



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO

TITULO:

“LA INSUFICIENCIA EN EL COOTAD, DE UNA NORMA LEGAL
QUE ESTABLEZCA LA RECUPERACIÓN,
DESCONTAMINACIÓN, DESMONTAJE, REUTILIZACIÓN, Y
RECICLAJE DE VEHÍCULOS FUERA DE USO”.

TESIS PREVIO A OPTAR EL
GRADO DE ABOGADO.

Autor:

Cristian Manrique González Luzón

Director de Tesis:

Dr. Otto Montesinos Guarnizo Mg. Sc.

LOJA - ECUADOR
2015

CERTIFICACIÓN

Doctor Otto Montesinos Guarnizo Mg. Sc.

DOCENTE DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA, DEL ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA, DE LA CARRERA DE DERECHO Y DIRECTOR DE TESIS.

CERTIFICO:

Que, la presente tesis titulada "LA INSUFICIENCIA EN EL COOTAD, DE UNA NORMA LEGAL QUE ESTABLEZCA LA RECUPERACIÓN, DESCONTAMINACIÓN, DESMONTAJE, REUTILIZACIÓN, Y RECICLAJE DE VEHÍCULOS FUERA DE USO", fue realizado por la egresado **González Luzón Cristian Manrique**, previo a optar el Grado de Abogado, una vez revisada minuciosamente la tesis, cumple con las exigencias académicas determinadas en el reglamento interno de la Universidad Nacional de Loja, por lo cual autorizo su presentación, sustentación y defensa.

Loja, julio del 2015



Dr. Otto Montesinos Guarnizo Mg. Sc.
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, **Cristian Manrique González Luzón**; declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

Autor: Cristian Manrique González Luzón

Firma: 

Cédula: 190053959-2

Fecha: Loja, Julio de 2015

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.

Yo, **Cristian Manrique González Luzón**; declaro ser autor de la tesis titulada "**LA INSUFICIENCIA EN EL COOTAD, DA UNA NORMA LEGAL QUE ESTABLEZCA LA RECUPERACIÓN, DESCONTAMINACIÓN, DESMONTAJE, REUTILIZACIÓN, Y RECICLAJE DE VEHÍCULOS FUERA DE USO**" como requisito para optar al grado de **ABOGADO**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 22 días del mes de Julio de dos mil quince, firma el autor.

Firma:.....

Autor: Cristian Manrique González Luzón

Cédula: 190053959-2

Dirección: Zamora Cales manuelita Cañizares y Flora peña de arias

Correo Electrónico: cris_man63@hotmail.com

Teléfono Celular: 098607111-7

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Director de Tesis: Dr. Otto Montesinos Guarnizo Mg. Sc.

Tribunal de Grado: Dr. Mauricio Aguirre Mg. Sc.

Dr. Carlos Rodríguez Mg. Sc.

Dr. Guibert Hurtado Mg. Sc.

DEDICATORIA

La presente tesis la dedico a Dios, a mi madre Gladys Emilia Luzón, a mi esposa Rosalía Vanessa Chamba Olaya, quienes me han apoyado siempre y han sido mi ayuda incondicional en todos los momentos de mi vida, y en especial a mis hijos que son la fuerza de mi inspiración para cumplir la metas que me he propuesto.

Cristian Manrique

AGRADECIMIENTO

Dejo constancia de profundo agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja, al Área Jurídica, Social y Administrativa y a la Carrera de Derecho que con los valiosos conocimientos de su personal Docente han sido una importante ayuda para mi formación académica. A mi Director de Tesis, Dr. Otto Montesinos Guarnizo, que ha sido mi guía para la realización de la presente tesis. Y de manera especial a mi familia que siempre me ha brindado su apoyo constante e incondicional.

El autor

1. TÍTULO

“LA INSUFICIENCIA EN EL COOTAD, DA UNA NORMA LEGAL QUE ESTABLEZCA LA RECUPERACIÓN, DESCONTAMINACIÓN, DESMONTAJE, REUTILIZACIÓN, Y RECICLAJE DE VEHÍCULOS FUERA DE USO”

2. RESUMEN

La Universidad Nacional de Loja con el afán de preparar profesionales en la Carrera de Derecho, ha implementado en sus programas de graduación, el trabajo investigativo para la obtención del Título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador. Debido a esto se consideró conveniente ejecutar el tema **“LA INSUFICIENCIA EN EL COOTAD, DA UNA NORMA LEGAL QUE ESTABLEZCA LA RECUPERACIÓN, DESCONTAMINACIÓN, DESMONTAJE, REUTILIZACIÓN, Y RECICLAJE DE VEHÍCULOS FUERA DE USO ”.**

Los vehículos fuera de uso es una temática de gran importancia que ha surgido en los últimos años debido a que este tipo de basura no es tratada adecuadamente apareciendo cada vez más canchones o patios de vehículos fuera de uso que ha dejado como consecuencia grandes cantidades de vehículos que no reciben un tratamiento apropiado, por lo cual se estableció como objetivo general: *Realizar un estudio jurídico, doctrinario y de campo acerca del impacto que tiene la no recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje adecuado a los vehículos fuera de uso, comparándola con las leyes existentes en otros países.*

La investigación se inició con la realización de un estudio jurídico de la Constitución respecto al derecho de la población a vivir en un ambiente sano,

además constatar si los Municipios están cumpliendo con lo establecido en el Art. 264 numeral 4 de la Constitución, respecto a las competencias que tienen los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, se procedió a investigar las consecuencias que ocasionan los vehículos fuera de uso al no ser tratados adecuadamente y así posteriormente establecer una propuesta jurídica para el reciclaje y darles un tratamiento adecuado a los vehículos fuera de uso.

Se procedió al desarrollo del “La Insuficiencia en el COOTAD, de una norma legal que establezca la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización, y reciclaje de vehículos fuera de uso”; comprendiendo dentro de la investigación los siguientes temas: “Basura”, Tipos de Basura”, “Vehículos Fuera de Uso”, “Componentes y ciclo de vida de los vehículos fuera de uso”, “Problemas que generan los vehículos fuera de uso”, “Beneficios de la recuperación de los vehículos fuera de uso”, “Empresas que Recuperan, Descontaminan, Desmontan, Reutilizan, y Reciclan los Vehículos Fuera de Uso”, “La Recuperación de los vehículos Fuera de Uso en el Ecuador”, “El Tratamiento de los Vehículos Fuera de Uso en la ciudad de Loja”, “La Dirección de Higiene del Gobierno Municipal de Loja”, “El Relleno Sanitario de la ciudad de Loja”, “Derecho Ambiental Internacional”, “Derecho Ambiental Ecuatoriano”, “Ministerio del Ambiente”, “Derecho Comparado respecto a la Gestión de los Vehículos Fuera de Uso”

Durante el proceso de investigación fue necesario recurrir a algunos métodos: el científico, el histórico, el deductivo y el inductivo. Posterior a esto se realizó un análisis y síntesis de todo lo investigado, además, se utilizaron dos técnicas: la encuesta y la entrevista, cuyos resultados fueron necesarios para la realización del análisis crítico de la problemática y para la verificación de cada uno de los objetivos propuestos en el proyecto de tesis.

Finalmente se procedió a la realización de las conclusiones con sus respectivas recomendaciones, con el fin de que se establezca una norma para la gestión de los vehículos fuera de uso.

ABSTRACT

The National University of Loja in an effort to prepare professionals in the School of Law, has implemented in its graduate programs, research work for obtaining a law degree from the Courts of the Republic of Ecuador. Because it was considered desirable to run the theme "FAILURE IN COOTAD, in a legal rule setting RECOVERY, decontamination, dismantling, reuse, and recycling of vehicles out of use".

The life vehicles is an issue of great importance that has emerged in recent years because this type of waste is not treated properly appearing increasingly canchones or patios of life vehicles has ceased as a consequence large numbers of vehicles who do not receive appropriate treatment, which was established as a general goal: Making a legal, doctrinal and field on the impact study has not recovery, decontamination, dismantling, reuse and proper recycling of vehicles out of use, comparing with existing laws in other countries.

The investigation began with the completion of a legal review of the Constitution concerning the right of the population to live in a healthy environment also determine whether the municipalities are complying with the provisions of Art. 264 paragraph 4 of the Constitution, regarding the competences that the autonomous governments Municipal, proceeded to investigate the consequences that cause life vehicles not being treated properly and so subsequently establish a legal proposal for recycling and give proper treatment to life vehicles.

We proceeded to the development of "The Failure in the COOTAD, a legal regulation stipulating the recovery, decontamination, dismantling, reuse, and recycling of life vehicles"; comprising research into the following topics: "Garbage" Garbage Types", "Life Vehicles", "Components and life cycle of vehicles out of use", "Problems generated by life vehicles" "Benefits of recovery of vehicles out of use", "Companies that recover, decontaminated, They clear, reuse, and recycle the Life Vehicles", "The Recovery of-life vehicles in Ecuador", "The Treatment of life vehicles in the city of Loja", "The Department of Health Loja Municipal Government", "The Landfill Loja", "International Environmental Law", "Ecuadorian Environmental Law", "Ministry Environment", " Comparative Law regarding the management of Life Vehicles"

During the research process it was necessary to use some methods: scientific, historical, deductive and inductive. Following this analysis and synthesis of all investigated it was made also two techniques were used: the survey and interviews, the results of which were necessary for the performance of critical analysis of the problem and verification of each of the objectives proposed in the thesis project.

Finally, we proceeded to the implementation of the conclusions with their recommendations, so that a standard for the management of life vehicles is established.

3. INTRODUCCIÓN

Se considera trascendental la implementación de una norma legal dentro del COOTAD, respecto a las competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, al tratamiento de los vehículos fuera de uso, debido a que este tipo de basura contiene materiales tóxicos como cadmio, cobre, aluminio, aceites, mercurio, arsénico, selenio, cromo, níquel, entre otros componentes, que al no ser reciclados ni tratados apropiadamente, desprenden gases tóxicos que ponen en peligro la vida del ser humano y contaminan el medio ambiente. Para evitar las graves consecuencias que generan los desechos de los vehículos fuera de uso es importante que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales establezcan una norma para la gestión de los vehículos fuera de uso y sus componentes.

Con el desarrollo de la presente tesis se pretende contribuir con incrementar una competencia más a los gobiernos municipales para que el tratamiento de los vehículos fuera de uso los realice los gobiernos municipales y de esta manera en el artículo 55 del Código Orgánico Territorial, Autonomía y Descentralización, implementar un literal en relación al tratamiento de los vehículos fuera de uso de cada cantón para la gestión de los vehículos fuera de uso, lo cual beneficiará la calidad de vida a los ciudadanos quienes se concientizarán de la importancia de llevar un tratamiento adecuado a estos

vehículos, para salvaguardar nuestro medio ambiente y evitar una serie de enfermedades ocasionadas por este tipo de desecho.

Una vez concluida la presente investigación se agregara un literal al artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, y presentara de un proyecto de Ordenanza Municipal, donde se indicara todos los procedimientos adecuados para la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los vehículos fuera de uso dentro del territorio ecuatoriano.

La presente investigación se encuentra estructurada de acuerdo a lo establecido en el artículo 151 del Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja: a. Título; b. Resumen en castellano y traducido al inglés; c. Introducción; d. Revisión de literatura; e. Materiales y métodos; f. Resultados; g. Discusión; h. Conclusiones; i. Recomendaciones; j. Bibliografía; y, k. Anexos.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. BASURA.

De acuerdo a su etimología, “*la palabra basura viene de la deformación del latín versura, forma que la mayoría no vincula a vertere (verter), sino a verrere (barrer, limpiar)*”¹. El diccionario ilustrado Océano de la Lengua Española, define a la palabra basura como Inmundicias, desechos que se recogen en las ciudades.

De lo anotado se puede decir que se entiende por basura a todo material considerado como residuo o desecho que se necesita descartar. Si bien habitualmente identificamos basura con desperdicio, desperdicio es todo aquello que permanece o sobra después de usar algo, que muchas veces posee utilidad. Un ejemplo de ello son los restos de comida, que muchos descartan, mientras no se pudran, no son basura, es decir no son cosas inservibles para otros, a quienes puede saciar su hambre.

La basura constituye un problema para muchas sociedades, sobre todo para las grandes ciudades así como para toda la población del planeta. Debido a la

¹ Diccionario Ilustrado Océano de la Lengua Española Pág. 139.

sobrepoblación, las actividades humanas modernas y el consumismo han acrecentado mucho la cantidad de basura; sumado a ello el ineficiente manejo que se hace de la basura provoca problemas tales como la contaminación, que genera problemas de salud y daños al medio ambiente.

Por otro lado, es trascendental que todos los países desarrollen políticas de recolección y reciclaje de la basura tal como lo han hecho países como España y Francia, sin embargo es importante se realice algo a nivel mundial, ya que el ecosistema es uno solo y dentro del mismo planeta. Aquí es relevante tener en cuenta que los líquidos y gases que desprenden los basurales contaminan los suelos, el agua, el aire y al propio ser humano.

Los principales problemas ecológicos mundiales que ocasiona la acumulación de la basura son los que se detallan a continuación: la contaminación atmosférica, la contaminación del medio hídrico y la contaminación del suelo.

CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.- Kenneth Wark, *“define a la contaminación del aire como la presencia en la atmósfera de uno o más contaminantes o sus combinaciones, en cantidades tales y con tal duración que sean o puedan afectar la vida humana, de animales, de plantas, o de la propiedad que interfiera el goce de la vida, la propiedad o el ejercicio de las actividades”*².

² WARK, Kenneth. (1994). Contaminación del aire. Origen y Control. México. Tomo I. Editorial Limusa. Pag.22

La contaminación atmosférica es la presencia en la atmósfera de sustancias que implica molestias para la salud de las personas y demás seres vivos. Es decir, este tipo de contaminación se ve envuelta con todo lo que tiene que ver con la contaminación que se da a la atmosfera, con desprendimientos de monóxido de carbono que provocan los vehículos, así mismo las industrias que emiten gases sin ningún tipo de control, lo cual ha ocasionado un gran daño a la capa de ozono en un desgaste total de la misma.

En la actualidad la contaminación atmosférica se debe principalmente a las actividades del ser humano, sobre todo a los procesos industriales, a la quema de combustibles y a la acumulación de basura. Los contaminantes atmosféricos son de dos tipos: Contaminantes Primarios y Contaminantes Secundarios.

Contaminantes Primarios: *“Entendemos por contaminantes primarios aquellas sustancias contaminantes que son vertidas directamente a la atmósfera. Los contaminantes primarios provienen de muy diversas fuentes dando lugar a la llamada contaminación convencional. Su naturaleza física y su composición química es muy variada, si bien podemos agruparlos atendiendo a su peculiaridad más característica tal como su estado físico o elemento químico común”*³.

³ WARK, Kenneth. Contaminación del aire. Origen y Control. Ob. Cit. Pag.24

Este tipo de contaminación es directa contra la atmosfera, produciendo daños al aire, la capa de ozono y otros elementos fundamentales de la misma, en otras palabras este tipo de contaminación surge por moléculas dispersas por algunas cosas como son: Aerosoles; Óxidos de azufre; Monóxido de carbono; Óxidos de nitrógeno; Hidrocarburos; Ozono; Anhídrido carbónico.

Además de estas sustancias, en la atmósfera se encuentran una serie de contaminantes que se presentan raramente, pero que pueden producir efectos negativos sobre determinadas zonas por ser su emisión a la atmósfera muy localizada.

Entre otros, se encuentra como más significativos los siguientes: Otros derivados del azufre; Halógenos y sus derivados; Arsénico y sus derivados; Componentes orgánicos; Partículas de metales pesados y ligeros, como el plomo, mercurio, cobre, zinc; Partículas de sustancias minerales, como el amianto y los asbestos; Sustancias radiactivas.

Contaminantes Secundarios: *“La contaminación fotoquímica se produce como consecuencia de la aparición en la atmósfera de oxidantes, originados al reaccionar entre sí los óxidos de nitrógeno, los hidrocarburos y el oxígeno en presencia de la radiación ultravioleta de los rayos del sol. La formación de los oxidantes se ve favorecida en situaciones estacionarias de altas presiones (anticiclones) asociados a una fuerte insolación y vientos débiles que dificultan*

*la dispersión de los contaminantes primarios*⁴. La mezcla resultante de todas estas sustancias da lugar a la denominada contaminación fotoquímica o smog fotoquímico, tipo Los Ángeles, como normalmente se le conoce, debido a que fue en esta ciudad californiana donde se observó por primera vez. Este tipo de contaminación se presenta cada vez con más frecuencia en las grandes ciudades de los países industrializados, siendo muy interesante el estudio de la variación durante el día de la concentración de los contaminantes que intervienen en el mecanismo de formación de los oxidantes fotoquímicos.

Las sustancias químicas como plaguicidas, cianuro, herbicidas y otros, los residuos urbanos, el petróleo, o las radiaciones, pueden producir enfermedades y daños en los ecosistemas o el medioambiente. Además existen muchos contaminantes gaseosos que juegan un papel importante en diferentes fenómenos atmosféricos, como la generación de lluvia ácida, el debilitamiento de la capa de ozono, el calentamiento global y en general, en el cambio climático.

CONTAMINACIÓN DEL MEDIO HÍDRICO.- Según el libro Diagnostico del Agua en las Américas, la contaminación de agua es: “... *la alteración nociva del estado natural de un medio como consecuencia de la introducción de un agente totalmente ajeno a ese medio (contaminante), causando inestabilidad,*

⁴ ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. Evaluación de los Efectos de la Contaminación del Aire en la Salud de América Latina y El Caribe. Edición original en inglés An assessment of health effects of ambient air pollution in Latin América. Editorial the Caribbean ISBN 92 75 12598 8. Pág. 20.

*desorden, daño o malestar en un ecosistema, en un medio físico o en un ser vivo*⁵.

La contaminación del agua se debe principalmente a las actividades industriales, las prácticas agrícolas y ganaderas, así como a los residuos domésticos o escolares en general, que al verterse en el agua, modifican su composición química haciéndola inadecuada para el consumo, riego o para la vida de muchos organismos. Los contaminantes del agua pueden ser: orgánicos e inorgánicos.

Los contaminantes orgánicos están formados por desechos materiales como cáscaras y restos de comida, que son generados por seres vivos. Al ser depositada este tipo de basura en el agua, atrae a un gran número de bacterias y protozoarios que se alimentan con esos desechos, aumentando su reproducción a gran escala, y con ello crece exageradamente su población, dando como consecuencia que consuman un mayor volumen del oxígeno disuelto en el agua, causando la muerte de muchos peces al no tener ese elemento indispensable para realizar el proceso respiratorio. De la misma manera se consideran contaminantes orgánicos los cadáveres y el excremento. Los segundos son los contaminantes procedentes de aguas negras arrojadas por los habitantes de las casas de habitación, industrias o los agricultores. Los desechos inorgánicos incluyen sustancias químicas peligrosas como el plomo,

⁵LUCLETTE Juan Pedro. Diagnóstico del Agua en las Américas. Edición I. Editorial FCCyT. Pág. 21

arsénico, mercurio; además de los detergentes, insecticidas, fertilizantes y hasta el petróleo.

La contaminación del agua es el grado de impurificación, que puede originar efectos nocivos a la salud de las personas. Se considera que el agua está contaminada, cuando ya no puede utilizarse para el uso que se le iba a dar, en su estado natural, o cuando se ven alteradas sus propiedades químicas, físicas, biológicas y su composición. Es decir, el agua está contaminada cuando pierde su potabilidad para el consumo diario o para su utilización en actividades domésticas, industriales o agrícolas.

*CONTAMINACIÓN DEL SUELO.- “El suelo en su condición de uso primario es susceptible de recibir impacto que puede expresarse en diferentes formas de degradación e inclusive en la pérdida irreversible del mismo. Dicho impacto, en términos generales, puede ser producido por tres causas fundamentales: la ocupación, la contaminación y la sobreexplotación”.*⁶

Todos los seres vivos presentan un ciclo de vida dentro del cual nacen, crecen, se reproducen y mueren. Durante él, realizan diversos procesos biológicos como la alimentación, la digestión o la reproducción. Cuando se altera el ambiente en el que viven, estos procesos se interrumpen o se llevan a cabo de forma deficiente. La basura y los desechos materiales orgánicos e inorgánicos

⁶ LOPEZ Falcón Roberto. Degradación del Suelo, Causas, Procesos, Evaluaciones e Investigación. Segunda Edición. Editorial CIDIAT. Pág. 75

que se arrojan en la naturaleza, modifican sus condiciones y provocan cambios que pueden ir desde la erosión hasta la extinción de las especies. Los depósitos de basura al aire libre no sólo acaban con el hábitat natural de los organismos, sino que interrumpen los ciclos biogeoquímicos, o acaban con los integrantes de las cadenas alimentarias. Como consecuencia, el ser humano tendrá menos recursos para alimentarse, al buscar nuevas tierras que explotar dañará aún más las condiciones del planeta y además podrá contraer numerosas enfermedades ocasionadas por arrojar basura en el medio natural.

4.1.2. TIPOS DE BASURA

Existen los siguientes tipos de basura:

- Según su origen.- Que se subdivide en: a) Basura orgánica; b) Basura inorgánica; y, c) Residuos peligrosos.
- Residuos post-consumo.- Que a su vez se subdivide en: a) Residuos de envases ligeros de origen urbano; b) Basura tecnológica; y c) vehículos fuera de uso.

SEGÚN SU ORIGEN.

Basura orgánica: *“Todo desecho de origen biológico (desecho orgánico), que alguna vez estuvo vivo o fue parte de un ser vivo, por*

ejemplo: hojas, ramas, cáscaras y residuos de la fabricación de alimentos en el hogar, etc.”⁷

Este tipo de basura está compuesta por desechos de origen biológico, la misma proviene de los seres vivos y está formada por todos aquellos residuos que se descomponen con el tiempo para integrarse al suelo como los de tipo animales, hojas de los árboles, sobras de comida y el estiércol, es decir todo aquello que se pudre rápidamente.

La basura orgánica puede ser utilizada como abono natural para la tierra debido que existe una alimentación, la enriquecen todo esto para que exista un mejor cultivo. Un 60% de los desechos que generalmente son orgánicos y aunque todo lo orgánico se descompone, hay alguna basura orgánica que tarde mucho tiempo en descomponerse como es la carne que además produce malos olores al descomponerse. El compostaje no es otra cosa que reutilizar los desechos orgánicos para transformarlo en un abono natural para sus plantas. De la basura diaria que un hogar genera, el 40% es materia orgánica, es decir, restos de comida, cáscaras, corchos, papel absorbente y servilletas, bolsas de té y un montón de cosas más. La composta, el compostaje, composto o abono orgánico es el producto que se obtiene de los compuestos que forman o formaron parte de seres vivos en un conjunto de productos de origen animal y vegetal; constituye un grado medio de descomposición de la

⁷ INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA. Prácticas de Educación Ambiental. Tomo I. Editorial AE005953. Pág. 13.

materia orgánica que ya es en sí un magnífico abono orgánico para la tierra, logrando reducir enormemente la basura. La composta es un abono para la tierra que mejora sus propiedades físicas y químicas, mejora la actividad biológica del suelo y ayuda a reducir la acumulación de la basura en los rellenos sanitarios.

Basura inorgánica: *“Es todo desecho de origen no biológico, es decir, de origen industrial o algún otro proceso no natural, por ejemplo: plástico, telas sintéticas, etc.”*⁸

La basura inorgánica son aquellos materiales que no se pueden degradar o tardan años en degradarse, por ejemplo el vidrio, plástico, metal, papel, telas sintéticas entre otros, estos provienen de minerales y productos sintéticos. Es importante tener en cuenta que al arrojar basura de este tipo en los vertederos, éstos se mezclan con los desperdicios orgánicos, volviéndose esta basura mal oliente, sucia y peligrosa para la salud, además de que esta basura puede quedar enterrada sin descomponerse durante cientos de años, he ahí la importancia del reciclaje y la reutilización de la basura inorgánica. Los residuos cuando se hallan por separado, están limpios y son fáciles de manejar, no generan contaminación. Lo que contamina es la mezcla de los desperdicios cuando se los coloca en un solo lugar, por ejemplo en una sola bolsa. Al haber materia orgánica como cáscaras, yerba, restos de comida, mezclada con

⁸ INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA. Prácticas de Educación Ambiental. Tomo I. Editorial AE005953. Pág. 17.

materia inorgánica como plásticos, pañales, etc., se produce la muerte de los organismos vivos y comienza a crearse la contaminación, las enfermedades y el mal olor.

Debido a ello es necesario el reciclaje de la basura inorgánica, que consiste en usar materiales una y otra vez para hacer nuevos productos, como los vasos, juguetes, macetas, sandalias, y muchas otras cosas más. Debemos tener en cuenta que solo debemos tomar lo que necesitamos del producto o materia que estamos utilizando, tenemos que tener un control y asumir una actitud responsable en torno al reciclaje de este tipo de basura y así evitar seguir contaminando nuestro planeta, para poder dejar un planeta sostenible a nuestras futuras generaciones.

Desechos peligrosos: *“Es un desecho con propiedades intrínsecas que ponen en riesgo la salud de las personas o que pueden causar un daño al medio ambiente.”*⁹

Las propiedades que convierten a un residuo en peligroso son la inflamabilidad, la toxicidad, la corrosividad, la reactividad y la radioactividad.

La mayor parte de los residuos peligrosos procede de las industrias o de los hospitales, aunque también pueden producirse estos residuos en los domicilios

⁹ INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA. Prácticas de Educación Ambiental. Ob. Cit. Pág. 20.

residenciales. Existen leyes y normativas que obligan a los responsables de los residuos peligrosos a conferirles un tratamiento especial, ya que no pueden ser arrojados en un basurero común. Uno de los procesos más habituales para el tratamiento de los residuos peligrosos se conoce como inertización y consiste en minimizar el potencial riesgo del residuo no recuperable hasta su disposición final. Si una industria evade estas normas e intenta desprenderse de sus residuos peligrosos de otra forma, como por ejemplo arrojándolos a un río, existe un gran riesgo de contaminación y de perjuicios legales para la industria. Este tipo de desechos son nocivos para la salud del ser humano, ya que debido a sus propiedades peligrosas y altamente tóxicas pueden generar efectos mutagénicos, teratogénicos y hasta cancerígenos.

Son desechos peligrosos los que provienen de:

- ❖ *“Desechos hospitalarios.*
- ❖ *Desechos de industria química e industria farmacéutica.*
- ❖ *Desechos de la actividad agropecuaria o forestal como fungicidas, y plaguicidas.*
- ❖ *Desechos mineros tales como relaves mineros, emisiones aéreas de chimeneas.*
- ❖ *Desechos de la industria energética tales como los aceites de transformadores eléctricos.*

- ❖ *Desechos de la industria del petróleo tales como bituminosos, alquitrán, emulsiones acuosas.*
- ❖ *Desechos de la industria textil tales como cromo oxidado, colorantes, ácidos.*
- ❖ *Desechos de la industria militar o industria afín.*
- ❖ *Desechos de centros de investigación científica, tales como solventes y reactivos usados, etc.*
- ❖ *Desechos de la industria del plástico*¹⁰.

Todos los residuos peligrosos deben recibir un tratamiento y disposición de modo de proteger el ambiente y aumentar la calidad de vida. Los residuos peligrosos son una categoría especial de residuos las cuales debido a su toxicidad, persistencia, movilidad, inflamabilidad, etc., requieren de una regulación y controles más exigentes comparados con los residuos comunes como los municipales.

RESIDUOS POST CONSUMO.

Basura Tecnológica: *“La chatarra electrónica, desechos electrónicos o basura tecnológica (en inglés: e-waste o WEEE) corresponde a todos aquellos*

¹⁰ MARTINEZ Javier. Guía para la Gestión Integral de Residuos Peligrosos. Tomo I. Editorial Montevideo-Uruguay. Pág. 15

productos que han sido desechados o descartados, tales como: ordenadores, teléfonos, móviles, televisores y electrodomésticos”¹¹.

Este tipo de basura surgió con el avance de la ciencia y la tecnología y debido a la necesidad del ser humano de facilitarse la vida y hacer sus actividades de una manera más rápida y sencilla. En la actualidad el problema de este tipo de basura es alarmante, ya que los aparatos tecnológicos como celulares, televisores, computadoras y demás aparatos eléctricos y electrónicos están compuestos de materiales como mercurio, cobalto, aluminio, plomo, azufre, níquel y otros metales pesados que al ser desechados y al entrar en contacto con el medio ambiente, desprenden gases tóxicos que contaminan el entorno donde son depositados, además desprenden lixiviados que contaminan el suelo e incluso pueden llegar a contaminar el agua, poniendo en peligro la salud del ser humano.

