y a su protección”, relata la fábula de esopo de la gallina de los huevos de oro: Cierta hombre era dueño de una gallina que ponía huevos de oro, y creyendo que dentro de ella encontraría una buena cantidad de este metal, decidió matarla. Pero se

equivocó en sus presunciones, pues la halló semejante a las demás gallinas, y de este modo, por haber ambicionado una gran riqueza, perdió la pequeña que poseía. Según el profesor LOPERENA, esta fábula “explica con lucidez las relaciones entre el ser humano y el Planeta Tierra¹⁰. Quisiéramos entender que el Estado ecuatoriano ha asumido con responsabilidad estas graves obligaciones y lo ha hecho de manera eficaz y eficiente; prueba de ello es que, al menos, al expedir la ley 37,

LEY DE GESTION AMBIENTAL.

“Que la Constitución Política de la República del Ecuador (1998), reconoce a las personas, el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado y libre de contaminación; declara de interés público la preservación del medio ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país; establece un sistema nacional de áreas naturales protegidas y de esta manera garantiza un desarrollo sustentable. Que para

¹⁰Demetrio LOPERENA ROTA, catedrático de derecho administrativo “Los derechos al Medio Ambiente adecuado y a su protección” pág. 2.

obtener dichos objetivos es indispensable dictar una normativa jurídica ambiental y una estructura institucional adecuada” en la misma línea, el Art. 2 de la Ley de Gestión Ambiental, declara que “La gestión ambiental se sujeta a los principios de solidaridad, corresponsabilidad, cooperación, coordinación, reciclaje y reutilización de desechos, utilización de tecnologías alternativas ambientalmente sustentables y respecto a las culturas y prácticas tradicionales”¹¹.

LEY DE GESTION AMBIENTAL

En el TITULO I, del AMBITO Y PRINCIPIOS DE LA LEY, en su Art. 1, declara que “La presente Ley establece los principios y directrices de política ambiental; determina las obligaciones, responsabilidades, niveles de participación de los sectores público y privado en la gestión ambiental y señala los límites permisibles, controles y sanciones en esta materia”.

De igual manera el Art. 12 ibídem, señala como “obligaciones de las instituciones del Estado del

¹¹ Registro oficial N° 245, de 30 de Julio de 1999.

Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental en el ejercicio de sus atribuciones y en el ámbito de su competencia, las siguientes: f) Promover la participación de la comunidad en la formulación de políticas para la protección del medio ambiente y manejo racional de los recursos naturales; y, g) Garantizar el acceso de las personas naturales y jurídicas a la información previa a la toma de decisiones de la administración pública, relacionada con la protección del medio ambiente”¹².

Las citas legales que anteceden y otras que podrían hacerse, aunque distrayendo el objeto de este estudio que quiere concentrarse en el ámbito preponderantemente penal, con facilidad nos permiten llegar a la conclusión de que no faltan leyes, buenas intenciones, organismos e instituciones burocráticas, planes y programas para proteger el medio ambiente, en cumplimiento del mandato constitucional. Pese a que la experiencia nos demuestra que con ello no se obtienen buenos resultados, por el contrario, son muchos los casos en los que las contradicciones entre estos mismos entes y sus integrantes, traban una gestión al menos medianamente eficiente en la

¹² Ley de gestión ambiental.

ciudades como son Quito, Guayaquil, Cuenca pero ciudades pequeñas como Quevedo con un alto índice de contaminación al aire todavía no se dan cuenta el grave daño que hacen a la naturaleza y las autoridades no hacen nada para poder reducir este grave problema.

La protección del ambiente, constituye en esencia, la protección del futuro de la humanidad y consecuentemente de las próximas generaciones. Por tal razón, dentro de los ejes centrales de las políticas estatales; es imprescindible promover la responsabilidad de todo actor social, para que sus actos u omisiones, públicos o privados sean respetuosos de los derechos del ambiente y la naturaleza. La responsabilidad por los daños ambientales, es un tema de bastante debate, debido a que desde su construcción conceptual ha sido abordado desde varias perspectivas.

La responsabilidad ambiental implica una responsabilidad positiva o negativa, ante la cual el sujeto o persona jurídica acepta ser el autor de algún acto y de las consecuencias que este acto puede

acarrear en el tiempo y en el espacio. La primera de estas, esto es la responsabilidad positiva que se evidencia a través de los llamados certificados verdes que otorgan determinados organismos como muestra del “esfuerzo” que realizan los productores para garantizar productos sustentables, entre estos certificados podemos mencionar los certificados ISO 14000.

Para el propósito de este análisis me remitiré a las responsabilidades negativas, esto es aquellas que provocan un daño al ambiente y por las cuales los estados deben establecer controles y sanciones a sus responsables.

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

Art. 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

Art. 47.- El transporte terrestre de personas o bienes responder a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas

Art. 54.- La prestación del servicio de transporte atender los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, adolescentes, niñas y niños;
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;
- c) La protección ambiental; y,

d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.

Art. 206.- La Comisión Nacional autorizar el funcionamiento de Centros de Revisión y Control Técnico Vehicular en todo el país y otorgar los permisos correspondientes, según la Ley y los Reglamentos, siendo estos centros los únicos autorizados para efectuar las revisiones técnico mecánicas y de emisión de gases de los vehículos automotores, previo a su matriculación.

En esta ley también se le asigna un capítulo especial sobre el ambiente, contaminación por fuentes móviles.

Art. 211.- Todos los automotores que circulen dentro del territorio ecuatoriano deberán estar provistos de partes, componentes y equipos que aseguren que no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases y ruidos contaminantes establecidos en el Reglamento.

Art. 212.- Los importadores y ensambladores de automotores son responsables de que los vehículos tengan dispositivos anticontaminantes¹³.

MARCO PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL DEL AIRE EN EL ECUADOR.

Lamentablemente, estas también dramáticas cifras parecen no conmover las agendas de nuestros gobernantes y salvo en muy contados casos en el Ecuador, se han adoptado acciones específicas para enfrentar este problema. En efecto, en una reciente evaluación realizada para el Ministerio del Ambiente (Páez, 2007), se establece que de las 17 ciudades que tienen poblaciones urbanas superiores a los 100 mil habitantes y que por su densidad poblacional y la concentración de actividades socioeconómicas son firmes candidatas a tener una calidad ambiental degradada.

Solamente Quito, y más recientemente Cuenca y Guayaquil, han implementado planes de acción

¹³Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

sistemáticos para combatir las causas de la contaminación atmosférica y mejorar la calidad del aire, pese a que, entre otras cosas, la neumonía, una enfermedad asociada a la contaminación del aire y ciertamente también a otras causas, es en la actualidad la cuarta principal causa de muerte a nivel nacional, con una tasa de 19 casos por cada 100 mil habitantes¹⁴.

Vale recordar en este punto que según la nueva Constitución vigente, uno de los derechos de los que gozan los ciudadanos es a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, declarándose además de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la preservación del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados (artículo 14) y concomitantemente, el Estado tiene como deberes primordial, promover el desarrollo sustentable y proteger el patrimonio natural y cultural (artículo 3).

¹⁴ Proyecto Copaire, (INEC, 2006) (MAE, 1999) (FLACSO, 2008).

Estos conceptos se desarrollan más específicamente en la Ley de Gestión Ambiental y en la legislación ambiental complementaria, estableciendo la Norma Ecuatoriana de Calidad del Aire Ambiente, con el “objetivo principal de preservar la salud de las personas, la calidad del aire ambiente, el bienestar de los ecosistemas y del ambiente en general” (sección 1), que contiene un conjunto de disposiciones obligatorias en todo el territorio nacional, entre las que se explícitamente se señala que las entidades ambientales de control, es decir los municipios en el caso de las ciudades, deben medir la concentración de los contaminantes del aire a nivel del suelo y, en el caso de que se excedan los límites máximos permitidos, establecer las acciones necesarias para prevenir y controlar la contaminación (parágrafo 4.1.1.2).

En este marco, sin duda encaja el tema de la gestión de la calidad del aire, pese a lo cual la intervención estatal ha sido mínima y los resultados muy limitados, por lo cual ni siquiera se conoce la existencia del problema a nivel general, salvo las pocas excepciones ya mencionadas. En definitiva, ni los municipios asumen su responsabilidad, ni la autoridad ambiental

máxima, el Ministerio del Ambiente, tiene posibilidades de exigir el cumplimiento. Aunque no corresponde en este momento analizar con detalle las causas para que lo anteriormente descrito ocurra, parece oportuno invertir un momento en hacer un breve señalamiento de carácter general sobre la gestión ambiental en nuestro país, que sirva de contexto para desarrollar la parte siguiente de este documento, que analizará detalladamente la gestión de la calidad del aire en Quito¹⁵.

La situación actual de la gestión ambiental en el Ecuador, que también es resultado de la ya tristemente famosa larga noche neoliberal, ha devenido en una nula articulación de la política ambiental, económica y social, que en palabras de los propios organismos oficiales se expresa en una débil institucionalidad ambiental y de las políticas de control, que podríamos resumir en las siguientes características:

1. La falta de mecanismos articulados, sistemáticos y transparentes de seguimiento del cumplimiento de convenios internacionales, leyes nacionales y normas

¹⁵ Proyecto Copaire, (INEC, 2006) (MAE, 1999) (FLACSO, 2008).

sectoriales o seccionales, que han menoscabado la credibilidad de los actores en los instrumentos de gestión ambiental, y sus autoridades de aplicación, y han alentado la proliferación de conflictos socio ambientales asociados a casi todos los proyectos de desarrollo que se plantean o ejecutan a nivel nacional. El caso de la actividad petrolera en el nororiente, los múltiples conflictos mineros en esta misma provincia del Azuay o la creciente oposición a la construcción de nuevas centrales hidroeléctricas son un ejemplo elocuente de esta situación.

2. La dispersión de las políticas, leyes, estrategias y reglamentos ambientales, que pese a su aparente amplitud, son insuficientes y desarticulados, y en algunos casos desactualizados; por ejemplo, no existen políticas nacionales para el manejo de todos los recursos y no se han incorporado instrumentos económicos modernos, que permitan rebasar el gastado esquema de comando y control, como los límites de emisiones al aire por ejemplo que no pueden concretarse debido a las limitaciones políticas, sociales, económicas y tecnológicas del entorno de aplicación, que no han sido debidamente evaluadas al momento de su formulación.

3. La contradicción de la jurisdicción, competencia, control y fiscalización entre ministerios y con organismos seccionales; no necesariamente por las formas previstas en los instrumentos legales, donde aparentemente las cosas están claras, sino por la carencia de prácticas y mecanismos de coordinación interinstitucional, la falta de supervisión y control a los organismos descentralizados de control y por la inacción de organismos superiores de participación multilateral como el Consejo Nacional de Desarrollo Sustentable o la Comisión Nacional de Coordinación del Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental¹⁶.

CONTAMINACIÓN AMBIENTAL. RESPONSABILIDAD CIVIL DEL ESTADO.

En nuestro país al igual que en el mundo entero, observamos que la circulación en la vía pública se transformó en un fenómeno social caracterizado por un gran aumento de usuarios asociados al uso estandarizado de vehículos, sumándose en muchos casos a una infraestructura vial que no sigue de cerca ese incremento. Se suma a esto la ausencia de una

¹⁶Hernández, 2003; BID, 2007; FLACSO 2008

concientización de toda la sociedad que hubiera sido necesaria que acompañara ese incremento, requiriéndose para ello que se reconozca que es un espacio donde interactuamos y en el que necesitamos que se haga de acuerdo a un sistema propio de regulación para que esta interacción sea segura.

