



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

CENTRO DE POSGRADOS

MAESTRÍA EN DERECHO CON MENCIÓN EN DERECHO ADMINISTRATIVO COHORTE 2022

Tema: Gestión Ambiental de Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular del GAD de Ambato: Propuesta de Remate y Chatarrización.

Trabajo de Titulación, previo a la obtención del Título de Cuarto Nivel de Magister en Derecho con Mención en Derecho Administrativo

Modalidad del Trabajo de Titulación: Proyecto de Titulación con componente de investigación aplicada y de desarrollo

Autor: ABOGADO Jorge Rolando Poveda Montufar

Director: ABOGADO Asdrúbal Homero Granizo Haro. MAGISTER.

Ambato – Ecuador

2024

A la Unidad Académica de Titulación del Centro de Posgrados

El Tribunal receptor del Trabajo de Titulación, presidido por: el Ingeniero Cesar Andrés Guerrero Velastegui PhD., delegado por el Ingeniero Héctor Fernando Gómez Alvarado, e integrado por los señores: Abogado Paul Alejandro Centeno Maldonado Magister, Doctor Ángel Patricio Poaquiza Poaquiza Magister, designados por la Unidad Académica de Titulación del Centro de Posgrados de la Universidad Técnica de Ambato, para receptar el Trabajo de Titulación con el tema: “Gestión Ambiental de Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular del GAD de Ambato: Propuesta de Remate y Chatarrización” elaborado y presentado por el señor Abogado. Jorge Rolando Poveda Montufar, para optar por el Título de cuarto nivel de Magíster en Derecho con Mención en Derecho Administrativo; una vez escuchada la defensa oral del Trabajo de Titulación, el Tribunal aprueba y remite el trabajo para uso y custodia en las bibliotecas de la UTA..

Ing. Cesar Andrés Guerrero Velastegui PhD.
Presidente (delegado) y Miembro del Tribunal

Abg. Paul Alejandro Centeno Maldonado MG.
Miembro del Tribunal

Dr. Ángel Patricio Poaquiza Poaquiza MSc.
Miembro del Tribunal

AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

La responsabilidad de las opiniones, comentarios y críticas emitidas en el Trabajo de Titulación presentado con el tema: GESTIÓN AMBIENTAL DE VEHÍCULOS ABANDONADOS EN LOS CENTROS DE RETENCIÓN VEHICULAR DEL GAD DE AMBATO: PROPUESTA DE REMATE Y CHATARRIZACIÓN, le corresponde exclusivamente a: Abg. Jorge Rolando Poveda Montufar, Autor, bajo la Dirección de Dr. Asdrúbal Homero Granizo Haro, director del Trabajo de Titulación, y el patrimonio intelectual a la Universidad Técnica de Ambato.

ABG. Jorge Rolando Poveda Montufar

c.c.: 1801693746

AUTOR

ABG. Asdrúbal Homero Granizo Haro MG.

c.c.: 1712311065

DIRECTOR

DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que el Trabajo de Titulación, sirva como un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los Derechos de mi trabajo, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de este, dentro de las regulaciones de la Universidad.

ABG. Jorge Rolando Poveda Montufar
c.c.: 1801693746

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

PORTADA	
A la Unidad Académica de Titulación del Centro de Posgrados	ii
AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	iii
DERECHOS DE AUTOR	iv
ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS.....	v
ÍNDICE DE TABLAS	vii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	viii
RESUMEN EJECUTIVO	xi
ABSTRACT.....	xiii
CAPÍTULO I.....	1
EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	1
1.1. Introducción	1
1.2. Justificación.....	6
1.3. Objetivos	8
1.3.1. General	8
1.3.2. Específicos	8
CAPITULO II	10
MARCO TEORICO.....	10
2.1. Antecedentes Investigativos.....	10
2.2. Fundamentación Científica	23
2.2.1. Variable dependiente: Gestión Ambiental	23
2.2.2. Variable dependiente: Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular.....	30
CAPITULO III	36
MARCO METODOLÓGICO	36
3.1. Tipo de investigación	36
3.2. Población.....	37

3.3. Idea a defender	38
3.4. Recolección de información.....	39
3.4.1. Métodos teóricos de la investigación.	39
CAPÍTULO IV	41
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	41
4.1. Análisis de las entrevistas	41
4.2. Análisis interpretativo comparativo de las entrevistas.....	48
4.1. Discusión de los resultados	50
CAPÍTULO V	56
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	56
5.1. Conclusiones	56
5.2. Recomendaciones.....	57
CAPÍTULO VI.....	59
PROPUESTA.....	59
6.1. Introducción	59
6.2. Objetivos	60
6.2.1. Objetivo General	60
6.2.2. Objetivos Específicos.....	60
6.3. Desarrollo de las Políticas	60
BIBLIOGRAFÍA.....	65
ANEXOS.....	71
Anexo 1. Identificación de las entrevistas.....	71
Anexo 2. Cuadro resumen de entrevistas	80

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	37
Tabla 2.....	41
Tabla 3.....	42
Tabla 4.....	43
Tabla 5.....	44
Tabla 6.....	45
Tabla 7.....	46
Tabla 8.....	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	48
----------------	----

AGRADECIMIENTO

Mi más sincero agradecimiento a la Universidad Técnica de Ambato por abrirme las puertas y brindarme la oportunidad de avanzar en mi carrera profesional.

Quisiera expresar mi más profundo agradecimiento a mi director de tesis, el Dr. Asdrúbal Homero Granizo su experiencia, comprensión y paciencia contribuyeron a mi experiencia en el complejo y gratificante camino de la investigación.

Su guía constante y su fe inquebrantable en mis habilidades me han motivado a alcanzar alturas que nunca imaginé. No tengo palabras para expresar mi gratitud por su inmenso apoyo durante este viaje.

Gracias infinitas a mi madre, por su amor incondicional y su apoyo moral, su fe en mí, incluso en los momentos más difíciles, ha sido el pilar de este logro.

También expreso mi gratitud a mis hermanos, quienes supieron brindarme su tiempo para escucharme y apoyarme, y a mi hija y mis sobrinos, quienes supieron estar cuando más los necesitaba.

Sin ustedes, todo esto no habría sido posible. Su amor y sacrificio han sido la luz que guio mi camino a través de este viaje académico, y poder lograr esta nueva meta.

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo de maestría primero a Dios, quien es la guía, el aliento y la luz que nos cuida y vigila diariamente y nos permite todos los días continuar adelante con la lucha diaria por superarnos y ser mejor persona, y la fuerza que nos permite cumplir y lograr este nuevo objetivo.

A mi Madre el logro que ahora obtengo es el logro de ella, pues nunca permitió que decaiga en mis sueños y me dio ánimos a nunca darme por vencido y seguir adelante, a la persona que todos los días me alienta me anima y me da la fortaleza para no decaer y lograr cumplir esta nueva meta.

A mi familia que son la fuerza motriz en mi continuo trajinar, siempre han estado ofreciéndome lo mejor y dándome sus palabras de aliento a seguir en mis metas por el espíritu y la fortaleza la guía y la ayuda en los momentos más difíciles para nunca decaer y seguir por el camino correcto y logra cumplir todas mis metas propuestas.

A la memoria de mi padre y mi hija que desde el cielo nos cuidan y nos guían, y que siempre están dándome su santa bendición, el logro que ahora obtengo es el logro de ella.

RESUMEN EJECUTIVO

El presente estudio aborda la problemática de la gestión ambiental de vehículos abandonados en los centros de retención vehicular del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de Ambato.

El objetivo principal es determinar la gestión ambiental de estos vehículos mediante la evaluación del proceso de remate y chatarrización desde un enfoque administrativo. Se identificó que la falta de regulaciones específicas y ordenanzas que regulen el proceso de declaratoria de abandono afecta negativamente la capacidad del GAD para gestionar eficientemente estos residuos peligrosos.

La metodología adoptada fue cualitativa, basada en entrevistas a trabajadores y directores del GAD de Ambato, lo que permitió obtener una visión detallada sobre los procedimientos actuales y los desafíos en la aplicación de normativas ambientales.

Los resultados revelaron que el 100% de los entrevistados coincidió en que no se realiza un chequeo técnico mecánico de los vehículos retenidos, lo cual limita el remate y la chatarrización de estos, contribuyendo a la acumulación de residuos peligrosos en los patios de retención.

Las conclusiones enfatizan la necesidad urgente de establecer políticas locales de gestión ambiental que incluyan la creación de ordenanzas para regular el remate y chatarrización de vehículos abandonados.

Estas medidas no solo ayudarán a mitigar el impacto ambiental, sino que también promoverán un entorno más saludable para la población.

La implementación de un sistema regular de evaluación de los vehículos retenidos, junto con campañas de concienciación para los propietarios de vehículos en desuso, es esencial para mejorar la gestión ambiental en el cantón de Ambato.

Procurando eliminar de una vez por todas la contaminación existente tanto visual como ambiental, producto de una inadecuada política y desconocimiento, de las normas legales por parte de las autoridades y funcionarios de turno del GAD Ambato.

Capacitar a todos los funcionarios relacionados con el control vehicular, para que sepan el procedimiento correcto a realizar para evitar la contaminación.

DESCRIPTORES: CONTAMINACIÓN, CHATARRIZACIÓN, GAD, GESTIÓN AMBIENTAL, NORMATIVA, ORDENANZA, PROPUESTA, REMATE, RETENCIÓN, VEHÍCULOS ABANDONADOS.

ABSTRACT

This study addresses the issue of environmental management of abandoned vehicles in the vehicle retention centers of the Decentralized Autonomous Government (GAD) of Ambato. The main objective is to determine the environmental management of these vehicles by evaluating the auction and scrapping processes from an administrative perspective. It was identified that the lack of specific regulations and ordinances governing the abandonment declaration process negatively affects the GAD's ability to efficiently manage these hazardous wastes. The adopted methodology was qualitative, based on interviews with workers and directors of the GAD of Ambato, which allowed for a detailed view of current procedures and the challenges in applying environmental regulations. The results revealed that 100% of the interviewees agreed that a technical mechanical inspection of the retained vehicles is not conducted, which limits the auction and scrapping of these vehicles, contributing to the accumulation of hazardous wastes in the retention yards. The conclusions emphasize the urgent need to establish local environmental management policies that include the creation of ordinances to regulate the auction and scrapping of abandoned vehicles. These measures will not only help mitigate environmental impact but also promote a healthier environment for the population. Implementing a regular evaluation system for retained vehicles, along with awareness campaigns for owners of unused vehicles, is essential to improving environmental management in the Ambato canton.

Trying to eliminate once and for all the existing pollution, both visual and environmental, product of an inadequate policy and ignorance of the legal norms by the authorities and officials on duty of the GAD Ambato. Train all officials related to vehicle control, so that they know the correct procedure to be carried out to avoid pollution.

KEYWORDS: POLLUTION, SCRAPPING, GAD, ENVIRONMENTAL MANAGEMENT, REGULATIONS, ORDINANCE, PROPOSAL, AUCTION, RETENTION, ABANDONED VEHICLES.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Introducción

La situación ambiental en Ecuador evidencia una crisis de contaminación que afecta tanto a los ecosistemas como a la salud y el bienestar de la población.

En el contexto de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), encargados de la gestión local, existen importantes desafíos en la implementación de políticas ambientales efectivas.

Uno de los problemas destacados en la normativa ecuatoriana es la falta de control sobre los vehículos abandonados en los patios de retención vehicular, los cuales deberían someterse a procesos de chatarrización o remate, tal como lo establece la Ley de Tránsito en su disposición general quinta. Sin embargo, los GADs enfrentan dificultades administrativas y normativas para ejecutar estas acciones, lo que agrava la problemática ambiental.

En Ambato, esta situación es particularmente preocupante, donde la acumulación de automotores deteriorados en los patios de retención ha incrementado los niveles de contaminación.

La falta de intervención efectiva por parte de las autoridades locales ha permitido que estos vehículos continúen acumulándose, lo cual podría mitigarse mediante la correcta aplicación de procesos de chatarrización.

Este proceso, que implica el reciclaje de vehículos al final de su vida útil para recuperar materiales reutilizables y reducir la contaminación, se convierte en una herramienta esencial para la gestión ambiental.

Los GADs, que tienen competencias en materia de tránsito, son responsables de declarar el abandono de estos vehículos y de gestionar su remate o chatarrización. Sin embargo, se carece de una ordenanza o resolución que facilite el proceso de manera uniforme.

Esta falta de reglamentación y de acciones concretas impide dar un destino adecuado a los materiales de los vehículos, limitando la posibilidad de generar ingresos que puedan invertirse en proyectos de infraestructura vial, zonas de parqueo y otros servicios urbanos que aliviarían la congestión en la ciudad.

El manejo de vehículos abandonados en los centros de retención vehicular del GAD de Ambato refleja una problemática de gestión ambiental que requiere atención inmediata. La falta de una estrategia sostenible y de políticas eficaces en el ámbito del derecho ambiental para tratar estos vehículos en estado de abandono ha generado múltiples consecuencias en el entorno y la operatividad municipal, afectando el desarrollo sostenible local.

Esta situación se traduce en un problema central: la deficiente gestión ambiental de vehículos abandonados en el GAD de Ambato, donde factores como la limitada formación del personal, la ausencia de una ordenanza específica, y deficiencias en los actos administrativos desde una perspectiva ambiental, afectan la capacidad de responder de manera eficiente a esta problemática.