Es así que los nuevos modelos de aparatos tecnológicos que cada día surgen en el mercado, desplazan a los modelos anteriores, los mismos que son desechados o descartados sin antes haber cumplido su tiempo de vida útil. Por ello, las personas debemos reflexionar sobre el grave perjuicio ambiental que nuestra irresponsabilidad como consumidores está ocasionando, ya que además de provocar daños ambientales, también estamos poniendo en peligro nuestra propia vida.

¹¹ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACION, LA CIENCIA Y LA CULTURA. Los Residuos Electrónicos un desafío para la Sociedad del Conocimiento en América Latina y el Caribe. Editorial Unesco Montevideo. Pág. 77.

4.1.3. VEHÍCULOS FUERA DE USO.

“Los vehículos fuera de uso (VFU) o vehículos al final de su vida útil son aquellos automóviles que dejan de ser operativos bien por quedar obsoletos, porque están abandonados o por culpa de un accidente”¹².

Debido a la necesidad del ser humano de facilitarse la vida y hacer las cosas de una manera rápida, sencilla y práctica, surgen los avances tecnológicos, es así que, el transporte surge en la antigüedad, como necesidad de intercambio comercial a distancia o de transportar recursos materiales y personas. Aunque hoy vemos moverse con rapidez, a los coches, a los aviones, a los barcos y a los trenes, no siempre fue así, primero se tuvo que inventar la rueda y muchos siglos después, la máquina de vapor que sirvió de motor. Actualmente el transporte es fundamental desde el punto de vista económico ya que forma parte de los costos de producción de cualquier cosa que se fabrica y se comercia y está además muy relacionado con los sistemas de comunicación. También cumple una importante función social en esta llamada civilización del ocio.

Los intentos iniciales de producir los autos se llevaron a cabo en China, a fines del siglo XVII, pero de acuerdo a los registros documentales más antiguos datan de 1769, cuando el escritor e inventor francés Nicholas Joseph Cugnot

¹² SILVA Lobo Carolina, A Reciclar Chatarra; II Edición, Editorial Fundación de la Paz. Pág. 48

presentó el primer vehículo propulsado a vapor, que consistía en un triciclo de unas 4.5 toneladas, con ruedas de madera y llantas de hierro, cuyo motor estaba montado sobre los cigüeñales de las ruedas de un carro para transportar cañones, este prototipo se estrelló, quedando destruido en 1771. Pero la idea sería retomada y desarrollada en Inglaterra en los años siguientes.

El automóvil que conocemos actualmente, fue inventado en Alemania en el año 1886 por Carl Benz. Poco después otros pioneros, como Gottlieb Daimler y Wilhelm Maybach presentaron a su vez sus modelos. El primer viaje largo en un automóvil lo realizó Bertha Benz en 1888, al ir de Mannheim a Pforzheim, ciudades separadas entre sí por unos 105 kilómetros. En 1910, Henry Ford comenzó a producir automóviles en una cadena de montaje, sistema totalmente innovador que le permitió alcanzar cifras de fabricación hasta entonces impensables.

El automóvil alteró no sólo la forma de vivir, sino que se convirtió pronto en el producto industrial por excelencia. Desde sus comienzos más de 2.500 fábricas grandes y pequeñas han producido automóviles. Muchas de ellas fueron industrias de productos de metal, de armas y de bicicletas, y apostaron por el nuevo producto en base a sus experiencias de fabricación en aspectos técnicos útiles para producir automóviles.

El tiempo de vida útil de un carro es producto de una estrategia de obsolescencia programada, frecuentemente extendida a través de arreglos, composturas, chapuzas y geniales soluciones las cuales permiten ver circular autos que en otras ciudades estarían en un museo o ya se hubieran reciclado.

Las instalaciones de almacenamiento de chatarra y desguace de vehículos que hay en la actualidad, por lo general, no están preparadas para seleccionar adecuadamente los diferentes materiales que se obtienen en la separación y desguace de los Vehículos Fuera de Uso.

Con el avance de la ciencia y la tecnología día a día surgen en el mercado nuevos y mejores modelos de automotores que van desplazando a los modelos anteriores, lo cual se ha convertido en un grave problema ambiental derivado de este tipo de residuo, es la contaminación de los suelos de los emplazamientos de almacenamiento y desguaces.

La mayoría de los residuos generados por los vehículos, están incluidos en diferentes tipologías de residuos. Un ejemplo de ello son los aceites usados, las baterías y filtros de aceites estarían dentro de los residuos peligrosos, siendo otras partes de los vehículos considerados como residuos no peligrosos, los cuales pueden ser reutilizados, reciclados o utilizados para valoración energética. Todo ello ha generado la contaminación del medio ambiente, poniendo en peligro la salud de las personas y la de todos los seres vivos que habitamos en el planeta.

4.1.4. COMPONENTES Y CICLO DE VIDA DE LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO.

Componentes.- Con el transcurso de los años y el avance de la tecnología en el sector automovilístico, ha incrementado la presencia de diferentes materiales en la elaboración de los automotores, sin embargo no sólo un tipo de metal es utilizado en su fabricación, ya que los fabricantes utilizan diferentes metales tales como acero, aluminio y otros como plástico, caucho, cuero y tela, los cuales llegan a formar parte del automóvil. Es así que los vehículos contienen los siguientes materiales:

“Acero: El acero es el metal más utilizado para hacer la mayoría de los coches. La mayoría de las partes del coche que tienen que ver con la dirección y la suspensión están hechos de acero. Partes de la carrocería, ruedas, chasis y cuadro también se hacen de acero. El acero es resistente y flexible, por lo que es un material preferido en la fabricación de automóviles, porque en efecto se dobla en vez de romperse. En la fabricación de automóviles se utiliza también acero inoxidable. Se elige principalmente por su resistencia a la oxidación. Por esta razón, a menudo se utiliza para tornillos, soportes y piezas de escape.

Aluminio: El aluminio se usa en la fabricación de los coches modernos porque es ligero. En muchos casos sustituye a metales pesados como el hierro en la fabricación de automóviles porque tiene la resistencia necesaria que requiere la

parte sin el exceso de peso. Las partes de un coche que se hacen típicamente de aluminio incluyen el motor y las ruedas.

Hierro: El hierro también se utiliza para fabricar automóviles. El hierro se usaba con más frecuencia en el pasado y se ha utilizado en menor medida en la fabricación de automóviles modernos porque es pesado. Dicho esto, con ese peso viene una gran durabilidad, por lo que es elegido a menudo para las piezas del motor de los coches más viejos.

Titanio: El titanio es un metal exótico que es muy fuerte, ligero y resistente a la corrosión por desgaste químico y de agua salada. Este metal es difícil de fabricar, por lo que se utiliza con moderación. Algunas piezas de automóviles que pueden estar hechas de titanio incluyen válvulas de admisión y de escape”¹³.

Los vehículos están compuestos de materiales como titanio, mercurio, plomo y cianuro, que al pasar a formar parte de los que están fuera de uso, sufren un deterioro lento al estar en contacto con el medio ambiente, contaminando de esta manera el entorno en el cual se encuentra, y debido a que estos materiales entran en contacto con el medio ambiente, desprenden gases y líquidos que contaminan el aire y el suelo, e incluso pueden contaminar las

¹³ GARCIA López Luis Pelayo, Seguridad y Medio Ambiente, Edición Nro. 123 Tercer Trimestre 2011. Pág. 41

aguas, debido a ello se hace necesario optimizar su uso y reducir asimismo su impacto ambiental.

Cabe recalcar que además de los materiales antes mencionados, los vehículos también contienen otros componentes, tales como:

“El cloro: El cloro y sus derivados intervienen en la producción de los cinturones de seguridad, los airbags, las tapicerías de vinilo, el cuadro de mandos, las correas del alternador, los manguitos y varios líquidos de transmisión y anticongelantes.

La fibra de carbono: En el automóvil se utiliza para fabricar el chasis, la carrocería y otras piezas de los coches de fórmula.

Los materiales cerámicos: Este tipo de materiales están destinados, a menudo, a la fabricación de elementos del motor o de rodamientos para automóviles.

El teflón: El politetrafluoroetileno (teflón) se utiliza igualmente en el automóvil y, más exactamente, para el pulido de las carrocerías. Gracias a la capa protectora que deposita sobre la pintura, protege la chapa contra la suciedad, las proyecciones de materias corrosivas (deyecciones de pájaro, sal en invierno, etc.) y la contaminación atmosférica.

Los plásticos: El plástico hace que los automóviles sean más ligeros (con un ahorro del 10 al 15%). Otro de los materiales más utilizados tanto en el exterior como en el interior y bajo capó de los vehículos, es el polipropileno. Se emplea para fabricar parachoques, molduras, paneles de instrumentos, carcasas de faros, filtros de aire o embellecedores, entre otras muchas aplicaciones”¹⁴.

En la actualidad, las sociedades enfrentan un grave problema respecto a los vehículos fuera de uso, debido a que cada día es mayor la cantidad de este tipo de desechos. Mucha gente desconoce que los automotores contienen materiales que son tóxicos.

Cuando por alguna razón los vehículos son desechados, los componentes que contienen estos automotores se mezclan con el medio ambiente y es ahí cuando empiezan a desprender gases tóxicos que pueden ser mortales para el ser humano. Es por ello que debemos reflexionar sobre el grave perjuicio que nos estamos ocasionando al actuar de forma irresponsable, ya que las actividades del ser humano es lo que está generando la destrucción del planeta tierra.

Tenemos que tener en cuenta que la tierra es el planeta en el que vivimos, donde está nuestra casa, nuestra familia y todo lo que queremos, por ello, es trascendental que todos colaboremos para poder evitar su destrucción.

¹⁴ GARCIA López Luis Pelayo, Seguridad y Medio Ambiente, Edición Nro. 123 Tercer Trimestre 2011. Pág. 42.

Ciclo de Vida.- *“La historia del automóvil supera ampliamente los cien años, en los que se ha demostrado ser un útil excepcional para el desarrollo económico, social y generador de libertad”.*¹⁵

Las ventajas que proporciona son incuestionables, pero hay que tener en cuenta que también tiene repercusiones negativas para el entorno y el medio ambiente. Como se puede observar en la vía pública o en las carreteras cada vez hay mayor número de autos, y el cambio de automóvil se realiza con mayor frecuencia cada día, hace unos años la vida media de un vehículo podía alcanzar más de 15 años, actualmente la vida de un vehículo se limita a unos 7 años.

El ciclo de vida de los vehículos depende de los nuevos modelos de automóviles que surgen en el mercado internacional, un ejemplo de ello es el vehículo BMW que tiene un ciclo de vida de siete años, pero constantemente los fabricantes tratan de crear automóviles diferentes y nuevos aproximadamente cada tres años, lo cual implica que el modelo anterior sea desplazado por el nuevo modelo de vehículo, por ende la aparición de nuevos modelos de vehículos significa que los mismos tengan ciclos de vida más cortos. Por ejemplo en Suecia y Gran Bretaña el ciclo de vida de los vehículos es de ocho años, mientras que en Japón el ciclo de vida es de cuatro años.

¹⁵ Ibídem Pág. 43.

Por otra parte, el Observatorio Cetelem Europeo del Automóvil 2013, con el fin de constatar el uso y el momento que utilizan el automóvil los ciudadanos europeos, ha concluido lo siguiente:

“En la primera etapa de nuestra vida la relación que tenemos con el automóvil es de absoluta dependencia de nuestra familia. Nos desplazamos cuando ellos se desplazan. Durante la juventud empezamos a ganar independencia, y con la edad de tener carné de conducir muchos empiezan a moverse en coche de manera autónoma (claro que no todos tienen la oportunidad de acceder a un coche). Es la etapa adulta de nuestra vida la que está marcada por cambios personales y profesionales que van a afectar directamente a la relación que tenemos con el automóvil. La inserción en el mundo laboral, la vida en pareja y la llegada de los hijos van a definir el momento de compra, el tipo de vehículo y el uso que vamos a hacer de él. Esta fase denominada de “nidificación” irá exigiendo cambios en nuestro medio de transporte habitual. En la madurez, y cuando los hijos van saliendo paulatinamente del hogar familiar, las necesidades vuelven a cambiar, con lo que es habitual volver a un utilitario más pequeño. De forma progresiva, ya en edad de jubilación y más tarde, el uso del coche tiende a reducirse e, incluso, llegamos a deshacernos de alguno de ellos (en el caso de tener varios)”¹⁶.

¹⁶ GARCIA López Luis Pelayo, Seguridad y Medio Ambiente, Ob. Cit. Pág. 49.

El ciclo de vida del automóvil está muy vinculado al ser humano, ya que no utilizamos el vehículo de la misma manera en los distintos momentos de nuestra vida. Aunque esta relación de las personas con el automóvil no es una verdad absoluta e inamovible, sino que va cambiando conforme cambia la sociedad.

En la actualidad la variedad y tipo de vehículos que existe es muy grande, permitiendo a los usuarios escoger el tipo de automóvil y esta manera llevamos una irresponsabilidad tan grande que no concientizamos, sobre el gran daño que provocamos al medio ambiente, al momento de abandonar los vehículos que han cumplido su vida en patios o canchones provocando con los residuos que anteriormente manifesté en los párrafos anteriores un gran daño al ecosistema.

4.1.5. PROBLEMAS QUE GENERAN LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO.

Los vehículos fuera de uso o vehículos al final de su vida útil, genera los siguientes problemas:

Los vehículos fuera de uso en condiciones de abandono son altamente peligrosos ya que ponen en peligro la salud de la población, la seguridad pública y afectan negativamente al medio ambiente. De hecho, un vehículo que ha pasado largas temporadas abandonado se convierte en foco de infecciones

pues en su interior, o abajo del mismo, acumula basura y residuos, además del agua que se estanca en los neumáticos y alrededores de sus ruedas, pudiendo servir de nido para ratas e infecciones.

En algunos casos y en determinadas zonas, incluso un vehículo puede ser utilizado como escondite de objetos robados, para realizar delitos vinculados al tráfico de drogas o ser utilizado como refugio por los indigentes. Además los vehículos abandonados, aparte de ser una fuente perjudicial para las personas, en especial para niños y ancianos, también deslucen las calles de las ciudades y restan zonas de aparcamiento.

Todos los residuos procedentes de los vehículos fuera de uso contienen dispositivos peligrosos no biodegradables que al no ser tratados adecuadamente despenden al aire gases tóxicos que ocasionan graves impactos en el medio ambiente. Los metales tienen una gran capacidad para persistir en el medio ambiente, además quien resulta gravemente perjudicado es el hombre, que termina ingiriéndolos a través de lo que come o respira. He aquí la importancia de que los vehículos fuera de uso sean reciclados, ya que el reciclaje ayuda ahorrar recursos y proteger el medio ambiente, debido a que no es necesario extraer metales nuevos.

Los vehículos están compuestos de los siguientes metales:

Aluminio: Se utiliza en los anclajes del chasis, del capó y de los parachoques o paragolpes, puede causar fibrosis pulmonar debida a la inhalación de humos de bauxita o polvo de aluminio, asma bronquial y osteoporosis.

Estaño: La banda de acero revestida de estaño denominada hojalata constituye uno de los materiales empleados en la industria automotriz. En el ser humano puede causar efectos como: *“Irritaciones de ojos y piel, dolores de cabeza, dolores de estómago, vómitos y mareos, sudoración severa, problemas para orinar, depresiones, daños hepáticos, disfunción del sistema inmunitario, daños cromosómicos, escasez de glóbulos rojos, daños cerebrales (provoca trastornos del sueño, olvidos y dolores de cabeza)”*¹⁷.

Además es tóxico para los ecosistemas acuáticos y puede mantenerse en el medio ambiente largos periodos de tiempo.

Cadmio: Es utilizado en las baterías de los vehículos, *“una exposición a niveles significativamente altas ocurre cuando la gente fuma. El humo del tabaco transporta el cadmio a los pulmones. Cuando la gente respira el cadmio, éste puede dañar severamente los pulmones. Esto puede incluso causar la muerte. Otros efectos sobre la salud que pueden ser causados por el cadmio son: diarreas, dolor de estómago y vómitos severos, debilitamiento óseo, fallos en la reproducción y posibilidad incluso de infertilidad, daño al sistema nervioso*

¹⁷ SECRETARIA DEL ESTATAL DE PREVENCIÓN DE RESIDUOS 27.11.2013. Programa Estatal de Medio Ambiente. Editorial Plaza de San Juan de Cruz. Pág. 14

central, daño al sistema inmune, desórdenes psicológicos, daño en el ADN o desarrollo de cáncer”¹⁸.

Plomo: “Está presente en las baterías de los vehículos, puede ocasionar accidentes cardiovasculares, trastornos psicóticos, alteración fetal. Aún no se ha demostrado cuales son las causas del parkinson, pero si se ha coincidido en varios estudios, que estos enfermos, tienen una elevada cantidad de plomo en los tejidos cerebrales.

Cobre: Es utilizado en los radiadores de los vehículos. Exposiciones de largo periodo al cobre pueden irritar la nariz, la boca y los ojos y causar dolor de cabeza, de estómago, mareos, vómitos y diarreas. Una toma grande de cobre puede causar daño al hígado y los riñones e incluso la muerte.

Cromo: Es utilizado en la creación de aleaciones de hierro, níquel o cobalto, aumentando la resistencia y dureza de las aleaciones. Puede causar problemas de salud como: Erupciones cutáneas, malestar de estómago y úlceras, problemas respiratorios, debilitamiento del sistema inmune, daño en los riñones e hígado, alteración del material genético, cáncer de pulmón, la muerte.

¹⁸ <http://es.wikipedia.org/wiki/Cadmio>

Níquel: Es empleado como protector y como revestimiento ornamental de los metales. Puede dar consecuencia: Elevadas probabilidades de desarrollar cáncer de pulmón, nariz, laringe y próstata, enfermedades y mareos después de la exposición al gas de níquel, embolia de pulmón, fallos respiratorios, efectos de nacimiento, asma y bronquitis crónica, desordenes del corazón.

Zinc: Este tipo de metal es utilizado como capa protectora para el hierro y el acero, es utilizado en las placas de las baterías. Su presencia puede causar “pérdida del apetito, disminución de la sensibilidad, el sabor y el olor. Pequeñas llagas, y erupciones cutáneas. La acumulación del Zinc puede incluso producir defectos de nacimiento”¹⁹.

PCBs: Los Bifenilos Policlorados están presentes en los transformadores y condensadores de los vehículos y puede ocasionar graves efectos en los seres humanos, como: insuficiencia renal y de otros órganos humanos; si son inhalados, pueden producir dolor de cabeza, mareo, y si se absorben por la piel pueden causar cloracné.

CFC: Los clorofluorocarburos son utilizados en las espumas de los asientos y en los sistemas de acondicionamiento de aire de los vehículos, es uno de los principales gases que ha contribuido a la destrucción de la capa de ozono.

¹⁹ SECRETARIA DEL ESTATAL DE PREVENCIÓN DE RESIDUOS 27.11.2013. Ob. Cit. Pág. 15

Tenemos que considerar que los metales que contienen los vehículos fuera de uso, al entrar en contacto con el medio ambiente emanan gases que ejercen efectos directos o indirectos sobre la salud del ser humano, como irritación de diversos órganos, consecuencias tóxicas o cancerígenas, disminución de las reacciones inmunitarias; sobre el medio ambiente puede ocasionar suciedad y corrosión, incremento del efecto invernadero, acidificación de los suelos y las aguas, debilitación de las masas forestales, disminución de la producción agrícola y perjudican el patrimonio histórico al atacar los monumentos.

4.1.6. BENEFICIOS DE LA RECUPERACION DE LOS VEHICULOS FUERA DE USO.

Los vehículos fuera de uso o vehículos al final de su vida útil son aquellos automóviles que dejan de ser operativos bien por quedar obsoletos, porque están abandonados o por culpa de un accidente. Los vehículos fuera de uso, suponen un problema para el medio ambiente, esto hace que tenga que ser gestionados adecuadamente por un organismo del Estado o por un gestor autorizado, que cumpla con una normativa y que sea viable. Aquí es necesario tener en cuenta que parte de los componentes que hay en un vehículo son reutilizables y reciclables. Tampoco hay que olvidar que las baterías, el líquido de frenos, la gasolina, etc. son elementos del vehículo que se consideran residuos peligrosos y suponen una amenaza para el medio ambiente, ya que contaminan los suelos donde se encuentran almacenados estos vehículos.

Para que estos vehículos fuera de uso tengan un tratamiento adecuado tenemos que ver algunos puntos importantes por los cuales tienen que pasar cada uno de los automóviles que se encuentra en un estado de abandono.

❖ Recuperación de los vehículos fuera de uso.- *“Es el usuario el que tiene la obligación de entregar el vehículo al final de su vida útil, bien directamente o a través de una instalación de recepción, a un centro autorizado de tratamiento que realizara la descontaminación”²⁰.*

Para facilitar al usuario el cumplimiento de esta obligación y en la aplicación del principio de responsabilidad de los productores, quienes deberán hacerse cargo de los vehículos que le fuesen entregados de la marca que comercialicen, así garantizando la recuperación de los vehículos que se encuentre fuera de uso. Esta recuperación intervienen las casas comerciales las cuales llevan un registro de los automóviles que vendan, para verificar de los vehículos que cumplen con su vida útil y proceder a realizar la recuperación, estos vehículos recuperados pasan a un taller de recepción en el cual proceden hacer la descontaminación es estos automóviles que prestaron su vida útil a la Sociedad y por ende se procede a recuperar estos vehículos fuera de uso.

²⁰ AGENCIA DE RESIDUOS DE CATALUNYA; Guía de Buenas Prácticas para el reciclaje de Vehículos Fuera de Uso. Edición I, Editorial CONTRAST Disseny i Comunicació. Pág. 18.

❖ Centros de Recuperación de Vehículos Fuera de Uso.- “Son instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar cualquiera de las operaciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.”²¹

Dichos centros garantizarán la reutilización, reciclado y valorización del vehículo, bien por sí mismos o a través de otros centros de tratamiento.

Para poder asumir la responsabilidad y el tratamiento final de los vehículos al final de su vida útil, se han creado los centros autorizados de tratamiento, conocidos como CAT, de vehículos fuera de uso, los cuales tienen la obligación de cumplir algunos requisitos para evitar la contaminación al medio ambiente.

En estos centros se procede a la descontaminación de los vehículos fuera de uso. Estas instalaciones disponen de:

- ☞ *“Zonas cubiertas adecuadas al número de vehículos a descontaminar con pavimento impermeable y con instalaciones para la recogida de derrames, de decantación y de separación de grasas.*
- ☞ *Zonas cubiertas y con pavimento impermeable para almacenar los componentes retirados del vehículo y que estén contaminados, en especial para aquellos que estén impregnados de aceite.*
- ☞ *Contenedores adecuados para almacenar las baterías (con neutralización del electrolito allí mismo o en sitio próximo para casos de accidente), filtros y condensadores de PCB/PCT.*

²¹ Ibídem Pág. 15.

- ☞ *Depósitos adecuados para almacenar separadamente los fluidos de los vehículos al final de su vida útil, es decir: combustible, aceite de motor, aceite de cajas de cambio, aceite de transmisión, aceite hidráulico, líquidos de refrigeración, líquido anticongelante, líquido de frenos, ácido de baterías, fluidos del equipo del aire acondicionado y cualquier otro fluido contenido en el vehículo.*
- ☞ *Equipos de recogida y tratamiento de aguas, incluidas las de lluvia en las zonas no cubiertas, las cuales han de ser tratadas previamente a su vertido, de conformidad con la normativa ambiental y sanitaria establecidas por las distintas Administraciones públicas.*
- ☞ *Zonas apropiadas para almacenar neumáticos usados, que incluyan medidas contra incendios y prevención de riesgos derivados de almacenamientos excesivos²².*

Con la creación de esta red se pretende que solamente aquellos centros, que cumplan con una serie de requisitos técnicos que le permitan llevar a cabo la descontaminación y separación de materiales de los vehículos sean los autorizados a llevar a cabo el desguace de automóviles. Se establece unos requisitos mínimos para asegurar que estos centros pueden realizar la descontaminación del vehículo y su posterior desguace de forma eficiente, limpia y respetando en todo momento el medio ambiente.

²² AGENCIA DE RESIDUOS DE CATALUNYA; Guía de Buenas Prácticas para el reciclaje de Vehículos Fuera de Uso. Ob. Cit. Pág.09.

❖ Descontaminación de Vehículos fuera de uso.- “En esta etapa se efectúa la evacuación y separación controlada de todos los líquidos y elementos de los vehículos fuera de uso que tienen la condición de residuo peligroso. Asimismo, con el objeto de facilitar el reciclado, también se retiran algunos residuos no peligrosos (catalizadores, neumáticos, vidrios, etc.)”²³.

Hay que tener en cuenta que en este proceso existe la posibilidad de simultanear varias tareas, es decir, se puede extraer al mismo tiempo más de un líquido o se puede extraer un líquido mientras se desmonta una pieza del vehículo. Por esto resulta conveniente disponer de una estación conjunta para la descontaminación y el desensamblado, de forma que se cuente tanto con sistemas para evacuar líquidos como con puestos para el desensamblado manual.

En un primer paso se coloca el vehículo en una plataforma móvil con la que se traslada a las instalaciones de descontaminación, conduciéndolo a través de una serie de estaciones individualizadas habilitadas para la descontaminación, las cuales poseen depósitos de recogida/reserva de los residuos retirados para su posterior tratamiento o recuperación.

Los líquidos se evacúan a través de mangueras específicas para cada uno de ellos, las cuales los conducen al depósito que corresponda. Cada manguera

²³ SUSÍN Ana, Proyecto Empresarial, Planta de Reciclaje de Vehículos Fuera de Uso y Aparatos Eléctricos y Electrónicos, Editorial Master Executive Mba 2006. Pág. 15

dispone de una terminación o dispositivo ajustado al extremo de esta para acceder al líquido en cuestión.

❖ Reutilización de las piezas de los vehículos fuera de uso.- “Retirada de residuos especiales por ser susceptibles de reutilización o reciclado, como componentes metálicos que contengan cobre, aluminio y magnesio (siempre que estos metales no se separen en los procesos de trituración), catalizadores, neumáticos, componentes plásticos de gran tamaño (por ejemplo, parachoques, salpicaderos, depósitos”²⁴.

Primeramente se determinan, a través de un examen exhaustivo, aquellos elementos del vehículo fuera de uso, es decir aquellos que permanecen en el vehículo tras su descontaminación así como los residuos no peligrosos retirados en este proceso, que puedan ser reutilizados o reciclados. Si se da el caso de que el vehículo es demasiado antiguo o está en tal mal estado que ningún componente puede ser reutilizado, se envía directamente a la prensa una vez descontaminado.

Acto seguido se extraen del automóvil las distintas piezas y materiales considerados aptos, desmontándolos y separándolos en función de su estado y posible destino. Así, en la línea de desmontaje se procede separando las piezas y componentes que aún están en condiciones de ser utilizados de

²⁴ FEDIT, Evaluación Básica de Análisis de Ciclo de Vida de la Fabricación, Uso y Fin de Vida de los Automóviles y Camiones en España. Edición I. Pág. 80.

aquellos que deben ser reciclados, los cuales irán a parar al almacén, desde el cual serán trasladados a las instalaciones de fragmentación para que posteriormente sean reciclados o valorizados. Una vez seleccionadas las piezas reutilizables, se limpian adecuadamente mediante sistemas semiautomáticos, tratando los líquidos producidos en esta limpieza como residuos.

A continuación, se verifica su buen estado, y en el caso de las piezas mecánicas, se comprueba su correcto funcionamiento, procediendo a repararlas si es preciso. Una vez limpias y arregladas las piezas para reutilizar, se etiquetan claramente clasificándolas según tipo para facilitar su localización en el almacén. Paralelamente, se lleva a cabo el almacenamiento de los componentes extraídos, limpios y etiquetados del vehículo de forma diferenciada, conservándolos en perfecto estado hasta el momento de su venta.

❖ *Materiales reciclables de los vehículos fuera de uso.*- “Vendría hacer básicamente consistiría en transformar materiales de residuos de nuevo en productos, materiales o sustancias, tanto si es con la finalidad original como con cualquier otra finalidad”²⁵.

²⁵ <http://www.inqualitas.net/entrevistas/13853-el-reciclaje-en-la-industria-del-automovil>.