El aumento alarmante de la siniestralidad en el tránsito ha generado la necesidad de obtener respuestas para su abatimiento, planteándose distintas soluciones desde las diferentes áreas que comprenden las disciplinas de las ciencias del tránsito. Las exigencias al Derecho de Tránsito pasan por el incremento de las sanciones aplicadas, la disminución de los rangos de tolerancia permitidos, tratamiento con mayor rigor de figuras penales ya existentes, creación de normas que contemplen la incorporación de avances tecnológicos, etc., con el objeto de responder y adecuar la norma a la realidad actual.

Más allá de entender que la regularización no es la única solución, debemos analizar si el ordenamiento jurídico existente da respuestas a nuestra situación definida como una pandemia. Requiere la situación presente generar el análisis y debate en nuestra sociedad, con nuestros legisladores, autoridades,

técnicos, personas en general, con la finalidad de que entre todos y todas encontremos una solución eficiente e inmediata a dicha problemática.

La calidad del entorno humano es un derecho operativo de cada habitante, que supone la facultad de obtención por medio de la Justicia de una protección *preventiva o correctiva*, de los hechos u omisiones que ocasionen deterioros del medio ambiente. Ya en las primeras Jornadas Argentinas de Derecho y Administración Ambientales se propugnó incluir en la Constitución Nacional en forma específica, a garantía del entorno humano, si bien implícitamente estaría insertada en el art. 33 y en el Preámbulo, en éste último, en la parte que establece "promover al bienestar general "para nuestra posteridad."¹⁷

REDUCCIÓN DE EMISIONES VEHICULARES

Uno de los temas centrales para lograr el objetivo del desarrollo sustentable, es el de establecer mecanismos de prevención para evitar impactos

¹⁷"Análisis del principio de precaución en Derecho internacional público: perspectiva universal y perspectiva regional europea", *Política y Sociedad*, 2003, Vol. 40. núm. 3, pp. 16-17).

negativos sobre el ambiente. La prevención extraña la puesta en práctica de un sinnúmero de medidas entre las cuales se encuentra el actuar con precaución. Esto es que ante la sospecha de que una determinada actividad pueda significar una afectación de magnitud sobre el ambiente, no es necesario probar con informes científicos que el supuesto daño puede ocurrir.

Lo importante es actuar bajo la lógica de precaución, por lo tanto, los estados deben poner en práctica algunas opciones, por ejemplo: (i) que el responsable de la actividad se abstenga de realizar el proyecto, (ii) que realice la actividad en otro sitio (iii) que se dedique a otra actividad, o (iv) que el proyecto pueda realizarse, pero debiendo tomarse los correctivos anticipados que no hayan sido previstos.

Estas alternativas pueden ser vitales para precautelar no solo el ambiente sino los derechos subjetivos de las personas, como por ejemplo los derechos culturales de una determinada comunidad indígena que eventualmente pudieran verse afectada por los efectos de una actividad industrial o precautelar el derecho a la salud de las personas cuando se corre el riesgo de que dicha actividad ocasione daños a la salud. Este

principio de prevención se desprende de la faz prestación al inherente al derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado, lo que ha sido concretizado por el legislador ordinario.

En tal sentido, es ineludible el deber del Estado de prevenir adecuadamente los riesgos ante los cuales se encuentra el ecosistema, así como los daños que se pueden causar al ambiente como consecuencia de la intervención humana, en especial en la realización de una actividad económica. El principio de prevención obliga al Estado a ejecutar acciones y adoptar medidas técnicas que tengan como fin evaluar los posibles daños que se pueda ocasionar al medio ambiente”.

La prevención implica tomar medidas con el fin de prevenir, por ejemplo: (i) La extinción de las especies de la flora y fauna, (ii) la contaminación de los mares (por petróleo, desechos radioactivos, desperdicios y sustancias peligrosas, de fuentes terrenas o de cualquier fuente); (iii) la contaminación de los ríos (iv) la violenta modificación del ambiente, (v) los efectos adversos de las actividades que previenen la migración de especies, (vi) la contaminación del aire, (vii) la modificación de la capa de ozono (viii) la

degradación del ambiente natural, (ix) las implicancias adversas de los impactos ambientales, (x) la pérdida de la biodiversidad, etc. La posibilidad de anticipación es limitada e imperfecta al estar basada en nuestro grado o estadio de conocimientos científicos, los cuales son limitados e imperfectos”. Por su parte, Andorno explica que en caso de la “prevención”, la peligrosidad de la cosa o actividad es ya bien conocida, y lo único que se ignora es si el daño va a producirse en un caso concreto. Por otro lado, en el caso de la “precaución” la incertidumbre recae sobre la peligrosidad misma de la cosa, porque los conocimientos científicos son todavía insuficientes para dar una respuesta acabada al respecto.

Si el tema de desarrollo sostenible ha tenido una incorporación bastante asimétrica, en las Constituciones de los países andinos, menos podemos decir de los principios de precaución y prevención. A pesar de que la evaluación del impacto ambiental es quizás uno de los instrumentos más conocidos para la aplicación de la política ambiental, a tal punto que la Declaración de Río lo menciona en cuatro oportunidades (Principios 2, 12, 17, y 19).

En el Principio 17, que dispone “Debe emprenderse una evaluación del impacto ambiental, en calidad de instrumento nacional, respecto de cualquier actividad propuesta que probablemente haya de producir un impacto negativo considerable en el medio ambiente y que esté sujeta a la decisión de una autoridad nacional competente”¹⁸.

Se constata que muy poco se actúa bajo la lógica de la prevención, sino que más bien, la línea del desarrollo aún sigue sosteniéndose en la práctica de la remediación. La medida más importante dentro de la reducción de emisiones es la ya mencionada revisión técnica vehicular; este es un proceso obligatorio para todos los vehículos que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito, sean particulares o de servicio público; en el primer caso se lo realiza una vez al año, y en el segundo, dos, considerando el uso más intensivo que tienen taxis, buses de todo tipo y camionetas y camiones de carga.

Esta medida se ejecuta con dos finalidades; por un lado la reducción de emisiones vehiculares que se

¹⁸JIMÉNEZ DE PARGA Y MASEDA, Patricia: “Análisis del principio de precaución en Derecho internacional público: perspectiva universal y perspectiva regional europea”, *Política y Sociedad*, 2003, Vol. 40. núm. 3, pp. 16-17).

emiten a través del tubo de escape y por otro, el incremento de la seguridad en la circulación de todos los vehículos, a través del chequeo de sus sistemas mecánicos y eléctricos, tales como suspensión y alineación, dirección, frenos, luces y ajustes generales de la carrocería y el chasis.

Esta acción se ejecuta en seis centros de revisión y control vehicular, ubicados estratégicamente a lo largo de toda la ciudad y operados por empresas privadas que fueron seleccionadas a través de un concurso público e internacional de ofertas. Dos de esos centros sirven para revisar vehículos livianos y pesados y los otros cuatro son solamente para los vehículos livianos, sean a gasolina o a diesel. Para los primeros, se controlan las emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburos no combustionados, y para los segundos se verifica el nivel de opacidad del humo emitido.

En ambos casos, por las limitaciones tecnológicas del proceso, las mediciones se realizan utilizando pruebas estáticas; es decir, los vehículos estacionados con los motores encendidos, lo cual si bien no da cuenta de la totalidad de las emisiones provenientes de uno y otro tipo de motor, dentro de su condiciones reales de

operación, si han permitido avances importantes en cuanto al control de la contaminación de origen vehicular. En efecto, según una estimación realizada por CORPAIRE luego del primer año de aplicación de la revisión vehicular obligatoria, para el caso del monóxido de carbono se consiguió un ahorro de entre el 15 y el 35% de las emisiones totales, en comparación con el escenario en el que no hubiese sido aplicada la medida. Para el caso de los hidrocarburos no combustionados, ese ahorro fue estimado entre el 21 y el 36%¹⁹.

Más decidor aún es el resultado de una investigación reciente realizada por el Posgrado de Pediatría de la Facultad de Medicina de la Universidad Central para determinar los niveles de carboxihemoglobina, un indicador biológico de concentración por monóxido de carbono, en la sangre de niños en edad escolar de la ciudad de Quito y la incidencia de infecciones respiratorias.

Los operativos para el control de la contaminación vehicular que dictamina la ordenanza 3087. Así lo dio

¹⁹ Proyecto Corpaire 2004.

a conocer el ex alcalde Jamil Mahuad luego de mantener una larga reunión con los dirigentes de la transportación urbana que ayer paralizaron el servicio en toda la ciudad. Desde tempranas horas de la mañana, en que debían efectuarse los controles de contaminación, miles de ciudadanos tuvieron que movilizarse en unidades particulares, debido a la total escasez de transporte público.

Finalizada la reunión el alcalde anunció que la ordenanza no se ha modificado y que, por lo tanto, los operativos seguirán tal como estaban previstos. "La medida adoptada por los transportistas es innecesaria", sostuvo Mahuad. Los operativos lo realizarán brigadas móviles integradas por seis policías metropolitanos, policías nacionales y un comisario municipal, quienes, a partir de las 07h00, se ubicarán en diferentes sitios de la ciudad desde donde ejercerán el control del anillo Ringelmann. "No hemos reunido con los dirigentes del transporte pesado para ponernos de acuerdo y juntos hacer una gran cruzada contra la contaminación", informó Mahuad.

El plan del Municipio es sancionar hasta 20 unidades diarias, pues ese es el número de vehículos promedio que pueden ser reparados por los laboratorios a diesel. "Esta ordenanza es para todo el mundo, si es que hay un vehículo a gasolina que echa un humo negro igual tiene que ser parado", advirtió Mahuad.

1.- La Ordenanza # 3087 se aplica desde, 20 de junio de 1994.

2.- Se multarán hasta 20 vehículos diarios afiliados a la FENATU pues ese es el número de unidades promedio que pueden ser reparadas por los laboratorios a diesel.

3.- Los vehículos a diesel multados por una emisión de gases **superior al 60% de opacidad en el anillo de Ringelmann**, tendrán el plazo de dos meses para reparar sus motores y acercarse al Municipio para que éste verifique que ya no contaminen. De ser así, las multas quedarán sin efecto si los vehículos funcionan a gasolina, el plazo será de dos semanas.

4.- Los plazos para el resto de infracciones establecidas en la Ordenanza # 3087 (no tener silenciador o tubo de escape, tenerlos en mal estado, tener instaladas cornetas neumáticas en el caso de vehículos destinados exclusivamente al transporte urbano, o usarlas dentro del perímetro urbano en el caso del resto de vehículos) no se modifican en lo absoluto.

5.- El valor de las multas establecidas en el reglamento de la Ordenanza # 3087 no será revisado.

6.- Se formará una comisión integrada por un delegado del Municipio Metropolitano de Quito, un delegado de FENATU, un delegado del ministerio de Energía y Minas, un delegado del INEN, un delegado de la Contraloría, un delegado de AEADI y un delegado de la ASEDIP con el propósito de analizar la calidad de los combustibles e informe sobre ella.

7.- La Asociación Ecuatoriana Automotriz garantiza que ninguno de sus asociados especulará con los precios de repuestos, mano de obra y otros

relacionados con la regulación para no contaminar y ofrecerá sistemas de financiamiento ventajosos para los filiales de FENATU. Los transportistas podrán tener un delegado que observe el trabajo de las brigadas móviles. En esta semana, la FENATU presentará una lista de las organizaciones afiliada para empezar el chequeo de cada una de ellas en base a un cronograma. Con el propósito de institucionalizar el diálogo y tener un organismo de coordinación permanente, créase una Comisión integrada por un representante de la FENATU²⁰.

FACTORES DE EMISIÓN BASADOS EN EL MÉTODO BASE-COMBUSTIBLE.