Entre las causas principales de esta deficiencia, se destaca la falta de capacitación del personal a cargo, lo que limita su conocimiento sobre procesos de reciclaje y chatarrización ambientalmente sostenibles, necesarios para reducir el impacto negativo de los vehículos en abandono.

Además, la inexistencia de una ordenanza local que regule específicamente el tratamiento y la disposición de estos vehículos ha dado lugar a vacíos normativos y operativos, que agravan la situación en los centros de retención.

En el ámbito del derecho, esta falta de normativa limita la capacidad del GAD de Ambato para actuar bajo un marco legal claro, lo cual es fundamental para garantizar la efectividad y sostenibilidad en la gestión ambiental.

Las deficiencias en el acto administrativo desde el punto de vista ambiental contribuyen a procesos de remate y chatarrización que resultan lentos y poco efectivos.

Estos vehículos abandonados ocupan espacio que podría destinarse a otros fines, provocando un desgaste en los recursos municipales y generando una problemática visual y de contaminación. En ausencia de una propuesta concreta para solucionar esta situación, la acumulación de vehículos continúa, sin procesos administrativos eficaces que aceleren su disposición final o reciclaje.

Así, el manejo ambiental y administrativo de estos vehículos no solo carece de eficiencia, sino que también impide que el municipio alcance sus metas de sostenibilidad local.

Desde la perspectiva jurídica, esta problemática muestra limitaciones significativas al carecer de una política que ampare y acelere la gestión ambiental de vehículos abandonados.

Esto implica que los actos administrativos relacionados con el tratamiento de los vehículos en abandono no poseen la fundamentación legal y normativa necesaria para permitir una acción eficaz. Sin este soporte, el GAD de Ambato enfrenta un dilema para implementar prácticas sostenibles en el manejo de residuos vehiculares.

El presente estudio enfrenta como limitación principal la carencia de información estadística detallada y actualizada sobre el abandono de vehículos, lo cual impide una descripción cuantitativa integral que permita dimensionar de forma precisa la magnitud de esta problemática en el contexto local.

La falta de datos estadísticos sobre el tiempo de retención de los vehículos, sus condiciones y volumen en los centros de retención limita la posibilidad de desarrollar una propuesta con un enfoque cuantitativo sólido, dificultando el análisis del impacto ambiental y la planificación de estrategias adecuadas.

A continuación, se presenta el esquema del trabajo de titulación en seis capítulos que describen los contenidos del trabajo que se trataron:

El Capítulo I, introduce el problema de investigación relacionado con la gestión ambiental de vehículos abandonados en los centros de retención vehicular del GAD de Ambato. Se establece el contexto general y la relevancia del estudio, enfatizando los problemas ambientales y de espacio que estos vehículos ocasionan en los centros de retención.

Se justifica la importancia de implementar un proceso eficiente de remate y chatarrización como solución al problema, buscando reducir el impacto ambiental y mejorar el uso de recursos del municipio. Además, se plantean los objetivos, tanto generales como específicos, orientados a analizar y proponer estrategias sostenibles para la gestión de estos vehículos.

El Capítulo II, desarrolla el marco teórico, abordando antecedentes investigativos sobre la gestión de residuos sólidos automotrices y la normativa vigente en materia de desechos y residuos en Ecuador.

Este marco incluye una fundamentación científica que explora conceptos como el reciclaje, la chatarrización, y el remate de vehículos en abandono, así como sus implicaciones ambientales y legales.

Además, se analizan las leyes y normativas locales e internacionales que regulan la disposición final de vehículos en estado de abandono, proporcionando una base jurídica para la propuesta del estudio.

El Capítulo III, se centra en el marco metodológico, describiendo el enfoque de la investigación, que aplica un enfoque cualitativo, una investigación biobibliográfica para analizar la situación actual en los centros de retención vehicular de Ambato.

Se especifica la población de estudio, que incluye los centros de retención vehicular y las autoridades municipales involucradas en la gestión de vehículos abandonados.

Asimismo, se detallan los métodos de recolección de datos, tales como entrevistas y análisis de registros municipales, que permiten una evaluación exhaustiva del problema y de las alternativas viables para su solución.

En el Capítulo IV, se presentan los resultados y la discusión. A partir del análisis de los datos recolectados, se describen las condiciones actuales de los centros de retención vehicular y se evalúan las consecuencias ambientales y de gestión derivadas del almacenamiento prolongado de vehículos abandonados.

Se identifican las principales dificultades para implementar procedimientos de remate y chatarrización, tales como la falta de normativa específica y recursos técnicos. Además, se discuten las posibles mejoras en la política local y las ventajas que implicaría la adopción de un sistema de chatarrización regular y eficiente.

El Capítulo V expone las conclusiones y recomendaciones, resaltando los hallazgos clave sobre la situación de los vehículos abandonados y la necesidad de contar con una normativa más clara y procesos de remate y chatarrización eficientes.

Se recomienda al GAD de Ambato establecer lineamientos específicos y capacitaciones para el personal encargado de la gestión de estos vehículos, además de

promover alianzas con empresas recicladoras locales para la disposición final de los mismos. También se incluye la bibliografía consultada y anexos relevantes que sustentan la propuesta.

1.2. Justificación

La **importancia** de este estudio radica en la necesidad de abordar la problemática de vehículos abandonados en los centros de retención vehicular del GAD de Ambato desde una perspectiva de gestión ambiental sostenible, complementada por un marco de derecho administrativo eficiente.

Se abordaron problemas específicos en el proceso de chatarrización de vehículos abandonados en los patios de retención vehicular de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD).

Actualmente, no existen resoluciones u ordenanzas claras que regulen el procedimiento para que estos vehículos pasen formalmente a chatarrización, ni disposiciones que declaren su estado de abandono, lo cual dificulta su manejo adecuado.

La investigación busca identificar y solucionar estos vacíos normativos, proponiendo un diagnóstico detallado y el diseño de un marco regulatorio que permita a los GAD gestionar de manera más eficiente los vehículos en desuso, mejorando así tanto la administración interna como la calidad ambiental de sus jurisdicciones.

La **necesidad** de una normativa local específica responde a la urgencia de establecer pautas claras para el manejo ambiental y administrativo de estos residuos vehiculares, promoviendo un proceso más ágil y efectivo en la administración pública.

La **relevancia** de este estudio se encuentra en la carencia actual de regulaciones específicas, y en la oportunidad de optimizar el manejo de estos vehículos en abandono, lo que además contribuirá al cumplimiento de objetivos de sostenibilidad en la región de Ambato.

Los **beneficiarios** directos son los funcionarios del GAD de Ambato, quienes contarán con directrices normativas y procedimientos que mejorarán la gestión de recursos y reducirán el impacto ambiental de la acumulación vehicular.

La comunidad local, académicos y estudiantes de derecho administrativo también se verán beneficiados, proporcionando un recurso de referencia para estudios futuros en temas de sostenibilidad y eficiencia administrativa.

Desde un punto de vista **práctico y teórico**, este estudio resulta relevante porque propone un modelo para la implementación del acto administrativo con criterios de sostenibilidad, el cual podrá ser utilizado como referencia para otros municipios y sus administraciones.

La **factibilidad** del estudio se sostiene en la estructura administrativa existente en el GAD de Ambato, la cual puede adaptarse para implementar procedimientos de reciclaje y chatarrización de vehículos de manera sostenible, lo que asegura la viabilidad de su ejecución.

El **propósito** final de este informe de titulación es elaborar y difundir una propuesta de políticas locales que optimicen los actos administrativos, haciéndolos más eficientes y sostenibles, puesto que la implementación de una política de chatarrización efectiva no solo contribuiría a disminuir los niveles de contaminación, sino que también permitiría utilizar los recursos obtenidos en beneficio de la comunidad, promoviendo un entorno más limpio y ordenado.

De esta manera, los materiales de los vehículos podrían reciclarse en lugar de seguir deteriorándose, impactando negativamente en el medio ambiente y la salud pública.

La **difusión de resultados** se realizará mediante la presentación del informe de titulación, además de la publicación de los hallazgos y la propuesta en revistas académicas y plataformas de divulgación pública.

Adicionalmente, se contempla la realización de capacitaciones para el personal del GAD de Ambato, como parte de la propuesta para asegurar una correcta implementación de las políticas recomendadas.

Los **resultados de las entrevistas** con los responsables administrativos y técnicos serán fundamentales para la adecuación de las políticas propuestas, garantizando una respuesta alineada con las necesidades y condiciones actuales del GAD Ambato.

1.3. Objetivos

1.3.1. General

Determinar la gestión ambiental de los vehículos abandonados en los centros de retención vehicular, a través de la evaluación del proceso de remate y chatarrización desde un enfoque administrativo en el GAD de Ambato.

1.3.2. Específicos

Fundamentar teórica y jurídicamente la gestión ambiental y la normativa aplicada por los GAD Municipales en Ecuador, analizándose su aplicabilidad en la regulación del remate y chatarrización de vehículos abandonados en centros de retención.

Analizar los procedimientos de gestión ambiental para el manejo de vehículos abandonados en centros de retención vehicular, incluyendo el proceso de chatarrización, con el fin de optimizar la gestión de estos residuos.

Proponer políticas locales de gestión ambiental para el adecuado manejo de vehículos abandonados, mediante procedimientos de remate y chatarrización, contribuyendo a reducir el impacto ambiental en el cantón de Ambato.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes Investigativos

La gestión administrativa pública en los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) ha evolucionado significativamente en las últimas décadas, especialmente en el contexto de la descentralización política y administrativa promovida en Ecuador.

Este proceso ha permitido a los GAD asumir mayores responsabilidades y competencias en diversas áreas, incluida la gestión ambiental.

En este contexto, se revisaron una serie de publicaciones como tesis y artículos relacionadas con las variables que fundamentan científicamente la gestión ambiental y su utilidad para comprender su aplicación en el derecho administrativo.

Estas fuentes han permitido analizar cómo la gestión ambiental se integra dentro del marco normativo y administrativo, destacando su importancia en la planificación y ejecución de políticas públicas.

La gestión ambiental se ha convertido en un tema relevante dentro de la administración pública, ya que los GAD son los encargados de implementar políticas y programas que aborden los desafíos ambientales específicos de sus jurisdicciones.

Esto incluye la recolección y tratamiento de residuos, la conservación de recursos naturales y la promoción de prácticas sostenibles.

A través de la gestión ambiental, los GAD buscan no solo mitigar los efectos negativos de la contaminación y el deterioro ambiental, sino también fomentar la participación

ciudadana en la toma de decisiones y el fortalecimiento de la conciencia ecológica entre los habitantes.

De esta manera, la gestión administrativa pública y la gestión ambiental se interrelacionan, formando un pilar fundamental para el desarrollo sostenible en el Ecuador.

Valle (2023), en su obra “La buena administración pública como derecho de los ciudadanos y la eficacia del Código Orgánico Administrativo”, busca que los asuntos ciudadanos sean abordados de manera comprensible y ordenada, mejorando así las condiciones de servicio que ofrecen las entidades.

Por esta razón, Rojas (2023), en su trabajo “Los Procedimientos Administrativos Sancionadores con Medida Provisional de Retiro de Bienes Muebles y el Derecho a una Buena Administración Pública”, considera que la buena administración pública es parte intrínseca del ser humano y es fundamental para consolidar una vida digna que permita cumplir de forma adecuada los objetivos de la administración.

Al analizar la variable de gestión ambiental, se encontraron diversas publicaciones específicas que abordan la normativa y su aplicación en este ámbito. Estas obras plantean la relevancia de establecer procesos eficientes que aseguren la correcta implementación de la normativa ambiental. Los autores presentan diferentes resultados derivados de sus investigaciones, lo que evidencia la necesidad de considerar la gestión ambiental como un componente esencial en la administración pública de las entidades gubernamentales a todos los niveles.

Carvajal (2020), en su obra “La constitucionalización del derecho administrativo: una visión desde los principios constitucionales rectores de la actuación administrativa”, indica que, al ser un órgano autónomo, es necesario establecer controles internos para

garantizar que las autoridades administrativas cumplan con la ley. Esto facilitará una mejor supervisión y control de las normas y principios legales y constitucionales.

De igual manera, Cárdenas (2020), en su obra “Control judicial de la inactividad material de la administración pública en el sistema jurídico ecuatoriano: problemática de la inexistencia de un acto administrativo previo”, manifiesta que la administración pública debe considerarse un servicio a la comunidad, resaltando los principios que deben guiar su actuación. Es fundamental que los funcionarios públicos, quienes tienen la responsabilidad de garantizar la transparencia en las actividades administrativas, aseguren que todos los procedimientos se realicen con la debida motivación.

Espín (2023), en su análisis titulado “Acción de protección como mecanismo de defensa ante actos administrativos lesivos de derecho”, expone que los actos administrativos emitidos por autoridades pueden no ser necesariamente ilegales, pero aun así vulnerar derechos fundamentales que solo se reconocen mediante la Acción de Protección. Esta herramienta legal permite que cualquier individuo que vea afectados sus derechos por una acción u omisión de la administración pública pueda solicitar reparación a través de un dictamen de una autoridad competente.

Además, se establece que no todos los poderes tienen la competencia de presentar iniciativas de reforma, y aquellos que la poseen deben respetar los aspectos formales. Orna (2022) resalta que, aunque la gestión de la chatarrización recae en los GAD, es fundamental que estos desarrollen leyes que regulen adecuadamente el proceso.