Aquí podemos pensar en los metales, que se reciclan al 100% y sirven para volver a producir otra vez cualquier tipo de producto. Es así que el acero de la chapa puede acabar siendo una viga para una casa, una puerta de una nevera o cualquier otro elemento de acero. El cobre de los cableados puede volver a ser utilizado en esa misma aplicación o en cualquier otra, como puede ser la fabricación de tuberías. También hay otras partes no metálicas, como los neumáticos, que pueden acabar sirviendo para fabricar el pavimento de un parque infantil, o puede acabar como parte del asfalto de una carretera, etc. En el caso de las baterías de arranque de plomo-ácido, el ciclo del plomo es, en cambio, prácticamente un ciclo cerrado puesto que se recupera casi al 100% en la fabricación de nuevas baterías.

A continuación puede ver los elementos que se reciclan de un vehículo y de qué manera:

- ☞ *“Cristales, parabrisas, faros: se procesan mezclados y la mayor parte se utiliza para fabricar botellas y fibras para materiales reforzados como, por ejemplo, lana de vidrio.*
- ☞ *Cinturones de seguridad: pueden usarse como fibras en materiales de aislamiento, bases de alfombras.*
- ☞ *Líquidos varios (motor, caja de cambios, transmisión, sistema hidráulico...): una vez regenerados, pueden volver a usarse para lo*

mismo, como lubricantes; también pueden utilizarse como combustible en instalaciones preparadas, porque tienen un valor calorífico muy alto.

- ☞ *Airbags: una vez retirado el gas que los infla en caso de colisión, el neopreno, que es un plástico, puede reutilizarse.*
- ☞ *Baterías: el plomo recuperado tiene aplicación en la industria metalúrgica (quizás en nuevos coches); el plástico puede utilizarse para fabricar nuevas cajas de baterías.*
- ☞ *Intermitentes y luces traseras: son mezcla de distintos plásticos con pegamentos, lo que dificulta el reciclado; sin embargo, se ha desarrollado una técnica que permite su separación y, una vez recuperados, una nueva aplicación.*
- ☞ *Neumáticos: dependiendo de su estado, se pueden recauchutar; si no, el caucho que contienen, una vez granulado, puede utilizarse para fabricar suelos de canchas deportivas o de parques infantiles; también pueden quemarse para producir energía calorífica.*
- ☞ *Plástico de grandes piezas (parachoques, depósitos de líquidos, salpicadero...): se tritura y se reutiliza²⁶.*
- ☞ *Plástico flexible: una vez triturado, pueden usarse para producir energía calorífica en incineradoras o cementeras; una parte pequeña se usa también como material de drenaje.*

²⁶ <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1184/4/CAPITULO%20III.pdf>

Dentro de las piezas de un vehículo fuera de uso que acabo de transcribir en el párrafo anterior doy a indicar que la mayor parte de las partes de un vehículo son reciclables e inclusive sirven para llevar acabo otras actividades para la que fueron fabricadas.

Fragmentación de los vehículos fuera de uso.- *“Las fragmentadoras son grandes máquinas compuestas por uno o más yunques o barras rompedoras y revestidas con placas de desgaste de acero aleado. Un motor eléctrico mueve el rotor con los martillos de acero aleado, cuyo movimiento es de cabeceo libre. En la parte inferior de las fragmentadoras, hay una bandeja vibratoria que recibe el material triturado que se descarga a través de las parrillas. Según el procedimiento, se produce un flujo de metal ferroso, relativamente limpio y compuesto de trozos de acero pequeños (50 mm) y una “borra” que contiene fragmentos de metales no ferrosos y de otros materiales que ingresaron a la trituradora (conocida también como fragmentadora)”²⁷.*

El objetivo es generar monoproductos limpios a partir de este flujo muy complejo de materiales utilizando procedimientos de separación adecuados, el procesamiento no sólo preserva los recursos naturales de las materias primas, sino que también es considerablemente más barato. En comparación con la producción de aluminio de las materias primas primarias, al utilizar las materias secundarias se ahorra en torno al 90% de la demanda de energía.

²⁷ AGENCIA DE RESIDUOS DE CATALUNYA; Guía de Buenas Prácticas para el reciclaje de Vehículos Fuera de Uso. Edición I, Editorial CONTRAST Disseny i Comunicacio. Pág.27.

La fragmentación se lleva a cabo mediante diferentes máquinas. Todas ellas tienen en común el principio de trabajo de un molino de martillos. Hay un amplio campo de aplicaciones: desde el procesado de unas pocas toneladas de virutas metálicas hasta cientos de toneladas por hora de vehículos al final de su vida útil. El propósito de la fragmentación es trocear la chatarra metálica en piezas más pequeñas, de modo que los diferentes metales puedan ser separados, así como los estériles existentes. Por ejemplo, la fragmentación de vehículos produce fragmentos limpios y homogéneos los cuales pueden ser separados con un tambor magnético. Además, en esta fase también los plásticos, madera, gomas, tierras, y otras impurezas son fragmentados en piezas pequeñas para su separación.

4.1.7. EMPRESAS QUE RECUPERAN, DESCONTAMINAN, DESMONTAN, REUTILIZAN Y RECICLAN LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO.

En Europa existe un sinnúmero de empresas que se dedican a la recuperación de vehículos fuera de uso, pero estas se rigen con algunas normativas que protegen al medio ambiente, entre las más importante tenemos las siguientes:

- DEYDESA 2000 S.L.- *“Es una empresa con sede en Legutiano (Alaba), que pertenece a DEYDESA, S.A. y a REMETAL (Grupo BEFESA Medio Ambiente). Su actividad consiste en la recuperación de metales no férreos procedentes de vehículos fuera de uso (VFUs) La capacidad de producción de*

la instalación es aproximadamente 2.500.000 unidades de VFUs al año. Las Tecnologías de recuperación utilizadas por DEYDESA incluyen diferentes métodos de separación de materiales entre los que figuran: métodos densimétricos en vía seca, métodos densimétricos en vía húmeda, separación magnética, separación electrostática, etc. Entre los principales productos se encuentran: aluminio fragmentado y mezcla de metales pesados (cobre/latón/bronce). La producción va destinada al mercado nacional y a la exportación. Las materias primas secundarias recuperadas incluyen aluminio, zamac, cobre, latón, bronce, etc. que se destinan a la fusión para la producción de nuevas piezas con diferentes aplicaciones”²⁸.

Esta planta de reciclaje es el resultado de más de 24 años de experiencia y una inversión constante en maquinaria de última generación. Aplicando procesos de reciclaje innovadores basados en tecnologías limpias, recuperan materias primas de calidad dirigidas a la elaboración de nuevos bienes de consumo. Los principales metales obtenidos son: Aluminio, Inoxidable, Cobre, Metales pesados: latón, bronce, zink, zamac.

Tienen una tecnología de reciclaje de última generación para valorizar residuos que por medios convencionales serían desaprovechados. Esta tecnología tiene beneficios en diferentes áreas: se evita el vertido de residuos con contenidos

²⁸ <http://gestoresderesiduos.org/entidad/169475/>.

metálicos, a la vez que se cuida el medio ambiente preservando las materias primas.

- SIGRAUTO.- *“La Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO) está constituida por los principales sectores involucrados en el tratamiento de los vehículos fuera de uso, es decir, fabricantes e importadores de vehículos, desguazadores y fragmentadores, a través de sus respectivas asociaciones sectoriales (ANFAC, ANIACAM, AEDRA y FER)”²⁹.*

El objeto de Sigrauto es el de velar para que la aplicación de los requisitos que establece la nueva legislación sobre vehículos fuera de uso se lleve a cabo con los menores perjuicios posibles tanto para el usuario como para los sectores afectados.

Para cumplir con sus objetivos, Sigrauto no cuenta con empresas propias sino que se apoya en todos los operadores autorizados por las diferentes Comunidades Autónomas así como en las empresas de reciclado y valorización que puedan ayudar a dicho cumplimiento, respetando en todo momento las leyes del mercado y la libre competencia.

²⁹ <http://www.ford.es/AcercadeFord/MedioAmbiente/Vehiculosfuera de uso>

- ARN.- *“El sector holandés de automoción está llevando a cabo una estrategia para reducir la cantidad de residuos generados, mediante la firma privada ARN (Auto Recycling Nederland BV) apoyada por las organizaciones holandesas de motor: RAI, BOVAG, FOCWA, STIBA y SVN, y por el Ministerio de Medio Ambiente, Viviendas y Planificación Espacial Holandés. ARN se encarga de gestionar el denominado Fondo para el reciclado creado a partir del pago de la denominada tasa de vertido de residuos por parte de los compradores de vehículos nuevos y de llevar a cabo la monitorización y seguimiento. La tasa de reciclado hasta el año 98 era de 19.000 pesetas y a partir de ese año, debido al incremento del fondo, se bajó a 66,1 euros”³⁰.*

Los objetivos de ARN son:

- ✓ Reducir la cantidad de residuos descargados procedentes de desguaces.
- ✓ Incrementar el reciclaje hasta un 86% para el año 2020.
- ✓ Actuar de una manera responsable y correcta en lo que se refiere al medio ambiente.

En España y la mayor parte de países europeos están realizando numerosos estudios y pruebas piloto dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos fijados y, además, a buscar una vía de recuperación común a los residuos procedentes de vehículos generados en otras fases de su ciclo de vida habiéndose alcanzado resultados muy esperanzadores en las distintas posibilidades analizadas, alguna de ellas compatibles entre sí. El grado de participación de

³⁰ <http://www.conama.es/viconama/gt/pdf/20.pdf>

determinados sectores económicos y el grado de implicación de las instituciones públicas determinará tanto la dirección que se tome a partir de este punto como el éxito de la o las alternativas seguidas.

4.2. MARCO DOCTRINARIO.

4.2.1. LA RECUPERACIÓN DE LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO EN EL ECUADOR.

“En el Ecuador, alrededor del 64% de la oferta de vehículos es extranjera. La marca de mayor relevancia en cuanto a importaciones es Chevrolet, los países de origen son principalmente Colombia y Corea, los cuales en conjunto suman el 85.67% del total importado por esta marca. En segundo lugar esta Hyundai, con su país de origen Corea, la cual ocupa el 14.98% del total de importaciones a pesar de haber tenido una caída del 17.64% respecto al año 2005. Cabe destacar que tanto Chevrolet como Hyundai abarcan el 40.03% de casi la oferta extranjera. Toyota, ocupa el tercer puesto y tiene como países de origen a Colombia, Venezuela y Japón, siendo este último el país que ocupa el 57.76%, de todas las importaciones hechas por esta marca. Ford tuvo un crecimiento importante del 55.50%, y subió del octavo al cuarto puesto desplazando a marcas como Kia y Nissan quienes tuvieron un decrecimiento del 14.51% y 14.89% respectivamente. Otra marca que también tuvo una caída es Volkswagen ya que pasó de importar 3.104 unidades en el 2005 a 1.722

unidades en el año anterior. Mazda para este año tuvo un significativo crecimiento, pasó de importar 345 unidades en el 2005 a 1.458 unidades en el 2006³¹.

A nuestro país ingresan un sinnúmero de vehículos de diferentes tipos y marcas, los cuales son vendidos por las diferentes concesionarias, sin embargo cabe preguntarse ¿qué sucede con esos vehículos una vez que han cumplido su vida útil? La respuesta es que en la mayoría de las provincias del Ecuador no existe una cultura de reciclaje de los residuos orgánicos, inorgánicos y peligrosos, menos aún entorno a los vehículos fuera de uso, los cuales no reciben ningún tratamiento adecuado, y que por alguna u otra razón son llevados a los denominados canchones.

El Ecuador tiene veinticuatro provincias, de las cuales tres de sus Gobiernos Municipales se han preocupado en educar a sus ciudadanos para que reciclen y seleccionen adecuadamente la basura de acuerdo a su tipo, estas provincias son: Loja, Zamora y Cuenca.

Tampoco en nuestro país existe una legislación en torno al reciclaje y al tratamiento adecuado de los vehículos que cumplen su vida útil, ya sea porque son desechados y han sido remplazados por nuevos y mejores modelos de

³¹ <http://www.aeade.net/cifras.htm>

vehículos que surgen en el mercado, o porque sufren algún choque o simplemente porque son abandonados.

En nuestro país existe el PLAN RENOVA, el mismo que *“Es un programa implementado por el Gobierno Nacional que permite renovar el parque automotor mediante la salida de vehículos que prestan servicio de transporte público y comercial que son sometidos al proceso de chatarrización, y por lo que reciben un incentivo económico que permite acceder a vehículos nuevos de producción nacional a precio preferencial y mediante la exoneración de aranceles para vehículos importados”*³².

El Plan de Renovación Vehicular asegura que por cada vehículo nuevo que ingrese al parque automotor de transporte público y comercial, un vehículo salga y sea chatarrizado. Los objetivos de este Plan son: Renovar el parque automotor del sector público y comercial, mediante el reemplazo de los vehículos que son sometidos al proceso de chatarrización, por vehículos nuevos que garanticen las condiciones de seguridad, confort, buen servicio y mejoras al medio ambiente. Este programa está dirigido a todas las modalidades de transporte público o comercial, así tenemos: Transporte de taxis, transporte escolar, transporte urbano, transporte interprovincial, transporte de carga liviana, transporte de carga pesada.

³² MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMPETENCIA; Convenio para lo que se Establece el Programa de Renovación, del Parque Automotor. Pág. 03

Las instituciones que están involucradas en este Plan son: “*El Ministerio de Transporte y Obras Públicas: ente administrador responsable de emitir la reglamentación que rige al plan; Agencia Nacional de Tránsito: ente operativo encargado de emitir el informe técnico favorable, informe de nacionalización de vehículos importados y el certificado de chatarrización; Corporación Financiera Nacional: ente operativo responsable de la asignación de créditos; Secretaría Nacional de Aduanas: ente operativo responsable de la nacionalización de vehículos importados; ANDEC y ADELCA: empresas autorizadas para el proceso de chatarrización de los vehículos*”³³.

Además también contamos con el impuesto denominado verde del SRI, este impuesto comenzó a regir a partir de enero del 2012. Los impuestos verdes ayudan a contribuir a financiar tareas contra la contaminación, con la condición de que tales impuestos sean planificados, sobre una base de datos que justifiquen su creación y en todo lo posible se dirijan hacia quien realmente es responsable de la contaminación ambiental; mas no para que solamente sea una solución presupuestaria gubernamental.

Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. Conforme la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, este impuesto grava a la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre. “*Sujeto Activo: Quien cobra el impuesto.*”

³³ EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACION Y CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL; Instructivo para la Concesión de permisos de operación de la Resolución Nro. 008-DIR-2011-ANT. Pág. 04

*El Estado Ecuatoriano administrado por el SRI. Sujeto Pasivo: Quien paga el impuesto. Todo propietario de vehículos motorizados de transporte terrestre*³⁴.

Los vehículos exentos de este impuesto son: Los de las entidades del sector público; Los de chofer profesional y transporte público; Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad; Los vehículos clásicos; los vehículos eléctricos; Los vehículos relacionados con la actividad productiva del contribuyente; Las ambulancias y hospitales rodantes; Los vehículos de organismos internacionales y diplomáticos; Los vehículos de propiedad de personas de la tercera edad.

El Comité de Comercio Exterior del país andino fijó cuotas para cada importador de vehículos, con la meta de reducir el acelerado crecimiento del parque automotor, la emisión de gases contaminantes y los accidentes.

Los canchones del país están repletos de autos abandonados, y cientos de hierros y chapas viejas y oxidadas a la intemperie. Eso es lo que se puede ver en los canchones de las diferentes provincias del Ecuador, sumado a la falta de pago de multas y permanencia hace que los vehículos nunca sean retirados. Debido a los efectos nocivos que generan los vehículos fuera de uso tanto en el medio ambiente como en la salud de los ecuatorianos, es necesario que todos concienticemos y exijamos el cumplimiento de nuestro derecho a vivir en

³⁴ Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

un medio ambiente sano y libre de contaminación, conforme así lo establece el artículo 14 de la Constitución.

4.2.2. EL TRATAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO EN LA CIUDAD DE LOJA.

En nuestro país, la ciudad de Loja es considerada la ciudad pionera en torno al cuidado del medio ambiente urbano. El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, se rige por la Ordenanza Municipal de Higiene y Abasto, la misma que establece los planes de manejo ambiental y aseo con la finalidad de mantener limpia la ciudad. Es así que el Municipio lleva a cabo programas para evitar la contaminación ambiental.

Sin embargo no existe una norma legal que regule el tratamiento de los vehículos una vez que éstos hayan cumplido su vida útil. Esta clase de vehículos, se encuentran en los diferentes patios o canchones de la ciudad, lo cual ha provocado la contaminación ambiental, ya que no existe control por parte de las autoridades municipales y menos aún existen proyectos tendientes a regular este tipo de vehículos que por alguna razón han sido abandonados, o simplemente han dejado de ser útiles para sus propietarios en patios o canchones que se encuentran ubicados en el sector de Belén y el barrio las Pitas del cantón Loja.

4.2.3. LA DIRECCIÓN DE HIGIENE DEL GOBIERNO MUNICIPAL DE LOJA.

La Jefatura de Higiene del Municipio de Loja, es la responsable de la inspección a los locales comerciales, definición de las políticas de salubridad ambiental, prevención y control sanitario del Cantón, para garantizar que sus habitantes se desenvuelvan en condiciones adecuadas de higiene, y de la misma manera adquieran los productos dentro de un ordenado sistema de abastos.

Las actividades que realiza la Jefatura de Higiene son:

- *“La Inspección y control higiénico - sanitarias a locales comerciales tales como: Tiendas, peluquerías, bodegas de abarrotes, despensas, hoteles, hosterías, moteles, prostíbulos, bares, discotecas, licoreras, gasolineras, billares, etc.*
- *Control y Emisión de Permisos de Funcionamiento.*
- *Los servicios que presta son: Inspecciones a locales comerciales previo a la obtención del Permiso Anual de Funcionamiento; Control de mobiliario, Utensilios, Seguridad, Servicios Sanitarios, Higiene, Almacenamiento y protección de alimentos, de los locales comerciales que tramitan el permiso de funcionamiento; Información de los requisitos para obtener el Permiso de Funcionamiento”³⁵.*

³⁵ <http://www.loja.gob.ec/contenido/direcci-n-de-higiene-municipal>

Una de las competencias que tendría que asumir el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, es el tratamiento adecuado de los vehículos fuera de uso, ya que los mismos causan gran daño al medio ambiente como así mismo a las personas que viven cerca a estos patios de autos desechados.

La Jefatura de Higiene se compone de las siguientes Unidades:

CONTROL SANITARIO: Se encarga de realizar las siguientes actividades:

- ✓ Coordinación de fumigaciones y desratizaciones en los mercados de la ciudad.
- ✓ Toma de muestras e inspecciones en mercados, restaurantes, cafeterías, fábricas, camales y demás sitios donde se expenden y consumen alimentos específicamente productos perecibles.
- ✓ Inspección a los locales donde se elaboran y expenden alimentos, previo a la obtención de permisos de funcionamiento.
- ✓ Emisión de permisos de funcionamiento.
- ✓ Control Sanitario e inspección de porcinos faenados en la vía desde el barrio de Rumishitana hasta la parroquia Vilcabamba.

MERCADOS: La Coordinación de Mercados se encarga de regular las actividades de los diferentes centros de abastos de la ciudad y cantón a través de emisión de adjudicaciones de los diferentes puestos en los mercados con su respectiva legalización. Además, otorga permisos para funcionamiento y

carnet de ayudantes que acreditan a los usuarios para poder operar en los centros de abastos.

SANEAMIENTO AMBIENTAL: Las actividades que realiza son: Asear de las calles, avenidas, parques, plazas y ríos de la ciudad y parroquias rurales; Recolectar y transportar los residuos sólidos producidos por los hogares y establecimientos en general; Promover la clasificación domiciliaria de los desechos sólidos; Establecer mecanismos alternativos de recuperación de materiales reciclables, promoviendo la generación de mano de obra y seguridad industrial y de la salud de quienes se dedican a esta actividad; Monitorear y supervisar el sistema implantado; Diseñar rutas, frecuencias, horarios de recolección y aseo de lugares públicos procurando incrementar la cobertura; Realizar estudios periódicos de las características físico – químicas de los residuos sólidos; Coordinar con la Unidad de Educación Ambiental campañas de concienciación ciudadana sobre la generación, manejo y disposición final de los residuos sólidos; Elaborar los planes operativos anuales.

UNIDAD TÉCNICA: La Unidad Técnica de la Dirección de Higiene se encarga de facilitar la Operación, Mantenimiento y Monitoreo de los servicios de: disposición final de los desechos sólidos, área de reciclaje, área de lombricultura, desechos hospitalarios en el Relleno Sanitario y además es la encargada de regular las actividades de los diferentes centros de abastos,

baterías sanitarias, y lavanderías de la ciudad, de igual forma se tiene a cargo la comercialización de los diferentes materiales que son separados en el área de reciclaje del Relleno Sanitario Municipal.

COMISARÍA DE HIGIENE: Es la encargada de hacer cumplir las ordenanzas y más disposiciones emanadas por la Municipalidad en lo que respecta a la higiene del Cantón Loja.

4.2.4. EL RELLENO SANITARIO DE LA CIUDAD DE LOJA.

El Relleno Sanitario fue creado en el año de 1997, se encuentra ubicado fuera del perímetro urbano de la ciudad de Loja, en el sector Chontacruz, al Suroeste de la ciudad, cuya entrada principal de acceso es la calle Llacurco. Ocupa un área de 2.254 hectáreas.

“Anteriormente la ciudad contaba con un botadero de basura ubicado en el kilómetro 8 de la vía a Zamora, el cual fue cerrado técnicamente, de acuerdo a las recomendaciones de Fundación Natura. El relleno sanitario se proyectó para una vida útil de 25 años, hasta su estabilización se lo utilizó como un vertedero de desechos sólidos”³⁶.

El relleno sanitario cuenta con instalaciones como:

³⁶ <http://www.naturalezaycultura.org/docs/Geo%20Loja.pdf>

Planta de Reciclaje.- Aquí es llevada la basura de los recipientes negros, es decir aquellos residuos inorgánicos, que no se pudren y que pueden ser reutilizados. En esta planta se seleccionan aquellos los materiales, para posteriormente ser empacados y vendidos.

Planta de Lombricultura.- En esta planta es colocada aquella basura orgánica o que se pudre, la misma que una vez que ya no desprende gases, es colocada en los denominados lechos, en donde se riega agua sin saturar, y luego se procede a incorporar las lombrices, para posteriormente ser tapada por pasto. Tarda aproximadamente de unos 2 a 3 meses, dependiendo del clima, para que finalmente se obtenga el abono orgánico o humus, que es muy útil para la agricultura.

Celda de desechos Biopeligrosos.- Los residuos hospitalarios, son encapsulados, sellados para posteriormente ser colocados en las celdas o parcelas separadas.

Laguna para tratamiento de lixiviados y percolados del Relleno Sanitario.- Los líquidos generados por la basura, son vertidos en una laguna que se denomina “laguna de oxidación”, procurando que estos líquidos circulen de manera espiral para que queden espacios libres para que se pueda sembrar alguna planta acuática. Cabe mencionar que la laguna de oxidación fue cerrada con la finalidad de no contaminar los demás ríos de la ciudad de Loja.

Es importante mencionar que la Coordinación Zonal 7 del Ministerio de Ambiente de Ecuador (MAE) el 9 de agosto del 2012, emitió una sanción económica de USD 58.400 al Gobierno Municipal de Loja, por la contaminación que generaba el relleno sanitario. Debido a los reclamos de los moradores del sector donde se encuentra ubicado el relleno sanitario el Gobierno Municipal, se comprometió a empezar a buscar un nuevo sector para cambiar de lugar al relleno sanitario, pero hasta la actualidad se desconoce el lugar exacto donde posiblemente se ubicaría el relleno sanitario.

4.3. MARCO JURÍDICO.

4.3.1. DERECHO AMBIENTAL INTERNACIONAL.

El Derecho Ecológico es un conjunto sistematizado de principios y normas jurídicas, internas e internacionales, que regulan: la actividad humana en su interacción con los ecosistemas y el medio ambiente, estableciendo medidas apropiadas para su conservación y protección, de manera de no comprometer las expectativas de las generaciones futuras.

También podemos decir que la Ecología tiene relación con el Derecho porque este último otorga a la primera las normas que sancionan las faltas, contravenciones o delitos cometidos en contra del medio ambiente y los recursos naturales. El Derecho tiene que actualizar constantemente la tipología

de los hechos cometidos contra los ecosistemas para poder identificarlos y sancionarlos.

A finales de 1960, la ONU convocó a la Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Humano, que fue realizada en Estocolmo, Suecia en 1972. “Inmediatamente después de Estocolmo la Asamblea General de las Naciones Unidas aprueba, en su vigésimo séptimo período de sesiones (19 de septiembre de 1972), una serie de resoluciones sobre el medio ambiente referidas a los siguientes temas:

- Cooperación entre los Estados en el campo del medio ambiente.
- Responsabilidad ambiental de los Estados.
- Creación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).
- Creación de la Secretaría del Medio Ambiente dentro del sistema de Naciones Unidas. Se decide ubicar su sede en Nairobi, Kenia.
- Disposiciones institucionales y financieras para la cooperación internacional en relativo al medio ambiente”³⁷.

En 1987 fue suscrito el *Protocolo de Montreal* que tuvo como finalidad reducir la producción de gases CFC o clorofluorocarburos, halones y bromuro de metilo, cuya presencia en la atmósfera es considerada la principal causa del

³⁷ DECLARACION LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL MEDIO HUMANO.

adelgazamiento en la capa de ozono. Este Protocolo entró en vigencia en 1989, cuando 29 naciones más la Unión Europea, productores de 89% de las sustancias nocivas para la capa de ozono, lo habían ratificado.

Desde que este tratado entro en efecto, las concentraciones atmosféricas de los clorofluorocarbonos e hidrocarburos clorinados se han estabilizado o se han reducido, siendo considerado el acuerdo ambiental internacional más exitoso, todo esto debido al compromiso de los países miembros de reducir sus niveles de consumo y producción de clorofluorocarbonos.

Posteriormente en 1992 la ONU llevó a cabo la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo conocida también como Cumbre de la Tierra, que se desarrolló en Río de Janeiro – Brasil, en la cual estuvieron presentes delegaciones internacionales de 175 países. En la Conferencia de Río, a diferencia de lo que ocurrió en Estocolmo, la cooperación prevaleció sobre el conflicto. Los compromisos específicos adoptados incluyen dos convenciones: una sobre Cambios Climáticos y otra sobre la Diversidad Biológica, y también una Declaración de Principios Forestales.

A partir de aquí surgen algunos tratados y acuerdos internacionales en beneficio del medio ambiente, entre los cuales se pueden mencionar los siguientes:

LA CONVENCIÓN DE BASILEA: Actualmente cuenta con 170 países miembros, y que fue adoptado en 1989 y entró en vigencia el 5 de mayo de 1992. Cabe destacar que el mayor productor mundial de basura electrónica, Estados Unidos, no forma parte de este tratado. *“Uno de los objetivos del Convenio de Basilea es promover prácticas de gestión ambiental sostenibles que permitan minimizar la producción de residuos ambiental sostenibles que permitan la producción de residuos tóxicos, lo que implica un estricto control de la generación de estos desechos para su almacenamiento, transporte, tratamiento, reutilización, reciclado, recuperación y disposición final. Muchas empresas en el mundo han demostrado que a través de buenos hábitos es posible disminuir sosteniblemente la producción de residuos peligrosos de una manera económica y eficiente”³⁸.*

El Convenio de Basilea es el máximo tratado ambiental internacional que busca proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente, frente a posibles daños ocasionados por productos químicos y desechos tóxicos.

EL PROTOCOLO DE KIOTO SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO: “Es un acuerdo internacional que tiene por objetivo reducir las emisiones de seis gases que causan el calentamiento global: dióxido de carbono (CO₂), gas metano (CH₄) y óxido nitroso (N₂O), además de tres gases industriales fluorados: Hidrofluorocarbonos (HFC), Perfluorocarbonos (PFC) y Hexafluoruro

³⁸ CONVENIO DE BASILEA SOBRE EL CONTROL DE LOS MOVIMIENTOS TRANSFRONTERIZOS DE LOS DESECHOS PELIGROSOS Y SU ELIMINACIÓN ADOPTADO POR LA CONFERENCIA DE PLENIPOTENCIARIOS DEL 22 DE MARZO 1989.

de azufre (SF₆), en un porcentaje aproximado de al menos un 5%, dentro del periodo que va desde el año 2008 al 2012, en comparación a las emisiones al año 1990³⁹.