Los factores de emisión basados en el consumo de combustible (g/l) consideran que las emisiones contaminantes son proporcionales, dentro de un rango determinado de operación, al consumo de combustible. En los últimos años han aparecido opciones para la determinación de factores de emisión por consumo de combustible basadas en observaciones de campo. Las mediciones con equipos

²⁰ Diario hoy.com.ec – Quito, Publicado el 21/Junio/1994 | 00:00

On-Board, sensor remoto y en túneles, permiten alcanzar datos de emisiones de escape más reales y los tres incluyen exhaustivas mediciones de campo para caracterizar las emisiones de una flota vehicular. A pesar de que estos procedimientos se fundamentan en la medición de concentraciones de CO₂, CO, NO_x y HC se diferencian en la técnica y enfoque de medición. Las ecuaciones que utiliza este método para determinar los factores de emisión provienen de un balance de masa del carbono en la combustión de los vehículos²¹.

PROCEDIMIENTO UTILIZADO EN LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS.

Antes de realizar las mediciones se debe registrar y tomar en cuenta ciertos aspectos generales del vehículo que garanticen la adecuada realización de las pruebas y el correcto funcionamiento del vehículo lo cual se menciona a continuación: Aspectos Generales.- Características técnicas del vehículo: número de placa, tipo de vehículo, marca, modelo, año, número de pasajeros, número de cilindros,

²¹ www.wikipedia.com

cilindrada, número de válvulas, número de tubos de escape, tipo de combustible, tipo de alimentación de combustible, tipo de transmisión. Inspección del estado mecánico del vehículo: fugas de gases de escape, fugas de fluidos y estado de los Neumáticos. Condiciones de funcionamiento: funcionamiento de los sensores, tiempo de encendido, sistema de alimentación de combustible, aire y de escape. b. Verificar que se cumplan las condiciones ambientales descritas a continuación:

REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS.

Se efectuaron diez pruebas las mismas que se llevaron a cabo siguiendo el ciclo de conducción Quito, en dos horarios diferentes: cinco pruebas a las 09:30 am y cinco a las 14:00 pm. Estos horarios fueron escogidos para evitar las horas pico de congestión vehicular. Los datos de emisiones tomados en las pruebas se capturaron cada 10 segundos durante el recorrido a través del escáner tomando las imágenes de la pantalla. Se registra los pulsos de ida y de

retorno de las líneas de combustible marcados por los flujómetros al término de cada prueba²².

SANCION POR CONTAMINACION VEHICULAR

A nivel nacional el Servicio de Rentas Internas es la encargada de los cobros por contaminación vehicular la que es llamada como Impuesto adicionales a los vehículos. El impuesto a la contaminación de vehículos tiene 3 componentes uno basado en el avalúo del vehículo, otro que considera el cilindraje del vehículo y un factor de ajuste en función a la suma de los impuestos.

La fórmula explicitada en el proyecto no es fácil de asimilar si se considera que los usuarios son todos los que poseemos vehículos. Por ejemplo considera un factor de depreciación o deterioro del vehículo de 10 años cuando la práctica ha sido de 5 años. El objetivo del Impuesto, según el Gobierno Nacional que fue su proponente, es disminuir la contaminación ambiental. Este impuesto fue aprobado por la asamblea y será

²² Diario La Hora – Quito.

incluido en el pago de la matrícula de cada vehículo. La ciudad de Quito es una de las principales ciudades de Ecuador que consta con una ordenanza municipal para controlar la contaminación vehicular en la que su objetivo es de comprobar la legalidad de la propiedad o tenencia, el buen funcionamiento, el nivel de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido, y la idoneidad cuando ésta fuere del caso, para de esta forma garantizar la vida humana, propender a un ambiente sano y saludable, proteger la propiedad, y minimizar las fallas mecánicas de los vehículos.

En el cantón Quevedo todavía no se cuenta con un control de emisiones de gases contaminantes en que la población tiene que solicitar a las autoridades competentes y para que actúen contra los carros contaminadores que no respetan los índices permisibles de emisión de gases, esta localidad era considerada una ciudad saludable, pero ahora debe ser una de las más contaminadas de la región, debido a las emisiones de gases, porque muchos conductores no respetan los límites permisibles, por eso es tiempo que las autoridades municipales inicien operativos. Ante ello, las autoridades deben instar a los transportistas a que mejoren sus unidades y que

disminuyan la contaminación. Tienen que tener una regularización en los escapes de carros a diesel como son los camiones, tráiler, transportes urbanos, etc., ya que estos son los principales causantes de la contaminación atmosférica, no tienen ningún control en arreglar sus escapes y sus bombas de aceite y esto es lo que origina que el vehículo circule en mal estado.

Esperando que a través de una ordenanza municipal se dé con este cumplimiento a todos los transportista como lo estipula el literal K del Artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y descentralización (COOTAD).

Literal K.- Art.- 54.- “Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales”.

MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL

El Municipio de Guayaquil ha elaborado en los últimos años algunos instrumentos legales para la gestión ambiental, y en lo referente al recurso aire,

actualmente el municipio está desarrollando un programa para el fortalecimiento institucional con la propuesta de la reestructuración de la estructura institucional existente mediante la consultoría con Corporación Andina de Fomento (CAF). Otros estudios realizados en el transcurso del año 2003 en lo referente a los tubos de escape del parque automotor para el servicio público, ensayos de medición de emisiones vehiculares a diesel y gasolina, conjuntamente con la Universidad Central del Ecuador, muestreo de emisiones en la salida por chimeneas de fuentes fijas de combustión, mediante adquisición del equipo para el muestreo, en aplicación de la nueva regulación aprobada por el Ministerio del Ambiente del Ecuador²³.

PREVENCION AMBIENTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

La Dirección de Medio Ambiente (D.M.A) de la ciudad de Quito, creada en el año de 1991, renombrada a partir del año 1994 como la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito,

²³ Universidad Central del Ecuador. Dirección de medio Ambiente 1991

formo un grupo técnico de trabajo para solucionar la problemática ambiental mediante la aplicación de varios proyectos, priorizando la gestión de la calidad del aire frente a la creciente contaminación de la en la ciudad, por lo cual hasta la actualidad ha realizado una intervención sobre el recurso aire, reflejada en desarrollo y aplicación del marco legal dentro del territorio de la jurisdicción.

A través de la Ley de Régimen Municipal, Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito y Ordenanzas Municipales las base de los instrumentos de planificación desarrollados y ejecutados, como el Plan de Gestión Ambiental para Quito, el Proyecto “Calidad del Aire” I Fase y el Plan de Desarrollo Siglo XXI, entre otros²⁴.

²⁴ Proyecto “Calidad del aire I Fase y el Plan de Desarrollo Siglo XXI, Quito.

DECLARACIÓN DE RIO SOBRE MEDIO AMBIENTE Y EL DESARROLLO DE 1992.

Con el objetivo de establecer una alianza mundial nueva y equitativa mediante la creación de nuevos niveles de cooperación entre los Estados, los sectores claves de las sociedades y las personas. Hace referencia explícita a la necesidad de que los Estados adopten legislación sobre responsabilidad por daño ambiental –y la consecuente indemnización-, tanto a nivel nacional como internacional.

Dicho principio establece claramente que “Los Estados deberán desarrollar la legislación nacional relativa a la responsabilidad y la indemnización respecto de las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales. Los Estados deberán cooperar asimismo de manera expedita y más decidida en la elaboración de nuevas leyes internacionales sobre responsabilidad e indemnización por los efectos adversos de los daños ambientales causados por las actividades realizadas dentro de su jurisdicción, o bajo su control, en zonas situadas fuera de su jurisdicción”²⁵.

²⁵Declaración de rio sobre medio ambiente y el desarrollo de 1992.

EN LA CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO.

Celebrada en Kyoto en diciembre de 1997, los Estados miembros de la UE acordaron reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero (en particular el dióxido de carbono, CO₂; también el metano CH₄ y los clorofluocarbonos CFC) en un 8% entre 2008 y 2012. Al igual que en el caso de la contaminación atmosférica, la reducción de las emisiones de CO₂ para evitar el calentamiento global de la superficie terrestre, es uno de los aspectos que lleva incluyéndose en las metodologías de evaluación desde hace ya tiempo. En algunos casos, se incluye en el grupo de impactos ambientales y como medida la contaminación atmosférica global²⁶.

RECURSO DEL AIRE

La ley de prevención y control de la contaminación Ambiental regula la contaminación la atmosfera; mediante esta ley se prohíbe expeler hacia la atmósfera o descargar en ella contaminantes que, a

²⁶En la conferencia de naciones unidas sobre el cambio climático.

juicio de los Ministerios de Salud y del Ambiente, puedan perjudicar la salud y vida humana, la flora, la fauna y los recursos o bienes del Estado o de particulares o que puedan constituir una molestia. Se establece además que son consideradas fuentes potenciales de contaminación del aire las siguientes:

- a) Las artificiales, originadas por el desarrollo tecnológico y la acción del hombre, tales como fábricas, calderas, generadores de vapor, talleres, plantas termoeléctricas, refineras de petróleo, plantas químicas, aeronaves, automotores y similares, la incineración, quema a cielo abierto de basuras y residuos, la explotación de materiales de construcción y otras actividades que produzcan o puedan producir contaminación; y,
- b) Las naturales, ocasionadas por fenómenos naturales, tales como erupciones, precipitaciones, sismos, sequías, deslizamientos de tierras y otros.

El Ministerio de Salud y el de Ambiente son las entidades responsables de realizar estudios y controles de las emanaciones provenientes de fuentes artificiales, móviles o fijas, que produzcan contaminación atmosférica, así como estructurar y ejecutar programas que involucren aspectos

relacionados con las causas, efectos, alcances y métodos de prevención y control de la contaminación atmosférica. Estas obligaciones específicas de Estado, están amparadas en normas constitucionales.

La Constitución establece varios derechos de las personas como el derecho a la salud, el cual a la vez se corresponde con la obligación del Estado de garantizar el acceso a la salud y el derecho a vivir en un medio ambiente sano. Es así que de acuerdo al artículo 32 de la Constitución se establece que “la salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula con otros derechos, entre ellos el derecho... a los ambientes sanos”.

Asimismo, en el artículo 66 numeral 2 de la Constitución, dentro de los derechos de libertad, se reconoce y garantiza el derecho a una vida digna, la cual asegure la salud; también se incluye el derecho de las personas a un hábitat seguro y saludable. Adicionalmente a las normativas revisadas, se han expedido dos normas técnicas que complementan las regulaciones sobre la prevención de la contaminación del aire: **Norma de Emisiones al Aire Desde Fuentes Fijas de Combustión y Norma de Calidad del Aire Ambiente**. Estas normas se encuentran contenidas en

los anexos 3 y 4 del **TULAS** y establecen los límites permisibles de contaminantes. El objetivo principal de la Norma de Emisiones al Aire desde Fuentes Fijas de Combustión es preservar y conservar la salud de las personas, la calidad del aire ambiente, el bienestar de los ecosistemas y del ambiente, para lo cual se establecen límites permisibles de emisiones al aire producidas por diferentes actividades. Se considera una fuente fija de combustión, de acuerdo a esta norma, a las instalaciones que tienen como finalidad desarrollar operaciones o procesos industriales, comerciales o de servicios y que emiten o pueden emitir contaminantes al aire derivados de procesos de combustión.

Además, se clasifica a las fuentes de combustión en fuentes fijas significativas y no significativas y se establecen los límites máximos permisibles de concentraciones de fuentes comunes y de contaminantes emitidos por fuentes de combustión fija.