Gavilanes (2021), en su obra “Análisis de la institucionalización de la participación ciudadana a través de la creación del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social y su contraste con su facultad de rendición de cuentas”, destaca que la rendición de cuentas representa una innovación clave en el control social, y su cumplimiento ha mejorado desde su implementación.

La participación de la ciudadanía es vital para la formulación de normativas, dado que estas inciden directamente en la convivencia social. Es imprescindible que la participación ciudadana se utilice como un mecanismo eficaz que articule la interacción entre la población y sus representantes, permitiendo que la sociedad participe en la evaluación y creación de propuestas y normativas aplicadas en la gestión pública.

Con relación con la creación de una normativa, Segovia (2022), en su obra “Alcance de la motivación en la jurisprudencia de la Corte Constitucional de Ecuador”, señala que el fundamento doctrinal de la motivación y su tratamiento en la jurisprudencia de la Corte Constitucional deben ser coherentes y estar respaldados jurídicamente.

Esto es fundamental para cumplir con los objetivos establecidos en la normativa. Asimismo, Zambrano (2019), en su obra “El derecho humano a la movilidad humana: su desarrollo en la jurisprudencia de la Corte Constitucional ecuatoriana”, destaca la importancia de la libre movilidad, considerando a este grupo como una prioridad. Es esencial proteger la movilidad humana, ya que se trata de un derecho fundamental de todos los ciudadanos, lo que implica que las leyes deben estar claramente definidas.

Además, es crucial respetar el principio de legalidad. Mayorga (2019), en su obra “Aplicación y vigencia del principio de legalidad en el régimen jurídico administrativo dentro del marco del Estado Constitucional de Derecho y de Justicia”, afirma que la protección de los ciudadanos contra la arbitrariedad del poder radica en poseer un régimen jurídico adecuado que permita llevar a cabo todos los procedimientos administrativos de manera legal, sin vulnerar los derechos de las personas.

Méndez (2019), en su obra “Importancia de implementar un proceso administrativo único para la administración pública”, señala que la seguridad jurídica implica la aplicación de la normativa adecuada a cada situación particular, con el objetivo de evitar arbitrariedades.

De manera similar, Espín (2019), en su trabajo de titulación “Desafectación a través de una transferencia de dominio a título gratuito de un bien del Estado por actos o hechos administrativos”, establece que el Estado tiene la capacidad de adquirir bienes destinados al uso de la colectividad, lo que significa que estos bienes deben ser entregados con fines específicos que beneficien a toda la comunidad, garantizando un uso adecuado sin perjudicar a otras personas o instituciones.

En cuanto a la responsabilidad administrativa, Coloma (2019), en su obra “Análisis sobre los mecanismos de impugnación que tienen los servidores públicos en responsabilidades civiles”, menciona que toda persona que ocupa un cargo público tiene la facultad de controlar sus propias actuaciones.

Por su parte, Idrovo (2021), en su trabajo “La reversión como mecanismo restitutivo de derechos al expropiado, por incumplimiento de los fines de utilidad pública dentro de un proceso expropiatorio”, manifiesta que la aplicación de la reversión está justificada cuando el bien expropiado no ha cumplido su objetivo ni ha satisfecho la necesidad para la que fue expropiado, lo que resulta perjudicial para los propietarios del bien y no cumple con las expectativas que debieron ser estudiadas y fundamentadas de manera objetiva por parte del funcionario público.

Guerra (2020), en su obra titulada “Administración eficiente de los recursos públicos asociados a la contratación pública en el marco de la gestión de resultados para el desarrollo”, argumenta que para que la administración pública ofrezca un servicio de calidad a los ciudadanos, es fundamental la conjunción de una planificación adecuada, recursos económicos y funcionarios competentes, todo ello en cumplimiento de la normativa vigente. Por lo tanto, es esencial establecer un control efectivo que impida el despilfarro o el uso indebido de los recursos públicos en beneficio de personas inescrupulosas.

Osorio (2024) en su obra la viabilidad técnica y económica para la chatarrización y modernización de vehículos pesados contaminantes, determina que uno de las grandes problemáticas del Valle de Aburrá es la contaminación generada por los camiones de menos de 10 toneladas de Peso Bruto Vehicular (PBV). Este estudio desarrolla una investigación sobre los mecanismos que requieren los propietarios de estos camiones (que por cuya denominación son los más contaminantes), para cambiarlos a vehículos eléctricos.

Masabo (2022) en su tesis, Propuesta Metodológica de perfeccionamiento al Fondo Nacional de Medio Ambiente en Cuba Las asignaciones oportunas de financiamiento, proporcionan una fuente constante de recursos, para desarrollar proyectos ambientales que responden a las prioridades actuales, de asegurar la conservación, protección y uso racional de los recursos naturales, de forma tal que contribuya al desarrollo económico social, próspero y sostenible del país.

En concordancia, Chuncha (2020) señala que la administración debe responder a las necesidades del pueblo y a las necesidades generales, cumpliendo adecuadamente con el presupuesto estatal asignado a cada actividad.

Los estudios revisados enfatizan que la adecuada aplicación de la normativa ambiental puede conducir a mejoras significativas en la eficiencia operativa, la reducción de costos y la promoción de una mayor transparencia en la gestión pública.

Como respuesta, se planteó el diseño de una Unidad de Gestión Ambiental para promover prácticas responsables y sostenibles de manejo de recursos y protección ambiental en el cantón.

El objetivo de la investigación fue evaluar la viabilidad y beneficios de implementar una Unidad de Gestión Ambiental en el GAD Chambo, la cual estaría orientada a desarrollar y fortalecer las políticas ambientales locales.

Para abordar este propósito, la metodología empleada incluyó un análisis descriptivo, en combinación con la aplicación de encuestas a los funcionarios del GAD y a residentes del cantón, así como un análisis FODA, que permitieron diagnosticar las condiciones actuales del Departamento de Higiene Ambiental y Residuos Sólidos y verificar la necesidad de dicha unidad.

Los resultados evidenciaron una necesidad significativa de estructurar y consolidar estrategias ambientales dentro de la administración local. Con base en estos hallazgos, Erazo y Padilla concluyeron que la creación de la Unidad de Gestión Ambiental sería esencial para el GAD Chambo, ya que la unidad permitiría desarrollar lineamientos estratégicos, fomentar la participación ciudadana y gestionar los recursos naturales bajo un enfoque sostenible.

La investigación destaca que, al implementar estos instrumentos, se facilitaría una transición hacia un modelo de desarrollo sostenible que beneficiaría tanto al ambiente como a los habitantes del cantón Chambo.

Vargas (2019) en su investigación titulada, *Auditoría de gestión al proceso de chatarrización de activos fijos en la Corporación Nacional de Telecomunicaciones*. Sostiene que la chatarrización es un proceso que deben realizar las instituciones, entidades y organismos del sector público, a fin de promover las prácticas del Buen Vivir. Este proceso consiste en retirar de forma física del sistema contable de activos fijos, los bienes muebles que no se puede realizar ningún tipo de mantenimiento,

El problema principal identificado es la ineficacia en la administración de dichos procesos, lo cual limita el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y reduce la efectividad de la gestión ambiental en estos municipios.

El objetivo de este estudio fue identificar las debilidades en el sistema actual de control ambiental. La metodología empleada incluyó la aplicación de cuestionarios de evaluación de control interno a los GAD involucrados, además de un análisis exhaustivo de los fundamentos teóricos y el marco legal ambiental que regula estos procedimientos.

Este enfoque metodológico permitió evaluar el grado de alineación de los procesos de gestión con la normativa ambiental y, a su vez, facilitó el diagnóstico de las deficiencias presentes.

Como resultado, se identificaron varias carencias en los procesos de control ambiental, que se documentaron en un hallazgo de auditoría basado en los elementos de condición, criterio, causa y efecto.

A partir de estos hallazgos, se formuló un plan de mejora con recomendaciones específicas que, si son aplicadas, permitirán establecer mecanismos efectivos de control en los municipios.

Estas mejoras no solo garantizarían el cumplimiento de la normativa ambiental vigente, sino que también servirían como modelo administrativo replicable en otros municipios con deficiencias similares.

Se concluye que la implementación de estas recomendaciones beneficiaría a la población en general, al promover una gestión ambiental municipal más eficiente y responsable.

El estudio de Pérez Doménica (2023), titulado *Diseño del proceso de chatarrización de los bienes muebles del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Mocha* tuvo como propósito de implementar el diseño del proceso de chatarrización de los bienes muebles del GAD

La investigación utilizó una metodología prospectiva apoyada en el análisis estructural MICMAC, el cual facilita la jerarquización de variables de acuerdo con su influencia y dependencia, aplicando para ello la Matriz de Impactos Cruzados (Godet, 2007).

Entre los métodos empleados, se incluyó la revisión de fuentes documentales y talleres participativos con 42 actores locales, además de 20 encuestas a expertos en áreas clave, tales como representantes del Ministerio del Ambiente, docentes de la Universidad Técnica Luis Vargas Torres, productores de palma africana, y autoridades municipales.

Los hallazgos resaltan que tanto la cultura y la educación ambiental como la gestión de la contaminación son variables críticas para la viabilidad de un plan de acción ambiental. Estas áreas, identificadas como variables estratégicas, muestran un alto potencial de impacto para lograr una gestión sostenible. Como conclusión clave.

En conclusión, los autores señalan la importancia de la participación ciudadana para la detección de variables ambientales significativas, lo que contribuye a la articulación de los aspectos ambientales, sociales y económicos, asegurando así una planificación robusta y viable en el tiempo.

Según Bustos (2021) en su tesis doctoral "La Gestión Ambiental En El Marco Del Buen Vivir: Caso De Estudio GAD Cantonal De Cuenca – Ecuador", la gestión ambiental efectiva es un proceso integral que resulta esencial para equilibrar las actividades económicas, sociales, políticas y ambientales, abarcando desde la planificación hasta el control. Este enfoque requiere la participación activa de la sociedad en cada etapa del diseño, implementación y evaluación de políticas ambientales.

El autor plantea el contexto de las entidades públicas, se establece como un pilar fundamental para alcanzar objetivos a través de una gobernanza que se articula a diferentes niveles y sectores. En este sentido, la investigación se centró en el desarrollo de un modelo que conecte la gestión ambiental del GAD Cantonal de Cuenca con los

GAD Parroquiales, fundamentándose en un enfoque de sostenibilidad territorial que respete la diversidad cultural y promueva el buen vivir.

Para ello, se utilizó una metodología mixta que combinó enfoques cuantitativos y cualitativos, involucrando a actores clave en la gestión ambiental del cantón, tales como autoridades, técnicos y líderes comunitarios.

Los hallazgos revelaron la ausencia de una política ambiental adaptada a las realidades locales y alineada con la normativa vigente, así como la ineficacia en la implementación de un sistema de gestión ambiental que asegure la conservación y uso sostenible del medio ambiente. Ante esta situación, la investigación propone la creación de un Sistema Integral de Gestión Ambiental para el GAD de Cuenca, que implica una reestructuración de las áreas responsables de la gestión ambiental tanto en zonas urbanas como rurales, promoviendo una coordinación efectiva entre las diferentes instancias del gobierno municipal y con los niveles parroquial, provincial y nacional.

Los estudios sobre la gestión de vehículos usados son escasos y, en su mayoría, de carácter técnico. Solo se han identificado tres investigaciones con un enfoque similar a la variable estudiada, lo cual resalta la originalidad de este estudio y pone en evidencia la necesidad de profundizar en el tema. La creciente acumulación de desechos vehiculares no gestionados adecuadamente en los GAD municipales subraya la importancia de abordar esta problemática de manera integral.

Arguello (2018), en su tesis para optar al título de grado sobre “La configuración jurídica del derecho a la buena administración pública”, señala que la administración pública tiene como objetivo principal el bienestar colectivo. Por su parte, Villagómez (2018), en su obra “Estudio del Estado Actual del Proceso de Chatarrización Vehicular en la Ciudad de Loja”, describe la chatarrización como un proceso que implica la recolección, almacenamiento, clasificación y tratamiento de materiales considerados chatarra mediante diferentes métodos.

Este proceso posibilita que los vehículos chatarrizados se conviertan en una fuente de materia prima reutilizable, lo que promueve el aprovechamiento de los recursos y fomenta la economía circular.

Cornelio (2018), en su obra “Derecho Humano a la Buena Administración Pública”, sostiene que la desconcentración tiene como objetivo otorgar al órgano desconcentrado o a las instituciones facultades de decisión limitadas. Asimismo, Páliz (2020), en “El Principio de Responsabilidad de la Administración Pública y los Juicios Políticos en el Ecuador”, determina que el principio de responsabilidad de la administración pública se basa en la preservación de la democracia, protegiendo los intereses sociales y defendiendo a las minorías.

Un estudio de Soo et al. (2017) denominado como “Estudio comparativo sobre el reciclaje de vehículos al final de su vida útil en Australia y Bélgica” planteó que la creciente complejidad de los diseños de vehículos fabricados con múltiples materiales ha creado desafíos para el reciclaje de vehículos.

Muchos países han implementado diferentes políticas y pautas de tratamiento de vehículos al final de su vida útil (FVU). Por ejemplo, la Comisión Europea ha establecido objetivos de reciclaje y recuperación para vehículos al final de su vida útil (FVU)).

Este documento analiza un estudio comparativo sobre los límites legislativos y el desempeño ambiental de los procesos actuales de reciclaje de VFU analizados entre empresas de reciclaje en Australia y Bélgica. Se muestra que la implementación estricta de la Directiva FVU en Bélgica ha llevado a un mejor desempeño ambiental, por un factor de 7,9 en comparación con el escenario australiano.