Este protocolo fue creado el 11 de diciembre de 1997 en Kioto – Japón pero entró en vigencia el 16 de febrero de 2005. Este acuerdo es auspiciado por la ONU para luchar contra el cambio climático, concientizando de esta manera a la población sobre este gran problema que enfrenta la humanidad. El objetivo de este acuerdo es luchar contra el cambio climático mediante una acción internacional de reducción de las emisiones de determinados gases de efecto invernadero responsables del calentamiento del planeta, uno de los propósitos actuales del Protocolo de Kioto es conseguir reducir un 5,2% las emisiones de estos gases sobre los niveles de 1990 para el periodo 2008-2012.

CONVENIO SOBRE DIVERSIDAD BIOLÓGICA: “Es el primer acuerdo global cabal para abordar todos los aspectos de la diversidad biológica: recursos genéticos, especies y ecosistemas, y el primero en reconocer que la conservación de la diversidad biológica es una preocupación común de la humanidad, y una parte integral del proceso de desarrollo”⁴⁰.

El Convenio sobre la Diversidad Biológica, es legalmente vinculante, fue adoptado en la Cumbre de la Tierra en 1992 en Río de Janeiro, Brasil, y entró

³⁹ NACIONES UNIDAS, Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

⁴⁰ NACIONES UNIDAS, Convenio sobre la Diversidad Biológica.

en vigor a finales de 1993. Actualmente lo conforman más de 185 países miembros.

La biodiversidad es esencial para todos. Muchas especies producen beneficios a los seres humanos, como medicinas, polinización de cultivos, y limpieza del aire y del agua, que no se pueden reemplazar. Es por ello que este convenio tiene como finalidad detener la pérdida de la diversidad biológica para asegurar la continuidad de su uso y aprovechamiento por medio de la conservación y utilización sostenible de sus componentes y de la participación equitativa en los beneficios que se derivan del uso de los recursos genéticos.

El Convenio de Estocolmo sobre los Contaminantes Orgánicos Persistentes (COPs), *“es un acuerdo internacional que regula el tratamiento de las sustancias tóxicas. Fue firmado en 2001 en Estocolmo y entró en vigor el 17 de mayo del 2004. Inicialmente el convenio regulaba doce productos químicos incluyendo productos producidos intencionadamente, tales como: pesticidas, PCBs; dioxinas y furanos. Actualmente hay 172 países que han ratificado el convenio”*⁴¹.

Los componentes orgánicos persistentes o COPs, son productos químicos que poseen propiedades tóxicas que son resistentes a la degradación, lo que hace que sean perjudiciales para la salud humana y el medio ambiente. Debido a

⁴¹ CONVENIO DE ESTOCOLMO SOBRE CONTAMINANTES ORGANICOS PERSITENTES. Pág. 02

que estas sustancias son transportadas por el aire, el agua y las especies migratorias, se ha convertido en un problema transfronterizo, por lo que este convenio busca tomar medidas a escala internacional para reducir y eliminar la producción de esos contaminantes.

El derecho internacional del medio ambiente comporta numerosas convenciones internacionales y resoluciones, obligatorias algunas de ellas, dictadas por organismos internacionales, y otros textos no obligatorios de carácter meramente declarativos.

4.3.2. DERECHO AMBIENTAL ECUATORIANO.

El desarrollo del Derecho Ambiental en el Ecuador tuvo su origen en las iniciativas internacionales como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo llevada a cabo en Río de Janeiro en 1992. A partir de la cual comienza a modificarse el derecho interno de los Estados vinculados con las políticas ambientales.

Con la promulgación de la Constitución Política de la República del Ecuador en 1998, que reconoce a las personas, el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado y libre de contaminación; de forma a preservar el medio ambiente y de esta manera garantiza un desarrollo sustentable, fue promulgada la Ley de Gestión Ambiental Ley No. 37. RO/ 245 de 30 de julio de 1999 para cumplir con dichos objetivos.

En el Ecuador, las políticas ambientales internacionales se han visto reflejadas en nuestro ordenamiento jurídico.

La Constitución de 1998, incorpora el concepto de desarrollo sustentable bajo el entendido que conlleva a un proceso económico, social, político y cultural, que tiene como objetivo final el mejorar la calidad de vida de las personas manteniendo el mismo tiempo el medio ambiente; en definitiva se persigue el equilibrio entre el desarrollo económico con la preservación del medio ambiente.

Es importante recalcar que el legislador ecuatoriano consiente de la importancia que tiene las normas de protección al medio ambiente ha incorporado desde la Constitución de 1998, hasta la Constitución en vigencia desde el 20 de octubre del 2008, al ordenamiento jurídico, normas y principios que consagran el derecho de los ciudadanos a disfrutar de un medio ambiente sano.

Las leyes de protección al medio ambiente son las que se detallan a continuación:

◆ *CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR 2008*: Es la ley suprema y se encuentra en la cúspide de nuestra normativa jurídica.

Proporciona el marco para la organización del Estado, y para la relación entre el gobierno con la ciudadanía.

La Constitución en su artículo 14 establece *“Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, sumak kawsay. 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 prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados”*⁴².

El ambiente es un bien que pertenece a todos los habitantes del planeta, tenemos el derecho de disfrutarlo, pero también de cuidarlo, ya que su contaminación o deterioro haría imposible el ejercicio de cualquier otro derecho, inclusive el de la vida. Debido a esto el derecho a vivir en un ambiente sano surge con la tercera generación de Derechos Humanos en 1980, que tuvo como finalidad sugerir a todos los Estados crear mecanismos jurídicos que hagan posible que cada individuo pueda ejercer y exigir sin impedimentos el derecho a habitar en un medio ambiente saludable para el desarrollo de su vida.

Existen otros principios importantes que surgen y que merecen atención, como son el indubio pro naturaleza, la objetividad de daño ambiental, la imprescriptibilidad de la acción de daño ambiental, entre otros. El cómo se

⁴² CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.- Ediciones Legales. Corporación Myl. Quito-Ecuador. 2010. Art. 14, Pág. 19.

accionan, cómo se encuentran y se apoyan en este sistema de interdependencia jurídica reportan gran importancia para medir la eficacia de estas normas.

El derecho a un medio ambiente saludable, es un derecho subjetivo de la persona, que es reconocido constitucionalmente, por ello debe ser estrictamente respetado. Sin embargo en los últimos años, debido al avance de la ciencia y la tecnología, éste derecho está siendo vulnerado, por lo que es importante el análisis de la problemática desde la perspectiva de la regulación constitucional, ya que no es suficiente el simple reconocimiento de este derecho, sino asegurar su disfrute con diversas garantías que hagan efectivo el goce del derecho a vivir en un medio ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

En la Constitución ecuatoriana en su artículo 395 reconoce que *“El Estado garantiza un modelo sustentable de desarrollo ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneraciones naturales de los ecosistemas y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras”*⁴³.

Este artículo 395 de la Constitución ecuatoriana, nos manifiesta que el estado adoptara todo tipo de medidas para proteger el medio ambiente, tratando de

⁴³ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ob. Cit. Art. 395. Pág. 175.

equilibrar a las personas y un modo sustentable para la convivencia en el medio ambiente y la recuperación de la naturaleza que por alguna razón el hombre provoco contaminación y destrucción a la naturaleza.

Por otra parte el artículo 72 de la Constitución de la Republica de Ecuador, nos manifiesta: *“La naturaleza tiene derecho a la restauración. Esta restauración será independiente de la obligación que tiene el Estado y las personas naturales y jurídicas...”*⁴⁴, del simple hecho de la lectura de este articulo entendemos que las personas que comenten un delito contra la naturaleza, el mismo tendrá que indemnizar o pagar los daños ocasionados, pero aquí se comete la infracción los dueños de vehiculos que se encuentran fuera de uso, y los abandonan en patios, canchas o vías públicas, ocasionando una gran contaminación al medio ambiente y no existe una ley regulatoria para este tipo de vehiculos que se encargue la recolección y tratamiento adecuado a dichos automóviles fuera de uso.

Nuestra Constitución, a más de recoger las tendencias internacionales a nivel de políticas ambientales, ratificar los principios del derecho ambiental, mantener el esquema jurídico relativo a la declaratoria de interés público sobre la conservación de la diversidad biológica, el deber de protección del patrimonio natural y el reconocimiento de los derechos civiles y colectivos a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado y a la participación ciudadana en

⁴⁴ *Ibíd*em Art. 76. Pág. 46.

la adopción de decisiones ambientales; plantea nuevos principios de profunda incidencia en la normativa legal.

◆ **LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL:** Es una normativa jurídica creada para cumplir con lo establecido en el artículo 14 de la Constitución de la República del Ecuador. El artículo 1, de la prenombrada ley dispone *“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”*⁴⁵.

La Ley de Gestión Ambiental contiene una serie de principios y herramientas básicas para la gestión ambiental en el país, los mismos que establecen los mandatos, prohibiciones y permisiones sobre las actividades que puedan generar impactos ambientales, constituyéndose esta ley en un importante avance legislativo para el país en lo referente a la protección del medio ambiente.

Es de mucha importancia mencionar lo que nos dispone esta ley que la estoy estudiando por cuanto los Gobierno Autónomos descentralizados, les da la potestad para crear leyes que ayuden al cuidado del ecosistema y de medio ambiente; en el artículo 13 de la Ley de Gestión Ambiental se refiere a lo

⁴⁵ LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL.- Segunda Edición. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2005. Pág. 1.

siguiente: “Los consejos provinciales y los municipios, dictarán políticas ambientales seccionales con sujeción a la Constitución Política de la República y a la presente Ley. Respetarán las regulaciones nacionales sobre el Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas para determinar los usos del suelo y consultarán a los representantes de los pueblos indígenas, afro ecuatorianos y poblaciones locales para la delimitación, manejo y administración de áreas de conservación y reserva ecológica”⁴⁶; tenemos la legislación para poder realizar un cuidado adecuado a nuestras ecosistema y naturaleza para evitar una contaminación muy fuerte que se la lleva a cabo en las ciudades por los vehículos fuera de uso, que se encuentran sin un tratamiento adecuado.

◆ *LEY FORESTAL Y DE CONSERVACIÓN DE ÁREAS NATURALES Y VIDA SILVESTRE*: Tiene por finalidad regular y proteger el patrimonio forestal del Estado. Esta ley otorga atribuciones y funciones al Ministerio del Ambiente para proteger y sancionar a las personas que cometan atropellos contra la naturaleza y el medio ambiente, da a conocer la administración y el aprovechamiento forestal a través de contratos, establece la clasificación de los bosques, el control de los productos forestales, la protección forestal, el financiamiento de los programas forestales.

⁴⁶ Ibídem Art. 75, Pág. 05

◆ *LA LEY DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL*: Su finalidad es precautelar la buena utilización y conservación de los recursos naturales del país. El proyecto de ley fue elaborado por el Ministerio de Salud y aprobado respectivamente por la Comisión de Legislación.

El artículo 1 de esta ley establece “*Queda prohibido expeler hacia la atmósfera o descargar en ella, sin sujetarse a las correspondientes normas técnicas y regulaciones, contaminantes que, a juicio de los Ministerios de Salud y del Ambiente, en sus respectivas áreas de competencia, puedan perjudicar la salud y vida humana, la flora, la fauna y los recursos o bienes del estado o de particulares o constituir una molestia*”⁴⁷.

La Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental da a conocer las fuentes potenciales de contaminación del aire, la responsabilidad que tienen los Ministerios de Salud para llevar a cabo programas para prevenir y controlar la contaminación de las aguas y del suelo, además la coordinación de los Ministerios de Salud con los Municipios para planificar, regular, normar, limitar y supervisar los sistemas de recolección, transporte y disposición final de la basura en el medio urbano y rural.

⁴⁷ LEY DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.- Primera Edición. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2005. Pág. 1.

◆ *CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (COOTAD)*: Este Código tiene como objetivo reunir en un solo cuerpo legal las normas que deben regir la actividad administrativa de los gobiernos autónomos descentralizados; Además establece la descentralización, la conformación de las regiones, las competencias que tienen los Consejos Provinciales, Juntas Parroquiales y Alcaldías, como también la equidad que debe existir entre los gobiernos autónomos.

El artículo 54, literal k del COOTAD establece como función del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal la siguiente: *“Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales”*⁴⁸.

De la misma manera el artículo 55 literal d, dispone *“d) Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley”*⁴⁹.

De acuerdo a lo expuesto, los Municipios deben crear políticas ambientales para evitar graves perjuicios a nuestro medio ambiente, brindando los respectivos servicios públicos, como saneamiento ambiental y manejo de

⁴⁸ CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (COOTAD).- Primera Edición. Editorial V&M Gráficas. Quito-Ecuador. 2011. Pág.

⁴⁹ *Ibíd*em Art. 55, literal d. Pág. 41.

desechos sólidos, los cuales también se encuentran contemplados en el artículo 264 numeral 4 de la Constitución de la República.

Estos artículos manifestados en los párrafos anteriores, es muy claro y suficiente lo que nos explica, en decir que la funciones y competencia es conocer sobre el medio ambiente, contaminación, en sus territorios o cantón jurisdiccional, pero tenemos que estudiar si los Municipios se encuentran ejecutando lo que nos dice el COOTAD, más aun cuando estos vehículos fuera de uso causan una contaminación notable al medio ambiente dentro de estos territorios y sin que los mismos realicen o presenten proyectos para tratar estos vehiculos que se encuentran fuera de uso dentro de zonas urbanas.

4.3.3. MINISTERIO DEL AMBIENTE.

“El Ministerio del Ambiente en concordancia con lo estipulado por el pueblo ecuatoriano en la Constitución de la República del Ecuador de 2008, velará por un ambiente sano, el respeto de los derechos de la naturaleza o pacha mama, y garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras”⁵⁰.

⁵⁰ <http://www.ambiente.gov.ec/>

El Ministerio del Ambiente del Ecuador fue creado el 4 de octubre de 1996. Es el organismo encargado de definir y regular las políticas ambientales, coordinar los planes, proyectos y programas orientados a lograr un ambiente sano mediante una gestión ambiental participativa, equitativa y solidaria. Además es el encargado de diseñar las políticas ambientales y coordinar las estrategias, los proyectos y programas para el cuidado de los ecosistemas y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales. También propone y define las normas para conseguir la calidad ambiental adecuada, con un desarrollo basado en la conservación y el uso apropiado de la biodiversidad y de los recursos con los que cuenta nuestro país.

El artículo 5 de la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre, manifiesta *“El Ministerio del Ambiente, tendrá los siguientes objetivos y funciones:*

- a) *Delimitar y administrar el área forestal y las áreas naturales y de vida silvestre pertenecientes al Estado;*
- b) *Velar por la conservación y el aprovechamiento racional de los recursos forestales y naturales existentes;*
- c) *Promover y coordinar la investigación científica dentro del campo de su competencia;*
- d) *Fomentar y ejecutar las políticas relativas a la conservación, fomento, protección, investigación, manejo, industrialización y comercialización del recurso forestal, así como de las áreas naturales y de vida silvestre;*

- e) *Elaborar y ejecutar los planes, programas y proyectos para el desarrollo del subsector, en los campos de forestación, investigación, explotación, manejo y protección de bosques naturales y plantados, cuencas hidrográficas, áreas naturales y vida silvestre;*
- f) *Administrar, conservar y fomentar los siguientes recursos naturales renovables: bosques de protección y de producción, tierras de aptitud forestal, fauna y flora silvestre, parques nacionales y unidades equivalentes y áreas de reserva para los fines antedichos;*
- g) *Promoverá la acción coordinada con entidades para el ordenamiento y manejo de las cuencas hidrográficas, así como, en la administración de las áreas naturales del Estado, y los bosques localizados en tierras de dominio público;*
- h) *Estudiar, investigar y dar asistencia técnica relativa al fomento, manejo y aprovechamiento de los recursos forestales, áreas naturales y de vida silvestre;*
- i) *Promover la constitución de empresas y organismos de forestación, aprovechamiento, y en general de desarrollo del recurso forestal y de vida silvestre, en las cuales podrá ser accionista; y,*
- j) *Cumplir y hacer cumplir la Ley y reglamentos con el recurso forestal, áreas naturales y de vida silvestre”⁵¹.*

⁵¹ LEY DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACION AMBIENTAL. Primera Edición. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2005

La gestión ambiental es responsabilidad de todos los ecuatorianos, ya que la calidad de vida depende de las condiciones ambientales en las que nos desarrollamos. Por ello, el Ministerio del Ambiente, se encarga reducir la vulnerabilidad ambiental, social y económica frente al cambio climático, recopilando información de carácter ambiental como un instrumento para educar a la población sobre los recursos naturales y la biodiversidad que posee el país.

Esta institución encargada de velar por los derechos al medio ambiente, misma que es muy importante que realice proyectos encaminados a satisfacer las necesidades que día a día aparecen en contra de la protección al medio ambiente, para lo cual es fundamental hacer conocer a este tipo de instituciones públicas sobre la contaminaciones que existe a nuestro ecosistema que en cual vivimos.

4.3.4. DERECHO COMPARADO RESPECTO A LA GESTIÓN DE LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO.

Los vehículos fuera de uso, son un problema a nivel mundial, debido a las repercusiones que este tipo de desechos ocasionan en el medio ambiente, aquí cabe tener en cuenta que el ecosistema es uno solo y que cualquier efecto nocivo que se genere dentro de este, nos perjudica también a nosotros. Es por ello que el problema de los vehículos fuera de uso, nos compete a

todos los seres humanos, ya que está en juego la salud y la vida de todos quienes habitamos el planeta tierra. De ello depende la actitud responsable que tengamos con el medio ambiente.

En América Latina, ningún país ha legislado en torno al tratamiento de los vehículos fuera de uso. Pero en la mayor parte de los países europeos si existe una ley que regula este tipo de vehículos que se encuentran fuera de uso, los principales impulsores de la protección al medio ambiente de esta clase de contaminación latente al medio ambiente es el país de España, que fue el primer país que implementó leyes regulatorias para los vehículos fuera de uso.

En la actualidad España *“se rige por el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Sus objetivos son prevenir la generación de residuos procedentes de los VFU, regular su recogida, descontaminación y otras formas de tratamiento para mejorar la eficacia de la protección ambiental a lo largo del ciclo de vida de los vehículos”*⁵².

Entre otras estipulaciones, esta normativa obliga a los fabricantes de vehículos a tomar medidas de prevención en el proceso de fabricación, como limitar el empleo de sustancias peligrosas, diseñar y fabricar los vehículos de manera

⁵² El Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de la Presidencia; Real Decreto 1383/2002

que se facilite el desmontaje, la descontaminación y la valorización o incluir materiales reciclados en la fabricación de los vehículos.

Las principales características del Real Decreto 1383/2002 se incluyen a todos los que vehículos que cumplen una de estas condiciones:

- Vehículos de motor, con al menos cuatro ruedas, destinado al transporte de personas y que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas sentadas como máximo.
- Vehículos de motor, con al menos cuatro ruedas, destinado al transporte de mercancías y que tenga una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.
- Vehículos de tres ruedas simétricas con un motor de cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos si es de combustión interna, o diseñado y fabricado para no superar los 45 km/h de velocidad, excluyendo los ciclomotores.
- Se excluyen todos los vehículos de época o históricos, con valor de colección o destinados a museos, en funcionamiento o desmontados por piezas.

Los agentes económicos implicados en la gestión de estos residuos son tanto los fabricantes e importadores como los concesionarios, distribuidores, compañías de seguros de vehículos, instalaciones de recepción, talleres de reparación, centros autorizados para la descontaminación o tratamiento de vehículos, así como empresas que realicen operaciones de valorización o eliminación de vehículos o sus componentes.

Los principales agentes económicos de la cadena de tratamiento de los Vehículos Fuera de Uso en España, han constituido la asociación española para el tratamiento medioambiental SIGRAUTO, que se encarga de velar que la gestión de estos residuos se haga de forma ambientalmente correcta.

La Ley 10/98 de Residuos dejó establecida la necesidad de elaborar planes específicos para el tratamiento de todo tipo de residuos y quedaron marcados una serie de objetivos ecológicos. Fruto de esta ley nacieron distintos planes nacionales y regulaciones de las comunidades autónomas y, con arreglo a ello, otra serie de iniciativas que han dado lugar a un tratamiento de los residuos por las partes implicadas, conforme a claras medidas medioambientales.

Los que se consigue con el Real Decreto 1383/2002, es la evolución en aspectos tan fundamentales como:

- La mejora de la capacidad para clasificar y separar los materiales, con el fin de abaratar este proceso.
- El aumento de la capacidad para obtener materiales no metálicos, gomas, vidrio y plástico.
- El incremento del nivel de recuperación energética de los materiales.
- El aumento de la utilización en la construcción de los vehículos de materiales más fácilmente reciclables, como el aluminio.
- El ascenso del valor económico de los materiales y productos recuperados.
- La creación de la infraestructura económica apropiada para fomentar la recuperación.
- El establecimiento de la infraestructura adecuada para facilitar la recogida, el transporte y la entrega del material en los centros apropiados.
- El fomento del uso de productos recuperados a través de la mejora de la imagen medioambiental y de la profesionalización del sector.

La mayor parte de los países europeos sostienen el mismo procedimiento para llevar a cabo el tratamiento de los vehículos fuera de uso, cada vez son más los países que regulan una ley para tratar a este tipo de basura que actualmente se está convirtiendo en problema mundial, esta problemática se está dando en nuestro país, pero ninguna autoridad ha tomado en serio, tenemos en la ciudad de Loja que es tratada como una ciudad culturalizada para el reciclaje de los vehículos fuera de uso, es primordial que se lleva un

reciclaje de la basura orgánica e inorgánica, pero a la vez se necesitaría tratar los residuos y piezas de los vehículos fuera de uso en nuestro país.

En el Ecuador no existe una ley que regule la gestión de los vehículos fuera de uso, en la mayoría de las provincias de nuestro país ni siquiera existe una cultura en torno al reciclaje, excepto las provincias de Loja, Cuenca y Zamora Chinchipe, que son las únicas provincias que si reciclan adecuadamente la basura.

El Art. 156 del Código Municipal de Higiene y Abasto de Loja establece lo siguiente: *“Para el manejo ambiental correcto de los desechos sólidos generados en la ciudad de Loja, el Municipio define los siguientes tipos de desecho:*

- a) *Basura biodegradable o “lo que se pudre” que se integra de:*
 - 1) *Basura orgánica doméstica y de jardines,*
 - 2) *Basura orgánica de mercados, ferias, parques,*
 - 3) *Papel, etc.*
- b) *Basura no biodegradable o “lo que no se pudre” que se integra de:*
 - 1) *Vidrio;*
 - 2) *Plásticos;*
 - 3) *Escombros, etc.*
- c) *Basura especial o peligrosa;*
- d) *Residuos.*

*De acuerdo a los últimos avances de la técnica, ésta lista podrá ser ampliada.*⁵³

Esto Código Municipal de Higiene y Abasto de Loja, regula sobre los tipos de basura y que el mismo los regula y los trata en la ciudad de Loja, el mismo que nos da un ejemplo para tratar algunos tipos de basura, pero este ejemplo solo se da sobre la basura orgánica e inorgánica, y nos explica nada de los vehículos fuera de uso en esta ciudad.

De lo manifestado y revisión minuciosa tenemos que tomar en cuenta que nos sería de ayuda para proteger el medio ambiente en nuestro país, implementando una reforma al Código Orgánico de Organización, Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en relación que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, tendrían una función más que sería conocer la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización, y reciclaje de vehículos fuera de uso de su jurisdicción implementando centros de desmontaje y limpieza de los antes mencionados vehículos, y a más de la implementación de este artículo al COOTAD, sería de gran ayuda un reglamento que ayude a regular todos los vehículos que se encuentren fuera de uso, mismo que sería manejado por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales.

⁵³ RECOPIACIÓN CODIFICADA DE LA LEGISLACION MUNICIPAL DE LOJA "Código Municipal de Higiene y Abasto".- Segunda Edición. Industrial Grafic Amazonas Cía Ltda. Loja-Ecuador. 2002.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

MATERIALES UTILIZADOS.

Durante el proceso de investigación se utilizó los siguientes materiales:

- Una computadora, impresora y hojas A4.
- Internet.
- Flash memory para recopilar información bibliográfica de internet.
- Copias de las entrevistas y del Código Municipal de Higiene y Abasto.
- Esferográficos.
- Carpetas.
- Una calculadora.
- Una cámara digital.
- Factor económico para transporte y hospedaje.

5.2. MÉTODOS

Los métodos empleados fueron los siguientes:

Científico: Es un proceso lógico que se lo utilizó para obtener conocimientos válidos y confiables. Este método se lo empleó durante todo el desarrollo de la investigación, iniciando con el planteamiento de la problemática, la hipótesis, el objetivo general y los objetivos específicos, en base a lo cual fue posible el desarrollo de un proyecto de tesis. Posteriormente se procedió a la recopilación

de información bibliográfica, la realización de un sondeo en los lugares donde se encuentran los vehículos fuera de uso en la ciudad de Loja y la aplicación de encuestas y entrevistas que fueron aplicadas a la ciudadanía lojana, estudiantes de la Carrera de Derecho y profesionales.

Todo lo antes enunciado fue importante para el desarrollo de la tesis, con los resultados de las encuestas y entrevistas se procedió a verificar cada uno de los objetivos propuestos, de la misma manera se estableció las conclusiones y las respectivas recomendaciones.

Histórico: Referente a la historia o reconstrucción del pasado, se lo utilizó en el desarrollo del tema la vehículos fuera de uso, para lo cual fue necesaria la recopilación de información acerca del rápido desarrollo de la tecnología y el problema que actualmente existe debido a que cada día surgen nuevos vehículos que desplazan a los anteriores, sumado al consumo irresponsable de las personas en no reciclar estos tipos de vehículos, que ha ocasionado la acumulación en los patios, que no son reciclados ni reciben un tratamiento apropiado. Para la recopilación de la información se acudió a la red informática más utilizada que es internet.

Inductivo: Es aquel que parte de casos particulares y se eleva a conocimientos generales en busca de posibles soluciones al problema planteado, en este caso se consideró lo manifestado en la Constitución de la República del

Ecuador, respecto al derecho de los ecuatorianos a vivir en un ambiente sano, como también los servicios que deben brindar cada uno de los Municipios, dando como resultado la idea de implementar en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía, y Descentralización una norma legal que establezca el reciclaje y el tratamiento adecuado de los vehículos fuera de uso en las ciudades de Ecuador. Es decir, este método indujo a la realización de la propuesta jurídica.

Deductivo: Consiste en aplicar los principios descubiertos a temas particulares. De acuerdo con las investigaciones bibliográficas realizadas sobre los vehículos fuera de uso como un grave problema actual y mundial, fue lo que influyó para que se realice las respectivas indagaciones sobre el manejo de estos vehículos fuera de uso en nuestro país, posterior a esto se pudo establecer el título, la problemática, los objetivos y la hipótesis, que son la base del desarrollo de la presente tesis.

5.3. TÉCNICAS Y PROCEDIMIENTO

Para el desarrollo de la presente tesis, específicamente para obtener datos fidedignos y respaldar el marco teórico, los resultados, las conclusiones y las recomendaciones, se aplicaron las siguientes técnicas:

La Observación: Es un registro visual de lo que ocurre en el mundo real, por lo que se realizó una inspección a los canchones donde se encuentran este tipo

de vehículos para verificar si existe un tratamiento adecuado a esta clase de basura, especialmente de los vehículos fuera de uso, para ello se utilizó una cámara fotográfica para tomar las respectivas fotografías y así obtener evidencia empírica.

Recopilación Bibliográfica: Fue trascendental porque se recopiló información actualizada de internet, donde se encontró todo lo referente a los vehículos fuera de uso, además se recogió información del Código Municipal de Higiene y Abasto, en lo referente a la recolección y el tratamiento que se le da a la basura en la ciudad de Loja.

La Encuesta: Es una técnica que se utilizó para obtener datos específicos acerca del manejo de los vehículos fuera de uso en Ecuador, para llevarla a cabo se desarrolló un cuestionario de seis preguntas en base a la problemática, a la hipótesis, al objetivo general y a los cinco objetivos específicos planteados en el proyecto de tesis, previamente aprobados. Las encuestas se aplicaron a un grupo de treinta personas, entre las cuales se pueden citar: Abogados en libre ejercicio profesional, egresados y estudiantes de los módulos X de la Carrera de Derecho, Ingenieros en Gestión Ambiental.

La Entrevista: Es una conversación entre dos o más personas, donde el entrevistador realiza una serie de preguntas al entrevistado que tiene experiencia o conocimiento del tema a tratarse. Para la entrevista se realizaron

cinco preguntas, que se elaboraron en base a la problemática, la hipótesis, el objetivo general y los objetivos específicos. Las preguntas se formularon a diez personas conocedoras de la materia, entre ellas: funcionarios del Municipio de Loja, del Ministerio del Ambiente, de la Corte Provincial de Justicia, de la Universidad Nacional de Loja y un Perito en manejo y conservación del medio ambiente.