En la norma también se establecen los planes de alerta, alarma y emergencia para las situaciones críticas de contaminación del aire que tienen como base la concentración de contaminantes en el aire. Se describen a continuación los tres posibles escenarios:

Nivel de Alerta: La autoridad debe informar al público mediante los medios de comunicación sobre el establecimiento del nivel de alerta. Se puede restringir la circulación de vehículos así como la operación de fuentes fijas de combustión en la zona que se encuentra en alerta. Asimismo, se puede limitar las actividades de mantenimiento de fuentes fijas de combustión o solicitar que determinadas fuentes fijas no reinicien el proceso de combustión por encontrarse fuera de operación.

Nivel de Alarma: Se puede restringir, e inclusive prohibir, la circulación de vehículos así como la operación de fuentes fijas de combustión en la zona que se encuentra con el nivel de alarma. Se puede limitar el tiempo de operación para aquellas fuentes fijas que no se encontraren en cumplimiento de las normas de emisión y suspender cualquier quema a cielo abierto.

Nivel de Emergencia: La autoridad debe informar al público sobre el establecimiento de nivel de emergencia. Se puede prohibir la circulación y el estacionamiento de vehículos así como la operación de fuentes fijas de combustión en la zona de

emergencia. Se podrá considerar la extensión de estas prohibiciones a todo el conjunto de fuentes fijas de combustión, así como a vehículos automotores presentes en la región. Además, se puede suspender cualquier quema a cielo abierto, e inclusive, proceder a combatir dichas quemas.²⁷

CONSIDERACIONES PRELIMINARES SOBRE RESPONSABILIDAD POR DAÑO ECOLÓGICO.

El planteamiento de establecer responsabilidad por daños ambientales, entraña una complejidad debido a que una alteración al ambiente implica otras variables de afectación que entran en observación, como lo son los derechos subjetivos o patrimoniales. Esta situación ha provocado que el tema de la reparación ambiental esté guiado bajo la lógica de reparación de daños a las personas dejando al ambiente o naturaleza en segundo plano, invisibilizando de esta forma su rango de sujeto propio de derechos. Establecer responsabilidad por los daños ambientales, implica entonces otorgar a los derechos del ambiente un grado de protección jurídica autónoma, como bien

²⁷ Codificación Ley de prevención y control de la contaminación ambiental.

jurídico propio, susceptible de tutela jurídica por sí mismo.

Esto nos traslada verificar como los Estados definen al daño ambiental, debido a que de acuerdo a esa base conceptual, el Estado define su intervención respecto a quienes atenten contradicho derecho. Dicho de otra forma, dependiendo el grado de importancia y relevancia que se otorgue al derecho ambiental, se establecerán los niveles de protección y sanción sobre los responsables sobre los daños que a él se irroguen.

Al respecto, la definición de daño ambiental sigue siendo ambivalente. Existen diferentes definiciones. Por ejemplo, en Ecuador, según la Ley de Gestión Ambiental establece que “daño ambiental es toda pérdida, disminución, detrimento o menoscabo significativo de la condiciones preexistentes en el medio ambiente o uno de sus componentes. Afecta al funcionamiento del ecosistema o a la revocabilidad de sus recursos”.

Es decir, nuestra legislación establece la complejidad de verificar cuales serían esas condiciones preexistentes; y, además debe probarse que este daño debe ser significativo, al respecto cabe preguntarnos,

¿quién y cómo se establece que el daño puede considerarse como significativo?, ¿deberían existir parámetros? Es significativo la pérdida de una hectárea de bosque nativo del Yasuní, si consideramos que este Parque tiene miles de hectáreas de bosque?

Por su parte, dentro de la Directiva 2004/35/CE de la Unión Europea, podemos constatar que el nivel de relevancia respecto al daño ambiental es mucho más débil. Así respecto a los daños a las especies y hábitat naturales protegidos, establece que: “cualquier daño que produzca efectos adversos significativos a la posibilidad de alcanzar o de mantener el estado favorable de conservación de dichos hábitats o especies a los daños a las aguas establece que: cualquier daño que produzca efectos adversos significativos en el estado ecológico, químico o cuantitativo, o en el potencial ecológico de las aguas”.

Respecto al suelo dispone: “cualquier contaminación del suelo que suponga un riesgo significativo que produzca efectos adversos para la salud humana, debidos a la directa o indirecta de sustancias, preparados, organismos o microorganismos en el suelo o subsuelo”. Algo similar sucede en España, en

donde el Daño medioambiental implica: “los daños a las especies silvestres y a los hábitat, es decir, cualquier daño que produzca efectos adversos significativos en la posibilidad de alcanzar o de mantener el estado favorable de conservación de esos hábitat o especies. El carácter significativo de esos efectos se evaluará en relación con el estado básico. Las definiciones sobre daño ambiental se vuelven relevantes para este análisis debido a que como hemos analizado en el capítulo anterior. Muchas de las normas sobre descargas de contaminantes que se establecen a través de los límites máximos permisibles, no necesariamente han implicado en la práctica que se consideren como contaminantes, mucho menos como actividades de daño ambiental.

ANTECEDENTE INTERNACIONAL

Tribunal Constitucional de España, que en la Sentencia 102/95 señaló que: “el medio ambiente no puede reducirse a la mera suma o yuxtaposición de los recursos naturales y su base física, sino que es el entramado complejo de las relaciones de todos los elementos que por sí mismos tienen existencia propia anterior pero cuya interconexión les dota de un

significado trascendente, más allá del individual de cada uno”. El daño ambiental es un tema que ocupa un lugar importante dentro de las nuevas Constituciones latinoamericanas. Siguiendo el precedente instituido en la Constitución española de 1978, donde se dispuso que, en los términos que la ley fije, se establecerá “la obligación de reparar el daño” (ambiental).

Así lo hizo la Constitución de Brasil en 1988, que contiene una regla en virtud de la cual “las conductas y actividades consideradas lesivas al medio ambiente sujetan a los infractores, personas físicas o jurídicas, a sanciones penales y administrativas, independiente de la obligación de reparar el daño causado” (artículo 225), así como prácticamente todas las nuevas Constituciones de la década de los años 1990 y 2000.

Las disposiciones de todas estas Leyes fundamentales muestran una tendencia a establecer las bases con arreglo a las cuales el legislador deberá regular esta materia, que básicamente expresan los siguientes principios: (i) todo daño ambiental debe ser reparado, cualquiera que sea su naturaleza (daño individual o colectivo y daño al patrimonio nacional); (ii) la reparación comprende de manera prioritaria la

obligación de restablecer las cosas al estado que tenían antes de la generación del daño, si ello es posible (“recomponer”); y (iii) la reparación comprende además la obligación de indemnizar daños y perjuicios causados, incluidos aquellos que no queden cubiertos por la recomposición que se haga del daño.

Compartiendo el criterio de Raúl Brañes, me permito reafirmar que estas bases constitucionales y normativas no resuelven todos los problemas que plantean las particularidades del daño ambiental en lo que concierne a su reparación, ni podrían hacerlo: ello debe ser materia de una legislación especial sobre la reparación del daño ambiental. Sin embargo, la tendencia de las actuales constituciones tiene el mérito de propiciar que se desplace el tema de la reparación del daño ambiental de la esfera del derecho civil a la esfera del derecho ambiental, que es la que le corresponde. En el caso del Ecuador, a pesar de que tiene una Constitución de avanzada en el tema ambiental se sigue tratando el tema de las indemnizaciones de daño ambiental respecto a los derechos y el patrimonio de las personas que pudieron

verse afectados, pero no de los ecosistemas puramente²⁸.

INCREMENTO EN EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte local y regional de pasajeros desempeña un importante papel para el funcionamiento eficaz del mercado de trabajo y el desarrollo económico. En las zonas urbanas, el transporte público puede contribuir a aumentar la calidad de vida y la cohesión social reduciendo el aislamiento de los barrios desfavorecidos y mejorándola accesibilidad de los centros urbanos en declive. Asimismo, el transporte público es de gran importancia para aquellos que no tienen acceso al transporte privado, bien sea por tener un nivel de renta bajo o bien porque sufren problemas de movilidad. La existencia de unos sistemas de transporte público constituye una necesidad imperiosa para sus desplazamientos y su acceso a las oportunidades de empleo.

Por tanto, el transporte público se considera un elemento complementario en el esfuerzo por combatir los problemas de exclusión social, y es por ello que el

²⁸Catedrático Raúl Brañes. La fundación del derecho ambiental en América Latina. Pág. 12

aumento del uso de los servicios de transporte público se considera un criterio para alcanzar la sostenibilidad social.

EFEECTO NEGATIVO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

De sobra es conocido por todos, el efecto negativo que el transporte en general, y el transporte por carretera en particular, tiene sobre la calidad del aire. Los esfuerzos realizados para disminuir este efecto se están eclipsando por el aumento del tráfico rodado en las últimas décadas. Ante esta situación, cualquier medida que promueva el uso del transporte público, en lugar del vehículo privado, está vista como una manera de reducir y minimizar los impactos ambientales.

Los principales gases contaminantes emitidos por el transporte son: dióxido de carbono (CO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO) e hidrocarburos (HC), también llamados compuestos orgánicos volátiles (COV), entre los que destacan el metano (CH₄) y los hidrocarburos libres de metano (COVNM). Las altas concentraciones de estos gases, y los contaminantes que derivan de los mismos a través de reacciones químicas en la atmósfera o en el suelo,

son nocivas para la salud humana, afectan al desarrollo de la vegetación, y tienen un efecto perjudicial para la salud.

CAUSA Y EFECTO DE LA CONTAMINACION VEHICULAR.

Ya no es un secreto que la contaminación ambiental es causante de muchas enfermedades en los seres humanos, las cuales están relacionadas principalmente con los ojos y del aparato respiratorio, entre ellas la bronquitis, el asma, el enfisema pulmonar, y los resfriados frecuentes que ocasionan el mayor número de ausencias en trabajos y escuelas. Junto a estos males, hay que considerar que recientes investigaciones han descubierto que en los ambientes contaminados con hidrocarburos, y en el carbón negro que se usa para la fabricación de neumáticos, existen sustancias cancerígenas.

En los últimos años han surgido nuevas enfermedades virales a causa de la contaminación ambiental y diversas afecciones de la piel, entre las que también figura el cáncer. Tras este panorama nada alentador, nuevos estudios relacionan la exposición a la

contaminación ambiental con enfermedades cardiovasculares como la trombosis venosa y la arterioesclerosis. Los resultados mostraron que las personas que habían padecido una trombosis venosa, en general, fueron sometidas a una mayor exposición a la contaminación atmosférica que los controles sanos, evidenciando que por cada aumento en la exposición durante el año anterior de 10 microgramos por metro cúbico de partículas, el riesgo de trombosis aumentaba en un 70%.

Así mismo, se demostró que la coagulación sanguínea de los pacientes expuestos a mayores niveles de contaminación era más corta, lo que constituye un factor determinante para la formación de trombos. En otras palabras, mayores niveles de contaminación significan más personas que padecen males cardíacos. Ya ha sido demostrado estadísticamente que existe una relación entre el nivel de contaminación atmosférica y la incidencia de cardiopatía isquémica (anginas e infartos de miocardio), arritmias e insuficiencia cardíaca. Cada uno de los estudios efectuados demostró el papel de las partículas contaminantes en la génesis de las lesiones arterioscleróticas. Incluso, una prueba llevada a cabo con 4.500 individuos residentes en tres ciudades del

área industrializada de la región del Ruhr, en Alemania, reveló que el grado de calcificación arterial estaba directamente relacionado con la distancia entre la vivienda y el tráfico. En comparación con los individuos que vivían más alejados, la calcificación fue un 63% más alta para los que vivían a menos de 50 metros.

DERECHO COMPARADO.

URUGUAY.