La promulgación de una legislación estricta sobre FVU) la adopción de tecnologías de reciclaje avanzadas y la mejora de las eficiencias de reciclaje de los flujos de ingresos se identifican como los principales factores influyentes para un sistema de gestión de VFU sostenible.

Pardo y Uribe (2016) en su estudio titulado "Gestión de subproductos e impacto ambiental de la chatarrización vehicular del sector transporte público en Bogotá", Pardo y Uribe examinan las alternativas de gestión en el proceso de chatarrización vehicular, especialmente enfocadas en la reutilización, tratamiento y aprovechamiento de los residuos que pueden reintegrarse al ciclo económico.

Estas prácticas tienen como fin reducir los pasivos ambientales asociados a la disposición de grandes volúmenes de desechos, lo que prolonga la vida útil de los rellenos sanitarios.

En Colombia, aunque existen avances en el aprovechamiento de materiales ferrosos, los residuos no ferrosos siguen sin aprovecharse plenamente debido a la falta de infraestructura adecuada. Pardo y Uribe destacan la importancia de estudios adicionales que exploren alternativas para disminuir los desechos enviados a disposición final, sugiriendo que una infraestructura adecuada podría mejorar considerablemente el rendimiento económico y ambiental del proceso.

Para llevar a cabo el análisis de la composición de los residuos generados en la chatarrización del transporte público, Pardo y Uribe (2016) toman como referencia el modelo de taxi SPARK, que cuenta con una alta participación en el programa de chatarrización en Bogotá. Utilizando datos proporcionados por Sidenal, la empresa autorizada en Colombia para este proceso, se realizó un análisis exhaustivo de los residuos derivados del desmantelamiento de estos vehículos.

Los autores subrayan que el proceso de chatarrización vehicular impacta de manera negativa el componente geosférico, afectando la calidad del suelo y provocando

erosión, dado que el desmantelamiento se realiza al aire libre, sin protecciones que minimicen el impacto en el entorno natural.

Sin embargo, este proceso tiene efectos positivos en el ámbito socioeconómico, ya que genera empleo directo en empresas como Sidenal, que emplea a más de 700 personas y ofrece condiciones laborales que incluyen seguridad y beneficios sociales, contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida de los trabajadores y sus familias.

González (2015) en su estudio titulado "La insuficiencia en el COOTAD, de una norma legal que establezca la recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización, y reciclaje de vehículos fuera de uso", aborda la problemática de la gestión de vehículos fuera de uso, que ha cobrado relevancia en los últimos años debido a su tratamiento inadecuado.

Este fenómeno ha dado lugar a un aumento de patios de vehículos desechados, resultando en grandes cantidades de automóviles sin un manejo apropiado.

El objetivo principal del estudio fue realizar un análisis jurídico, doctrinario y de campo sobre el impacto que tiene la falta de recuperación, descontaminación, desmontaje, reutilización y reciclaje de estos vehículos, comparándolo con las legislaciones de otros países.

La metodología aplicada incluyó un estudio jurídico de la Constitución, centrado en el derecho de la población a vivir en un ambiente sano, así como en la verificación del cumplimiento por parte de los Municipios del Art. 264, numeral 4 de la Constitución, que establece las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Además, se investigaron las consecuencias de no tratar adecuadamente estos vehículos, lo que llevó a la formulación de una propuesta jurídica para su reciclaje y tratamiento adecuado.

El estudio abarcó diversos temas, incluyendo "Tipos de Basura", "Vehículos Fuera de Uso" y "Derecho Ambiental Internacional". Para llevar a cabo la investigación, se emplearon métodos científicos, históricos, deductivos e inductivos, y se aplicaron técnicas como encuestas y entrevistas, cuyos resultados fueron fundamentales para el análisis crítico del problema y para la validación de los objetivos planteados.

Finalmente, se presentaron recomendaciones para establecer una normativa que regule la gestión de los vehículos fuera de uso, destacando la ausencia de legislación específica en Ecuador y la necesidad de que los gobiernos municipales asuman la responsabilidad en este ámbito. Los resultados de las encuestas y entrevistas revelaron un incumplimiento del derecho de la población a un ambiente sano y evidenciaron la urgencia de mejorar los servicios relacionados con el reciclaje de vehículos fuera de uso en la ciudad de Loja.

2.2. Fundamentación Científica

2.2.1. Variable dependiente: Gestión Ambiental

2.2.1.1. Concepto

El Código Orgánico del Ambiente define la gestión ambiental como “Conjunto de políticas, normas, actividades operativas y administrativas de planeamiento, financiamiento y control estrechamente vinculadas, que deben ser ejecutadas por el Estado y la sociedad para garantizar el desarrollo sustentable y una óptima calidad de vida” (COA, 2017)

Esta definición plantea la interrelación entre las políticas públicas, las normas y las actividades prácticas que deben llevarse a cabo para lograr un desarrollo sostenible.

La gestión ambiental no es solo responsabilidad del Estado, sino que también involucra a la sociedad civil, promoviendo así un enfoque colaborativo que es esencial para enfrentar los desafíos ambientales contemporáneos.

La vinculación de estas acciones con la calidad de vida de la población enfatiza la importancia de adoptar medidas que no solo protejan el medio ambiente, sino que también mejoren el bienestar de las comunidades.

2.2.1.2. Gestión ambiental en los Gad municipales

La planificación local en Ecuador integra la gestión ambiental y se organiza en tres niveles: provincial, cantonal y parroquial, gestionados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD).

En particular, los GAD provinciales tienen el mandato de promover el desarrollo sustentable en sus áreas de influencia, lo cual requiere una estrecha colaboración tanto con otras entidades gubernamentales como con los GAD cantonales y parroquiales de la provincia.

A través de esta coordinación, se implementan planes de ordenamiento territorial, programas de gestión ambiental, proyectos de vialidad y de riego, además de fomentar actividades productivas y la captación de recursos para su desarrollo.

En el caso de los GAD cantonales, estos también desempeñan un papel relevante en la planificación y ejecución de políticas ambientales locales en sus jurisdicciones.

En el caso de los Gad Municipales, todo este marco de acción se encuentra respaldado por la Constitución y el COOTAD en sus artículos 54 y 55, que establecen las competencias específicas en cuanto a desarrollo y planificación territorial (Rojas, 2017).

En el ámbito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) municipales, la competencia en gestión ambiental se centra en el diseño y ejecución de planes de manejo y en la implementación de sistemas de monitoreo ambiental (Mulbry, 2016). Además, resulta relevante destacar que las facultades de otorgamiento de licencias, así como la administración y explotación de recursos áridos y pétreos, recaen en el nivel municipal (Consejo Nacional de Competencias, 2015).

En cuanto a los GAD parroquiales rurales, estos tienen la responsabilidad de impulsar actividades orientadas a la conservación de la biodiversidad y la protección del medio ambiente. Asimismo, les compete formular y proponer planes, programas y proyectos destinados a la preservación, restauración, protección, investigación, manejo, industrialización y comercialización de recursos forestales, así como de áreas naturales y de vida silvestre (Consejo Nacional de Competencias, 2015).

El marco normativo vigente, establecido en la Constitución de 2008, contempla también regímenes territoriales especiales, dotando de autonomía a las autoridades indígenas y afroecuatorianas.

Estos regímenes poseen el derecho a ejercer funciones jurisdiccionales equivalentes a las de los GAD correspondientes a su nivel territorial. El Estado garantiza que las resoluciones dictadas en el ámbito de la jurisdicción indígena sean respetadas por las instituciones y autoridades (Mulbry, 2016). Al igual que los GAD, las circunscripciones territoriales indígenas tienen derecho a recibir financiamiento del gobierno central para el cumplimiento de sus competencias (Castañeda, 2008, p. 42).

En la Constitución del Ecuador (2008) se reconocen los siguientes principios ambientales en el artículo 395: “2. Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional” (Constitución del Ecuador, 2008, art. 395).

Al referirse de las competencias de los Gads Municipales, el artículo 264 menciona lo siguiente:

Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

4. 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 (Constitución del Ecuador, 2008, art. 264).

En el artículo 54 del COOTAD, las funciones vinculadas con la gestión ambiental del Gad Municipales son:

- a) Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial cantonal, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas cantonales, en el marco de sus competencias constitucionales y legales;
- k) Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales (COOTAD, 2010).

En el artículo 55 del COOTAD, en cambio se mencionan las competencias exclusivas, se considera la siguiente competencia:

- 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 (COOTAD, 2010).

La protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible son pilares fundamentales en la legislación ecuatoriana. El Código Orgánico del Ambiente establece las directrices y competencias para garantizar una gestión adecuada de los recursos

naturales en el país. El Código Orgánico del Ambiente menciona lo siguiente en el artículo 25:

En el marco del Sistema Nacional de Competencias y del Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental, los Gobiernos Autónomos Descentralizados en todos sus niveles ejercerán las competencias en materia ambiental asignadas de conformidad con la Constitución y la ley. Para efectos de la acreditación estarán sujetos al control y seguimiento de la Autoridad Ambiental Nacional (COA, 2017, art. 25).

Este artículo establece un marco claro de competencias y responsabilidades para los GAD, lo cual es crucial para una gestión ambiental eficaz.

El hecho de que estos gobiernos tengan la potestad de actuar de acuerdo con sus competencias no solo facilita la adaptación de las políticas ambientales a las realidades locales, sino que también fomenta un mayor sentido de responsabilidad y compromiso hacia la protección del medio ambiente.

La mención del control y seguimiento por parte de la Autoridad Ambiental Nacional asegura que las acciones de los GAD se realicen en consonancia con las normativas nacionales, promoviendo una gestión integrada y sostenible de los recursos naturales.

La gestión ambiental es un aspecto crucial en el desarrollo sostenible de cualquier país, y en Ecuador se han establecido normativas que delinear las responsabilidades de los diferentes niveles de gobierno. El Código Orgánico del Ambiente menciona lo siguiente en el artículo 27 plantea las facultades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en materia ambiental:

En el marco de sus competencias ambientales exclusivas y concurrentes, corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales el ejercicio de las siguientes facultades, en concordancia con las

políticas y normas emitidas por los Gobiernos Autónomos Provinciales y la Autoridad Ambiental Nacional: 6. Elaborar planes, programas y proyectos para los sistemas de recolección, transporte, tratamiento y disposición final de residuos o desechos sólidos; 7. Generar normas y procedimientos para la gestión integral de los residuos y desechos para prevenirlos, aprovecharlos o eliminarlos, según corresponda (COA, 2017, art. 27).

Este artículo establece la importancia de las competencias otorgadas a los GAD en materia ambiental, lo cual les permite abordar los desafíos ambientales desde un enfoque más cercano a las comunidades.

La capacidad de elaborar planes y programas específicos para la gestión de residuos es fundamental para mitigar el impacto ambiental y fomentar prácticas sostenibles a nivel local. Además, la generación de normas y procedimientos para la gestión integral de desechos enfatiza la necesidad de adoptar un enfoque proactivo que priorice la reducción, reutilización y reciclaje de materiales, contribuyendo así a la salud pública y al bienestar ambiental.

2.2.1.3. Gestión ambiental y el acto administrativo

El mecanismo de intervención administrativa desempeña un papel importante en el control de la contaminación ambiental. No sólo ayuda a mejorar la participación de los residentes, sino que también ayuda a debilitar las contradicciones sociales y a promover el desarrollo saludable del control de la contaminación ambiental.

Sin embargo, desde la perspectiva de la gestión administrativa, el control de la contaminación ambiental todavía enfrenta algunas dificultades, como la responsabilidad legal poco clara de los sujetos administrativos, los métodos únicos de alivio de los daños administrativos, el pequeño alcance de aplicación de la gestión administrativa y la falta de procedimientos administrativos (Wu & Wang, 2022).

El derecho administrativo se implementa en el campo ambiental debido a su importancia en la protección de los derechos de la naturaleza, tal como lo menciona el autor revisado. Sin embargo, son escasos los estudios que analizan esta relación de manera integral.

La escasez de investigaciones en este ámbito limita la comprensión de cómo las normativas administrativas pueden efectivamente contribuir a la conservación del medio ambiente.

Las regiones también necesitan aclarar las responsabilidades legales de los sujetos administrativos y ampliar los métodos de alivio de los daños administrativos y los procedimientos de diseño científico.

El gobierno sigue siendo responsable de proteger la ecología y controlar la contaminación. Además, las responsabilidades civiles, administrativas y penales relacionadas con la contaminación ambiental también son inseparables de la protección de las macro fuerzas del gobierno (Wu & Wang, 2022).

Entre los problemas que enfrenta la gestión ambiental a nivel administrativo se encuentra la contaminación por residuos, un desafío significativo que afecta la salud pública y la calidad del ecosistema.

La inadecuada gestión de residuos, que incluye su generación, recolección, tratamiento y disposición final, ha llevado a un incremento en la contaminación de suelos, aguas y aire.

Esto se traduce en la necesidad urgente de desarrollar políticas y procedimientos claros que regulen la gestión de residuos, promoviendo prácticas que minimicen su impacto ambiental.

Además, la falta de recursos y capacitación en las instituciones encargadas de la supervisión y aplicación de normativas ambientales dificulta la implementación efectiva de medidas preventivas contra la contaminación.

Los administradores públicos, a menudo, se enfrentan a limitaciones en su capacidad para monitorear y hacer cumplir las regulaciones, lo que puede dar lugar a un aumento de la impunidad en la violación de leyes ambientales.