El procedimiento que se llevó a cabo para el desarrollo de la presente tesis fue el siguiente:

En primer lugar la idea de realizar el tema de los vehículos fuera de uso surgió por la evidente contaminación que producen estos vehículos, y en sinnúmero de patios o canchones que existen en la ciudad de Loja, los cuales no tienen un tratamiento adecuado. Además, los vehículos fuera de uso, contaminan al medio ambiente a nivel mundial, tema que llamó la atención por lo que se realizó una investigación bibliográfica respecto a los problemas ambientales que generan los vehículos fuera de uso en el Ecuador, y específicamente en la ciudad de Loja.

Para tener más conocimiento en torno a la problemática, se realizó una breve investigación en la Dirección de Higiene Municipal respecto al manejo de los vehículos fuera de uso en la ciudad de Loja, de la misma manera fue necesario revisar al Código Orgánico Territorial, Autonomía y

Descentralización, para conocer funciones de los Gobiernos Municipales para conocer si estos tienen la potestad sobre los vehículos fuera de uso. Con toda la información recopilada se procedió al planteamiento del título, la problemática, los objetivos y la hipótesis, que fueron la base para poder desarrollar el proyecto de tesis.

Consecutivamente se empezó a desarrollar cada uno de los temas inmersos dentro de la Revisión de Literatura. Cabe recalcar que la información obtenida se utilizó para respaldar el tema del Manejo de los vehículos fuera de uso.

Posteriormente se aplicaron treinta encuestas y 10 entrevistas, que estuvieron dirigidas a dos Abogados, dos Ingenieros en Gestión Ambiental, dos funcionarios del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, y a cuatro estudiantes de los módulos X de la Carrera de Derecho de la Universidad Nacional de Loja, cuyos resultados se tabularon, analizaron e interpretaron correctamente.

Seguidamente se elaboró la propuesta jurídica en el Código Orgánico de Descentralización Territorial Autonomía y Descentralización, respecto a la estipulación para la gestión de los vehículos fuera de uso. Como así mismo se procesó un modelo de Ordenanza Municipal para el tratamiento de los vehículos fuera de uso, para ello fue necesario tomar como modelo las leyes europeas en torno a la gestión de los vehículos fuera de uso.

Los resultados obtenidos de las encuestas y entrevistas se utilizaron para la realización del análisis crítico de la problemática y la verificación de los objetivos, así mismo se efectuó la fundamentación jurídica para la propuesta, para lo cual fue necesario basarse en lo que establecen los artículos 14 y 264 de nuestra Constitución, que se refiere a los derechos que tenemos los ecuatorianos a vivir en un ambiente sano, y las competencias que tienen los Gobiernos Municipios respecto al manejo de los desechos sólidos.

Finalmente se elaboraron las conclusiones con sus respectivas recomendaciones, la bibliografía que se utilizó durante el desarrollo de cada uno de los temas, los Anexos y el Índice General.

6. RESULTADOS

6.1. RESULTADO DE LA ENCUESTAS

Primera Pregunta: ¿CONSIDERA USTED QUE EL ESTADO ECUATORIANO ESTÁ GARANTIZANDO LO ESTABLECIDO EN EL ART. 14 DE LA CONSTITUCIÓN RESPECTO AL DERECHO QUE TIENE LA POBLACIÓN A VIVIR EN UN MEDIO AMBIENTE SANO Y ECOLÓGICAMENTE EQUILIBRADO?

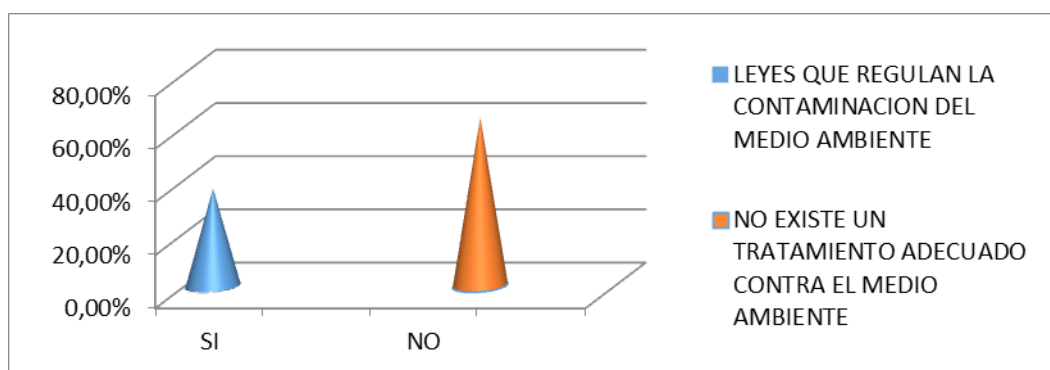
CUADRO NRO. 01

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SE CUMPLE	11	36.7%
NO SE CUMPLE	19	63.3%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Abogados, Ingenieros en Gestión Ambiental, egresados y estudiantes de los módulos X de la Carrera de Derecho.

ELABORADO: Autor.

CUADRO NRO. 01



ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 01 DE LA ENCUESTA

De los resultados obtenidos en la primera pregunta, tenemos que de los treinta encuestados, 11 personas que corresponden al 36.7% contestaron que si se está cumpliendo con el artículo 14 de la Constitución debido a que en la ciudad de Loja, el Gobierno Municipal si se preocupa por mantener limpia la ciudad; mientras que 19 personas que equivalen al 63.3% manifestaron que no se cumple con lo estipulado en la Constitución. De las 19 personas que contestaron negativamente, 14 señalaron que el Gobierno no ha creado políticas ni leyes tendientes al reciclaje de la basura y que hay una contaminación más frecuente de todo tipo al medio ambiente; 4 indicaron que existe demasiada contaminación ambiental en todo el país; y 1 persona manifestó que las autoridades no se preocupan por dar un tratamiento adecuado a la basura en general.

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 01 DE LA ENCUESTA

Se considera que realmente no se cumple con lo dispuesto en el artículo 14 de la Constitución que trata sobre el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, porque de las 24 provincias que tiene nuestro país solamente tres provincias se encargan de reciclar y darle un tratamiento apropiado a los desechos, por ello considero que los Gobiernos

Seccionales primero deberían capacitar a sus ciudadanos para que tengan una cultura de reciclaje de los desechos orgánicos e inorgánicos para posteriormente educarlos en torno a la importancia del reciclaje de la basura chatarra provocada por los vehículos fuera de uso.

Segunda Pregunta: DE ACUERDO A SU CRITERIO ¿CONOCE QUÉ SON LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO?

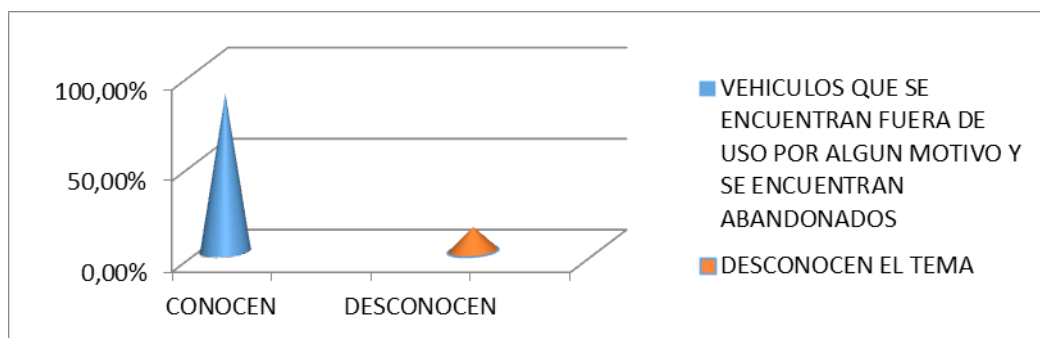
CUADRO NRO. 02

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
CONOCE	26	86.6%
DESCONOCE	4	13.4%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Abogados, Ingenieros en Gestión Ambiental, egresados y estudiantes de los módulos XII de la Carrera de Derecho.

ELABORADO: Autor.

CUADRO Nro. 02



ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 02 DE LA ENCUESTA.

De los resultados obtenidos en la segunda pregunta, tenemos que de un grupo de 30 personas, 26 que corresponden al 86.6% manifestaron si conocer lo que

son los Vehículos Fuera de Uso; mientras que 4 personas que representan el 13.4% contestaron que desconocían respecto al tema.

De las 26 personas que respondieron positivamente, todas ellas respondieron que los vehículos fuera de uso se refiere a los aparatos, autos, vehículos, que por algún motivo como colisión, volqué o porque simplemente cumplieron su vida útil y dejaron de funcionar y los abandonan en patios o canchones sin un tratamiento adecuado para evitar la contaminación.

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 02 DE LA ENCUESTA.

Concuero con las respuestas positivas obtenidas en la segunda pregunta, debido a que los vehículos fuera de uso se refiere a todos aquellos vehículos, autos, camiones, entre otros que por algún motivo ya sea choques, colisiones, o por que cumplieron su vida útil, dejaron de funcionar o de ser útiles a sus dueño, por lo cual son abandonados en patios o canchones realizando un gran daño al medio ambiente y esto acarrea enfermedades a los seres vivos ya sea a personas como animales, además la gente no ha tomado conciencia del riesgo que representa el botar a la basura este tipo de chatarra que contiene metales y líquidos peligrosos que al no ser tratados adecuadamente representan un grave perjuicio para todos.

Tercera Pregunta: ¿CONOCE USTED LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES Y EL RIESGO PARA LA SALUD DEL SER HUMANO QUE OCASIONA LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO, SI NO RECIBEN UN TRATAMIENTO ADECUADO?

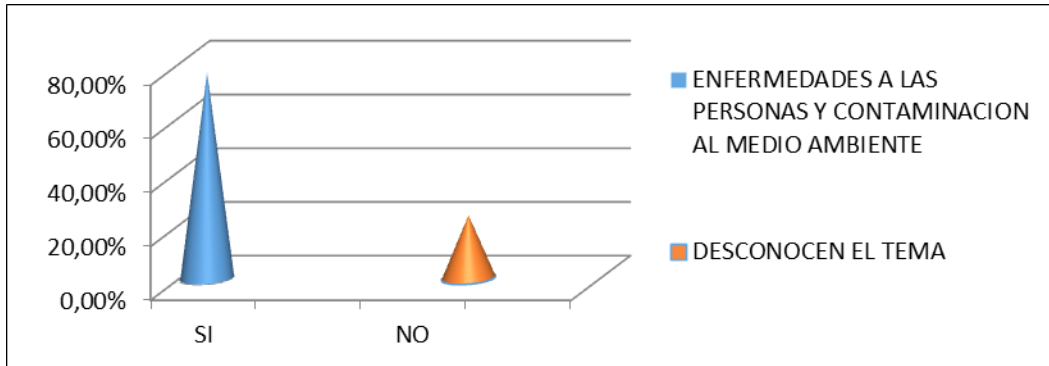
CUADRO NRO. 03

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	23	76.6%
No	7	23.4%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Abogados, Ingenieros en Gestión Ambiental, egresados y estudiantes de los módulos XII de la Carrera de Derecho.

ELABORADO: Autor

CUADRO NRO. 03



ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 03 DE LA ENCUESTA.

De los resultados obtenidos en la tercera pregunta, tenemos que de un grupo de 30 personas, 23 que corresponden al 73,6% manifestaron si conocer las consecuencias y qué tipo de contaminación acarrear los vehículos fuera de

uso; mientras que 7 personas que representan el 27,4% contestaron que desconocían respecto al tema.

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 03 DE LA ENCUESTA.

De las 23 personas que respondieron positivamente, todas manifestaron que los vehículos fuera de uso, provocan un porcentaje elevado de contaminación al medio ambiente, principalmente a la atmosfera, suelo y agua, lo mismo que acarrea esto un índice elevado de enfermedades a los seres humanos que viven alrededor de estos vehículos, provocando enfermedades como el cáncer, infecciones intestinales, diarreas, dolores estomacales, entre otras.

En la tercera pregunta concuerdo con todo lo que han manifestado los encuestados, ya que existe una gran contaminación al medio ambiente producto de los vehículos fuera de uso, los mismos que se encuentran a la intemperie y en patios o canchones sin ningún tipo de tratamiento adecuado, contaminando el agua, el suelo y la atmosfera donde han sido depositados, dando como resultado una serie de enfermedades a los seres vivos que viven alrededor de estos canchones donde se encuentran abandonados los vehículos fuera de uso.

Cuarta Pregunta: ¿CONSIDERA USTED QUE AL IGUAL QUE SE RECICLA LA BASURA ORGÁNICA E INORGÁNICA, TAMBIÉN SE DEBERÍAN

RECICLAR Y TRATAR ADECUADAMENTE LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO?

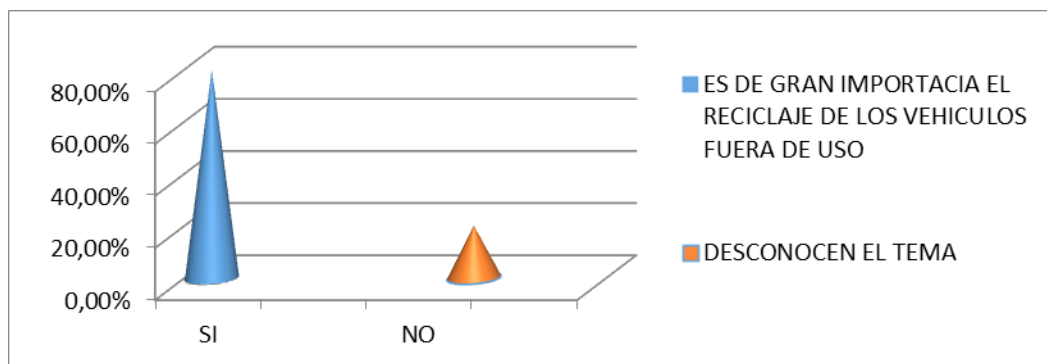
CUADRO NRO. 04

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	24	80%
No	6	20%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Abogados, Ingenieros en Gestión Ambiental, egresados y estudiantes de los módulos XII de la Carrera de Derecho.

ELABORADO: Autor

CUADRO NRO. 04



ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 04 DE LA ENCUESTA.

De los resultados obtenidos en la cuarta pregunta, tenemos que de un grupo de 30 personas, 24 que corresponden al 80% manifestaron que es de gran importancia para nuestro sistema ambiental y la protección del mismo implementar mecanismos para la recuperación y tratamiento adecuado para los vehículos fuera de uso, esto en sí que los Gobiernos Autónomos Descentralizados de cada cantón implemente proyectos para el tratamiento de los vehículos fuera de uso; mientras que 6 personas que representan el 20%

contestaron que desconocían respecto al tema y que los vehículos fuera de uso tienen que ser dados de baja por los propietarios.

De las 24 personas que respondieron positivamente, todas manifestaron que los vehículos fuera de uso, provocan una porcentaje elevado de contaminación al medio ambiente, y para evitar este tipo de contaminación, los Gobiernos Municipales tienen que implementar un mecanismo adecuado donde los vehículos fuera de uso tratarlos adecuadamente e implementar formas adecuadas para que este tratamiento le genere ganancias a los que procesan este tipo de vehículos.

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 04 DE LA ENCUESTA.

En la cuarta pregunta concuerdo con la mayoría de lo que manifestaron los encuestados, es de gran importancia que los Gobiernos Municipales, tomen medidas adecuadas sobre los vehículos fuera de uso y proceda a dar importancia a estos vehículos, evitando así una gran contaminación que provocan este tipo de basura fuera de uso lo que también generaría una buenas utilidades o ganancias a los Gobiernos Municipales que implementen este tipo de reciclaje.

De acuerdo a la información bibliográfica recopilada, las consecuencias ambientales y los riesgos para la salud de las personas son: impacto ambiental

que afecta al aire, suelo y aguas; y las enfermedades que generan los componentes tóxicos de los vehículos fuera de uso son: problemas respiratorios, daños en el sistema nervioso, debilitamiento del sistema inmune, reacciones alérgicas, dolores de estómago, asma bronquítica, neumonía vómitos, diarreas, dolores de cabeza, cáncer de pulmón e incluso puede ocasionar la muerte. Por eso he ahí la importancia de reciclar estos residuos de los vehículos fuera de uso para que puedan ser tratados adecuadamente, hasta pudiendo reutilizar algunos de sus repuestos de los vehículos fuera de uso.

Quinta Pregunta: ¿CONOCE USTED SI EN LA CIUDAD DE LOJA EXISTE UN CENTRO DE RECICLAJE Y DESCONTAMINACIÓN DE LOS VEHICULOS FUERA DE USO?

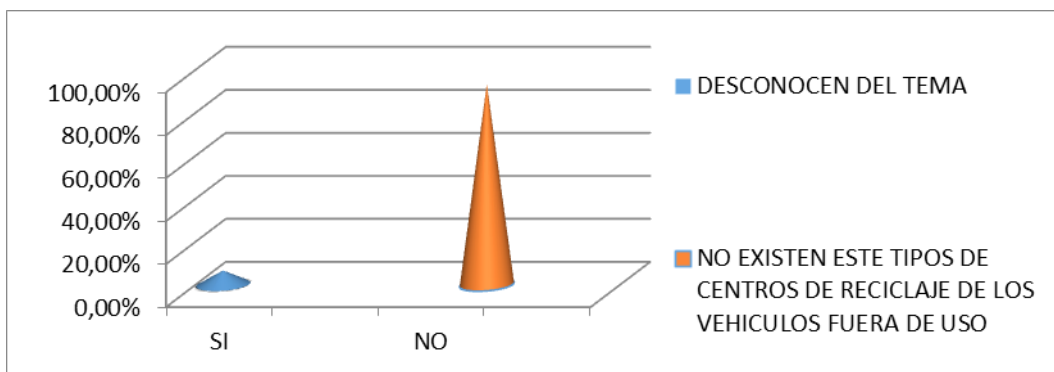
CUADRO NRO. 05

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	2	6.60%
NO	28	93.40%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Abogados, Ingenieros en Gestión Ambiental, egresados y estudiantes de los módulos XII de la Carrera de Derecho.

ELABORADO: Autor

CUADRO NRO. 05



ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 05 DE LA ENCUESTA

Conforme a los resultados obtenidos en la quinta pregunta tenemos que los 28 encuestados que representan el 93,40% afirman que no existen Centros de Reciclaje y Descontaminación de los vehículos fuera de uso razón por la cual los dueños de estos vehículos no tienen donde tratar y descontaminar adecuadamente en la ciudad de Loja, como así mismo manifestaron que estos vehículos serían de alta ganancia económica a las personas que implementen estos centros de reciclaje de vehículos fuera de uso ya que además de dar chatarra también quedan intactos algunos repuestos que podrían ser reutilizados en otros vehículos de las mismas características evitando así la contaminación al medio ambiente y enfermedades a los seres humanos.

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 05 DE LA ENCUESTA.

Estoy de acuerdo con las respuestas obtenida en esta pregunta, ya que los vehículos fuera de uso es un problema a nivel mundial que afecta a todos quienes habitamos en este planeta y al medio ambiente. Sería un paso muy grande para la descontaminación al medio ambiente en nuestra ciudad lojana ya que existiría un control adecuado para todos los vehículos que ya han cumplido su vida útil o que por algún motivo han dejado de funcionar y se llevaría un tratamiento adecuado a esta basura chatarra que se encuentran en patios o canchones amontonados contaminado al medio ambiente. Así mismo

estos patios de vehículos fuera de uso dan mala imagen a una ciudad que está en las primeras en reciclaje.

Sexta Pregunta: ¿CONSIDERA USTED IMPORTANTE QUE SE IMPLEMENTE UNA NORMA LEGAL DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, UNA FUNCIÓN MAS LA RECUPERACIÓN, DESCONTAMINACIÓN, DESMONTAJE, REUTILIZACIÓN Y RECICLAJE DE LOS VEHICULOS FUERA DE USO?

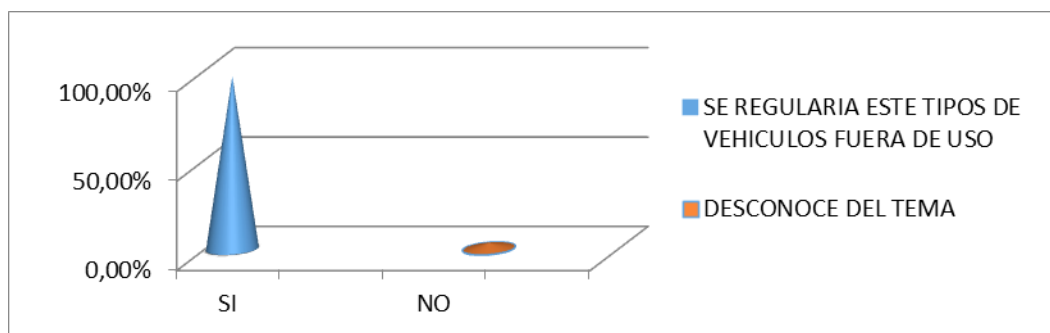
CUADRO NRO. 06

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	29	96.70%
NO	1	3.30%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Abogados, Ingenieros en Gestión Ambiental, egresados y estudiantes de los módulos XII de la Carrera de Derecho.

ELABORADO: Autor.

CUADRO NRO. 06



ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 06 DE LA ENCUESTA.

Conforme a los resultados obtenidos en la sexta pregunta tenemos que los 29 encuestados que representan el 96,70% si están de acuerdo en que se implemente como una función más de los Gobiernos Municipales una norma legal que establezca la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los vehículos fuera de uso en cada ciudad o cantón y que dentro del COOTAD, se implementé dicha competencia sobre el tratamiento de los vehículos fuera de uso. La razón principal fue la siguiente: con esta ley que se implemente sobre los vehículos fuera de uso se daría un gran paso y se evitaría que exista esta clase de contaminación al medio ambiente como también evitaríamos enfermedades a los seres vivos que tienen sus casas cerca de estos patios de vehículos fuera de uso, teniendo en cuenta que más bien esto mejoraría el ornato de cada cantón.

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA NRO. 06 DE LA ENCUESTA

Estoy de acuerdo con las respuestas obtenidas en esta pregunta, ya que si no se trata adecuadamente estos vehículos fuera de uso seguirán existiendo una contaminación más severa contra el medio ambiente. En países europeos si se ha legislado respecto al tema, Colombia se ha preocupado en crear una ley que regule el manejo de los vehículos fuera de uso. Es por ello y por la cultura que tienen los ciudadanos ecuatorianos de reciclar la basura, que he

considerado conveniente que se implemente una norma legal que establezca el reciclaje de los vehículos fuera de uso.

6.2. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

Primer Pregunta: ¿Conoce usted qué son los vehículos fuera de uso?

PRIMER ENTREVISTADO.- Los vehículos fuera de uso son automotores que por algún accidente a causa dejaron de funcionar y se encuentran abandonados en sitios vistosos que causan malestar a la comunidad y a la ciudad por su aspecto.

SEGUNDO ENTREVISTADO.- Son vehiculos que por alguna razón dejaron de funcionar y servir a sus dueños.

TERCER ENTREVISTADO.- Son automotores que ya cumplieron con su vida útil y que los mismos se encuentran abandonados.

CUARTO ENTREVISTADO.- Autos que cumplieron con la función para lo que fueron construidos y cumplieron con el tiempo de su trabajo y se encuentran arrojados en patios y canchones.

QUINTO ENTREVISTADO.- Son vehículos que cumplieron con el tiempo de trabajo o ya son precarios para que sigan sirviendo a la sociedad.

SEXTO ENTREVISTADO.- Vehículos que sufren un accidente de tránsito y sale muy elevado el precio para su reparación y los dueños los acumulan en patios o canchones.

SEPTIMO ENTREVISTADO.- Automóviles que cumplieron con el tiempo de su vida útil y que son abandonados.

OCTAVO ENTREVISTADO.- Vehículos que son abandonados porque han cumplido con su vida útil.

NOVENO ENTREVISTADO.- Automotores que cumplieron con su tiempo de servicio a sus dueños.

DECIMO ENTREVISTADO.- Vehículos que son abandonados por sus dueños por cumplir con el tiempo para el que fueron construidos o también son dejados en patios por la razón que sufrieron un desperfecto (choque, volqué o mal funcionamiento de motor), sin llevar a cabo su arreglo por lo costó o cuando también ya no tienen arreglo.

COMENTARIO PERSONAL

Efectivamente, los vehículos fuera de uso se refiere a todos los vehículos que por circunstancias mecánicas o su tiempo de vida útil dejaron de funcionar y el

dueño lo abandono en patios o canchones que generan una gran contaminación al medio ambiente y enfermedades a los seres humanos.

En los últimos años el problema de los vehículos fuera de uso ha sido relevante debido a que no son reciclados ni reciben un tratamiento especial. Además este problema ha ido en aumento debido a que no hay un control de los vehículos que se encuentran fuera de uso y no existe un tratamiento adecuado y por consiguiente se llega a la contaminación del medio ambiente.

Segunda Pregunta: EL ART. 14 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR MANIFIESTA EL DERECHO DE LA POBLACIÓN A VIVIR EN UN MEDIO AMBIENTE SANO Y ECOLÓGICAMENTE EQUILIBRADO. ¿CONSIDERA USTED QUE EL ESTADO ECUATORIANO ESTA GARANTIZANDO CON LO ESTABLECIDO EN ESTE ARTICULO?

PRIMER ENTREVISTADO.- El Estado Ecuatoriano hace un esfuerzo grande para cumplir lo que dispone la Constitución en relación a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, pero hace falta implementar medidas más rigurosas para que se cumpla a cabalidad este derecho que tenemos los ecuatorianos.

SEGUNDO ENTREVISTADO.- De acuerdo a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado el Estado Ecuatoriano o las autoridades competentes no están cumpliendo con lo que dispone el artículo 14 de la

Constitución, ya que no existen políticas que garanticen el derecho que está en mención y que los ecuatorianos lo tenemos.

TERCER ENTREVISTADO.- Para cumplir lo que dispone el artículo 14 de la Constitución Ecuatoriana, tendría que fomentarse este tipo de educación a los ciudadanos y a los funcionarios públicos encargados a este tema, ya que el Estado así implemente normas y no las haga cumplir seguiremos incurridos a no tener y a vivir en un ambiente sano, equilibrado y el Estado no cumpliría con lo que dispone dicho artículo.

CUARTO ENTREVISTADO.- El Estado no está cumpliendo con lo que dispone la Constitución en relación a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, ya que lo que dispone el artículo 14 de la Carta Magna, solo se ha quedado en letras muertas y es imposible que se cumpla, sí el Estado no garantiza los derechos que se encuentran plasmados en nuestra Constitución.

QUINTO ENTREVISTADO.- El Estado si cumple con lo que dispone el artículo 14 de la Constitución Ecuatoriana, lo que falta para que en su totalidad dicha norma es que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, tomen en su totalidad las funciones otorgadas hacia ellos y las cumplan.

SEXTO ENTREVISTADO.- El Gobierno Ecuatoriano si está cumpliendo en su totalidad lo que dispone dicha norma legal, se ha demostrado grandes cambios

en nuestro país y al menos en vivir en un ambiente sano, se ha justificado el cambio total de nuestra nación y se ha implementado políticas adecuadas para cumplir lo que dispone el artículo 14 de la Constitución Ecuatoriana.

SEPTIMO ENTREVISTADO.- El Estado no cumple a cabalidad lo que dispone el artículo 14 de la Constitución, la razón es porque no se ha implementado políticas adecuadas para garantizar el derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

OCTAVO ENTREVISTADO.- Desde el año 2008 que entro en vigencia la Constitución y que en la misma nos garantiza a vivir en un ambiente sano el Estado no ha implementado una norma que equilibre la contaminación dentro de nuestro medio de vida, ya que las personas nos hemos vuelto consumistas y no protectoras de un ambiente sano.

NOVENO ENTREVISTADO.- El Estado no cumple con lo que dispone el artículo 14 de la Constitución de Ecuador, la razón de incumpliendo es porque no se ha implementado normas que regulen un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

DECIMO ENTREVISTADO.- El Estado no se encuentra cumpliendo el derecho que tenemos los Ecuatorianos de acuerdo a lo que dispone el artículo 14 de la Constitución, ya que han pasado 6 años desde que entró en vigencia la actual

Constitución a la que nos referimos y no se han implementado normas adecuadas para equilibrar esta problemática.