La Ley Nacional de Tránsito es una ley de salud y seguridad pública que tiene por finalidad salvar vidas y proteger la integridad física de las personas, por lo que de cumplirse la misma se salvarían la vida y evitarían discapacidades de muchos uruguayos y uruguayas, resultando por su objetivo, en una ley ajustada a nuestra Constitución de la República donde los bienes protegidos en primer término son la vida y la seguridad de los habitantes de la República (artículo 7º de la Constitución de la República). El presente encuentro surge como necesidad de trasladar conceptos claros sobre una mítica afirmación que refiere a que la Ley Nacional de Tránsito y de Seguridad Vial Nro. 18.191, de 28 de noviembre de 2007, no es aplicable en los

Gobiernos Departamentales porque viola las autonomías departamentales. Desde antes de su aprobación debimos informar en reiteradas oportunidades que el entonces proyecto de ley, no violaba autonomía departamental alguna, lo que luego de su aprobación y desde la Unidad Nacional de Seguridad Vial se ha reiterado en forma sostenible e incansable, llegando por último a éste Encuentro con el que pretendemos aclarar, ilustrar y terminar de desterrar dicha expresión.

Resulta inadmisibles seguir escuchando dicha afirmación, sin una reacción ajustada al tremendo daño y confusión que a nuestra población se ocasiona con la misma, por lo que aspiramos que la intención de no cumplir ni hacer cumplir la ley, no siga teniendo por excusa y sustento un fundamento jurídico erróneo. Esta actividad es una herramienta más con la que pretendemos ayudar a la reflexión, análisis y razonamiento del ordenamiento jurídico que poseemos en nuestro país en materia de Seguridad Vial. Nos comprometimos en este ámbito junto con los presentes, a desoír luego del encuentro aquellas expresiones vinculadas a la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial como violatoria de las autonomías

departamentales²⁹. Forma parte de las respuestas exigidas desde la población, la aprobación de Creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial Ley 18.113, así como la Ley Nacional y de Seguridad Vial Ley 18.191, y varios de los proyectos de ley que la Unasev ha elaborado desde el año 2008 con amplia participación de los actores vinculados al tránsito y seguridad vial. Hoy en día, presentados los resultados de una primera encuesta para saber qué opinan 2.000.000 de uruguayas y uruguayos, confirmamos que las soluciones que hemos planteado desde el Derecho, el Departamento Jurídico y de Seguridad Vial de la Unasev, responden a las exigencias que la población realiza³⁰.

DERECHO COMPARADO DE BOLIVIA

Aunque el Artículo 342 de la Constitución establece el deber del Estado y de la población conservar, proteger y aprovechar de manera sustentable los recursos naturales y la biodiversidad, así como mantener el equilibrio del medio ambiente, no se menciona dentro

²⁹ Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de Uruguay.

³⁰ Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de Uruguay.

del capítulo de los derechos ambientales, la prevención y precaución como principios de aplicación constitucional. Tampoco existe referencia en la legislación secundaria principal, lo cual puede generar algunos vacíos de interpretación al momento de elaborar la legislación secundaria.

También puede provocar una aplicación restrictiva en el momento en que los jueces tengan que resolver acciones constitucionales de protección ambiental en las cuales se argumente la aplicación del principio 15 de la Declaración de Río que sostiene *“con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades.*

*Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente”.*El Ministerio de Gobierno, mediante el Viceministerio de Seguridad Ciudadana, presenta hoy la Estrategia Nacional de Educación Vial y la Plataforma Nacional de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de prevenir y disminuir las causas de los hechos de tránsito la

Estrategia Nacional de Educación Vial contribuirá al desarrollo de capacidades en actores claves de la población, como ser: peatones, pasajeros y conductores; grupos de maestros, alumnos de escuelas y colegios; sindicatos de choferes y juntas vecinales, entre otros, para prevenir y enfrentar el problema de hechos de tránsito a través de un enfoque educativo.

La Plataforma Nacional de Acción para la Seguridad Vial diseñará y ejecutará acciones preventivas e interinstitucionales en favor de la seguridad vial, promoviendo un trabajo coordinado y de impacto, dirigido a la población en todos sus ámbitos. En el acto se presentará a los grupos que formarán parte de la Plataforma Nacional de Acción para la Seguridad Vial, que estará compuesta por instituciones públicas, privadas e internacionales³¹.

El caso de Ecuador es muy diferente, la Constitución aprobada en el 2008 sostiene claramente los principios mediante los cuales se sustenta la protección del ambiente. En el Art. 396 dispone que “el Estado adoptar. Las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando

³¹www.fmbolivia.com Plan de seguridad vial.

exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptar medidas protectoras eficaces y oportunas".Esto quiere decir que todas las obras públicas, privadas o mixtas, y los proyectos de inversión públicos o privados que puedan causar impactos ambientales, deberán ser calificados previamente a su ejecución, por los organismos de control respectivos.

Para tal efecto, antes del inicio de toda actividad que suponga riesgo ambiental se deber. contar por ejemplo, con una licencia ambiental respectiva, otorgada por el Ministerio del Ambiente, una vez que se cumpla con los estudios que deben incluir entre otras con un estudio de línea base, una evaluación del impacto ambiental, una evaluación de los riesgos, planes de manejo, sistemas de monitoreo, planes de contingencia y mitigación, auditorías ambientales y planes de abandono".

La Ley de Gestión Ambiental establece que debe existir una calificación previa de obras y actividades, la misma que la realizarán los organismos descentralizados de control, conforme al sistema único

de manejo ambiental, siendo el principio rector el precautelatorio. La Constitucionalización de este principio y su posterior desarrollo normativo es sumamente importante debido a que lo coloca en la máxima cumbre de observación y cumplimiento, avanzando en el criterio de otros países que asumen este principio como una simple referencia de las buenas intenciones de la cumbre de Río.

En el Ecuador existe experiencia respecto a la aplicación constitucional del principio de precaución mediante Resolución del Tribunal Constitucional (actualmente Corte Constitucional) se estableció de manera categórica que, sin lugar a dudas una de las medidas de mayor importancia con respecto a la protección en efecto, la Ley de Medio Ambiente No. 1333, no establece a la prevención y precaución como principios rectores de protección ambiental en el marco de la legislación Boliviana.

No obstante esta premisa, en la realidad se justifica excepción es por razones económicas, no ecológicas.

2.2 CATEGORIAS DE ANALISIS TEORICO CONCEPTUAL O MARCO CONCEPTUAL.

1.- SERVICIOS PÚBLICOS.- La responsabilidad civil estatal, en los casos de prestación directa del servicio, obliga al respeto de las normas vigentes tendientes a reducir la contaminación ambiental, y cuando el servicio es atendido por concesión del estado, es deber de la autoridad de aplicación estatal, controlar e inspeccionarla prestación efectuada por terceros, prevenir los incumplimientos y aplicar las sanciones que correspondan y en general hacer cumplir las obligaciones derivadas de la respectiva licitación. Cuando los hechos que originen contaminación dañen a personas determinadas o a sus bienes, la acción emergente se fundará en la propiedad o uso de la cosa por parte del propietario —Estado o concesionario—, en la negligencia, culpa o dolo de los dependientes en un ejercicio abusivo de la función atribuida.

2 -TRANSPORTE PÚBLICO.- Se denomina transporte o transportación (del latín *trans*, "al otro lado", y *portare*, "llevar") al traslado de algún lugar a otro algún

elemento, en general personas o bienes, pero también un fluido. El transporte es una actividad fundamental dentro del desarrollo de la humanidad. Se denomina transporte público a aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferrys. **En el transporte interregional** también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad.

3.- PLANIFICACION.- Establecimiento de una estructura coherente al servicio del progreso nacional o del bienestar público mediante ejecución de obras.

4.- PREVENCIÓN.- Anticipado conocimiento de un mal o perjuicio, precaución. Práctica de las diligencias necesarias para evitar un riesgo.

5.- CONTAMINACION.- Según la gravedad, las diversas contaminaciones pueden constituir delito o falta de falsedades, de corrupción de menores, de escándalo público o de volver nocivas las aguas destinadas al consumo de las personas. En otro enfoque higiénico, al finalizar el siglo xx se ha

emprendido por doquier la lucha contra la contaminación atmosférica.

6 .- DERECHO DEL BUEN VIVIR.-El buen vivir es una meta que dirige la convivencia humana dentro de un territorio, pero esto tiene que interpretarse sin desconocer la concepción del término quichua que entiende el sumakkawsay o buen vivir, como una conducta estrechamente ligada al respeto hacia la naturaleza.

7 .-ACCIONES JURÍDICAS.- Se trata de un derecho fundamental de acudir, pedir y exigir la tutela jurisdiccional de los órganos públicos del Estado que tienen encomendada esa función, ello hace posible un concepto de acción que se puede aplicar en todos los órdenes jurisdiccionales (civil, penal, laboral y contencioso administrativo) que a su vez será matizado en función del ordenamiento jurídico que la protege de forma concreta y específica.

8 .- DERECHO AMBIENTAL.- puede definirse como el conjunto de las normas jurídicas que regulan las conductas humanas que pueden influir de una manera relevante en los procesos de interacción que

tienen lugar entre los sistemas de los organismos vivos y sus sistemas de ambiente, mediante la generación de efectos de los que se espera una modificación significativa de las condiciones de existencia de dichos organismos ambientales y la ciencia jurídica que se ocupa de tales normas.

2.3.- PLANTEAMIENTO DE HIPOTESIS.

2.3.1.- HIPOTESIS GENERAL.

Si existe afectación al ambiente y a las personas, se está entonces vulnerando los derechos humanos y el buen vivir.

2.3.2.- HIPOTESIS ESPECÍFICAS

- Las emisiones de gases tóxicos que son producidos por los transportes públicos urbanos generan gran cantidad de contaminación; entonces será necesario un mayor control y tomar medidas correctivas y de precaución.
- Si CO₂ emanado de los vehículos transportes urbanos son generadores de enfermedades de las vías respiratorias de las personas que habitan en el Cantón Quevedo, el derecho a vivir en un ambiente sano se les está vulnerando.

2.4.- OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES DE LAS HIPOTESIS ESPECÍFICAS

VARIABLE INDEPENDIENTE = IRRESPONSABILIDAD DE LOS DUEÑOS DE LOS TRANSPORTES PUBLICOS URBANOS.

Conceptualización de la variable	Categoría	Indicadores	Ítem	Técnicas Instrumentos
La irresponsabilidad de los dueños de los transportes públicos urbanos al incumplir el literal E del 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial que permiten gran daño de contaminación ambiental	Irresponsabilidad Incumplimiento Daño Contaminación	Desinterés al ambiente. Inobservancia de las leyes. Carencia de estudio de factibilidad. No existe una multa severa. No hay seguimiento.	¿Cree usted que hay desconocimiento de las leyes por parte de los dueños de los transportes? ¿Considera usted que deberían renovarse los transportes deteriorados? ¿Sabe usted en que forman contaminan los transportes públicos? ¿Cree usted que se debería hacer un estudio sobre la contaminación que se está dando en Quedo por parte de los transporte públicos? ¿Está usted de acuerdo que hay poca importancia sobre la contaminación por parte del gobierno autónomo descentralizado?	-Encuesta -Entrevista -observación -fichas nemotécnicas -medios audiovisuales -memory -lápiz -hojas bond

VARIABLE DEPENDIENTE = CONTAMINACION AMBIENTAL POR LOS GASES TOXICOS QUE EMANAN LOS TRANSPORTES PUBLICOS URBANOS.