Esta situación es aún más crítica en contextos donde la concienciación ambiental es baja entre la población y donde las prioridades de desarrollo económico pueden entrar en conflicto con la protección del medio ambiente.

2.2.2. Variable dependiente: Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular

2.2.2.1. Concepto

Los vehículos abandonados en los patios de retención vehicular del Municipio de Ambato representan un problema creciente.

Estos espacios se encuentran colmados de automóviles y motocicletas que han sido desatendidos por sus dueños durante largos períodos, muchas veces en condiciones de abandono extremo, lo que ha favorecido el crecimiento de vegetación a su alrededor.

Esta acumulación no solo produce un impacto visual desfavorable, sino que también genera problemas de salud pública y seguridad, ya que se convierten en refugios para animales y potenciales focos de contaminación.

Frecuentemente, los vehículos abandonados carecen de la documentación necesaria, lo que dificulta su recuperación y reintegración al tráfico (Diario La Hora, 2023).

El término "vehículos" abarca una amplia gama de automotores, incluyendo aquellos de tipo liviano, pesado y extrapesado. Esto incluye no solo automóviles y camionetas, sino también maquinaria específica utilizada en la construcción y el transporte, como excavadoras, grúas y camiones de carga.

Esta definición es importante en el contexto de la gestión de vehículos abandonados, ya que todos estos tipos pueden contribuir a la saturación de los espacios destinados a su retención.

La falta de recuperación y la permanencia prolongada de estos vehículos en los centros de retención vehicular generan problemas tanto a nivel visual como de salud pública, convirtiéndose en un desafío significativo para las autoridades encargadas de su manejo (Comisión de Tránsito del Ecuador, 2017).

2.2.2.2.Marco normativo internacional de los vehículos usados

La gestión de los residuos de vehículos fuera de servicio está restringida por una amplia variedad de legislaciones nacionales.

Países y regiones como la Unión Europea, Japón y Corea tienen una legislación específica relacionada con los vehículos fuera de servicio para gestionar la eliminación de residuos.

Sin embargo, ciertos países industrializados con una alta tasa de penetración de vehículos, como Australia, Canadá y los EE. UU., no tienen una legislación obligatoria específica (Soo et al., 2017).

Una de las principales normativas es la Directiva 2000/53/CE del 18 de septiembre de 2000, emitida por el Parlamento Europeo y el Consejo, conocida comúnmente como la "Directiva sobre Vehículos al Final de su Vida Útil".

Esta legislación tiene como objetivo minimizar el impacto ambiental de los vehículos una vez finalizada su vida útil, promoviendo la reutilización, reciclaje y recuperación de materiales, y limitando el uso de sustancias peligrosas en la fabricación de automóviles.

Establece, entre otras cosas, que los fabricantes deben diseñar vehículos que faciliten su reciclaje y reducir la presencia de metales pesados, como el plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente, en los componentes de los automóviles.

Por otro lado, el Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes (COP), adoptado en 2001 y en vigor desde 2004, es un tratado internacional que busca eliminar o restringir la producción y uso de contaminantes orgánicos persistentes, sustancias químicas altamente tóxicas que perduran en el ambiente y representan riesgos significativos para la salud humana y el ecosistema.

Dentro de este marco, se regula y prohíbe el uso de compuestos peligrosos, como el Decabromodifenil éter (Deca BDE), una sustancia utilizada como retardante de llama en plásticos y otros materiales, que también se encuentra en ciertos componentes de vehículos. La inclusión de estas sustancias en las prohibiciones responde a la necesidad de reducir su presencia en el medio ambiente debido a sus propiedades bioacumulativas y su potencial para causar efectos adversos a largo plazo.

En Chile, la Ley 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros en Chile, destaca un compromiso significativo con el mejoramiento de la conectividad y el fortalecimiento de las infraestructuras de transporte.

En particular, el Artículo Cuarto Transitorio de esta ley establece la creación del "Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional", un mecanismo financiero que permite a los Gobiernos Regionales implementar programas de renovación vehicular.

Estos programas incluyen la compra y destrucción de buses, minibuses, trolebuses y taxi-buses usados para su conversión en chatarra, asegurando su reemplazo por vehículos más modernos y de menor antigüedad. La norma mencionada cita que:

- a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxi-buses.
- b) Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxi-buses usados, debiendo disponer su destrucción y conversión en chatarra, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxi-buses de menor antigüedad.
- c) Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxi-buses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2009).

El fondo tiene un enfoque claro en maximizar el impacto y la rentabilidad social de las inversiones, apuntando no solo a la modernización del parque vehicular, sino también a la reducción de emisiones y la mejora de la eficiencia energética.

Además, la normativa considera la conservación de ciertos vehículos antiguos con valor histórico para su investigación o exhibición en museos, reconociendo su relevancia cultural.

Esta ley refleja un esfuerzo por articular políticas de transporte con criterios de sostenibilidad, innovación y responsabilidad ambiental, proporcionando una hoja de ruta para otras regiones interesadas en adoptar políticas similares de renovación y gestión ambiental de vehículos de transporte público.

La normativa internacional promueve esfuerzos para el manejo y gestión adecuada de los residuos generados por vehículos usados, con avances notables en Europa, aunque en América Latina los progresos son más limitados. Colombia y Chile han implementado gestiones relevantes en su normativa, evidenciando la necesidad de acuerdos internacionales que aborden esta problemática. Reducir estos desechos resulta prioritario debido a la contaminación ambiental que generan y a su impacto en los derechos de la naturaleza.

Se requiere, por tanto, la implementación de acciones legales y administrativas para una gestión ambiental efectiva de los vehículos usados.

2.2.2.3. Procedimientos de los Centros de Retención Vehicular

Los procedimientos implementados en los Centros de Retención Vehicular (CRV) son fundamentales para abordar el problema del abandono de vehículos.

Cuando un vehículo es inmovilizado, las causas pueden ser diversas, desde la falta de documentación hasta su participación en accidentes o violaciones de las normas de tránsito.

Una vez que el vehículo llega al CRV, se clasifica y registra, aunque este proceso de inventario ha demostrado ser ineficaz.

Un registro adecuado es crucial para supervisar el número de vehículos, su estado y la posibilidad de liberación o chatarrización.

Cabe destacar que muchos vehículos permanecen sin ser reclamados, lo que contribuye a la congestión de estos espacios. Aunque se ha sugerido habilitar terrenos adicionales para aliviar la falta de espacio, los esfuerzos realizados hasta el momento han sido insuficientes. El personal del CRV tiene la responsabilidad de seguir los protocolos establecidos para la recuperación de vehículos, aunque la carencia de recursos y espacio limita la efectividad de estas medidas (Diario La Hora, 2023).

La chatarrización es un proceso técnico y mecánico que implica la descomposición total de vehículos automotores, motocicletas y equipos de transporte, así como maquinaria pesada y otros bienes similares.

Este procedimiento tiene como objetivo transformar estos elementos en materia prima que puede ser utilizada en diversas actividades económicas.

A través de métodos como la fundición o el reciclaje, los materiales desintegrados son recuperados y reutilizados, contribuyendo así a la economía circular y a la sostenibilidad ambiental.

Este proceso es esencial para la gestión de vehículos en estado de abandono, ya que permite liberar espacios en los centros de retención vehicular y minimizar el impacto negativo que estos vehículos pueden causar en el entorno (Comisión de Tránsito del Ecuador, 2017).

2.2.2.4. Normativa relacionada con el manejo de vehículos abandonados

La regulación de los vehículos abandonados está sujeta a diversas normativas, siendo la resolución Nro. 063-DIR-2020-ANT, emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, una de las más relevantes.

Esta normativa establece los criterios necesarios para que un vehículo sea considerado para chatarrización.

Es esencial que los vehículos hayan estado en los patios de retención por más de tres años para que se inicie este proceso.

Además, es necesario demostrar que los costos de reparación o mantenimiento son prohibitivos y que la venta en remate no es factible debido a su deterioro. También se requiere que los vehículos no estén involucrados en procedimientos judiciales, lo que implica la obtención de certificaciones correspondientes para evitar complicaciones legales.

El proceso de chatarrización contempla la publicación de avisos que permiten a los propietarios reclamar sus vehículos antes de que se tomen decisiones finales sobre su disposición.

Si, tras este período, los vehículos no son reclamados, se procede a su baja y a la disposición para la chatarrización. En caso de que no se pueda dar de baja debido a la falta de pago o a investigaciones pendientes, los vehículos entrarán en un estado de inactividad bloqueada, según lo estipulado por la normativa vigente.

La correcta implementación de estos procedimientos es crucial para gestionar de manera eficiente la problemática de los vehículos abandonados, asegurando un uso adecuado de los recursos públicos y mejorando las condiciones de los espacios destinados a su retención.

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo de investigación

El presente estudio adopta un enfoque cualitativo, el cual permite un análisis detallado y contextualizado de la problemática de la chatarrización de vehículos en los patios de retención del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de Ambato, con énfasis en la falta de regulaciones y ordenanzas que faciliten el proceso de declaratoria de abandono.

Este aplicó con la finalidad de interpretar los datos de las entrevistas obtenidas, también para analizar las normativas relacionadas con la gestión ambiental, el manejo y disposición de vehículos abandonados en los patios de retención vehicular de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD).

Primero, permitió una comprensión profunda del marco normativo y la situación contextual en torno al abandono de vehículos, y posibilita una discusión de las necesidades actuales del GAD Municipal de Ambato. El estudio fue exploratorio, facilitándose la comprensión del contexto normativo y administrativo de la situación, y proponiendo medidas de solución.

Esta metodología se fundamenta en una investigación bibliográfica para un análisis documental basado en una revisión sistemática de fuentes primarias, como normativas, reglamentos y resoluciones administrativas, así como de fuentes secundarias, tales como estudios previos, informes técnicos y doctrinas jurídicas sobre la gestión ambiental en la administración pública.

Este enfoque permitió consolidar una base teórica que sustenta la gestión ambiental, el proceso de chatarrización y remate de vehículos desde una perspectiva de cumplimiento normativo y de administración ambiental en el Ecuador revisándose las leyes vigentes.

3.2. Población

Población

La población implicada en la presente investigación está comprendida por trabajadores y directores del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Ambato.

Tabla 1

Población

Población	Número
Trabajadores y directores del Municipio del cantón Ambato, provincia de Tungurahua	10
Total	10

Fuente: Propia

Elaborado por: Jorge Rolando Poveda Montufar

Muestra. – Debido a que no existen datos exactos de los procedimientos para declarar en abandono y proceder al remate o la chatarrización de los vehículos, realizados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados (Gads), se ha establecido la muestra de 10 personas que prestan servicios en los Gads Municipales en la materia respectiva; una cantidad que puede considerarse como una muestra de toda la población establecida en el presente proyecto de investigación.

3.3. Idea a defender

La gestión ambiental de los vehículos abandonados en los centros de retención vehicular del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de Ambato es un aspecto crucial para mitigar el impacto ambiental negativo que estos residuos pueden causar.

La ausencia de normativas claras y de un proceso sistemático para la declaratoria de abandono limita la capacidad del GAD para manejar eficientemente estos vehículos, que se convierten en residuos peligrosos al final de su ciclo de vida.

Defendemos que la implementación de políticas locales efectivas, que incluyan ordenanzas específicas para el remate y la chatarrización de vehículos abandonados, es fundamental para promover una gestión ambiental sostenible.

Esta iniciativa no solo contribuirá a la reducción de residuos peligrosos, sino que también fomentará un entorno más saludable para la población y fortalecerá la capacidad del GAD para actuar de manera responsable en la protección del medio ambiente y la salud pública. Además, la educación y concienciación de los propietarios de vehículos en desuso son esenciales para lograr un cambio significativo en la gestión de residuos en el cantón de Ambato.

3.4. Recolección de información

La técnica utilizada fue la entrevista para la recolección de información dirigidas a la población seleccionada como expertos del Gad Ambato. Las entrevistas facilitaron la obtención de perspectivas detalladas y prácticas sobre los procedimientos actuales y los desafíos en la aplicación de la normativa.

Los resultados fueron interpretados en función de las posiciones de los entrevistados, permitiendo contrastar opiniones y detectar coincidencias o divergencias en cuanto a la eficacia de los procesos actuales y la viabilidad de mejorar los marcos normativos para una gestión ambiental más eficiente.

3.4.1. Métodos teóricos de la investigación.

Método histórico-lógico: Este método permite analizar la evolución y desarrollo de las disposiciones administrativas en el Ecuador en relación con la chatarrización, para entender el contexto actual y determinar si existe normativa adecuada para estos procedimientos en el GAD de Ambato.

La investigación se estructuró mediante un método histórico-lógico, cuyo objetivo fue reunir y ordenar la información relevante, analizando los antecedentes legales y el desarrollo de las normativas, en el ámbito de los procesos de remate y chatarrización.

Como parte de un estudio jurídico-doctrinal, este análisis incluyó la revisión de teorías y principios doctrinarios pertinentes al derecho administrativo y ambiental, lo cual brindó una base legal para el entendimiento de la normativa y los criterios necesarios para su correcta aplicación.

Método analítico-sintético: Se emplea para desglosar los aspectos clave de la problemática y examinar casos específicos, permitiendo construir una comprensión profunda y emitir recomendaciones concretas.

Método deductivo-inductivo: Este método facilita el análisis desde casos individuales hacia conclusiones generales, examinando los procedimientos de remate y chatarrización en el GAD para establecer propuestas de normativa que aborden las necesidades de forma integral.