COMENTARIO PERSONAL

En los últimos tiempos, las transformaciones que se han producido en el medio ambiente debido a procesos humanos como la industria, han ocasionado la necesidad imperante de proteger el medio ambiente, lo cual se ha reflejado en las normas que nuestra Constitución ha establecido para garantizar que dicha protección sea efectiva, estableciendo además el derecho de los ecuatorianos a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, por lo que poco o nada se ha hecho para garantizar este derecho, debido a que en primer lugar los habitantes de la mayoría de las provincias de nuestro país no tienen una cultura de reciclar la basura, tampoco han tomado conciencia del daño que se ocasiona a uno mismo y a la naturaleza al no ser consumidores ambientalmente responsables. El Ilustre Municipio de Loja no ha visto como tema relevante a los vehículos fuera de uso ya que no existe proyecto alguno para tratar adecuadamente este tipo de chatarra acumulada en patios inadecuados.

Actualmente no hay un tratamiento adecuado en la ciudad de Loja y a nivel nacional para los vehículos fuera de uso o ningún proyecto para implementar una norma legal que regule el reciclaje y tratamiento de los vehículos fuera de uso.

Tercera Pregunta: EL ARTÍCULO 264 NUMERAL 4 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR EN CONCORDANCIA CON EL ART. 55 LITERAL d) DEL COOTAD, ESTIPULA LAS COMPETENCIAS EXCLUSIVAS QUE TIENEN LOS GOBIERNOS MUNICIPALES, LAS CUALES MANIFIESTAN “PRESTAR LOS SERVICIOS PUBLICOS DE AGUA POTABLE, ALCANTARILLADO DEPURACION DE AGUAS RESIDUALES, MANEJO DE DESECHOS SOLIDOS ACTIVIDADES DE SANEAMIENTO AMBIENTAL Y AQUELLOS QUE ESTABLEZCA LA LEY”. ¿CONSIDERA USTED QUE LOS MUNICIPIOS ESTAN CUMPLIENDO CON LO ESTABLECIDO EN ESTE ARTÍCULO?

PRIMER ENTREVISTADO.- Los Gobiernos Municipales, han tomado a cargo las competencias exclusivas que tendrán que ser cumplidas, pero al respecto de manejo de desechos sólidos y actividades de saneamiento ambiental, no han tomado importancia alguna, que inclusive dentro de las ciudades no han implementado medidas para cumplir dichas leyes.

SEGUNDO ENTREVISTADO.- Las competencias que han tomado los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, son muy claras, pero al momento de cumplirlas no las realizan, inclusive se han descuidado tanto que no recogen la basura orgánica e inorgánica por fuera de la ciudad, lo único que hacen es mantener limpia las calles principales y el resto nada.

TERCER ENTREVISTADO.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, no cumplen a cabalidad o en su totalidad con las competencias exclusivas que tiene a su cargo, en relación al manejo de los desechos sólidos y actividades de saneamiento este es un tema muy importante que los Gobiernos seccionales, tendrían que implementar normas que regulen y así evitar contaminación derivada de estos desechos.

CUARTO ENTREVISTADO.- No se encuentran cumpliendo a cabalidad los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, en relación al manejo de los desechos sólidos, que inclusive este tema lo han dejado en segundo plano.

QUINTO ENTREVISTADO.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, han descuidado tanto esta competencia que es absolutamente de ellos, que lo poco o nada que hacen en relación a este tema es en vano ya que no se implementa medidas adecuadas para tratar este tipo de desechos sólidos.

SEXTO ENTREVISTADO.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, no están cumpliendo en su totalidad lo que dispone la ley en sus competencias exclusivas, pese que dichos Gobiernos seccionales tienen recursos económicos destinados a esta problemática, pero no se ataca el problema desde la raíz.

SEPTIMO ENTREVISTADO.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, les falta que implementen medidas adecuadas para que cumplan

en su totalidad con las competencias exclusivas que les corresponde realizarlas dentro de sus límites.

OCTAVO ENTREVISTADO.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, no están cumpliendo en su totalidad las competencias exclusivas encomendadas así ellos, por el poco apoyo económico que tienen por parte del Estado, pero pese a eso si cumplen un 80% en relación a sus competencias.

NOVENO ENTREVISTADO.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, no cumplen en su totalidad con sus competencias, porque no implementan medidas adecuadas para tratar esta problemática a cerca de los desechos sólidos.

DECIMO ENTREVISTADO.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, no cumplirán nunca en su totalidad las competencias exclusivas que tiene, ya que los mismos carecen de normas, ordenanzas municipales, para regular en su totalidad dichas funciones, pero pese a eso los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, hacen un gran esfuerzo por cumplir a cabalidad todo lo encomendado dentro del margen de la ley.

COMENTARIO PERSONAL

De manera personal considero que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, hacen todo lo posible por cumplir con lo dispuesto en la

Constitución, brindando todos los servicios básicos relevantes que los ciudadanos necesitan, pero también es muy importante que dichos Gobiernos implementen medidas adecuadas para evitar contaminación por la razón que a diario aparecen nuevos tipos de basura que son producidas por personas consumistas y así pensar en el bienestar de nuestro ecosistema.

Cuarta Pregunta: ¿CREE USTED QUE LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO DEBEN SER RECUPERADOS, DESCONTAMINADOS, REUTILIZADOS, RECICLADOS Y TRATADOS ADECUADAMENTE, TAL COMO SE LO HACE CON LOS DESECHOS ORGÁNICOS E INORGÁNICOS?

PRIMER ENTREVISTADO.- Al parecer dentro nuestro sistema de vida al diario aparecen nuevos tipos de basura, y los vehículos fuera de uso es una de ellos que provocan una gran contaminación al medio ambiente, y para evitar esto es importancia que los vehículos fuera de uso sean tratados adecuadamente que se los recupere y se los descontamine acorde a lo que dispone la ley.

SEGUNDO ENTREVISTADO.- Es de gran importancia que se comience de forma urgente a la recuperación de los vehículos fuera de uso, ya que los mismos están provocando un sinnúmero de contaminación al medio ambiente, por el elevado porcentaje de vehículos fuera de uso, que existe en nuestro medio.

TERCER ENTREVISTADO.- La peligrosidad constante y latente que provocan los vehículos fuera de uso, es alarmante por el alto índice de automóviles en

ese estado que tendrían que ser recuperados, descontaminados, reutilizados, reciclados, y tratados adecuadamente, para evitar más contaminación a nuestro ecosistema.

CUARTO ENTREVISTADO.- Muy importante es que se lleve a cabo el reciclaje de los vehículos fuera de uso, ya que los mismos están causando un severo daño al medio ambiente y a los seres humanos que se encuentran viviendo alrededor de este tipo de basura sólida.

QUINTO ENTREVISTADO.- La importancia de que se lleve el reciclaje de los vehículos fuera de uso es de gran relevancia, ya que con esto se evitaría contaminación y enfermedades.

SEXTO ENTREVISTADO.- Yo estoy de acuerdo que se lleve a efecto esta problemática latente en nuestra sociedad, ya que los vehículos fuera de uso se encuentran causando gran daño a nuestro ecosistema como así mismo hay un índice elevado sobre este tipo de basura dentro de la ciudades ecuatorianas.

SEPTIMO ENTREVISTADO.- Estoy totalmente de acuerdo que se reciclen los vehículos fuera de uso, dentro de cada cantón, ya que con esto se demostraría una elevada cultura en reciclaje y así evitaríamos que cada vez esta problemática siga en crecimiento, evitando la contaminación y equilibrando el ecosistema.

OCTAVO ENTREVISTADO.- Esta problemática se ha extendido demasiado, por lo cual de manera urgente se tendría que llevarse en su totalidad el reciclaje de los vehículos fuera de uso y darles un tratamiento adecuado para evitar que siga ampliándose este problema.

NOVENO ENTREVISTADO.- Los vehículos fuera de uso, siempre han sido un problema dentro de nuestro medio, y cada vez sigue creciendo, por lo que de manera urgente se tendría que implementar medidas adecuadas para el reciclaje y tratamiento de los vehículos fuera de uso, lo cual generaría excelentes ganancias a los que promuevan este reciclaje.

DECIMO ENTREVISTADO.- Es de gran importancia que se lleve a efecto el reciclaje de los vehículos fuera de uso, para de esta manera evitar más contaminación a nuestro ecosistema.

COMENTARIO PERSONAL

Indudablemente se considera que a nivel nacional no existe medidas adecuadas para el tratamiento de los vehículos fuera de uso, los mismos deben ser reciclados y tratados apropiadamente, lo cual va a beneficiar a todos, ya que aparte de prevenir la contaminación ambiental, enfermedades, este tipo de desecho se podrá reutilizar las piezas que aún funcionan, abriendo de esta manera nuevas fuentes de trabajo e ingresos económicos.

Quinta Pregunta: ¿CONSIDERA TRASCENDENTAL QUE PARA EVITAR LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y ASÍ MISMO EVITAR PONER EN RIESGO LA SALUD HUMANA, SE DEBE TIPIFICAR EL RECICLAJE Y EL TRATAMIENTO DE LOS VEHICULOS FUERA DE USO DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN?

PRIMER ENTREVISTADO.- Sería de gran importancia que se implemente una reforma al COOTAD, introduciendo que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, tomen a cargo los vehiculos fuera de uso dentro de su jurisdicción y así evitar que siga creciendo esta problemática.

SEGUNDO ENTREVISTADO.- Incorporar una norma dentro del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, es de gran importancia ya que con la misma evitaríamos que siga incrementado este problema de los vehículos fuera de uso, como así mismo se tendría que implementar leyes sancionadoras a las personas que no cumplan con esta disposición.

TERCER ENTREVISTADO.- Para combatir este problema de los vehículos fuera de uso, es de manera urgente que se implemente un norma legal dentro del COOTAD, para regular esta temática como así mismo se le daría esta competencia a los Gobiernos Municipales.

CUARTO ENTREVISTADO.- Es de gran importancia implementar una norma que regule los vehículos fuera de uso, dentro del COOTAD, para que los mismos sean tratados adecuadamente de acuerdo algún Ordenanza Municipal o Reglamento.

QUINTO ENTREVISTADO.- Implementar una norma dentro de COOTAD, sería de gran ayuda para regular los vehículos fuera de uso y así poder tratar adecuadamente a esta problemática.

SEXTO ENTREVISTADO.- Como ya he manifestado anteriormente es de mucha ayuda incorporar al COOTAD, una norma que regule y tipifique a los vehículos fuera de uso, ya que con la misma evitaríamos contaminación a nuestro ecosistema.

SEPTIMO ENTREVISTADO.- Estoy totalmente de acuerdo que se reciclen los vehículos fuera de uso, para dar paso al reciclado se tendrá que implementar una norma dentro del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, que regule a los vehículos fuera de uso, como también una ley sancionadora para las personas que no cumplan con el reciclaje de los vehículos fuera de uso.

OCTAVO ENTREVISTADO.- Es de gran importancia regular los vehículos fuera de uso, y para poderlo hacer tendríamos que implementar una norma dentro del COOTAD, ya que los mismos están provocando mucha contaminación a medio ambiente.

NOVENO ENTREVISTADO.- Implementar una norma reguladora de los vehículos fuera de uso, dentro del COOTAD, sería la solución a esta problemática latente, como así mismo una ley que regule a las personas que no cumplan con el reciclaje de los vehículos fuera de uso.

DECIMO ENTREVISTADO.- Es de gran importancia que se lleve a efecto la incorporación de una norma que regule los vehiculos fuera de uso dentro del COOTAD, para comenzar a combatir con esta problemática.

COMENTARIO PERSONAL

De acuerdo al Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, en el artículo 55 literal d), con relación a los desechos sólidos, pero no manifiesta sobre el nuevo tipo de basura que de acuerdo a los últimos avances de la tecnología sobre los vehículos, los automóviles anteriores van quedando como vehiculos inservibles y que aparece como nueva basura, es por ello que he considerado necesario que los vehículos fuera de uso debe incluirse en esa lista para que los Gobiernos Municipales, asuman la responsabilidad en comenzar a tratar dichos vehículos.

6.3. ESTUDIO DE CASOS.

Dentro del estudio de casos, en la ciudad de Loja existen casos o ejemplos donde se encuentran un sinnúmero de patios destinados a botaderos de

vehículos fuera de uso que provocan mucha contaminación al medio ambiente, como así mismo un elevado índice de enfermedades ocasionadas por este tipo de vehículos, para demostrar estos patios o botaderos me permito adjuntar algunas fotografías de los sectores que se encuentran este tipo de vehículos:



Fig. 01. Botaderos de vehículos fuera de uso en el Barrió Belén, del Cantón Loja.



Fig. 02 Botaderos de vehículos fuera de uso Barrió Carigan del Cantón Loja.



Fig. 03 Vehículos fuera de uso en el Barrio Capulí, del Cantón Loja.

De los tres casos investigados dentro del cantón Loja, indague a los vecinos donde se encontraban los vehículos fuera de uso y me supieron manifestar que desconocen a los dueños de los vehículos fuera de uso, como así mismo estos predios donde se localizaban los automóviles descubiertos, eran usados para este tipo de cosas y que la mayor parte del tiempo llevan vehículos a estos sectores y los desmontan, sacan las piezas que aún funcionan y el resto lo dejan allí botando por tiempos largos, hasta inclusive pasan años en la intemperie.

Dentro de esta investigación se ha llegado determinar que las personas que intervienen en este tipo de actividades comerciales de comprar vehículos fuera de uso y desmontar las piezas reusables y el resto del vehículo es abandonado, no se regulan con ninguna ley, tampoco existe ordenanzas municipales que regulen, sancione y garantice un tratamiento adecuado sobre los vehículos fuera de uso, dentro de la ciudad de Loja, y del resto del país.

7. DISCUSIÓN

7.1. ANÁLISIS CRÍTICO DE LA PROBLEMÁTICA

Con el desarrollo de la vida los vehículos se han vuelto una necesidad para los seres humanos, ya que no es un lujo sino más bien ahora es una herramienta de trabajo. Los vehículos que cumplen su vida útil o por algún accidente dejan de funcionar, que han generado la acumulación de este tipo de basura sin un tratamiento adecuado, contaminando al medio ambiente y provocando enfermedades a los seres vivos.

Los vehículos como autos, tractores, volquetes, camiones entre otros, son descartados al cumplimiento de su vida útil, convirtiéndose en chatarra. La acumulación de este tipo de basura se ha convertido en un problema mundial, por lo que algunos países se han visto en la necesidad de legislar respecto al tema, cuyas legislaciones se fundamentan en dos estándares básicos: 1) Responsabilidad extendida del productor, que se refiere a que los fabricantes se hagan cargo de los vehículos fuera de uso una vez que éstos han terminado su vida útil; y, el segundo que se fundamenta en la responsabilidad de los contribuyentes y consumidores de los que cuando cumplan su vida útil o porque de algún accidente dejó de funcionar el vehículo, sea entregado algún centro autorizado de descontaminación de los vehículos fuera de uso y así poder prevenir cualquier tipo de contaminación.

En el Ecuador no existe una legislación que regule la gestión de los vehículos fuera de uso, sin embargo por el aumento de este tipo de residuos tendría que incrementarse una competencia exclusiva a los gobiernos municipales, en relación que dichos gobiernos se responsabilicen de los vehículos fuera de uso dentro de sus competencias y así tomar la iniciativa de elaborar un proyecto para tratar adecuadamente este tipo de desecho derivados de los vehículos fuera de uso.

Se espera que en un futuro se implemente la propuesta jurídica establecida en la presente tesis, la cual regula el reciclaje y la disposición final de los vehículos fuera de uso dentro de los cantones, de esta manera se podrá disminuir el impacto ambiental y evitar los perjuicios nocivos que este tipo de basura ocasiona en la salud del ser humano.

7.2. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS

El Objetivo General que se planteó en el Proyecto de Investigación fue el siguiente:

Realizar un estudio jurídico, doctrinario y de campo acerca del impacto que tiene la no recuperación, descontaminación, desmontaje, y reutilización y reciclaje adecuado a los vehículos fuera de uso en la ciudad de Loja, comparándola con las leyes existentes en otros países.

Este objetivo lo puedo comprobar con el desarrollo de los temas: Derecho Ambiental Internacional, Derecho Ambiental Ecuatoriano, El Manejo de los vehículos fuera de uso en el Ecuador y en la ciudad de Loja, Derecho Comparado respecto a los vehículos fuera de uso.

También con los resultados obtenidos en la pregunta primera, tercera y sexta de la encuesta en relación a las preguntas segunda, tercera y quinta de la entrevista, demostrando claramente que se evitaría contaminación al medio ambiente y por ende al ser humado se le facilitaría el reciclaje de los vehículos fuera de uso.

Los Objetivos Específicos fueron:

- ☛ *Realizar un estudio jurídico de la Constitución respecto al derecho de la población a vivir en un ambiente sano.*

Este objetivo se lo verificó con el desarrollo de los ítems: Derecho Ambiental Ecuatoriano, donde se hace un análisis del Art. 14 de la Constitución respecto al derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado; además con los resultados de la pregunta número uno de las encuestas, donde 19 encuestados que representan el 63% manifestaron que no se está cumpliendo con el derecho de la población a vivir en un ambiente sano. También con los datos obtenidos con la pregunta número dos de las entrevistas, donde 7 entrevistados que equivalen al 70% indicó que

evidentemente no se está cumpliendo con lo dispuesto en el Art 14 de la Constitución.

- ☛ *Conocer si los Municipios está cumpliendo con lo establecido en el Art. 264 de la Constitución de la República del Ecuador con respecto a las competencias al Medio Ambiente que tienen los Gobiernos Autónomos Municipales.*

Este objetivo se lo comprobó con el desarrollo del tema: El Tratamiento de los vehículos fuera de uso en la ciudad de Loja, también con las respuestas obtenidas con la pregunta número tres de las entrevistas, en la que el 80% manifestó que el Municipio de Loja está cumpliendo parcialmente con la prestación de los servicios básicos, ya que aún falta el establecimiento de reciclaje de los vehículos fuera de uso ; mientras que el 20% manifestó que el Gobierno Municipal no está cumpliendo con lo establecido en la Constitución.

- ☛ *Demostrar los impactos y consecuencias al Medio Ambiente que provocan los patios no regulados de vehículos fuera de uso al no ser recuperados y tratados en una forma adecuada.*

Este objetivo se lo verificó con el desarrollo del ítem Problemas que generan los vehículos fuera de uso: Problemas que generan los vehículos fuera de uso; además con los resultados de la pregunta número tercera de las encuestas, en

las cuales 23 personas que representan el 76.6% señaló que las consecuencias que ocasiona los vehículos fuera de uso son: enfermedades cancerígenas, respiratorias, cardiovasculares, la contaminación ambiental y la destrucción de la capa de ozono.

☛ *Examinar los efectos positivos y negativos de la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje adecuado a los vehículos fuera de uso.*

Este objetivo se lo verificó con el desarrollo del ítem: Beneficios de la Recuperación de los vehículos fuera de uso, y con los resultados de la pregunta número cuatro de las encuestas, en las cuales 29 personas que representan el 96.7% señaló que las consecuencias que ocasiona los vehículos fuera de uso son: enfermedades cancerígenas, respiratorias, cardiovasculares y contaminación ambiental, además de que estos vehículos dan una mala imagen de mal gusto.

☛ *Implementar una propuesta jurídica que establezca la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje adecuado a los vehículos fuera de uso.*

Mi propuesta jurídica se encuentra establecida al final de los resultados de la presente Tesis. Para la realización de la nueva competencia para los gobiernos municipales para la gestión de los vehículos fuera de uso me fundamente en

los proyectos de leyes españolas con carácter a regular los vehículos fuera de uso.

7.3. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

La hipótesis planteada en el proyecto de tesis fue la siguiente: *Si en el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía, existiera una norma legal que establezca la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los vehículos fuera de uso, se evitaría la contaminación al Medio Ambiente, y por ende se salvaguardaría la salud de las personas de un sinnúmero de enfermedades.*

De acuerdo a la bibliografía consultada, a los resultados obtenidos de las encuestas específicamente con las preguntas uno y tres, en relación a las preguntas segunda y tercera de la entrevista, como así mismo el sondeo realizado dentro de la ciudad de Loja y el análisis al COOTAD, se pudo constatar que no se encuentra establecido el tratamiento de los vehículos fuera de uso, por ende este tipo de desecho no es reciclado ni recibe ningún tipo de tratamiento dentro de nuestro país.

Por lo anteriormente expuesto se puede decir que la hipótesis es positiva, debido a lo cual urge la necesidad de implementar una norma legal dentro del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización,

respecto al tratamiento de los vehículos fuera de uso, de esta manera se evitaría los graves problemas ambientales, que son causados por la irresponsabilidad del ser humano de generar día a día grandes cantidades de basura, especialmente el tipo de basura que provocan los vehículos fuera de uso, cuyos componentes tóxicos degradan el medio ambiente y causan problemas de salud en el ser humano.

7.4. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROPUESTA

La propuesta jurídica la regulo en lo que establece en el artículo 14 inciso primero de la Constitución que manifiesta que se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir.

También en lo dispuesto en el artículo 264 de la misma Ley, con relación a las competencias exclusivas de los gobiernos municipales, específicamente en el numeral 4 que señala: Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley. Hay que considerar lo que establece el artículo 54 literal k del COOTAD (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización): Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales.

Basándome en estos tres artículos estableceré la propuesta jurídica, debido a que la Constitución garantiza el derecho de todos los ecuatorianos a vivir en un ambiente sano, pero para cumplir a cabalidad con lo estipulado en estos artículos, se tendrá que implementar un literal en el artículo 55 del COOTAD (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización) en relación a las competencias de los gobiernos municipales para que los mismos tengan la facultad sobre los vehículos fuera de uso dentro de sus jurisdicciones, como así mismo se deberá crear una ordenanza para que se efectúe la prestación de los servicios públicos, especialmente en lo referente al manejo de los vehículos fuera de uso y su tratamiento de descontaminación.

8. CONCLUSIONES

De acuerdo a la investigación realizada se ha llegado a las siguientes conclusiones:

- ✓ En el Ecuador no se garantiza el derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, establecido en el artículo 14 de la Constitución, debido a que el Gobierno no ha tomado las medidas necesarias para establecer leyes ni políticas de reciclaje en torno a los vehículos fuera de uso.
- ✓ Los Municipios no cuentan con una disposición legal que establezca el reciclaje y el debido tratamiento de los vehículos fuera de uso, por lo que no está cumpliendo a cabalidad lo establecido en el artículo 264 numeral 4 de la Constitución con relación a la prestación de los servicios públicos que deben prestar los gobiernos municipales.
- ✓ La actitud ambientalmente irresponsable de las personas de descartar los vehículos fuera de uso que han cumplido su ciclo de vida, los mismos que son votados en patios y canchones, ha causado un gran aumento de patios o canchones donde son depositados los vehículos fuera.
- ✓ La reutilización de los vehículos fuera de uso generarían un ambiente libre de contaminación y se reutilizarían metales como plata, cobre, aluminio y otras piezas, que con un tratamiento apropiado pueden ser comercializados.

9. RECOMENDACIONES

Como recomendaciones se plantean las siguientes:

- Sería trascendental que la Asamblea Nacional considere establecer una legislación que regule el manejo de los vehículos fuera de uso y desechos que provocan los mismos.
- El Gobiernos Municipales deberían crear una ordenanza que regule la gestión de los vehículos fuera de uso que se encuentran dentro de sus jurisdicción, solamente de esta manera todos cumpliríamos con la obligación de reciclar y tratar vehículos los vehículos fuera de uso.
- Los Gobiernos Municipios conjuntamente con el Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Salud deberían realizar campañas en torno al reciclaje y tratamiento de los vehículos fuera de uso, para que de esta manera los ciudadanos se concienticen y se conviertan en personas ambientalmente responsables.
- Los ciudadanos lojanos deberíamos exigir a las empresas que importan vehículos, para que los mismos comiencen con campañas y lleguen a formar centros autorizados de tratamiento y fragmentadoras donde se comiencen a tratar a estos vehículos que cumplieron con su vida útil.
- Los Municipios deben procurar dar un procedimiento adecuado a los vehículos fuera de uso, cuyas piezas que aún sirven pueden ser reutilizadas o llevadas a una fragmentadora para que sean utilizados en nuevos vehículos.

9.1. PROPUESTA DE LA REFORMA JURIDICA

La actividad investigativa desarrollada a develado la existencia de falencias y deficiencias en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, lo cual a mi modo de ver amerita reformas que coadyuven a su mejoramiento y solucionar la problemática identificada, es decir, el tratamiento adecuado que se debe dar sobre los vehículos fuera de uso, al respecto me permito plantear la siguiente propuesta:

FUNCIÓN LEGISLATIVA

LEY:

REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

EL PLENO

CONSIDERANDO

Que, la Constitución de la República del Ecuador, artículo 132 numeral 4 faculta a la Asamblea Nacional aprobar leyes para atribuir deberes, responsabilidades y competencias a los gobiernos autónomos descentralizados;

Que, los gobiernos autónomos descentralizados, autoridades nacionales y del régimen descentralizado, así como otros sectores involucrados han expresado

sus criterios y propuestas sobre el contenido de la presente iniciativa legislativa;

Que, es necesario clarificar la normativa vigente en relación de crear normas que regulen los vehículos fuera de uso en las circunscripciones territoriales, en lo referente a los requisitos de población y territorio con la finalidad de fortalecer los procedimientos vigentes;

Que, es necesario desarrollar un marco legal que regule y controle la actividad de la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización, y reciclaje de vehículos fuera de uso, por los órganos legislativos de los gobiernos autónomos descentralizados, a fin de evitar que se violenten garantías constitucionales y disposiciones legales, integrando en el proceso una instancia imparcial, a fin de que sea esta, quien verifique el cumplimiento del procedimiento de la resolución adoptada por el órgano legislativo del Gobierno Autónomo Descentralizado;

Que, de conformidad con lo establecido en el artículo 264 numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador, la prestación de los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental, para los ciudadanas y ciudadanos tienen derecho al disfrute pleno de vivir en un ambiente sano bajo los principios de sustentabilidad, lo que implica la necesidad de establecer una normativa clara y precisa que otorgue a los

Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales las herramientas necesarias para desarrollar una planificación de los vehículos fuera de uso y logre resolver la problemática de los vehículos fuera de uso dentro de sus jurisdicciones; y,

En ejercicio de la atribución conferida en el artículo 120 numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador, expide la siguiente:

LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN

Artículo Uno.- En el artículo 55 agréguese el literal o) que dirá: La recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los vehículos fuera de uso, será exclusiva competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, actividad que la regularan mediante ordenanzas municipales.

Disposición Final.- La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito en la sede de la Asamblea Nacional, a los seis días del mes de enero de dos mil quince.

Secretario de la Asamblea Nacional

Presidente de la Asamblea Nacional

ORDENANZA MUNICIPAL
EL CONCEJO CANTONAL DE LOJA

Considerando:

Que de acuerdo lo que dispone el artículo 55 literal o) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, que los Gobiernos Municipales tienen la competencia de los vehículos fuera de uso, dentro de su jurisdicción.

Que, es necesario implementar una regulación que optimice el tratamiento recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los vehículos fuera de uso, en la ciudad de Loja.

En uso de sus atribuciones y facultades constitucionales y legales expide la siguiente: **ORDENANZA MUNICIPAL PARA LA GESTIÓN DE LOS VEHICULOS FUERA DE USO EN LA CIUDAD DE LOJA.**

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1.- La presente ordenanza municipal establece los lineamientos de protección ambiental, en los términos de lo establecido en los artículos 14, 71 y 264 de la Constitución de la República del Ecuador y artículo 55 literal o) del

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), para la gestión de vehículos fuera de uso en todo el Cantón Loja.

EL CONCEJO CANTONAL DE LOJA

Considerando:

Artículo 2.- Objeto: Es objeto de esta ordenanza establecer las obligaciones de los poseedores de los vehículos fuera de uso y la regulación de las operaciones de gestión de este tipo de residuos.

Artículo 3.- Definiciones: A los efectos de esta Ordenanza, se entiende por:

1. Vehículo fuera de uso: vehículo a motor que pasa a ser residuo por tratarse de un vehículo abandonado o por el hecho de que su poseedor se desprende o tiene la intención o la obligación de deshacerse de él.
2. Vehículo abandonado: es aquel vehículo del que se presume racionalmente su abandono en los casos siguientes:
 - a) Cuando transcurran más de dos meses desde que el vehículo haya sido depositado después de su retirada de la vía pública por la autoridad competente.

- b) Cuando permanezca estacionado por un periodo superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matriculación.
 - c) Los vehículos que hayan sufrido algún tipo de accidente de tránsito, y los mismos se encuentren en las vías públicas por más de 60 días y se encuentren sin placa.
3. Gestor de vehículos fuera de uso: persona Natural o jurídica titular de instalaciones autorizadas para recoger, almacenar, descontaminar y reciclar vehículos fuera de uso.
 4. Centro de recogida y descontaminación de vehículos fuera de uso: instalación de un gestor de residuos autorizado para recoger, descontaminar y almacenar vehículos fuera de uso, para entregarlos a gestores autorizados para su reciclaje.
 5. Depósito municipal y equivalentes de vehículos fuera de uso: instalación o la parte de esta, de titularidad pública, en que se realiza específicamente el servicio público de recogida y almacenamiento de vehículos fuera de uso.