Conceptualización de la variable	Categoría	Indicadores	Ítem	Técnicas Instrumentos
Los transportes públicos urbanos están contaminando al aire emanando gases tóxicos, provocando smog, daños a la atmósfera y graves afectaciones a la salud de las personas.	<ul style="list-style-type: none"> - Smog -Gases tóxicos - Daños a la atmósfera. -Afectaciones a la salud. 	<ul style="list-style-type: none"> - Humo -Partículas de monóxido de carbono -Escapes demasiado sucios. -Lluvia acida - Respiratorios - piel - cardiaca 	<p>¿Cree usted que el humo que emanan los transportes públicos es muy contaminante para la atmosfera y generan violación a los Derechos del buen vivir?</p> <p>¿Considera usted que hay un atentado al bienestar de la ciudadanía por parte de los dueños de los transportes públicos al no limpiar los escapes?</p> <p>¿Sabe usted que las partículas del monóxido de carbono son altamente toxicas para la salud y el ambiente generando calentamiento?</p> <p>¿Está usted de acuerdo que los transportes públicos urbanos sigan contaminando el aire que nos rodea?</p> <p>¿Sabe usted que los componentes tóxicos que emanan los transportes públicos urbanos de Quevedo nos afecta a las vías respiratorias, la piel y el corazón, vulnerando el Derecho a la salud y a vivir en un ambiente sano libre de contaminación?</p>	<ul style="list-style-type: none"> Encuesta -Entrevista -observación -medios audiovisuales -memory -lápiz -hojas bond

CAPITULO III

3. METODOLOGIA

3.1. TIPO DE ESTUDIO

Para conocer los factores que generan este problema ambiental se hizo necesario realizar una investigación de campo, en virtud de que este fenómeno de connotación y preocupación mundial ya que parte del calentamiento global es la emanación de gases tóxicos.

3.2 UNIVERSO Y MUESTRA

$$n = N / e^2 (n-1) + 1$$

n= Tamaño de la muestra.

N= Tamaño de la población.

e²= Error máximo admisible.

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

$$n = \frac{80}{0,25(80 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{80}{0,0025(79) + 1}$$

$$n = \frac{80}{0,1975 + 1}$$

$$n = \frac{80}{1,1975} = 66.8058$$

3.3 METODOS TECNICAS DE RECOLECCION DE INFORMACION.

3.3.1. METODO.

En esta investigación se parte de un hecho particular que está afectando al cantón Quevedo debido a la presencia de los transportes públicos urbanos que ha originado un problema general por la contaminación ambiental que está generando problemas en los habitantes y en atmosfera, por esta razón la investigación que he realizado fundamente en el método deductivo.

Pero también en este tipo de investigación se ha tenido conclusiones generales a partir de premisas que contienen datos particulares, por lo tanto también se fundamenta en el método inductivo.

3.3.2. TECNICAS.

Observación científica.

Encuesta

Entrevista.

3.3.3. PROCEDIMIENTO.

N°	Cuestionario	si	%	no	%	Total	%
1.	¿Cree usted que hay desconocimiento de las leyes por parte de los dueños de los transportes?	30	37,5	50	62,5	80	100%
2.	¿Considera usted que deberían renovarse los transportes deteriorados?	75	93,75	5	6,25	80	100%
3.	¿Sabe usted en que forman contaminan los transportes públicos Urbanos?	25	31,25	55	68,75	80	100%
4.	¿Cree usted que se debería hacer un estudio sobre la contaminación que se está dando en Quevedo por parte de los transporte públicos?	75	93,75	5	6,25	80	100%
5.	¿Está usted de acuerdo que hay poca importancia sobre la contaminación por parte del gobierno autónomodescentralizado?	53	66,25	27	33,75	80	100%
6.	¿Cree usted que el humo que emanan los transportes públicos es muy contaminante para la atmosfera y generan violación a los Derechos del buen vivir?	67	83,75	13	16,25	80	100%
7.	¿Considera usted que hay un atentado al bienestar de la ciudadanía por parte de los dueños de los transportes públicos al no limpiar los escapes?	73	91,25	7	8,75	80	100%
8.	¿Sabe usted que las partículas del monóxido de carbono son altamente toxicas para la salud y el ambiente generando calentamiento global?	64	80	16	20	80	100%
9.	¿Está usted de acuerdo que los transportes públicos urbanos sigan contaminando el aire que nos rodea?	3	3,75	77	96,25	80	100%
10.	¿Sabe usted que los componentes tóxicos que emanan los transportes públicos urbanos de Quevedo afecta a las vías respiratorias, la piel y el corazón, vulnerando el Derecho a la salud y a vivir en un ambiente sano libre de contaminación?	64	80	16	20	80	100%

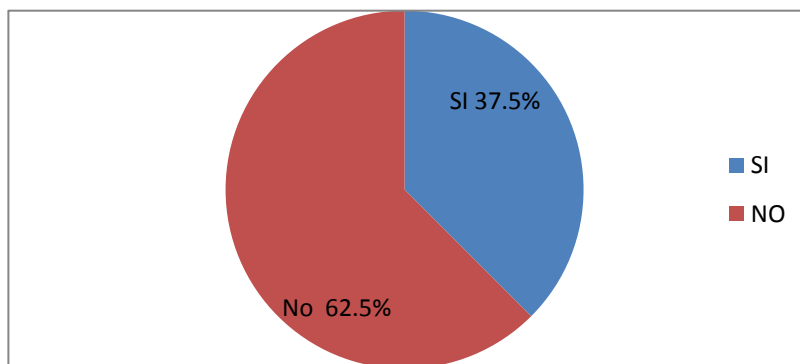
3.4.1 GRAFICOS ESTADISTICOS

PREGUNTA 1

¿Cree usted que hay desconocimiento de las leyes por parte de los dueños de los transportes públicos urbanos?

SI	%	NO	%	Encuestado	%
30	37,5	50	62,5	80	100

INTERPRETACION

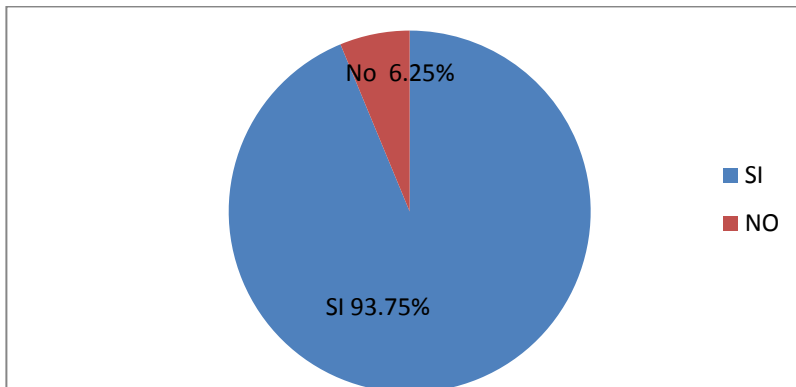


ANALISIS.- Las personas encuestadas manifestaron que no hay desconocimiento por parte de los dueños de los transportes públicos que no aportan en contribuir con la prevención de la contaminación y no es posible que por desconocimiento se siga contaminando al ambiente donde vivimos.

Pregunta 2

¿Considera usted que deberían renovarse los transportes deteriorados?

SI	%	NO	%	Encuestado	%
75	93.75	5	6.25	80	100

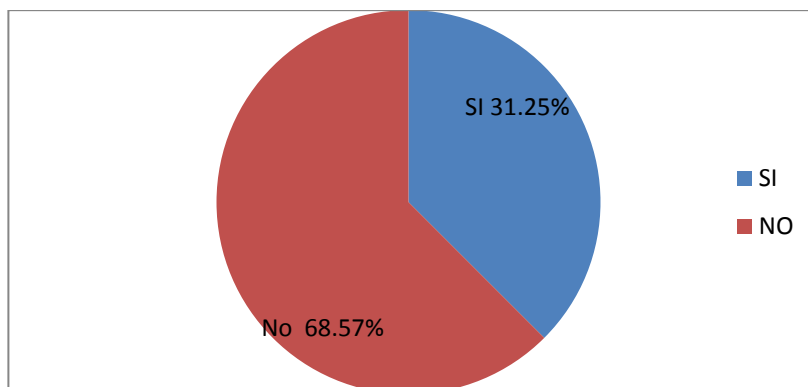


Análisis.- La mayoría de personas encuestadas están de acuerdo en que deben de renovarse los vehículos ya que están muy deteriorados y necesitan un cambio extremadamente urgente.

Pregunta 3

¿Sabe usted en que forman contaminan los transportes públicos urbanos?

SI	%	NO	%	Encuestado	%
25	31.25	55	68.75	80	100

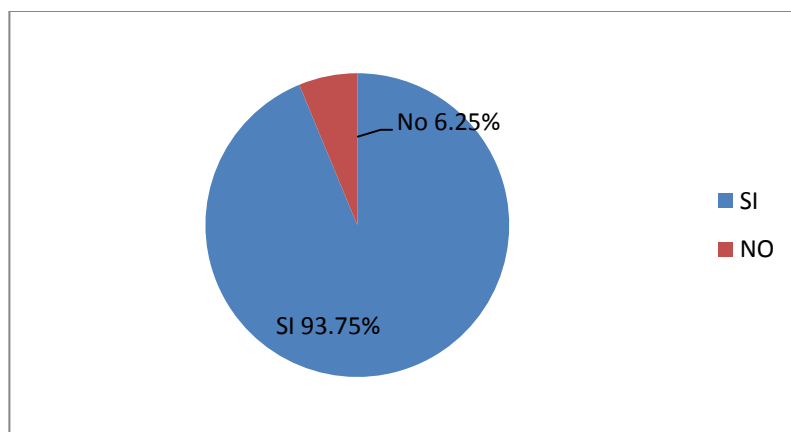


Análisis.- La mayoría de las personas no saben en que forman contaminan el aire los transportes públicos urbanos en la ciudad de Quevedo ya que el aire contaminado es muy perjudicial para la salud.

Pregunta 4

¿Cree usted que se debería hacer un estudio sobre la contaminación que se está dando en Quevedo por parte de los transporte públicos?

SI	%	NO	%	Encuestado	%
75	93.75	5	6.25	80	100



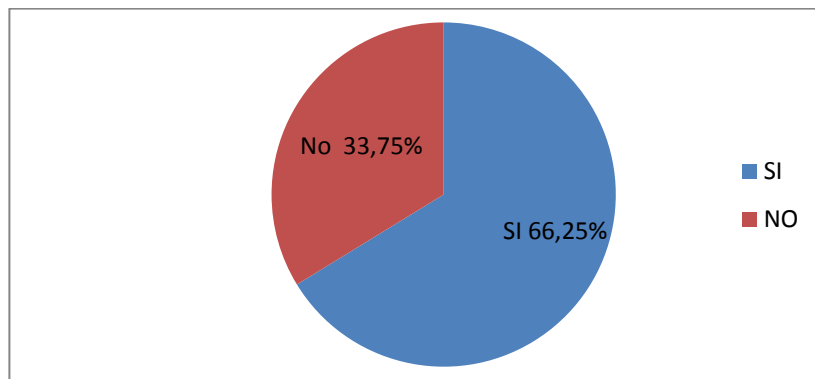
Análisis.- La mayor parte de las personas encuestadas si están de acuerdo de que se debería hacer un estudio sobre contaminación y ahí darse cuenta de la calidad de aire que se está respirando en el cantón Quevedo.

Pregunta 5

¿Está usted de acuerdo que hay poca importancia sobre el tema de la contaminación por parte del gobierno autónomo descentralizado?