Adicionalmente, se aplicó un método inductivo que permitió identificar posibles vacíos normativos y evaluar si las disposiciones actuales son eficaces para regular los procesos de remate y chatarrización desde una perspectiva ambiental.

3.5. Procesamiento de la información y análisis estadístico

Para el procesamiento de la información se aplicarán técnicas de análisis de contenido que, aunque no estadístico en sentido cuantitativo, permitirá una evaluación cualitativa exhaustiva de los datos obtenidos de las entrevistas y de la normativa revisada.

Las entrevistas abiertas se centrarán en los temas de abandono, remate y chatarrización, y brindarán información esencial para evaluar las prácticas y los desafíos actuales en el GAD de Ambato.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Análisis de las entrevistas

A continuación, se presentan los resultados obtenidos de las entrevistas realizadas con el fin de responder a los objetivos específicos del estudio mediante seis preguntas dirigidas a la población objetivo, siguiendo la metodología planteada.

Estas entrevistas se llevaron a cabo con el propósito de cumplir con el objetivo general del estudio: determinar la gestión ambiental de los vehículos abandonados en los centros de retención vehicular del GAD de Ambato, evaluando el proceso de remate y chatarrización desde un enfoque administrativo.

Tabla 2

Pregunta 1

Pregunta N.- 1.- Cuántos vehículos existen en los patios de retención vehicular en la ciudad de Ambato

Trabajador 1	Tenemos registrados 612 automotores y 2003 motocicletas
Trabajador 2	Existen un total de 2615 vehículos ingresados
Trabajador 3	Hay entre autos y motocicletas un total de 2615 vehículos
Trabajador 4	Se ha registrado un total de 2615 vehículos abandonados
Trabajador 5	Son como 2003 motos y 612 autos
Trabajador 6	Consta en los datos del sistema 612 autos y 2003 motocicletas
Trabajador 7	Tenemos un registro de 2615 vehículos en los patios
Trabajador 8	Hay 612 autos y 2003 motocicletas
Trabajador 9	En los datos ingresados al sistema constan 2615 vehículos en total
Trabajador 10	Revisando el sistema consta 612 automotores y 2003 motocicletas

Fuente: Entrevista dirigida a trabajadores del Ilustre Municipio del Cantón Ambato
Elaborado por: Jorge Rolando Poveda Montúfar

Análisis e interpretación de resultados

Como podemos apreciar en las respuestas de los trabajadores existen en total en los patios de retención un total de 612 automotores y 2003 motocicletas que se encuentran por largo tiempo ingresados.

Lo que nos hace suponer que fueron abandonados y están produciendo una gran contaminación ambiental perjudicando tanto al planeta como a las personas que vivimos en él por lo que se debe realizar pronto un proceso para que el Municipio pueda solventar este inconveniente.

Tabla 3

Pregunta 2

Pregunta N.- 2.- Se ha procedido a declarar el abandono a los automotores que han permanecido por más de un año retenidos y ¿Por qué?

Trabajador 1	No, ya que no existe un reglamento para declarar en abandono los automotores
Trabajador 2	No, porque no tenemos disposiciones al respecto
Trabajador 3	La verdad no, ya que no hay una base legal para realizar este proceso.
Trabajador 4	En realidad, no se ha establecido normas para poder declarar el abandono
Trabajador 5	No el Municipio no cuenta con reglamentos ni normas al respecto
Trabajador 6	No, porque no existe normativa legal.
Trabajador 7	No, sería irnos contra las disposiciones ya que no existe una base legal
Trabajador 8	No, toca realizar una base legal primero
Trabajador 9	No, no existe leyes que nos indiquen cómo proceder al respecto
Trabajador 10	No, tiene que hacerse un estudio primero

Fuente: Entrevista dirigida a trabajadores del Ilustre Municipio del Cantón Ambato

Elaborado por: Jorge Rolando Poveda Montúfar

Análisis e interpretación de resultados

Los resultados de la pregunta 2 nos indica claramente que no se ha declarado en abandono los automotores que se encuentran retenidos en las instalaciones del

Municipio de Ambato por falta de reglamentos y normas que establezcan el procedimiento a seguir creando de esta forma la emisión de productos tóxicos que afectan el medio ambiente.

Tabla 4

Pregunta 3

Pregunta N.- 3.- Cuántos vehículos que se encuentran en estado de abandono en el patio de retención están en buenas condiciones para entrar en un proceso de remate y ¿Por qué?	
Trabajador 1	No se ha realizado una inspección a los vehículos para saber en qué estado están ya que no hay disposiciones claras
Trabajador 2	Los vehículos sólo permanecen en el patio no se puede saber en qué estado están por que no existen normas al respecto
Trabajador 3	No tengo idea del estado de los vehículos ya que no se les ha revisado por falta de normativa
Trabajador 4	No hay ninguna disposición para realizar una revisión vehicular ya que no existe reglamentos para su trato
Trabajador 5	Imposible saber ya que no tenemos disposición para revisar los vehículos por que no hay leyes al respecto
Trabajador 6	No los vehículos no se les ha realizado ninguna inspección, porque no se puede sin ordenanzas sobre ello
Trabajador 7	Estos vehículos permanecen en el patio, pero como no hay disposiciones no sabemos en qué estado están por falta de normativa
Trabajador 8	Se tendría que hacer una revisión de estos porque primero hay que realizar el reglamento
Trabajador 9	Si nos disponen tocaría realizar una revisión por ahora no se sabe el estado porque no hay normas al respecto
Trabajador 10	No se puede informar eso ya que no hay un chequeo de estos porque el municipio no tiene leyes al respecto

Fuente: Entrevista dirigida a trabajadores del Ilustre Municipio del Cantón Ambato
Elaborado por: Jorge Rolando Poveda Montúfar

Análisis e interpretación de resultados

El 100% de los entrevistados no dice que no se ha realizado una revisión técnica de los vehículos retenidos porque no existen normas leyes o reglamentos que regulen este procedimiento.

Por lo tanto, no se puede revisar los vehículos y tampoco realizar los remates o la chatarrización de estos provocando la acumulación de residuos peligrosos, afectando al medio ambiente.

Por lo que se concluye que se requiere urgentemente desarrollar normativas que permitan realizar una evaluación eficiente de los vehículos retenidos que estén de acuerdo con los principios de gestión ambiental y de residuos peligrosos establecidos en el Código Orgánico Ambiental

Tabla 5

Pregunta 4

Pregunta N.- 4.- Cuántos automotores en la actualidad están en tan malas condiciones que cumplen con las características y las condiciones para ser chatarrizados y ¿Por qué?

Trabajador 1	Igualmente, no se ha realizado una inspección vehicular no sé cuántos vehículos están para chatarrización porque no hay leyes al respecto
Trabajador 2	No tenemos información al respecto por la falta de normativa legal
Trabajador 3	Los vehículos no se los pueden revisar por falta de normas y leyes que regulen no se saben cuántos están para chatarrizar
Trabajador 4	No tengo idea porque no hay una revisión técnica por falta de las normas al respecto
Trabajador 5	Los vehículos no se los puede realizar ninguna revisión técnica porque no hay los reglamentos al respecto
Trabajador 6	No se puede saber cuántos vehículos ya que no hay disposiciones para realizar este trámite
Trabajador 7	A esos vehículos no se los puede revisar porque no hay reglamentos para realizar esto
Trabajador 8	No tenemos la información ya que no hay directrices para realizar este proceso
Trabajador 9	Cuando ya existan las normas podremos saber cuántos vehículos están

	para este proceso porque no hay reglamentos
Trabajador 10	No tenemos ese registro porque no hay leyes al respecto

Fuente: Entrevista dirigida a trabajadores del Ilustre Municipio del Cantón Ambato

Elaborado por: Jorge Rolando Poveda Montúfar

Análisis e Interpretación de resultados

Al igual que la pregunta anterior el cien por ciento de los entrevistados contestaron no saber en qué condiciones están los automotores para que estos puedan entrar en el proceso de chatarrización por la falta de regla, leyes y normas dentro del Ilustre Municipio del Cantón Ambato lo cual afecta de forma gradual al medio ambiente constituyendo estos vehículos en un peligro para el suelo, el aire y la naturaleza yendo en contra de las normas que establece el Código Orgánico del Ambiente COA.

Tabla 6

Pregunta 5

Pregunta N.- 5.- ¿El Municipio de Ambato cuenta con una resolución emitida por la máxima autoridad para que se pueda realizar todos los procesos necesarios para que se remate o chatarrizar los vehículos abandonados? y ¿Por qué?	
Trabajador 1	No existe ninguna resolución para poder rematar o chatarrizar los vehículos abandonados porque no se ha tratado ninguna ley al respecto
Trabajador 2	No hay ninguna resolución en el Municipio porque las autoridades no han dado prioridad a este aspecto
Trabajador 3	No existe ninguna resolución ya que en el Municipio no hay quien impulse que se realice esta normativa
Trabajador 4	No existe resoluciones al respecto porque las autoridades supongo que no le dan prioridad a este aspecto
Trabajador 5	No existen reglamentos al respecto del remate o chatarrización porque

	las autoridades no le dan importancia
Trabajador 6	No existe ningún reglamento sobre los remates o chatarrización porque las autoridades no han considerado el impacto ambiental
Trabajador 7	No existe un reglamento al respecto porque en el municipio no se lo considera como importante
Trabajador 8	No hay resoluciones al respecto por la poca importancia que se le da al medio ambiente
Trabajador 9	No hay ninguna resolución porque no hay conciencia sobre la afectación al medio ambiente
Trabajador 10	No hay disposición alguna porque ninguna autoridad ha considerado que este tema es importante para la salud de la ciudadanía

Fuente: Entrevista dirigida a trabajadores del Ilustre Municipio del Cantón Ambato

Elaborado por: Jorge Rolando Poveda Montúfar

Análisis e interpretación de resultados

Entonces el 100% de los entrevistados informan que no existe ninguna resolución para los procesos de remate o chatarrización de los vehículos abandonados y consideran que las autoridades no le dan importancia a este tema, no ven al alto impacto ambiental que esto provoca y la afectación a la ciudadanía como al ecosistema, tampoco se han dado cuenta que están contraviniendo las disposiciones estipuladas en el COA

Tabla 7

Pregunta 6

Pregunta N.- 6.- El Municipio de Ambato cuenta con ordenanzas correspondientes que permitan realizar todos los procesos para declarar en abandono y chatarrizar o rematar vehículos y ¿Por qué?	
Trabajador 1	No existe ninguna ordenanza para poder realizar esta declaración de abandono porque no se ha considerado prioritario
Trabajador 2	No hay ninguna ordenanza en el Municipio porque no es un tema que se haya tomado en cuenta para realizar

Trabajador 3	No existe ninguna ordenanza y no se puede declarar en abandono sin eso y porque las autoridades no han tomado en cuenta este hecho
Trabajador 4	No existe ordenanzas al respecto porque no se ha presentado ningún estudio que indique el impacto ambiental que representa
Trabajador 5	No existen ordenanzas sobre este tema porque nadie ha puesto este tema como importante dentro del Municipio
Trabajador 6	No existe ninguna ordenanza imposibilitando realizar estos procesos porque no existe un estudio sobre el daño ambiental
Trabajador 7	No existe ordenanzas y no se puede declarar el abandono de los vehículos ocasionando daños al ambiente
Trabajador 8	No hay ordenanzas sobre al abandono de los vehículos porque se cree que no afecta al medio ambiente
Trabajador 9	No hay ninguna ordenanza sin permitir al Municipio realizar esta actividad porque no se ha presentado un proyecto de la necesidad
Trabajador 10	No hay ordenanzas porque no se ha considerado la verdadera importancia que hay sobre la afectación ambiental

Fuente: Entrevista dirigida a trabajadores del Ilustre Municipio del Cantón Ambato
Elaborado por: Jorge Rolando Poveda Montúfar