6. Centro de recuperación de vehículos fuera de uso: instalación de un gestor de residuos autorizado para almacenar, descontaminar y reciclar los vehículos fuera de uso, así como para comercializar los subproductos derivados de su desguace.
7. Descontaminación de vehículos fuera de uso: tratamiento obligatorio de los vehículos fuera de uso, previo a su almacenamiento o reciclaje, consistente en la separación controlada de sus componentes que tienen la consideración de residuos especiales; en concreto, la batería, los combustibles, los aceites y valvulinas, los neumáticos, los líquidos y las pastillas de freno los fluidos de la refrigeración, los fluidos del aire acondicionado, los filtros líquidos hidráulicos y los catalizadores.
8. Reciclaje de vehículos fuera de uso: la actividad de valorización, destinada a recuperar subproductos procedentes de los vehículos fuera de uso.
9. Subproductos de vehículos fuera de uso: las partes o los componentes procedentes de los vehículos fuera de uso, reutilizables como piezas o elementos de segunda mano, cuando puedan considerarse sustitutos de productos comerciales.

Artículo 4.- Ámbito de aplicación: Esta Ordenanza se aplica a los vehículos fuera de uso generados en la ciudad de Loja y a los que se gestionan en su ámbito territorial.

Artículo 5.- Obligaciones de los poseedores o de los titulares: Los poseedores o titulares tienen las siguientes obligaciones:

1.- Tiene que entregarlo a un gestor autorizado.

2.- Es requisito necesario para solicitar la baja de la articulación de un vehículo fuera de uso la acreditación de haberlo entregado a un gestor autorizado, sin perjuicio del procedimiento de baja establecido en el Reglamento general de vehículos.

3.- En el caso de los vehículos abandonados, el ayuntamiento en cuyo término municipal aparezcan ha de entregarlos a un gestor autorizado, previo cumplimiento de la normativa Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y seguridad vial y respectivo reglamento, por lo que respecta a los aspectos relativos a los vehículos abandonados.

Artículo 6.- Obligaciones generales de los gestores: Los gestores tienen las siguientes obligaciones:

1.- Los centros de recogida y descontaminación y los centros de recuperación de vehículos fuera de uso están sujetos a la intervención administrativa ambiental correspondiente y a la obtención de los permisos exigibles de conformidad con la normativas medioambientalistas.

2.- Los gestores de un centro de recogida y descontaminación o de un centro de recuperación de vehículos fuera de uso tienen que cumplir la normativa aplicable en materia de residuos y tienen las obligaciones siguientes:

- a) Llevar un libro-registro de entradas y salidas, que puede llevarse en soporte informático y un resumen mensual. En este libro-registro que puede ser sustituido por el libro de control de policía, tiene que hacerse constar la fecha de entrada del vehículo, matrícula, número de motor, número de chasis, peso aproximado, marca, modelo, color y datos de su titular.
- b) Descontaminar el vehículo fuera de uso en el plazo máximo de 30 días naturales a contar desde la entrada en la instalación del gestor, o en un plazo máximo de dos meses si se trata de un vehículo de más de 1 kg de tara.
- c) No almacenar más de seis meses los residuos especiales obtenidos de la descontaminación del vehículo.

Artículo 7.- Obligaciones específicas de los gestores de centros de recogida y descontaminación: Los gestores de un centro de recogida y descontaminación de vehículos fuera de uso tienen que cumplir las obligaciones siguientes:

1. Hacer constar en el libro-registro de salidas la fecha de salida del vehículo descontaminado con los datos de éste y los de los residuos especiales que se han extraído, con indicación de peso, tipo y destino.
2. Entregar el vehículo descontaminado a un centro de recuperación.
3. No comercializar los subproductos resultantes del desguace del vehículo, a no ser que se trate del vehículo descontaminado y de los residuos especiales extraídos.

Artículo 8.- Obligaciones específicas de los gestores de centros de recuperación: Los gestores de un centro de recuperación de vehículos fuera de uso tienen que cumplir las obligaciones siguientes:

1. Reciclar el vehículo descontaminado, retirando sus componentes que puedan ser reutilizados como subproductos.
2. Identificar los subproductos, indicando que son piezas recuperables y reutilizables.

3. Hacer constar en el libro-registro de salidas la fecha de salida de los subproductos obtenidos del vehículo, especificando su peso, tipo y destino.
4. Cumplir la normativa en materia de comercio y seguridad industrial en el proceso de comercialización de los subproductos, la cual no se puede llevar a cabo antes de reciclar el vehículo.

Artículo 9.- Condiciones técnicas de las instalaciones de gestión: Las instalaciones de gestión de los vehículos fuera de uso tienen que estar dadas de alta en el Registro de establecimientos industriales del Gobierno Municipal de Loja y tienen que cumplir las condiciones técnicas que se fijan en el anexo de esta ordenanza.

Artículo 10.- Infracciones y sanciones: Las infracciones a lo que dispone esta Ordenanza son sancionadas de acuerdo con lo que establece el Código Municipal de Higiene y Abastos, reguladora de los residuos, siguiendo los procedimientos siguientes:

1. El procedimiento sancionador abreviado regulado en el Código Municipal de Higiene y Abastos, sobre el procedimiento sancionador de aplicación en los ámbitos de competencia de la Generalidad, se aplica a las infracciones cometidas por los poseedores de los vehículos fuera de uso o subsidiariamente por los titulares de los vehículos según conste en el Registro general de vehículos de la Dirección General de Tráfico.

2. El procedimiento sancionador ordinario, regulado en la Código Municipal de Higiene y Abastos, reguladora de los residuos, se aplica a las infracciones cometidas por los gestores de vehículos fuera de uso.

DISPOSICIONES ADICIONALES

1.- Los ayuntamientos pueden delegar a las juntas parroquiales para la gestión de los vehículos fuera de uso de su municipio, en los términos que establece la normativa sobre régimen local.

2.- Los depósitos municipales de vehículos fuera de uso tienen que cumplir las condiciones técnicas fijadas en los puntos 1, 2, 3, 4,10 y 11 del anexo de esta Ordenanza. En el caso de que estos depósitos actúen también como centros de recogida y descontaminación, tendrán que cumplir los requerimientos que son aplicables a estos centros.

DISPOSICIONES FINALES

1.- La obligación de acreditar la entrega del vehículo fuera de uso a un gestor autorizado para solicitar su baja de circulación se aplicará a los dos años de la entrada en vigor de esta Ordenanza.

2.- La obligación de reciclar los vehículos fuera de uso descontaminados en un centro de recuperación se aplicará a los tres años de la entrada en vigor de esta Ordenanza.

ANEXO

Las instalaciones de gestión de los vehículos fuera de uso tienen que cumplir las condiciones técnicas siguientes:

1. Las instalaciones tienen que estar valladas por una verja perimetral opaca de una altura suficiente de tal manera que desde el exterior, teniendo en cuenta la visual de la zona, se elimine o se minimice su impacto visual.

2. Las instalaciones tienen que disponer de redes de aguas residuales, es decir, de proceso, sanitarias y pluviales, con sus registros correspondientes, fácilmente disponibles.

3. Las partes de las instalaciones que puedan generar ruidos, polvo, vibraciones y las zonas de descarga y almacenamiento tienen que estar acondicionadas de forma que no provoquen efectos apreciables en el exterior de las instalaciones.

4. La zona de almacenamiento previo a la descontaminación del vehículo fuera de uso tiene que estar pavimentada con recogida independiente de aguas pluviales, si no está bajo cubierto. Estas aguas pluviales tienen que tratarse adecuadamente antes de deshacerse de ellas.

5. La zona de almacenamiento de los residuos potencialmente contaminantes tiene que estar bajo cubierto.

6. Las zonas de descontaminación y reciclaje de vehículos fuera de uso tienen que estar pavimentadas, bajo cubierto y con recogida independiente de aguas sucias de proceso, las cuales tienen que ser previamente tratadas para conseguir los niveles de admisibilidad al cauce público o al alcantarillado.

7. La zona de descontaminación tiene que tener depósitos independientes y estancos para cada uno de los líquidos y gases a retirar de los vehículos fuera de uso, así como los contenedores o instalaciones adecuadas para almacenar por separado y sin pérdidas o derramamientos el resto de residuos potencialmente contaminantes que contiene el vehículo fuera de uso. Esta zona tiene que tener también la maquinaria técnicamente y medioambientalmente ajustada para retirar y separar las partes potencialmente contaminantes del vehículo fuera de uso, cumpliendo la normativa sobre seguridad industrial.

8. Las zonas de almacenamiento de vehículos descontaminados tienen que estar dispuestas de forma que permitan el acceso a todos los vehículos fuera de uso, los cuales tienen que estar dispuestos en pilas como máximo de tres unidades. Si se sitúa al aire libre, el suelo tiene que estar debidamente

compactado o pavimentado; además, las aguas pluviales de esta zona tienen que ser conducidas a un desarenador.

9. En el caso de efectuar el prensado de vehículos fuera de uso previamente descontaminados, mediante prensa fija o móvil, es necesario evitar cualquier tipo de derrame, para lo que hay que tener un depósito de recogida para estos casos. Además, esta operación tiene que ser efectuada en una zona pavimentada.

10. Los viales interiores y las zonas de carga y descarga tienen que ser adecuados y suficientemente amplios para permitir los movimientos de los vehículos de transporte.

11. Las instalaciones tienen que disponer de sistemas de protección contra incendios, cumplir las condiciones higiénico-sanitarias y disponer de elementos de limpieza y primeros auxilios.

Dada en el salón del Cabildo a los treinta días del mes de abril del año dos mil quince

Dr. José Bolívar Castillo Vivanco

ALCALDE DE LOJA

Dra. Blanca Morocho Riofrío

SECRETARIA GENERAL

RAZÓN: Dra. Blanca Morocho Riofrío, Secretaria General de Concejo Municipal de Loja, CERTIFICA: que la ORDENANZA QUE REGLAMENTA EL SISTEMA DE RECAUDACIÓN MUNICIPAL, fue discutida y aprobada en las sesiones ordinarias del diez de marzo y treinta de abril del año dos mil quince, en primer y segundo debates, respectivamente; siendo aprobado su texto en la última fecha; el mismo que es enviado al señor alcalde Dr. José Bolívar Castillo Vivanco; en tres ejemplares para la sanción u observación correspondiente de conformidad al Artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.- Loja, a los cinco días del mes de mayo del año dos mil quince.

Dra. Blanca Morocho Riofrío

SECRETARIA GENERAL

10. BIBLIOGRAFÍA

- A RECICLAR CHATARRA.- SILVA Lobo Carolina. II Edición, Editorial Fundación de la Paz.
- AGENCIA DE RESIDUOS DE CATALUNYA; Guía de Buenas Prácticas para el reciclaje de Vehículos Fuera de Uso. Edición I, Editorial CONTRAST Disseny i Comunicacio.
- CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (COOTAD).- Primera Edición. Editorial V&M Gráficas. Quito-Ecuador. 2011.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.- Ediciones Legales. Corporación Myl. Quito-Ecuador 2010.
- CONTAMINACIÓN DEL AIRE ORIGEN Y CONTROL.- WARK, Kenneth. México. Tomo I. Editorial Limusa. 1994.
- CONVENIO DE BASILEA SOBRE EL CONTROL DE LOS MOVIMIENTOS TRANSFRONTERIZOS DE LOS DESECHOS PELIGROSOS Y SU ELIMINACIÓN ADOPTADO POR LA CONFERENCIA DE PLENIPOTENCIARIOS DEL 22 DE MARZO 1989.

- CONVENIO DE ESTOCOLMO SOBRE CONTAMINANTES ORGANICOS PERSISTENTES.- Decisión 2006/507/CE del Consejo, de 14 de octubre de 2004.
- CONVENIO PARA LO QUE SE ESTABLECE EL PROGRAMA DE RENOVACIÓN, DEL PARQUE AUTOMOTOR.- Ministerio de Industria y Competencia. Registro oficial Nro. 646 de 31 de julio de 2009.
- CONVENIO SOBRE LA DIVERSIDAD BIOLÓGICA.- Naciones Unidas 1992.
- DECLARACION LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL MEDIO HUMANO.- Naciones Unidas. A/CONF144/7. 26 de julio 1990.
- DEGRADACIÓN DEL SUELO, CAUSAS, PROCESOS, EVALUACIONES E INVESTIGACIÓN.- LOPEZ Falcón Roberto. Segunda Edición. Editorial CIDIAT.
- DIAGNÓSTICO DEL AGUA EN LAS AMÉRICAS.- LUCLETTE Juan Pedro. Edición I. Editorial FCCyT.
- DICCIONARIO ILUSTRADO OCÉANO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Editorial ISBN13: 978-84-494-15357.

- EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACION Y CONTROL DE TRANSPORTE TERREESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL; Instructivo para la Concesión de permisos de operación de la Resolución Nro. 008-DIR-2011-ANT.
- EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA SALUD DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.- Organización Panamericana de la Salud. Edición original en inglés An assessment of health effects of ambient air pollution in Latin América. Editorial the Caribbean ISBN 92 75 12598 8.
- GUÍA PARA LA GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS PELIGROSOS.- MARTINEZ Javier. Tomo I. Editorial Montevideo-Uruguay.
- INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA. Prácticas de Educación Ambiental. Tomo I. Editorial AE005953.
- LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO.- Editorial TAXFINCORP. CÍA LTDA 2011.
- LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL.- Segunda Edición. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2005.

- LEY DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.- Primera Edición. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2005.
- LOS RESIDUOS ELECTRÓNICOS UN DESAFÍO PARA LA SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. EDITORIAL UNESCO MONTEVIDEO.- Organización de las Naciones Unidas para La Educación, la Ciencia y la Cultura.
- PROGRAMA ESTATAL DE MEDIO AMBIENTE.- Secretaria del Estatal de Prevención de Residuos 27.11.2013 Editorial Plaza de San Juan de Cruz.
- PROTOCOLO DE KYOTO DE LA CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO.- Naciones Unidas 1995.
- PROYECTO EMPRESARIAL, PLANTA DE RECICLAJE DE VEHÍCULOS FUERA DE USO Y APARATOS ELÉCTRICOS Y ELECTRÓNICOS.- SUSÍN Ana. Editorial Master Executive Mba 2006.
- REAL DECRETO 1383/2002 FEDIT, EVALUACIÓN BÁSICA DE ANÁLISIS DE CICLO DE VIDA DE LA FABRICACIÓN, USO Y FIN DE

VIDA DE LOS AUTOMÓVILES Y CAMIONES EN ESPAÑA.- EI
Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de la Presidencia;
Edición I.

- RECOPIACIÓN CODIFICADA DE LA LEGISLACION MUNICIPAL DE
LOJA “Código Municipal de Higiene y Abasto”.- Segunda Edición.
Industrial Grafic Amazonas Cía Ltda. Loja-Ecuador. 2002.
- SECRETARIA DEL ESTATAL DE PREVENCIÓN DE RESIDUOS
27.11.2013. Programa Estatal de Medio Ambiente. Editorial Plaza de
San Juan de Cruz.
- SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE, GARCIA López Luis Pelayo.
Edición Nro. 123 Tercer Trimestre 2011.
- [http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1184/4/CAPITULO%20III.
pdf](http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1184/4/CAPITULO%20III.pdf)
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Cadmio>
- <http://gestoresderesiduos.org/entidad/169475/abacan-s-l>
- <http://www.aeade.net/cifras.htm>

- <http://www.ambiente.gov.ec/>
- <http://www.conama.es/viconama/gt/pdf/20.pdf>
- <http://www.ford.es/AcercadeFord/MedioAmbiente/Vehiculosfuerauso>
- [http://www.inqualitas.net/entrevistas/13853-el-reciclaje-en-la-industria-del-automovil.](http://www.inqualitas.net/entrevistas/13853-el-reciclaje-en-la-industria-del-automovil)
- <http://www.loja.gob.ec/contenido/direcci-n-de-higiene-municipal>
- <http://www.naturalezaycultura.org/docs/Geo%20Loja.pdf>

11. ANEXOS

ANEXO I.- Formato de Encuesta



ENCUESTA

Cristian Manrique González Luzón, Egresado de la Carrera de Derecho de la Universidad Nacional de Loja, con el propósito de obtener datos fidedignos para la realización de mi tesis titulada: “LA INSUFICIENCIA EN EL CÓDIGO MUNICIPAL DE HIGIENE Y ABASTOS DE LOJA DE UNA NORMA LEGAL QUE ESTABEZCA LA RECUPERACIÓN, DESCONTAMINACIÓN, DESMONTAJE, REUTILIZACIÓN, Y RECICLAJE DE VEHÍCULOS FUERA DE USO (VFU), EN LA CIUDAD DE LOJA”, de la manera más comedida le solicito se digne contestar a las siguientes preguntas:

1. **¿Considera usted que el Estado Ecuatoriano está garantizando lo establecido en el Art. 14 de la Constitución, respecto al derecho que tiene la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado?**

SI

NO

¿Por qué? _____

2. **De acuerdo a su criterio ¿Conoce qué son los Vehículos Fuera de Uso?**

3. **¿Conoce usted las consecuencias ambientales y el riesgo para la salud del ser humano que ocasionan los Vehículos Fuera de Uso, si no reciben un tratamiento adecuado?**

SI

NO

¿Cuáles son? _____

4. ¿Considera usted que al igual que se recicla la basura orgánica e inorgánica, también se deberían reciclar y tratar adecuadamente los Vehículos Fuera de Uso?

SI

NO

¿Por qué? _____

5. Conoce usted si en la ciudad de Loja existe un Centro de Reciclaje y Descontaminación de los Vehículos Fuera de Uso?

6. ¿Considera usted importante que se implemente una norma legal dentro del Código Municipal de Higiene y Abasto de la ciudad de Loja, la cual establezca la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los Vehículos Fuera de Uso?

SI

NO

¿Por qué? _____

ANEXO II.- Formato de Entrevista



ENTREVISTA

1. ¿Conoce usted qué son los vehículos fuera de uso?;
2. El Art. 14 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado. ¿Considera usted que el Estado Ecuatoriano está garantizando con lo establecido en este artículo?;
3. El Art. 264 numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador en concordancia con el Art. 55 literal d) del COOTAD, estipulan las competencias exclusivas que tienen los gobiernos municipales, las cuales manifiestan “Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, **manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental** y aquellos que establezca la ley”. ¿Considera usted que el Municipio de Loja está cumpliendo con lo establecido en este artículo?;
4. ¿Cree usted que los vehículos fuera de uso deben ser recuperados, descontaminados, desmontados, reutilizados y reciclados y tratada adecuadamente, tal como se lo hace con los desechos orgánicos e inorgánicos?;
5. ¿Considera trascendental que para evitar la contaminación del medio ambiente y así mismo evitar poner en riesgo la salud humana, se debe tipificar la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los vehículos fuera de uso dentro del Código Municipal de Higiene y Abasto de la ciudad de Loja?;

6. ANEXO III.- Proyecto de Tesis



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO**

LA INSUFICIENCIA EN EL COOTAD, DA UNA NORMA LEGAL QUE ESTABEZCA LA RECUPERACIÓN, DESCONTAMINACIÓN, DESMONTAJE, REUTILIZACIÓN, Y RECICLAJE DE VEHÍCULOS FUERA DE USO ”.

**PROYECTO DE TESIS
PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO DE ABOGADO.**

ASPIRANTE: Cristian Manrique González Luzón

**LOJA – ECUADOR
2013**

1. TEMA

“ LA INSUFICIENCIA EN EL COOTAD, DA UNA NORMA LEGAL QUE ESTABEZCA LA RECUPERACIÓN, DESCONTAMINACIÓN, DESMONTAJE, REUTILIZACIÓN, Y RECICLAJE DE VEHÍCULOS FUERA DE USO ”.

2. PROBLEMÁTICA.-

La Constitución de la República reconoce en su Art. 14 el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir.

Tenemos que tener en cuenta que para que exista la protección al medio ambiente y la sostenibilidad del mismo, la Constitución en su Art. 264 numeral 4 en concordancia con el Art. 54 literal k del COOTAD (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización) le da la competencia exclusiva a los Gobiernos Autónomos Municipales para que presten servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.

En nuestro país y al menos en ciudad de Loja se puede observar un sinnúmero de patios de vehículos fuera de uso, y la gran parte de éstos generan contaminación ambiental, debido a que no usan un adecuado tratamiento y se lo realiza de manera caótica, formando esto una serie de problemas notables al deterioro al Medio Ambiente y fuerte impacto visual. En el actual Código Municipal de Higiene y Abastos de nuestra ciudad, no existe una norma que regule la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclado de los vehículos fuera de uso, como actividad necesaria ya que los residuos que generan éstos vehículos llegan a contaminar el medio ambiente y por ende a enfermar a la sociedad que vive alrededor de estos patios de vehículos fuera de uso.

3. JUSTIFICACION.

La Universidad Nacional de Loja, a través de la carrera de Derecho exige a sus estudiantes ser parte integrante de nuestra sociedad mediante la investigación científica en el Derecho Positivo para optar por el Título de Licenciados en Jurisprudencia.

La presente investigación, está prevista en la problemática planteada la que cumpliendo con los requisitos contemplados en el Reglamento Académico, es mi deber el cumplir con los mismos y al haber cursado los años de estudio en la Carrera de Derecho, he logrado adquirir la experiencia necesaria y suficiente del estudio de la Ley, doctrina, jurisprudencia en los módulos estudiados y aprendidos en las aulas universitarias, por lo que este proyecto de investigación se justifica, cumpliendo con el objetivo a desarrollar el mismo en merito a todo lo aprendido, y en vista que la Carrara de Derecho, impulsa a que los estudiantes en forma eficiente, pongan en práctica todos los conocimientos académicos, de parte de los docentes del Área Jurídica, Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja.

Tomamos en consideración el problema que se ha planteado y el objeto de transformación, el mismo se enmarca en el Derecho Positivo, especialmente en el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, que por sobre todo debe poseer gran trascendencia social para las actuales y futuras generaciones. Por las consideraciones expuestas y por lo que expongo a continuación considero que el problema se justifica plenamente.

Como estudiante del Área Jurídica, Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja, como un deber y obligación académica, es el de contribuir con alternativas de solución a la misma, en colaborar y crear los espacios estructural, doctrinario normativo y conceptual, así como jurídico de la Sociedad Ecuatoriana, en que se instituya una norma que regule la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización, y reciclado de los

vehículos fuera de uso ya que es un problema de alta relevancia en nuestra sociedad.

En lo que respecta a la factibilidad de esta investigación jurídica, puedo indicar que considero necesario viabilizar su realización, puesto que la Carrera de Derecho de la Universidad Nacional de Loja, me otorgó la suficiente preparación académica para afrontarla; y por el apoyo de sus prestigiosos catedráticos, garantizando así la calidad de la investigación, la misma que se verá enriquecida con los criterios y opiniones de destacados juristas profesionales del Derecho de la localidad, a quienes considero lo suficientemente capaces y con vasta experiencia para ser poseedores de una profesión académica e intelectual del más alto nivel.

De lo expresado, considero que este proyecto de investigación, se justifica en razón de la propuesta jurídica que pretendo realizar de la problemática en la temática planteada, y proponer el correspondiente proyecto de reforma, en especial al Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, que estoy seguro contribuirá en algún momento a cambiar el actual sistema que llevan los patios de vehículos fuera de uso, por lo expuesto doy el cumplimiento de un requisito académico para postularme.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

Realizar un estudio jurídico, doctrinario y de campo acerca del impacto que tiene la no recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje adecuado a los vehículos fuera de uso en la ciudad de Loja, comparándola con las leyes existentes en otros países.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ☛ Realizar un estudio jurídico de la Constitución respecto al derecho de la población a vivir en un ambiente sano.

- ☛ Conocer si los Municipios está cumpliendo con lo establecido en el Art. 264 de la Constitución de la República del Ecuador con respecto a las competencias al Medio Ambiente que tienen los Gobiernos Autónomos Municipales.
- ☛ Demostrar los impactos y consecuencias al Medio Ambiente que provocan los patios no regulados de vehículos fuera de uso al no ser recuperados y tratados de una forma adecuada.
- ☛ Examinar los efectos positivos y negativos de la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje adecuado a los vehículos fuera de uso.
- ☛ *Implementar una propuesta jurídica que establezca la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje adecuado a los vehículos fuera de uso.*

5. HIPOTESIS

Si en el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía, existiera una norma legal que establezca la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los vehículos fuera de uso, se evitaría la contaminación al Medio Ambiente, y por ende se salvaguardaría la salud de las personas de un sinnúmero de enfermedades

6. MARCO TEORICO.-

La palabra basura proviene del latín *versūra, derivado de verrēre, que significa barrer. Por esto se puede decir que el significado original fue "lo que se ha barrido".⁵⁴

La basura es entonces aquello inservible que se debe eliminar. De acuerdo a su etimología latina, significa barrer. Puede ser orgánica, como hojas o comida

⁵⁴ <http://basuraorganicaeinorganica.blogspot.com/>

en descomposición; o inorgánica, como lo que tiran las industrias, y que muchas veces son desperdicios que pueden ser reutilizados, como pinturas o plásticos. Otros son altamente tóxicos como los ácidos, los insecticidas u otros venenos.

Existen varios tipos de basura de los cuales algunos se pueden reciclar o como otros nos sirven para la reutilización y tenemos otros que ayuda para el abono de las tierras para poder cultivarlas; la basura se clasifica de la siguiente manera:

Residuo orgánico.- Es todo desecho de origen biológico, alguna vez estuvo vivo o fue parte de un ser vivo, por ejemplo: hojas, ramas, cáscaras y residuos de la fabricación de alimentos en el hogar, etc.

Residuo inorgánico.- Es todo desecho de origen no biológico, es decir, de origen industrial o algún otro proceso no natural, como plástico, telas sintéticas, botellas de vidrio, latas, entre otros

Residuos peligrosos.- Es todo desecho, ya sea de origen biológico o no, que constituye un peligro potencial y por lo cual debe ser tratado de forma especial. Por ejemplo: material médico infeccioso, residuo radiactivo, ácidos y sustancias químicas corrosivas, etc.⁵⁵

Además de existir esta clase de residuos tenemos algunos otros que provienen de los vehículos fuera de uso, los derivados de este tipo de residuos, es la contaminación de los suelos de los emplazamientos de almacenamiento y desguaces. Todos estamos acostumbrados a ver al lado de las carreteras, emplazamientos donde se suceden pilas de coches amontonados.

⁵⁵ http://www.profesorenlinea.cl/ecologiaambiente/Basura_organicaEinorganica.htm

Las instalaciones de almacenamiento de chatarra y desguace de vehículos que existen en la actualidad, por lo general, no están preparadas para seleccionar adecuadamente los diferentes materiales que se obtienen en la separación y desguace de los vehículos fuera de uso.

Las grandes ciudades poseen un gran parque automotor. A veces se escucha decir que el automóvil es sinónimo de progreso, pero en el caso de muchas ciudades se convierten en un verdadero problema.

Para graficarlo, basta analizar de qué manera el vehículo hace su aporte contaminante a la sociedad:

1. Tradicionalmente, las pinturas han estado basadas en disolventes orgánicos muy tóxicos y además sensibles a la corrosión y la intemperie.
2. Los equipos de aire acondicionado hacen su aporte con los muy nombrados y pocos benéficos CFC's culpables al menos en parte de la destrucción paulatina de la capa de ozono.
3. Los vehículos generalmente llevan en su interior partes plásticas que suelen estropearse con frecuencia siendo estas basadas en la filosofía de lo desechable, se usan, se agotan, se desechan convirtiéndose en basura no reutilizable.
4. El combustible más común en los vehículos es la gasolina que paradójicamente es de los combustibles más contaminantes con componentes como el azufre o como el plomo, que al ser inducido a la combustión es perjudicial para el organismo humano, también son emitidos los óxidos de nitrógeno que se elevan cuando el vehículo está en frío.
5. Los pesos de los vehículos guardan una relación con el consumo de combustible así como con el precio de los mismos; es decir, un material más liviano es más costoso, pero reduce el peso del vehículo, y a su vez el motor realiza un menor esfuerzo que se refleja en el consumo de combustible, o sea que un mayor peso en un vehículo contribuye al aumento de emisiones contaminantes a la atmósfera.