SI	%	NO	%	Encuestado	%
53	66,25	27	33,75	80	100

INTERPRETACION

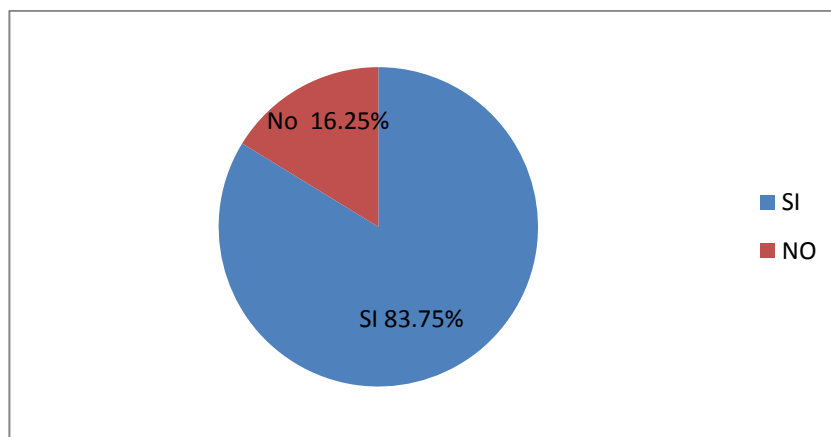


Análisis.- El GAD no le toma mucha importancia al tema de la contaminación sin importarles cuánto daño les hace a los habitantes de Quevedo al momento de inhalar el aire contaminado.

Pregunta 6

¿Cree usted que el humo que emanan los transportes públicos es muy contaminante para la atmosfera y generan violación a los Derechos del buen vivir?

SI	%	NO	%	Encuestado	%
67	83,75	13	16,25	80	100

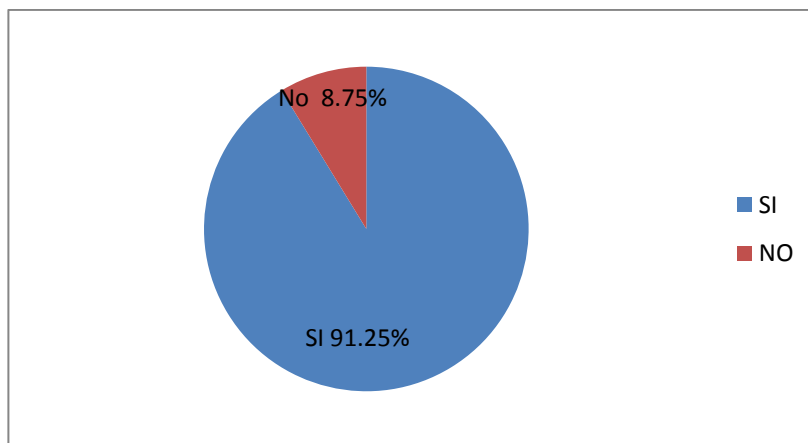


Análisis.-Las personas encuestadas si están de acuerdo de que el humo que emanan los transportes públicos urbano es muy perjudicial para la atmosfera y que violan el Derecho que tiene toda persona que habita en el Ecuador que es el de vivir en un ambiente sano libre de contaminación.

Pregunta 7

¿Considera usted que hay un atentado al bienestar de la ciudadanía por parte de los dueños de los transportes públicos al no limpiar permanentemente los escapes?

SI	%	NO	%	Encuestado	%
73	91,25	7	8,75	80	100

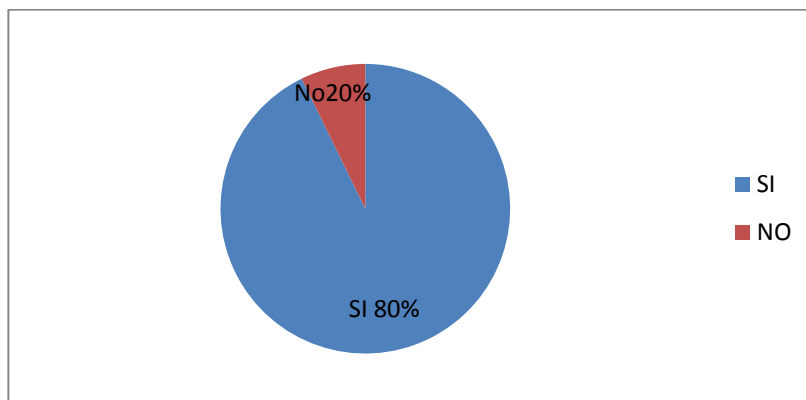


Análisis.-Si están de acuerdo de que es un atentado al bienestar de la ciudadanía que hacen los dueños de los transportes públicos al no limpiarlos escapes ya que estos emanan humo y particular que son muy dañinas para el ser humano.

Pregunta 8

¿Sabe usted que las partículas del monóxido de carbono son altamente tóxicas para la salud y el ambiente generando calentamiento global?

SI	%	NO	%	Encuestado	%
64	80	16	20	80	100

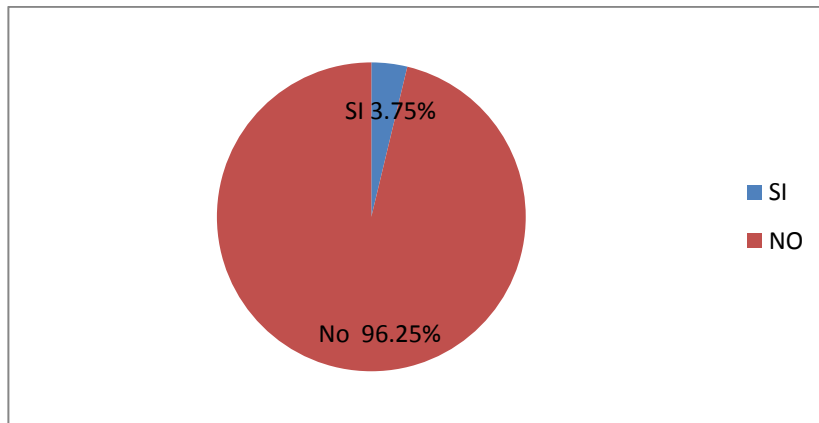


Análisis.-Las personas no tienen conocimiento que las partículas de monóxido de carbono son muy tóxicas y perjudiciales para la salud del ser humano y además ayuda con el calentamiento global dañando la capa de ozono.

Pregunta 9

¿Está usted de acuerdo que los transportes públicos urbanos sigan contaminando el aire que nos rodea?

SI	%	NO	%	Encuestado	%
3	3,75	77	96,25	80	100

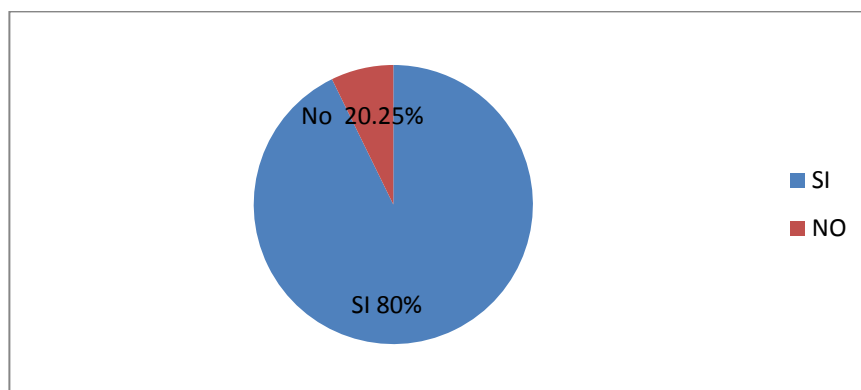


Análisis.-No están de acuerdo de que los transportes públicos sigan contaminando el aire que respiramos ya que afecta a los habitantes del cantón Quevedo y a la atmosfera.

Pregunta 10

¿Sabe usted que los componentes tóxicos que emanan los transportes públicos urbanos de Quevedo afecta a las vías respiratorias, la piel y el corazón, vulnerando el derecho a la salud y a vivir en un ambiente sano libre de contaminación?

SI	%	NO	%	Encuestado	%
64	80	16	20	80	100



Análisis.- La mayoría de las personas encuestas no tienen conocimiento de que los gases tóxicos que emanan los transportes públicos afecta mucho a las vías respiratorias, la piel, el corazón y a la salud en general vulnerando el derecho a vivir en una ambiente sano libre de contaminación.

CAPITULO IV

4. RECURSOS Y PRESUPUESTO

4.1. RECURSOS.

4.1.1. Recursos Humanos

- Profesor del seminario y director de tesis:

Dra. Rosario Zambrano

- **Encuestadores:**

MerlyVerduga.

Carmen Molina.

➤ **Digitadores:**

Maritza VerdugaBuste.

4.1.2. Recursos Materiales:

- Computadora
- Impresora
- Hojas
- Bolígrafos
- Folder
- Tablas de apoyo
- Anillados
- Empastado tesis
- CD
- Cuaderno académico
- Audio visual
- Video cámara
- Viáticos
- Refrigerios

4.1.3. Recursos Económico.

El recurso económico que se ha invertido en la investigación de este proyecto de tesis es de \$1.750

Que fue financiado por mi propio esfuerzo.

4.2. PRESUPUESTO

Computadora	\$ 800
Impresora	\$ 200
Encuestadores	\$ 100
Digitadores	\$ 50
Hojas	\$ 10
Bolígrafos	\$ 10
Folder	\$ 10
Tablas de apoyos	\$20
Anillados	\$20
Empastados e tesis	\$150
Cuaderno académicos	\$10
CD	\$10
Viáticos	\$ 200
Refrigerios	\$ 160
TOTAL	\$ 1750

4.3. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DEL PROYECTO.

N°	Actividades	Diciembre				Enero				Febrero				Marzo				Abril			
1	Elaboración y presentación del tema	X	X																		
2	Investigación			X	X	X	X	X	X												
3	Aplicación de encuesta y entrevista.							X	X												
4	Recopilación e interpretación de datos de resultados									X	X										
5	Elaboración del borrador											X	X	X	X						
6	Presentación y aprobación															X	X				
7	Presentación de la tesis y designación del tribunal																	X	X	X	

CAPITULO V

5.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

5.1.- CONCLUSIONES

De la investigación realizada se concluyó lo siguiente.

- En la mayoría de las personas hay desconocimiento de ley por parte de los dueños de los transportes públicos urbanos de Quevedo el cual está permitiendo la vulneración del Derecho al buen vivir que estipula la Constitución.

- Las autoridades del gobierno autónomo descentralizado le pone muy poco interés a la problemática de la contaminación ambiental.

- Los transportes públicos están muy deteriorados por la cual generan contaminación al aire y a toda la atmosfera y afecta al derecho a vivir en un ambiente sano libre de contaminación.

- Los gases tóxicos que emanan los transportes es la principal causa de problemas respiratorios que está afectando la salud y a los seres vivos.

5.2.- RECOMENDACIONES.

- El Gobierno Autónomo Descentralizado debería preocuparse más sobre el ambiente y así no se tendría mucha contaminación ya que se está vulnerando el derecho del buen vivir que tienen las personas.

- El GAD, deberá asumir su responsabilidad social y a la aplicación efectiva de los Derechos Humanos con respecto a

la administración del tránsito y las regulaciones que sobre ella sobreviniere.

- Las Autoridades encargadas deberían capacitar a todos los ciudadanos principalmente a los dueños de los transportes públicos urbanos y ofrecer campañas para renovación de vehículos ya que los que tienen están muy deteriorados y generan mucha contaminación ambiental.
- Las Autoridades encargadas del cantón Quevedo deberían preocuparse más en crear estrategias cantonales para mejorar la calidad de aire en la que también incentiven a la ciudadanía ayudar a no contaminar el aire.

CAPITULO VI

6. PROPUESTA ALTERNATIVA.

6.1. TEMA.

Reglamentar, controlar y prevenir la contaminación ambiental por gases tóxicos emanados por los transportes públicos del cantón Quevedo para un mejor bienestar social y una mejor calidad de vida.