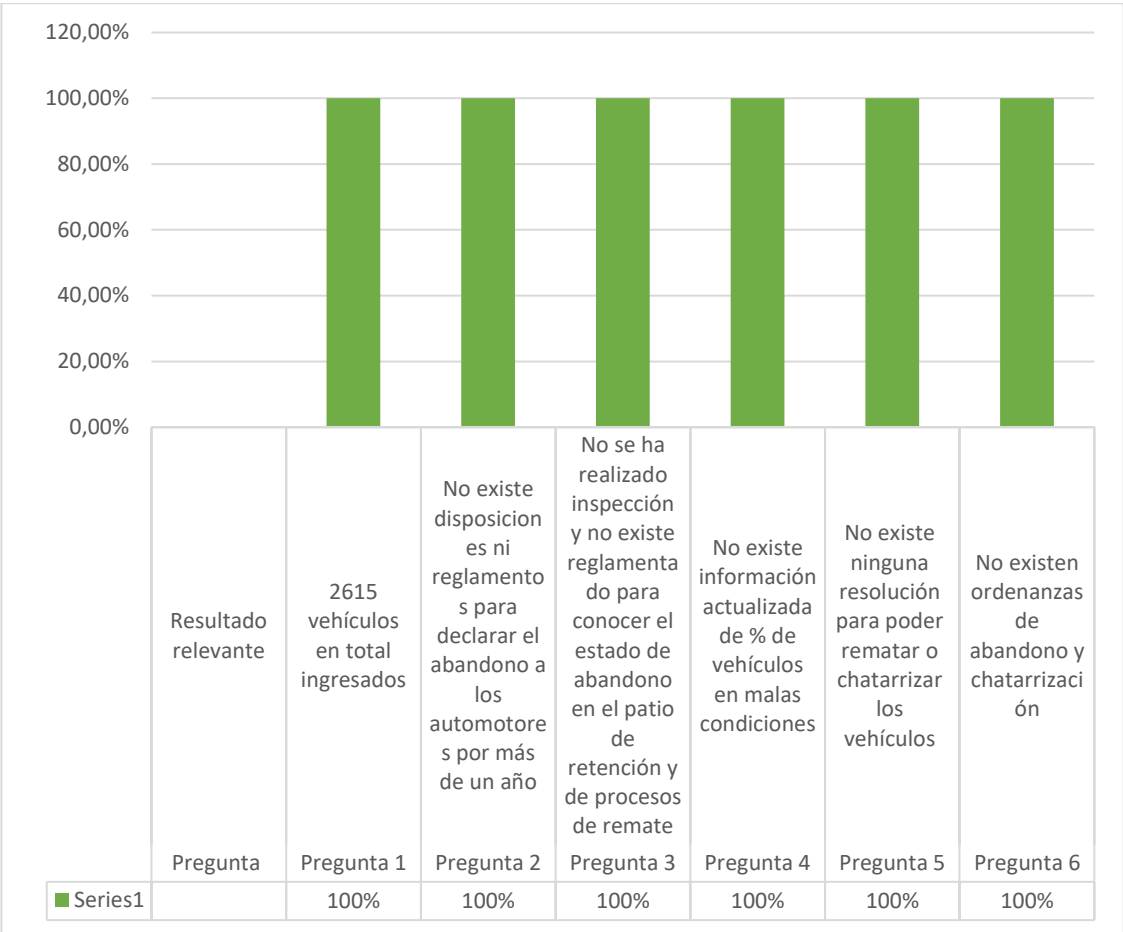
Análisis e interpretación de resultados

Entonces el 100% de los entrevistados informan que no existe ninguna ordenanza para poder realizar los trámites necesarios para declarar en abandono los vehículos que se encuentran en los patios del Ilustre Municipio del Cantón Ambato porque consideran que no se ha considerado la afectación ambiental y el peligro para la salud de los ciudadanos que conlleva el mantener estos vehículos parados en un lugar céntrico de la ciudad emitiendo gases, y residuos contaminantes sin considerar las disposiciones dispuestas en el Código Orgánico Ambiental.

4.2. Análisis interpretativo comparativo de las entrevistas

Figura 1

Resumen de resultados relevantes



Nota. Elaborado por el Abogado Jorge Rolando Poveda Montufar según las entrevistas.

Los resultados de las entrevistas evidencian una serie de deficiencias significativas en la gestión ambiental de los vehículos abandonados en los centros de retención vehicular del GAD de Ambato. En primer lugar, los datos muestran que existen 2615 vehículos retenidos, de los cuales 612 son automotores y 2003 son motocicletas.

Esta gran cantidad de vehículos acumulados refleja una falta de control en la disposición final de los mismos, lo que representa un problema ambiental importante,

ya que estos vehículos abandonados pueden emitir residuos peligrosos al ambiente, afectando la calidad del suelo, el aire y la salud pública.

Además, el análisis de las respuestas de los trabajadores indica que no se ha declarado el abandono de los vehículos que han permanecido más de un año retenidos debido a la ausencia de normativa que regule este proceso.

La totalidad de los entrevistados coincidió en que no existe un marco legal que permita formalizar la situación de abandono de estos vehículos, lo cual dificulta la implementación de procedimientos adecuados para su gestión.

Este resultado evidencia una desconexión entre las competencias ambientales asignadas al GAD y la capacidad efectiva para ejercerlas debido a la falta de respaldo normativo, resaltando así la necesidad de fundamentar teórica y jurídicamente la gestión ambiental en este ámbito, en consonancia con el primer objetivo específico de la tesis.

Por otro lado, los trabajadores indicaron que no se han realizado inspecciones técnicas para evaluar el estado de los vehículos, y así determinar cuáles pueden ser aptos para procesos de remate o chatarrización.

La falta de procedimientos claros y específicos en este aspecto subraya una gestión ambiental deficiente, donde los vehículos permanecen en los patios de retención sin un destino claro ni un tratamiento adecuado. Esto contribuye a la acumulación de residuos peligrosos y, por ende, a un impacto negativo en el ambiente.

Este hallazgo se relaciona directamente con el segundo objetivo específico de la tesis, que busca analizar los procedimientos de gestión ambiental y optimizar la disposición final de estos vehículos abandonados.

Finalmente, todos los entrevistados afirmaron que no existe una resolución emitida por las autoridades del Municipio que permita llevar a cabo procesos de remate o chatarrización.

Esta carencia de resoluciones y de políticas locales de gestión ambiental representa un obstáculo importante para el manejo adecuado de estos residuos, revelando una falta de prioridad en la agenda municipal hacia la gestión sostenible de vehículos en estado de abandono.

Esto refuerza la necesidad del tercer objetivo específico, que consiste en proponer políticas locales de gestión ambiental que contribuyan a reducir el impacto ambiental de estos vehículos en el cantón de Ambato.

En conclusión, el análisis de las entrevistas muestra que la falta de normativa y de procedimientos específicos limita la capacidad del GAD de Ambato para gestionar adecuadamente los vehículos abandonados en sus centros de retención vehicular.

Estos resultados ponen de relieve la urgencia de desarrollar un marco regulatorio y políticas específicas que permitan la ejecución de procesos de remate y chatarrización de estos vehículos, a fin de reducir los riesgos ambientales asociados y mejorar la gestión de residuos en la ciudad.

4.1. Discusión de los resultados

La gestión ambiental en Ecuador, especialmente en lo que respecta a la problemática de los vehículos abandonados, se fundamenta en una estructura teórica y jurídica robusta que resalta la importancia de la sostenibilidad y el respeto por el medio ambiente.

La Constitución de la República del Ecuador, promulgada en 2008 por la Asamblea Nacional Constituyente, establece principios fundamentales que orientan la gestión ambiental, enfatizando la necesidad de preservar los recursos naturales y garantizar un ambiente saludable para todos los ciudadanos.

Este marco constitucional sienta las bases para la implementación de políticas efectivas en el manejo de residuos, incluyendo vehículos en desuso.

Un análisis legal detallado acerca del tema en la legislación internacional determinó que el manejo de residuos provenientes de vehículos usados está ampliamente regulado, como lo evidencian la Directiva 2000/53/CE de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil de Parlamento Europeo (2000) y el Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes (COP) (2004), que prohíben sustancias peligrosas como el DecaBDE.

En países con marcos regulatorios estrictos, como Bélgica, la Directiva (UE) 2018/849 exige a recicladores y fabricantes asumir responsabilidades de reciclaje y disposición al final de la vida útil de los vehículos, promoviendo procesos ambientalmente seguros (Soo et al., 2017).

En Colombia, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2021) según la “Guía ambiental para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil o desintegración vehicular” también ha tomado pasos significativos al comparar las directrices internacionales con las normativas locales, aunque aún enfrenta limitaciones.

Por ejemplo, la falta de gestores especializados impide la adecuada recuperación de componentes no peligrosos como plásticos y espumas, aumentando el riesgo de que estos materiales terminen en rellenos sanitarios y, en el peor de los casos, contaminen el entorno con COP, contraviniendo el Convenio de Estocolmo (p. 173-174).

En contraste, países como Chile han implementado estrategias para abordar esta problemática de manera integral a través de normativas como la Ley 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

Esta ley establece un "Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional", cuyo objetivo es financiar iniciativas de renovación de flotas vehiculares mediante un programa especial administrado por los Gobiernos Regionales.

Según el artículo cuarto transitorio de esta ley, el fondo permite que los Gobiernos Regionales convoquen a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, adquiriendo vehículos usados para su destrucción y conversión en chatarra, lo cual garantiza una renovación continua de la flota de transporte y una reducción en la antigüedad de los vehículos. Además, la ley otorga la posibilidad de conservar ciertos vehículos para fines de investigación histórica o exhibición en museos, promoviendo así tanto la gestión ambiental como el patrimonio cultural.

Al considerar la norma planteada de Chile, se podría integrar una propuesta de remate y chatarrización en Ambato podría adaptarse para abordar el problema de los vehículos abandonados en los centros de retención vehicular del GAD, implementando prácticas de reciclaje que permitan el aprovechamiento y disposición adecuada de estos residuos.

Este enfoque no solo contribuiría a reducir el impacto ambiental, sino que también facilitaría una gestión responsable del espacio urbano y mejoraría la eficiencia en la disposición de vehículos abandonados, en alineación con las competencias ambientales asignadas a los GADs en Ecuador.

En el caso de Ecuador, no existe una normativa específica que regule la gestión de vehículos usados a nivel nacional, lo que deja vacíos legales significativos en el manejo de estos residuos.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) tienen competencias en materia de gestión ambiental, pero en la ciudad de Ambato, en particular, no se cuenta con una ordenanza específica que regule el tratamiento y disposición final de los vehículos abandonados en los centros de retención vehicular.

Esto representa un problema tanto ambiental como operativo, ya que la falta de lineamientos claros dificulta el adecuado manejo de estos vehículos, generando riesgos de contaminación y afectando el entorno urbano.

En este contexto, la implementación de una propuesta de remate y chatarrización podría contribuir a reducir el impacto ambiental y a optimizar el espacio en los centros de retención, a la vez que cumpliría con las competencias ambientales asignadas a los GADs, orientando hacia una gestión más sostenible de estos residuos.

En este contexto, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y el Código Orgánico del Ambiente ofrecen directrices específicas para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) lleven a cabo prácticas de gestión ambiental que aborden de manera integral el tema de los vehículos abandonados.

Bustos (2021) resalta la relevancia de aplicar principios de gestión ambiental en el marco del “Buen Vivir”, lo cual se traduce en una gestión más consciente y responsable de los recursos, incluyendo aquellos que se encuentran al final de su ciclo de vida.

Los hallazgos de la investigación evidencian una falta de regulación clara que dificulta la gestión efectiva de vehículos abandonados. Según el diagnóstico realizado, el 100% de los encuestados coincidió en que no se ha llevado a cabo un chequeo técnico mecánico de los vehículos retenidos, lo que limita no solo su remate o chatarrización, sino que también propicia la acumulación de residuos peligrosos en los centros de retención.

Este vacío normativo está en línea con las observaciones de González (2015), quien señala la insuficiencia en la legislación para establecer procesos claros de recuperación y reciclaje de vehículos fuera de uso, lo que agrava la situación ambiental en localidades como Ambato.

La gestión de estos vehículos debe alinearse con las regulaciones establecidas por la Comisión de Tránsito del Ecuador, que ha desarrollado un manual de procedimientos para la chatarrización, pero que aún carece de implementación efectiva en muchos GAD. Erazo y Padilla (2015) sugieren la creación de unidades de gestión ambiental que puedan encargarse de la supervisión y control de estos procesos, garantizando que se realicen bajo estándares adecuados.

Es imperativo que las políticas locales se orienten hacia la creación de ordenanzas que regulen el proceso de remate y chatarrización de vehículos abandonados, tal como lo propone la regulación de la Comisión Nacional de Competencias (2015).

Estas ordenanzas deben establecer un sistema regular de evaluación para los vehículos retenidos, permitiendo una gestión más eficiente y responsable, así como la implementación de campañas de sensibilización dirigidas a los propietarios. La promoción de la entrega oportuna de automóviles en desuso y la educación sobre prácticas de reciclaje son esenciales para disminuir la contaminación y mejorar la salud pública.

La implementación de políticas efectivas en la gestión de vehículos abandonados no solo contribuirá a mitigar el impacto ambiental en Ambato, sino que también reforzará la capacidad de los GAD para actuar en defensa de la salud pública y la sostenibilidad ambiental.

Esto es esencial para lograr un equilibrio entre el desarrollo urbano y la conservación del medio ambiente, alineándose con los objetivos del Buen Vivir y el marco normativo

establecido en la Constitución y otras leyes pertinentes. La colaboración entre las instituciones, la comunidad y los propietarios de vehículos es clave para enfrentar esta problemática de manera integral y sostenible.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

La fundamentación teórica y jurídica de la gestión ambiental aplicada por los GAD Municipales en Ecuador. La gestión ambiental, sustentada teórica y jurídicamente, establece que los vehículos automotores representan un beneficio innegable para la sociedad en sus actividades cotidianas.

Sin embargo, esta utilidad conlleva la generación de contaminación ambiental a lo largo de su vida útil. El problema se intensifica al final de su ciclo de vida, ya que los vehículos se convierten en residuos peligrosos.

Si no se gestionan adecuadamente, generan impactos graves en el medioambiente y en la salud pública. Ecuador cuenta con una normativa específica que busca que los GAD implementen acciones de gestión ambiental, comenzando por la Constitución, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y el Código Orgánico del Ambiente.

El análisis de los procedimientos de gestión ambiental para vehículos abandonados reveló que el 100% de los entrevistados coincidió en que no se ha realizado un chequeo técnico mecánico de los vehículos retenidos, debido a la ausencia de una ordenanza municipal que regule este procedimiento.

Esta omisión no solo impide el remate o chatarrización de los vehículos, sino que también contribuye a la acumulación de residuos peligrosos en los patios de retención vehicular, aumentando así el impacto ambiental.