6. Los neumáticos al ser poco durables también contaminan pues pasan más rápido a ser inservibles.
7. En cuanto a los frenos también hay de qué hablar, en las pastillas para frenos generalmente se usa el amianto por ser un material resistente a altas temperaturas pero también muy relacionado con el cáncer.
8. Los aceites lubricante también tienen un gran poder contaminante, por ello se hace necesario una recogida selectiva y su posterior tratamiento".⁵⁶

Pero esta contaminación se ve agravada por factores como un alto volumen de parque automotor usado, que son vehículos que contaminan más que todos; poco desarrollo y elevados costos de vehículos ambientales; los malos hábitos de conducción que, corregidos, evitarían un pequeño porcentaje de contaminación.

Cualquier tipo de vehículo sobre la tierra, aunque elemento clave en el funcionamiento de la sociedad moderna, puede convertirse en un importante agente de contaminación ambiental. Eliminar elementos contaminantes siempre será una tarea muy difícil y costosa, por lo que las medidas preventivas tienen gran importancia en este aspecto.

En la actualidad circulan por las carreteras del mundo millones de vehículos como automóviles, motocicletas, camiones y autobuses. El ciclo vital de un automóvil, desde su producción hasta su destrucción, es en sí mismo contaminante; sin embargo, no por ello debemos declarar la guerra a este fabuloso artefacto. Es más, debemos optimizar su uso y reducir su impacto en el medio ambiente.

La demanda de autos ha crecido en gran medida por las necesidades de movilidad en las grandes ciudades y esto ocasiona un aumento en el uso de materias primas y emisión de contaminantes que afectan al medio ambiente.

⁵⁶ http://www.profesorenlinea.cl/ecologiaambiente/Contaminacion_vehicular.htm

Un gran número de autos circulan alrededor del mundo, pero lo que preocupa a la sociedad es la cantidad de autos abandonados. Los modelos con más de 20 años son dejados en las calles o en canchones y estos contaminan el paisaje al mismo tiempo que facilitan la generación de basura.

Aunque parezcan objetos inservibles, todos los autos abandonados pueden aportar a la economía por medio del reciclaje y contribuir con la reducción del impacto ecológico de los desechos automotrices.

“En la actualidad existen procesos de reciclaje de autos. Los centros de tratamiento internacionales, han logrado reutilizar el 84% de los autos para la elaboración de nuevos materiales para la construcción de nuevos automóviles que se ofrecen en el mercado. En los Estados Unidos, la industria del reciclaje de autos se ubica por encima del plástico y el papel; esto según un reporte de la Environmental Protection Agency”.⁵⁷

Los autos que se encuentran fuera de circulación llegan a los centros de reciclaje y son trabajados para aprovechar las piezas al máximo. Luego de desmontar el auto, se separan las piezas que pueden ser reutilizadas para venderlas como repuestos de segunda mano, mientras que el resto se pasa por una máquina que fragmenta y tritura el auto, y lo convierte en pequeños trozos para facilitar la selección de las piezas.

Los elementos de acero, cobre, aluminio y plomo se convierten en la materia prima de los fundidores para formar parte de los autos nuevos o algunos objetos de uso diario. Los líquidos utilizados en los autos como el anticongelante, líquido de frenos o aceite, son regenerados para producir nuevos lubricantes o combustibles alternativos. Materiales como el caucho de los neumáticos y los plásticos como las mangueras, empaques y defensas, son triturados para crear nuevas partes en los autos.

⁵⁷ <http://autos.starmedia.com/noticias/recilaje-autos.html>

El vidrio es utilizado para la fabricación de botellas y el resto de piezas como las bolsas de aire, cinturones de seguridad y la tapicería pueden ser utilizadas como fibras de aislamiento o material para la fabricación de alfombras.

Como resultado del crecimiento de la producción de los autos y los problemas de contaminación que provocan, es necesario comprender que los elementos en ellos pueden ser reutilizados generando aportes a la economía de los países y a la conservación del medio ambiente.

La reutilización y un procedo adecuado en el reciclaje de los vehículos fuera de uso da un buen comienzo para la descontaminación del medio ambiente.

En España, "todos los vehículos que llegan al final de su vida útil se tratan de forma medioambiental correcta. En el tratamiento medioambiental de cualquier residuo, excepto en casos muy extraños, siempre hay una parte de los mismos que no se puede recuperar y se destina a un vertedero controlado. Es un tratamiento correcto si se ha hecho antes lo posible por recuperarlo (reutilizarlo, reciclarlo o valorizarlo) ".⁵⁸

Tomemos en cuenta que en los países europeos al medio ambiente lo toman como un punto primordial, que ya han implementado un manejo adecuado con los vehículos fuera de uso, dando así un reciclaje correcto a estos vehículos y evitar la contaminación al medio ambiente, aportando ganancias económicas al desarrollo de este tipo de reciclaje.

"La historia del automóvil supera ampliamente los cien años, en los que se ha demostrado ser un útil excepcional para el desarrollo económico, social y generador de libertad. Las ventajas que proporciona son incuestionables, pero hay que tener en cuenta que también tiene repercusiones negativas para el entorno y el medio ambiente. Como se puede observar en la vía pública o en

⁵⁸ http://www.consumer.es/web/es/medio_ambiente/urbano/2010/09/25/196066.php

las carreteras cada vez hay mayor número de automóviles, y el de éstos se realiza con mayor frecuencia cada día, hace unos años la vida media de un vehículo podía alcanzar más de 15 años, actualmente la vida de un vehículo se limita a unos 7 años”⁵⁹.

La vida del automóvil mientras más transcurre hay una repercusión mayor con la contaminación al medio ambiente, como claro ejemplo tenemos que en los países europeos lo máximo de vida útil de un vehículo es de 7 años, luego de este tiempo el automotor tendrá que ser retirado de la circulación y reciclado.

“Los Vehículos Fuera de Uso (VFU) o Vehículos al Final de su Vida Útil son aquellos automóviles que dejan de ser operativos bien por quedar obsoletos, porque están abandonados o por causa de un accidente. Estos vehículos pasan a convertirse en un residuo peligroso para el medio ambiente. Esto hace que tengan que ser gestionados adecuadamente por un organismo del Estado o por un gestor autorizado, que cumpla con una normativa y que sea viable”.⁶⁰

Los vehículos fuera de uso son un problema ambiental derivado de este tipo de residuo, es la contaminación de los suelos de los emplazamientos de almacenamiento y desguaces.

La mayoría de los "sub-residuos" generados por los vehículos, estarían incluidos en diferentes tipologías de residuos. Por ejemplo, los aceites usados, las baterías y filtros de aceites estarían dentro de los residuos peligrosos, siendo otras partes de los vehículos considerados como residuos no peligrosos, los cuales pueden ser reutilizados, reciclados o utilizados para valoración energética.

Pasando a otro punto en la actualidad “España cuenta con una infraestructura de recuperación de alta calidad que permite asegurar el correcto tratamiento

⁵⁹ <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1184/5/CAPITULO%20II.pdf>

⁶⁰ <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1184/5/CAPITULO%20II.pdf>

medioambiental de los aproximadamente 900.000 vehículos que llegan al final de su vida útil anualmente en nuestro país.”⁶¹

Un claro ejemplo es que España cuenta con la red de Centros Autorizados de Tratamiento (CATs) y fragmentadoras concertada por los fabricantes e importadores de vehículos más numerosa de toda la Unión Europea, con capacidad más que sobrada para los volúmenes de vehículos que se generan y donde se garantiza la entrega gratuita de los vehículos a sus propietarios.

“La Agrupación Española de Fabricantes de Cemento (OFICEMEN) lleva varios años colaborando con SIGRAUTO y sus socios fundadores en el análisis de la posibilidad de emplear dichos residuos, tras una preparación y acondicionamiento adecuados, como combustibles alternativos en los hornos de las plantas cementeras en sustitución de combustibles fósiles.”⁶²

En países protegen en si al Medio Ambiente, pero también buscan la manera de que exista menos contaminación con esta clase de residuos y en el reciclaje de estos autos que se encuentran fuera de uso.

En los países europeos como España cuentan con empresas destinadas a este tipo de la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los vehículos fuera de uso, aquí algunas empresas:

- “La Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO) coordinará la actividad de las compañías involucradas en la recogida y tratamiento medioambiental de coches fuera de uso, iniciativa recientemente aprobada por el Gobierno.
- La Asociación Española de Desguace y Reciclaje de Automóvil (AEDRA).
- La Asociación Española de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses

⁶¹ <http://www.autoceemento.com/introd.htm>

⁶² <http://www.autoceemento.com/introd.htm>

- La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).⁶³

La realidad de los países europeos ya cuentan con una norma que regule esta problemática, como así mismo obtienen una ganancia económica y una limpieza al Medio Ambiente, ya que cuentan con empresas municipales como así mismo particulares que realizan la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los vehículos fuera de uso (VFU).

Para la mayoría de los ciudadanos, las palabras "desguace" o "chatarra" evocan la imagen de un solar de más o menos amplias dimensiones, desordenado, sucio, con aspecto de derribo o escombrera industrial, contaminada y sin solución. Esta es la imagen que se pretende y se puede cambiar radicalmente.

Un desguace de vehículos puede ser ordenado, limpio, con aspecto de almacén, no contaminante y capaz de dar trabajo y beneficios económicos. De hecho existen algunos que son así y que además contribuyen a que nuestro entorno, tanto urbano como natural, esté libre de este tipo de residuos.

Un desguace debe poseer una instalación con cerramiento perimetral, además todo el piso debe ser de concreto, con un área aproximada de 5000 m²; y debe estar correctamente dividido en tres zonas:

- 1.- De recepción.
- 2.- De descontaminación y desmontaje.
- 3.- De almacenamiento.

"La descripción básica de cómo deben ser los desguaces, deberá estar normada por un ente gubernamental como es el caso del Municipio, Etapa, Ministerio de Salud; Ministerio de Medio Ambiente y otras instituciones afines.

⁶³ <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1184/4/CAPITULO%20III.pdf>

Estos desguaces pueden denominarse Centros de Reciclaje y Descontaminación de Vehículos (CRDV).⁶⁴

En este proceso de recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de los VFU, tenemos que tener un lugar apropiado con los pisos impermeables que los residuos no se filtren al suelo, y cuenta con tres pasos muy importantes los mismos que nos sirven para no contaminar el medio ambiente.

Para mayor entendimiento veremos los pasos detalladamente que cumplen Centros de Reciclaje y Descontaminación de Vehículos (CRDV):

“Zona de recepción: en esta zona se identificará el vehículo, se registrará y se mantendrá almacenado hasta que se proceda a su descontaminación. Deberá ser de dimensiones adecuadas (se recomienda un mínimo de 200m²), con pavimento impermeabilizado y resistente a la contaminación del suelo. Tomando en cuenta que pueden llegar vehículos en muy mal estado.

Zona de descontaminación y desmontaje: en esta zona se procederá a la descontaminación del VFU (que básicamente consiste en la extracción de combustible y de determinados fluidos y sólidos contaminantes) y el desmontaje de las partes y materiales susceptibles de reutilización, reciclaje o valorización. Deberá ser de dimensiones adecuadas (se recomienda un mínimo de 100 m²); contará con sistemas de elevación del VFU; de prevención de la posible contaminación por derrames en el manipulado del mismo; de prevención de incendios, y como en esta zona se almacenarán las partes o elementos que se separen del VFU, contará también con recipientes adecuados para ello.

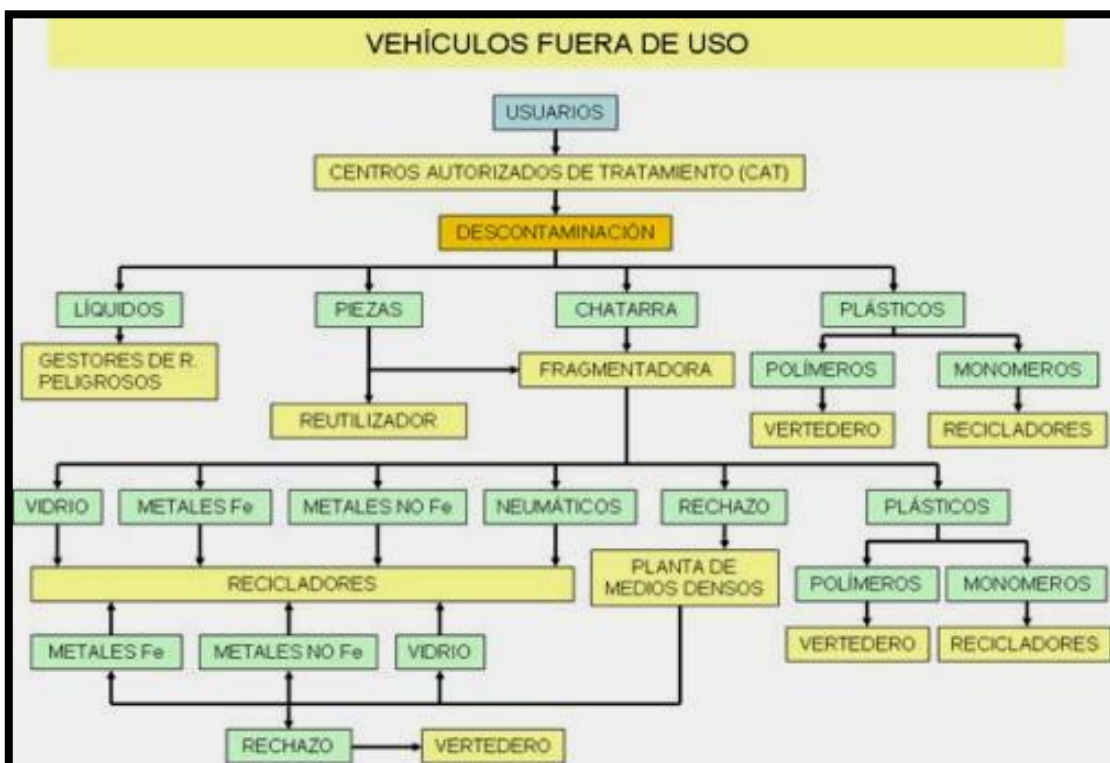
Zona de almacenamiento de los VFU descontaminados: en esta zona se

⁶⁴ <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1184/4/CAPITULO%20III.pdf>

colocarán los vehículos ya descontaminados a la espera de su achatarramiento mediante prensado y su posterior transporte a función. No se permitirán acumulaciones de vehículos que superen las tres unidades en altura. Se pretende también que el periodo comprendido entre la llegada del VFU al Centro y su salida para transporte a fundición no sea superior a seis meses.”⁶⁵

Estos tres pasos son los que hay que seguir los Centros de Reciclaje y Descontaminación de Vehículos fuera de uso así no se llega a contaminar el Medio Ambiente y darles un buen tratamiento a los mismos.

Aquí tenemos un modelo de cómo funcionan este tipo de los Centros de Reciclaje y Descontaminación de vehículos fuera de uso



Fuente: <http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/prevencion-y-gestion-residuos/flujos/vehiculos/>

Está claro que este tipo de instalaciones no van a funcionar gratuitamente, y es aquí donde la colaboración de los Municipios en todo este desarrollo es

⁶⁵ <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1184/4/CAPITULO%20III.pdf>

fundamental, ya que cuando se pretenda dar de baja un vehículo porque su propietario considera que es un VFU, deberá portar un documento que obtendrá en un centro autorizado en el que se certifique que dicho VFU ha sufrido el proceso pertinente.

Un serio problema es el de los vehículos abandonados tanto dentro de un núcleo urbano como fuera de él, y aquí asumen un papel fundamental los Municipios, que tendrán que llevar a cabo y muy en serio, una auténtica labor de búsqueda del propietario del mismo y continuar con el procedimiento administrativo correspondiente para su retirada de las vías o los terrenos en los que se encuentre el VFU abandonado. Todas estas cuestiones legales y administrativas son las que deberán quedar detalladas en un Decreto que rija a nivel provincial en un comienzo, y a nivel nacional después de algún tiempo; con el fin de darle una auténtica forma legal a todo el sistema de protección del medio ambiente relativo a este sector.

Loja es considerada ciudad pionera en cuanto al reciclaje. Esto se debe a los buenos resultados del programa de Gestión de Residuos Sólidos, que ya lleva en funcionamiento diez años y que se ha convertido en un ejemplo para muchos otros Municipios de dentro y fuera del Ecuador.

“El crecimiento vehicular promedio fue de 7,91 % anual, en el período 1995–2005. La tasa de motorización en 2005 fue de 120 vehículos por cada 1.000 habitantes, mucho más altas que la del país, 48 vehículos por cada mil habitantes, e inferiores a la de América Latina, 158 vehículos por cada mil habitantes. El parque automotor, especialmente el privado, de la ciudad de Loja en la última década creció en un 237 %. Por lo que en la actualidad ha superado las 20.000 unidades, de las cuales el 90 % son de uso particular.”⁶⁶

En los últimos años la ciudad de Loja tiene un crecimiento vehicular muy impactante, ya que en menos de una década creció un 237%, la misma que no

⁶⁶ <http://www.naturalezaycultura.org/docs/Geo%20Loja.pdf>

tiene un Ley que regule estos vehículos cuando estén fuera de uso, los cuales traerán una contaminación mucho más rápida para nuestro Medio Ambiente; he aquí la implementación de estos Centros de Reciclaje y Descontaminación de Vehículos (CRDV), con el manejo adecuado de los residuos que provocan los VFU.

Según GEO-LOJA, para tener una idea del crecimiento de los vehículos hacemos una pequeña comparación en cifras, solo en el 2009 se registraron 38.394 vehículos entre automóviles, camionetas, motocicletas, entre otros; en el 2010 fue de 41.948, pero para el 2011 la cifra subió 46.820 vehículos.

“La planta de reciclaje de propiedad y administrada por el Municipio de Loja, está diseñada para funcionar con 80 personas y captar una producción de basura no biodegradable que duplica a la actual. Sin embargo, actualmente trabajan únicamente 20, esto debido a que la política de austeridad municipal no permite contratar más personal, ni tampoco, hasta la fecha, se ha planteado tercerizar este servicio; por esta razón, solamente se recicla el 15 % de los residuos no biodegradables y el 13 % de los biodegradables, el resto es depositado sin ningún tratamiento en el relleno sanitario. Anteriormente la ciudad contaba con un botadero de basura ubicado en el kilómetro 8 de la vía a Zamora, el cual fue cerrado técnicamente, de acuerdo a las recomendaciones de Fundación Natura. El Relleno Sanitario se proyectó para una vida útil de 25 años y se encuentra ubicado fuera del perímetro urbano de la ciudad, en dirección Sur Occidental a una altitud de 1200 msnm en el Barrio Colinas Lojanas, cuya entrada principal de acceso es la calle Llacurco, con un área de 2.254, se encuentra rodeado por tierras de agricultura.”⁶⁷

Loja tiene un Relleno Sanitario, con un buen funcionamiento dando que la misma es una ciudad pionera en reciclar la basura, pero la falta de implementar más personal para el funcionamiento de la totalidad del Relleno Sanitario, como

⁶⁷ <http://www.geoloja.com>

así mismo carece de una Ley que adecue esta figura sobre los Centros de Reciclaje y Descontaminación de Vehículos (CRDV), fuera de uso.

Pasando a otro punto en nuestro país existen Leyes que protegen al Medio Ambiente pero en la actualidad no las consideran como prioritarias y así intentar disminuir la contaminación al Medio Ambiente con estos VFU, citemos algunas leyes que garantizan al Medio donde vivimos:

La Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 14 inciso primero, en concordancia con el Art. 54, literal k) del COOTAD, declara “Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir.”⁶⁸

Así mismo en el Art 264 numeral cuatro de la misma Constitución, con relación a la competencia que tienen los Gobiernos Autónomos Municipales está el de prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos y actividades de saneamiento ambiental.

Pero para que se pueda cumplir con dichos objetivos es necesario una normativa jurídica ambiental, para ello existe la Ley de Gestión Ambiental que de acuerdo a su Art. 1 indica que “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.”⁶⁹

La Ley de Gestión Ambiental además está sujeta a los principios de solidaridad, corresponsabilidad, cooperación, coordinación, reciclaje y reutilización de desechos.

⁶⁸ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2009.

⁶⁹ www.google. “LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL”. Codificación 2004

La Ley de Gestión Ambiental constituye el cuerpo legal específico más importante atinente a la protección ambiental en el país. Esta ley está relacionada directamente con la prevención, control y sanción a las actividades contaminantes a los recursos naturales y establece las directrices de política ambiental, así como determina las obligaciones, niveles de participación de los sectores público y privado en la gestión ambiental y señala los límites permisibles, controles y sanciones dentro de este campo.

En el Código Orgánico Municipal de Higiene y Abastos de Loja, en su Título Tercero, DE LA PROTECCION AL MEDIO AMBIENTE, Capítulo I, DE LOS DESECHOS SOLIDOS; en su Art. 148 nos indica: "El manejo de los desechos sólidos debe orientarse a minimizar la generación de desechos en cantidad y toxicidad como también su clasificación y reciclaje"⁷⁰

Este Código nos habla de reciclaje de los desechos sólidos, pero no encontramos o no explica nada de los vehículos fuera de uso, que pasan con este tipo de basura si se los reciclaría o qué punto tomaría la Municipalidad de Loja para afrontar este asunto que ya estamos viviendo en nuestra ciudad y que en unos años más se nos complicara aún más por la creciente vehicular que ya están fuera de uso.

Es por todo lo anteriormente expuesto que para concluir puedo manifestar que es trascendental que las personas cambiemos nuestros hábitos de consumo, y nos convirtamos en consumidores ambientalmente responsables. Además debemos exigir la existencia Centro de Reciclaje y Descontaminación de Vehículos (CRDV), adecuados para este tipo de basura, pero para los ciudadanos debemos concientizarnos sobre el daño que hacemos al medio ambiente, debido a que también nos perjudica, debemos procurar un mundo mejor, un mundo libre de contaminación para nosotros y para las futuras

⁷⁰ RECOPIACIÓN CODIFICADA DE LA LEGISLACION MUNICIPAL DE LOJA "Código Municipal de Higiene y Abasto".- Segunda Edición. Industrial Grafic Amazonas Cía Ltda. Loja-Ecuador. 2002

generaciones. Por ello, considero de gran importancia la implementación de una norma legal en el Código Municipal de Higiene y Abasto que disponga el reciclaje de los vehículos fuera de uso (VFU), como así mismo la construcción de Centros de Reciclaje y Descontaminación de los Vehículos, la cual beneficiará en este caso a la sociedad lojana.

7 METODOLOGÍA.

7.1 MÉTODOS

Método es el camino, manera o modo que induce a conseguir los objetivos propuestos dentro de un trabajo de investigación. Como métodos acordes al proceso investigativo utilizare los siguientes:

Método Científico: Es el camino hacia el conocimiento, o conjunto de pasos fijados de antemano por una disciplina con el fin de alcanzar conocimientos válidos mediante instrumentos confiables. El método científico es un proceso lógico que se sigue para obtener conocimientos válidos o aquellas prácticas utilizadas y ratificadas por la comunidad científica como efectivas a la hora de proceder, esto con el objetivo de exponer y confirmar sus teorías.

Método Histórico: En el que tratare acerca de la historia de las políticas de reciclaje en el Ecuador y específicamente en la ciudad de Loja.

Método Comparativo: Me enfocare en comparar el Código Municipal de Higiene y Abasto de la ciudad de Loja con las legislaciones de otros países en lo referente al reciclaje y al tratamiento a los Vehículos Fuera de Uso.

Método Inductivo: En este caso tomare en cuenta el Código Municipal de Higiene y Abasto de la ciudad de Loja en concordancia con la Constitución de la República del Ecuador.

Método Deductivo: En este caso tomare en cuenta lo que manifiestan las legislaciones de España y a la Unión Europea, en lo referente a los vehículos

fuera de uso (VFU), con el Código Municipal de Higiene y Abasto de la ciudad de Loja.

7.2 PROCEDIMIENTOS.

Como procedimientos del método científico tenemos: la observación, el análisis y la síntesis.

La observación como parte lógica del método científico, es el proceso por el cual se busca conocer, descubrir y clasificar sistemáticamente la realidad objetiva, es por ello que la observación debe estar dirigida a investigar un problema social concreto, con los procesos metodológicos y las técnicas adecuadas, la observación debe ser heurística o investigativa del problema social planteado, cuyos datos obtenidos serán sometidos a un análisis crítico y a la verificación de los objetivos y contrastación de la hipótesis preestablecidos.

Finalmente haré una síntesis tanto de lo que observé como de lo analizado, esto me servirá para constatar la hipótesis planteada, también para dar algunas recomendaciones, y para aportar con una propuesta jurídica que beneficiará a todos los lojanos.

7.3. TÉCNICAS

Para la observación científica de la problemática planteada es necesario la utilización de técnicas apropiadas, tales como:

La Observación Bibliográfica: Es importante porque permite recopilar la información científica extraída de las fuentes de información bibliográfica, así tenemos las fichas bibliográficas y las fichas nemotécnicas.

La Encuesta y la Entrevista: En el caso de las encuestas, éstas serán aplicadas a un grupo de treinta personas que incluye Abogados en libre ejercicio profesional y ciudadanía en general; mientras que las entrevistas

serán aplicadas a un grupo de diez personas conocedoras de la materia, en ambas técnicas se plantearán cuestionarios de preguntas, las cuales se derivaran de la hipótesis y de los objetivos preestablecidos.

Los resultados obtenidos me serán útiles para verificar los objetivos y contrastar la hipótesis planteados en el presente proyecto de tesis, luego de los cuales daré a conocer las conclusiones a las que he podido llegar para posteriormente proponer las respectivas recomendaciones.

8.- CRONOGRAMA

Actividades- 2013	Junio				Julio				Agosto				Septiembre				Octubre			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Selección y definición del problema objeto de estudio.	X	X	X																	
Elaboración del proyecto de investigación y aprobación.				X	X	X														
Investigación bibliográfica.							X													
Investigación de Campo.								X	X	X	X	X								
Confrontación de los resultados de la investigación con los objetivos e hipótesis.													X	X	X					
Conclusiones, recomendaciones y propuesta jurídica.															X		X			
Redacción del informe final, revisión y corrección.																		X	X	
Presentación y socialización de los informes finales																				X

9.- PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.

9.1. Recursos Humanos

Director de Tesis:	Por designar
Proponente del Proyecto:	Cristian Manrique González Luzón
Profesionales Investigados.	30 Profesionales

9.2 Recursos Materiales

- Materiales de Escritorio	\$ 100.00
- Material Bibliográfico	\$ 300.00
- Fotocopias	\$ 100.00
- Levantamiento de textos	\$ 250.00
- Transporte y movilización	\$ 800.00
- Derechos arancelarios	\$ 100.00
- Internet	\$ 50.00
- Imprevistos	\$ 500.00
TOTAL	\$ 2.200,00

El total de los costos materiales asciende a la cantidad de DOS MIL DOSCIENTOS DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (\$2.200.00)

9.3. Presupuesto.

Los gastos económicos de la presente investigación serán solventados con recursos propios.

10.- BIBLIOGRAFÍA.

- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2009.
- RECOPIACIÓN CODIFICADA DE LA LEGISLACION MUNICIPAL DE LOJA “Código Municipal de Higiene y Abasto”.- Segunda Edición. Industrial Grafic Amazonas Cía Ltda.
- www.google. “LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL”. Codificación 2004.
- <http://basuraorganicaeinorganica.blogspot.com/>
- http://www.profesorenlinea.cl/ecologiaambiente/Basura_organicaEinorganica.htm
- http://www.profesorenlinea.cl/ecologiaambiente/Contaminacion_vehicular.htm
- <http://autos.starmedia.com/noticias/recilaje-autos.html>
- http://www.consumer.es/web/es/medio_ambiente/urbano/2010/09/25/196066.php
- <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1184/5/CAPITULO%20II.pdf>
- <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1184/4/CAPITULO%20III.pdf>
- <http://www.naturalezaycultura.org/docs/Geo%20Loja.pdf>
- <http://www.geoloja.com>
- <http://www.autocemento.com/introd.htm>

ÍNDICE

PORTADA	I
CERTIFICACIÓN	II
AUTORÍA	III
CARTA DE AUTORIZACIÓN	IV
DEDICATORIA	V
AGRADECIMIENTO	VI
1. TÍTULO.....	1
2. RESUMEN	2
ABSTRACT	5
3. INTRODUCCIÓN	7
4. REVISIÓN DE LITERATURA	9
5. MATERIALES Y MÉTODOS	87
6. RESULTADOS	94

7. DISCUSIÓN	123
8. CONCLUSIONES.....	131
9. RECOMENDACIONES	132
9.1 PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA.....	133
10. BIBLIOGRAFÍA	149
11. ANEXOS	155
INDICE	182