6.2. PRESENTACION.

El presente estudio de posibilidad incluye un análisis global del proyecto en su conjunto y un análisis detallado de sus principales componentes. La visión legal y técnica adoptada trata de detectar tanto los conflictos como las relaciones positivas que se presentarían entre intereses y entre actividades (impactos ambientales) como resultado de la ejecución del proyecto.

Dentro de un enfoque general de ordenamiento y manejo del control y prevención sobre los gases tóxicos que son emanados por los transportes públicos urbanos es el objetivo básico del proyecto que definió el campo de trabajo al manejo de conservar un aire limpio y que garantice ser respirado por los habitantes del cantón Quevedo. Como consecuencia de ello, los mecanismos formulados por el proyecto corresponden a las actividades centrales y prioritarias que se deben abordar con el propósito de iniciar el proceso de ordenamiento, control y prevención sobre la contaminación que se está generando a través de los transportes públicos urbanos.

GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO DE QUEVEDO

CONSIDERANDO

QUE, El artículo 14 de la Constitución de la República ecuatoriana determina que se reconoce el Derecho a la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir sumakkawsay.

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación del ecosistema la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

QUE, El numeral 27 del artículo 66 de la Carta Magna del Ecuador estipula el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.

QUE, el artículo 396 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que el estado adoptara las políticas y medidas oportunas que eviten los impacto ambientales negativos cuando existan certidumbre de daños. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u

omisión, o que no exista evidencia científica del daño el Estado adoptara medidas protectoras eficaces y oportunas.

QUE, El artículo 12 literal d de la Ley Gestión Ambiental manifiesta lo siguiente: Son obligaciones de las instituciones del Estado del Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental en el ejercicio de sus atribuciones y en el ámbito de su competencia, las siguientes:

f) Promover la participación de la comunidad en la formulación de políticas para la protección del medio ambiente y manejo racional de los recursos naturales.

QUE, El artículo 2 de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, que la presente Ley se fundamenta en los principios generales: el Derecho a la vida. Al libre tránsito y la movilidad, la formación del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

QUE, El literal c del artículo 54 de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, establece que la prestación de servicio de transporte atender los siguientes aspectos:

c) La protección ambiental;

En el ejercicio de las atribuciones que confiere la Constitución de la República del Ecuador y la Ley del COOTAD.

Expide:

LA SIGUIENTE ORDENANZA PARA REGLAMENTAR, PREVENIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACION AMBIENTAL VEHICULAR DEL CANTÓN QUEVEDO, PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES.

Art 1.- Implementar centros de revisión y control técnico Vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, las emisiones de gases como origen en medios de transportes.

Art 2.- Verificar y controlar que todos los vehículos que circulen en el territorio del Cantón Quevedo se encuentren en adecuadas condiciones mecánicas y de funcionamiento, que garantice su circulación con seguridad para los usuarios y terceras personas con la calidad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros.

Art 3.- Los vehículos que circulen en el territorio del Cantón Quevedo no podrán rebasar los límites máximos permisibles

de emisión de gases contaminantes, a fin de preservar la calidad ambiental.

6.3. JUSTIFICACION.

El impacto de la contaminación atmosférica es un tema de vital importancia en el clima y el ambiente. El transporte público urbano al emanar gases tóxicos afecta a la capa de ozono y tiene un fuerte impacto en el cambio climático y así también con un mayor impacto en la salud y es responsable del mayor número de enfermedades respiratorias, cardiovasculares y cardiopulmonares que muchas personas sufren cada día.

La investigación de este proyecto incide en la mejora de la calidad de vida, salud y salvaguardar el ecosistema a través de un conocimiento científico más preciso de los procesos que tienen lugar en la atmosfera. El estado actual de la ciudad de Quevedo es la mala calidad del aire que respiran los ciudadanos en la que urgentemente se requiere la ayuda del GAD para que puedan tomar medidas de prevención y control sobre este problema que afecta al buen vivir de las personas.

Por otro lado que se ha dado con esta investigación para que los habitantes y más que todo los propietarios de los vehículos de esta ciudad ya asuman su responsabilidad en cuidar el ambiente y que respeten las normas legales como son los Convenios Internacionales, la Constitución, la Ley de Tránsito y la Ley de Gestión Ambiental.

Por lo consiguiente es que se controle de forma permanente a los transportes públicos urbanos de la contaminación que generan y que no se sobre pasen los límites permitidos de contaminación y así se podrá darle más garantía al Derecho del Buen Vivir que está establecido en la Constitución de la República del Ecuador a fin de mejorar la calidad de vida de los personas que viven en el Cantón Quevedo, también que se reglamente por medio de una ordenanza municipal el control y prevención sobre las actividades que generan la emisión de gases y partículas que contaminan el aire.

6.4. OBJETIVOS

6.4.1. OBJETIVO GENERAL.

Mejorar la calidad de vida y el bienestar de las habitantes, prevenir su deterioro del aire y tener más control y prevención sobre la contaminación atmosférica y evitar que se vulneren los derechos humanos.

6.4.2. OBJETIVO ESPECIFICO.

- Incorporar medidas para el control y prevención sobre la contaminación vehicular dentro del régimen cantonal.
- Fortalecer la capacidad de gestión municipal para ejercer control sobre las actividades que generan la emisión de gases y partículas que contaminan el aire.
- Mejorar la calidad de vida de los habitantes del cantón Quevedo y creando un plan de transporte urbano que contenga como meta la modernización de vehículos.

6.5. CONTENIDO

La Doctrina general de los Derechos, tienen inicialmente sustento en la Declaración Universal de Derechos Humanos- DDHH del 10 de diciembre de 1948. Se continúan en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos – PIDCP y el Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales – PIDESC del 16 de diciembre de 1966. Un instrumento internacional clave enfocado en los derechos de la naturaleza, se produce en la Asamblea General de las Naciones Unidas, con la Resolución 1803 (XVII) del 14 de diciembre de 1962: “Soberanía permanente sobre los recursos naturales”.

Posteriormente la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, conocida como Cumbre de Río o Cumbre de la Tierra, realizada del 3 al 14 de junio de 1992 en Río de Janeiro, acordaron el Programa o Agenda 21, que fue suscrita por 179 gobiernos del planeta, con la abstención del Gobierno de los Estados Unidos de Norteamericana. Los Derechos Civiles establecidos en 1948, se desarrollaron como doctrina y en la exigibilidad para su cumplimiento, llegando a tener una gran “virtualidad jurídica” y “alta justiciabilidad”, lo cual fue parte de la

estructuración del tradicional Estado Liberal. A diferencia del Derecho Civil y Político; los derechos económicos, sociales y culturales - DESC, adolecen de “poca virtualidad jurídica” y “débil justiciabilidad”. Una de las causas principales de esta situación es la existencia de enunciados doctrinarios generales y por tanto sin concreciones conceptuales. En Ecuador se reafirmó la historia de los pueblos por la conquista de derechos, a partir de más de dos décadas de la lucha social y sus organizaciones, a la representatividad política en el poder del Estado, en la Asamblea Constituyente y Referéndum en el 2008, por primera vez en el mundo se constitucionalizó los derechos de la naturaleza. Privilegio ganado con una carga histórica de iniciar la formulación de un cuerpo de doctrina Integral de los Derechos de la comunidad de los seres humanos y de la naturaleza.

Generar un conocimiento científico y social de la Doctrina de la Naturaleza vinculada a la Doctrina de Derechos Humanos, debe tener una metodología científica considerando un proceso de validación teórica – práctica. Es necesario por tanto, elaborar y sistematizar formulaciones de categorías doctrinarias, basados en los principios constitucionales de la República del Ecuador en el marco de los instrumentos nacionales e internacionales, que

constituyen normativas jurídicas y sociales asumidas por gobiernos y organismos nacionales e internacionales.

6.6. TECNICAS.

Encuesta

Entrevista

Observación

6.6.1 RECURSOS HUMANOS

Tutor de tesis

Dra. Rosario Zambrano

Lector de tesis

Dra. Rosario Zambrano

Cantón Quevedo.

6.6.2. RECURSOS MATERIALES

Computadora	\$ 800
Impresora	\$ 200
Encuestadores	\$ 100
Digitadores	\$ 50
Hojas	\$ 10
Bolígrafos	\$ 10
Folder	\$ 10
Tablas de apoyos	\$20
Anillados	\$20
Empastados e tesis	\$150
Cuaderno académicos	\$10
CD	\$10
Viáticos	\$ 200
Refrigerios	\$ 160
TOTAL	\$1750

6.7 CRONOGRAMAS EJECUCION DE LA PROPUESTA.

Febrero y Marzo

Actividades: 1, 6 y 7.

N°	Actividades	Febrero				Marzo			
1	Elaboración y presentación de propuesta	X	X						
2	Presentación			X	X				
3	Aplicación de propuesta					X	X	X	X

FUENTES BIBLIOGRAFICAS.

- CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR
- LEY DE LA GESTIÓN AMBIENTAL
- LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL
- ENCICLOPEDIA LIBRE (WIKIPEDIA)
- MANUAL DEL DERECHO AMBIENTAL PENAL
- MANUAL DE GESTION AMBIENTAL
- POLITICAS Y MANEJO AMBIENTAL
- COMPENDIO JURIDICO DE SEGURIDAD VIAL
- FUNDACION NATURA
- WWW.CORPAIRE.COM
- JULIOCORREA.FILE.WORDPRESS.COM
- WWW.BVSDE.PAHO.ORG/ UNIVERSIDAD MAYOR SAN ANDRES.
- WWW.RINCONDELVAGO.COM
- DEMETRIO LOPERENA ROTA, LOS DERECHOS AL MEDIO AMBIENTE ADECUADO Y A SU PROTECCIÓN
- PROYECTO “CALIDAD DEL AIRE I FASE Y EL PLAN DE DESARROLLO SIGLO XXI, QUITO
- DIARIO HOY.COM.EC – QUITO
- UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR
- ENCICLOPEDIA OMEBA

A

Z

E

X

O

S

UNIVERSIDAD TECNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS SOCIALES Y DE LA EDUCACION
ENCUESTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES PERJUDICADOS POR LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR EN LA CIUDAD DE QUEVEDO.

1.- ¿Cree usted que hay desconocimiento de las leyes por parte de los dueños de los transportes?

SI () NO ()

2.- ¿Considera usted que deberían renovarse los transportes deteriorados?

SI () NO ()

3.- ¿Sabe usted en que forman contaminan los transportes públicos Urbanos?

SI () NO ()

4.- ¿Cree usted que se debería hacer un estudio sobre la contaminación que se está dando en Quevedo por parte de los transporte públicos?

SI () NO ()

5.- ¿Está usted de acuerdo que hay poca importancia sobre el tema de la contaminación por parte del gobierno autónomo descentralizado?

SI () NO ()

6.- ¿Cree usted que el humo que emanan los transportes públicos es muy contaminante para la atmosfera y generan violación a los Derechos del buen vivir?

SI () NO ()

7.- ¿Considera usted que hay un atentado al bienestar de la ciudadanía por parte de los dueños de los transportes públicos al no limpiar permanentemente los escapes?

SI () NO ()

8.- ¿Sabe usted que las partículas del monóxido de carbono son altamente toxicas para la salud y el ambiente generando calentamiento global?

SI () NO ()

9.- ¿Está usted de acuerdo que los transportes públicos urbanos sigan contaminando el aire que nos rodea?

SI () NO ()

10.- ¿Sabe usted que los componentes tóxicos que emanan los transportes públicos urbanos de Quevedo afecta a las vías respiratorias, la piel y el corazón, vulnerando el derecho a la salud y a vivir en un ambiente sano libre de contaminación?

SI () NO ()





¿Cuáles son las causas del Smog?