La falta de una normativa clara para la chatarrización de vehículos abandonados está directamente relacionada con el deterioro del medio ambiente en Ambato. Además, la carencia de un chequeo técnico regular y la falta de declaratoria de abandono limitan

la capacidad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) para actuar de manera efectiva.

Las propuestas de políticas locales de gestión ambiental para el manejo adecuado de vehículos abandonados.

Es imperativo que las políticas locales de gestión ambiental se centren, a corto plazo, en la implementación de acciones específicas y en la elaboración de ordenanzas que regulen los procedimientos de remate y chatarrización de vehículos abandonados.

Estas políticas deben establecer un sistema regular de evaluación de los vehículos retenidos, garantizando así una gestión eficiente y responsable. Además, es esencial que estas medidas estén alineadas con el Código Orgánico Ambiental y los principios de gestión de residuos peligrosos.

La correcta gestión de vehículos abandonados no solo contribuirá a mitigar el impacto ambiental, sino que también promoverá un entorno más saludable para la población.

Esto incluye el desarrollo de campañas de concienciación para propietarios de vehículos, incentivando la entrega oportuna de automóviles en desuso y fomentando prácticas de reciclaje que permitan reutilizar los materiales de manera eficiente.

En consecuencia, la implementación de políticas efectivas no solo beneficiará al medio ambiente, sino que también fortalecerá la capacidad de los GAD para actuar en defensa de la salud pública y la sostenibilidad ambiental en el cantón de Ambato.

5.2. Recomendaciones

Establecer las ordenanzas locales para el manejo de vehículos abandonados, con la finalidad de lograr que los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) implementen normativas que regulen de manera específica el remate o chatarrización de vehículos declarados en abandono.

Esto permitiría una gestión ambientalmente responsable de estos residuos peligrosos, reduciendo su acumulación en los patios de retención vehicular y contribuyendo a mitigar el impacto ambiental. Los ingresos generados de estos procesos podrían destinarse a cubrir gastos administrativos acumulados y financiar proyectos de beneficio social, como el mantenimiento vial y la construcción de zonas de estacionamiento.

Optimizar el proceso de registro y actualización vehicular en colaboración con autoridades de tránsito, por ende, es necesario que los GAD envíen la documentación de los vehículos rematados o chatarrizados a la Dirección de Matriculación y la Agencia Nacional de Tránsito para que se ingrese en los registros correspondientes para un control exacto de los vehículos que van a ser eliminados y de los que pasan a propiedad de otro dueño, con lo que se legalizaría los trámites correspondientes y se crearía nuevos registros de vehículos y sus nuevos propietarios, mejorando el control y seguimiento de los vehículos procesados y facilitando la transferencia de propiedad cuando sea necesario.

Este paso contribuiría a depurar la base de datos vehicular, evitando confusiones y permitiendo a los usuarios contar con información clara y precisa.

Para lograr la implementación de políticas es necesario invertir los recursos recaudados en proyectos de movilidad y mejora urbana: Los valores obtenidos a partir del remate o chatarrización de vehículos abandonados pueden destinarse a obras de infraestructura que benefician a la ciudad, como el mantenimiento vial, creación de zonas de estacionamiento y descongestión de espacios públicos.

Esto no solo disminuiría la contaminación y el impacto ambiental en los patios de retención, sino que también aliviaría el congestionamiento urbano, promoviendo un entorno más ordenado y sostenible.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

6.1. Introducción

La creciente preocupación por la contaminación ambiental y la gestión ineficiente de los recursos naturales han llevado a la necesidad urgente de implementar políticas efectivas para abordar el problema de los vehículos abandonados.

Según los hallazgos de la investigación, la acumulación de automóviles en patios de retención no solo representa un riesgo para la salud pública, sino que también contribuye a la degradación del medio ambiente.

Estos vehículos en desuso se convierten en focos de contaminación, donde se pueden acumular líquidos tóxicos, escombros y otros desechos que afectan la calidad del suelo y del agua.

Asimismo, se ha observado que la falta de una regulación clara sobre la gestión de vehículos abandonados ha permitido que el problema persista, afectando a las comunidades y generando costos económicos adicionales para los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD).

Los hallazgos también sugieren que la implementación de un sistema integral de gestión de vehículos puede ser una solución viable que no solo aborde la problemática ambiental, sino que también promueva la responsabilidad ciudadana y la participación comunitaria.

Por lo tanto, se propone un conjunto de políticas de gestión ambiental que permitirán una respuesta efectiva a esta crisis, con un enfoque en la colaboración entre los GAD,

las entidades especializadas en reciclaje y la ciudadanía. A continuación, se presentan los objetivos de la propuesta.

6.2. Objetivos

6.2.1. Objetivo General

Proponer políticas de gestión ambiental que regulen y optimicen el manejo de vehículos abandonados, reduciendo su impacto ambiental y promoviendo la responsabilidad ciudadana.

6.2.2. Objetivos Específicos

1. Establecer un marco normativo claro que facilite la declaratoria de abandono de vehículos y su posterior gestión.
2. Implementar un sistema de evaluación técnica que permita clasificar los vehículos según su estado y determinar aquellos aptos para ser desmantelados o reciclados.
3. Fomentar la colaboración entre el GAD y entidades especializadas en reciclaje para asegurar una correcta chatarrización de vehículos.
4. Desarrollar campañas de concienciación ciudadana que informen sobre la gestión responsable de vehículos en desuso y sus implicaciones legales y ambientales.

6.3. Desarrollo de las Políticas

A continuación, se presenta una tabla con las políticas propuestas, sus objetivos y descripciones detalladas:

Tabla 8

Propuesta de políticas de gestión pública

Nombre de la Política	Objetivo	Descripción
------------------------------	-----------------	--------------------

Resolución Administrativa para la Declaratoria de Abandono de Vehículos	Declarar vehículos en abandono y de utilidad	<p>Esta resolución permitirá a las autoridades de tránsito, en coordinación con el GAD, declarar formalmente el abandono de vehículos que se encuentren en patios de retención. Establecerá criterios claros para identificar vehículos que ya no son útiles y facilitará su transición a un proceso de gestión adecuado.</p> <p>Esto incluirá la elaboración de un informe que documente el estado del vehículo y su tiempo de permanencia en el patio, proporcionando una base sólida para la declaración de abandono.</p>
Ordenanza Municipal para la Regulación y Gestión de Vehículos Abandonados	Regular el proceso declaratoria de abandono	<p>Se propone el desarrollo de una ordenanza municipal que establezca el marco legal para la gestión de vehículos abandonados.</p> <p>Esta ordenanza debe incluir plazos específicos para que los propietarios de vehículos en estado de abandono los retiren, así como sanciones claras en caso de incumplimiento. Además, deberá contemplar procedimientos para la venta en remate o la chatarrización, asegurando que se cumplan todas las normativas ambientales. La ordenanza también debe fomentar la participación</p>

			ciudadana en el proceso de denuncia y seguimiento de vehículos abandonados.
Sistema Integral de Evaluación Técnica para la Clasificación de Vehículos	Determinar el estado de los vehículos retenidos	el	Se implementará un sistema de chequeos técnicos periódicos que permita evaluar el estado de los vehículos en los patios de retención. Estos chequeos estarán a cargo de técnicos calificados y seguirán un protocolo estandarizado. Los vehículos que cumplan con los criterios de abandono, definidos en la ordenanza, serán formalmente declarados en abandono y estarán listos para ser remitidos a procesos de remate o chatarrización. Este sistema garantizará la transparencia y la eficiencia en la gestión de vehículos, evitando que aquellos que aún son funcionales queden en el abandono.
Convenio de Colaboración con Entidades Especializadas en Reciclaje y Chatarrización de Vehículos	Asegurar el reciclaje y chatarrización de vehículos	el	La propuesta incluye la colaboración activa del GAD con empresas especializadas en reciclaje y chatarrización de vehículos. Este trabajo conjunto garantizará que los vehículos abandonados sean desmantelados de manera segura y conforme a las normativas ambientales vigentes.

		Las entidades seleccionadas deberán cumplir con certificaciones que avalen su capacidad para gestionar residuos peligrosos, lo que permitirá minimizar el impacto ambiental y promover prácticas de reciclaje adecuadas. La colaboración también incluirá la formación de personal municipal en técnicas de gestión ambiental y reciclaje.
Campañas de Concienciación Ciudadana sobre la Gestión Responsable de Vehículos Abandonados	Informar sobre la gestión de vehículos abandonados	<p>Se lanzarán campañas de concienciación dirigidas a la población para educar sobre la importancia de gestionar adecuadamente los vehículos en desuso.</p> <p>Estas campañas abordarán las consecuencias legales y económicas de la tenencia de vehículos abandonados, así como el impacto ambiental que generan. Se utilizarán diversos medios de comunicación, como redes sociales, talleres comunitarios y campañas en medios locales, para llegar a un público amplio.</p> <p>Además, se fomentará la responsabilidad ciudadana a través de incentivos para aquellos que opten por entregar sus vehículos en desuso a centros de reciclaje autorizados. La</p>

meta es crear una cultura de
responsabilidad y compromiso
ambiental entre los ciudadanos.

La implementación de estas políticas no solo abordará de manera integral la problemática de los vehículos abandonados, sino que también fomentará una conciencia ambiental entre los ciudadanos y fortalecerá la capacidad de los GAD para actuar en defensa de la salud pública y el medio ambiente.

La colaboración y la educación son elementos esenciales para asegurar el éxito de esta propuesta, creando un entorno más limpio y saludable para las generaciones presentes y futuras.

BIBLIOGRAFÍA

- Arguello, L. (2018). La configuración jurídica del derecho a la buena administración pública. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6366/1/T2712-MDACP-Arguello-La%20configuracion.pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. In *Registro Oficial 449*. Asamblea Nacional Constituyente.
- Bustos, A. M. (2021). La Gestión Ambiental En El Marco Del Buen Vivir: Caso De Estudio GAD Cantonal De Cuenca –Ecuador [Universidad Complutense de Madrid]. In *Tesis doctoral*. <https://docta.ucm.es/rest/api/core/bitstreams/76405493-fa9b-4bdf-aa12-3b952872eb15/content>
- Cárdenas, V. (2020). Control judicial de la inactividad material de la administración pública en el sistema jurídico ecuatoriano: problemática de la inexistencia de un acto administrativo previo. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7222/1/T3118-MDACP-Cardenas-Control.pdf>
- Carvajal, D. (2023). Análisis constitucional de los actos regulatorios que continuaron limitando los derechos de libertad de tránsito y reunión, terminado el estado de excepción por la pandemia generada por la COVID-19. [Tesis de Posgrado, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/9179/1/T4013-MDC-Carvajal-Analisis.pdf>.
- Castañeda, M. E. (2008). Las prácticas de gobierno comunitario: el caso de las comunidades de la parroquia González Suárez [Facultad Latinoamericana De Ciencias Sociales (FLACSO)]. In *Programa: Políticas Públicas, Maestría en Desarrollo Local y Territorio* (Vol. 12, Issue 2). <https://doi.org/10.1017/s0023879100042023>

- Comisión de Tránsito del Ecuador. (2017). Manual de Procedimientos. Gestión para la chatarrización de vehículos automotores, motocicletas y afines, de propiedad de terceros retenidos bajo custodia de la CTE. *Salud Pereira*, 1, 1–52. <https://www.comisiontransito.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/04/MANUAL-Chatarrización-VERSIÓN-final.pdf>
- Consejo Nacional de Competencias. (2015). *Regulación para el ejercicio de la competencia en gestión ambiental de los GADS provinciales, metropolitanos, municipales y parroquias rurales*.
- COOTAD, Ley 0. Registro Oficial Suplemento 303 de 19-oct.-2010 1 (2010). <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Coloma, H. (2019). Análisis sobre los mecanismos de impugnación que tienen los servidores públicos en responsabilidades civiles. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7235/1/T3134-MDACP-Coloma-Analisis.pdf>
- Cornelio, L. (2018). Derecho Humano A La Buena Administración Pública. [Artículo Científico, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco]. <https://ri.ujat.mx/bitstream/20.500.12107/2483/1/434-1866-A.pdf>
- Chuncha, D. (2020). Los principios de eficacia y eficiencia en los procedimientos dinámicos de contratación pública. [Tesis de Postgrado, Universidad Técnica de Ambato]. <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/31830/1/FJCS-POSG-232.pdf>
- Diario La Hora. (2023). *Centros de retención vehicular municipales al borde del colapso*. <https://www.lahora.com.ec/tungurahua/centros-de-retencion-vehicular-municipales-al-borde-del-colapso/>
- Erazo, V. H., & Padilla, I. R. (2015). Propuesta de creación de la Unidad de Gestión Ambiental para el GAD chambo [Escuela Superior Chimborazo]. In *Trabajo de titulación previa a la obtención del título de: Ingeniero en Gestión de Gobiernos*

Seccionales.

<http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/12075/1/92T00059.pdf>

- Escudero, I. (2020). Administración eficiente de los recursos públicos asociados a la contratación pública en el marco de la gestión de resultados para el desarrollo. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7324/1/T3199-MDA-Escudero-Administracion.pdf>
- Espín, M & Andino, E. (2023). La acción de protección como mecanismo de defensa ante actos administrativos lesivos de derecho. [Tesis de Postgrado, Universidad Técnica de Ambato]. <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/39161/1/FJCS-POSG-284.pdf>.
- Espín, J. (2019). Desafectación a través de una transferencia de dominio a título gratuito de un bien del Estado por actos o hechos administrativos. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6697/1/T2904-MDE-Espin-Desafectacion.pdf>
- Estuardo, G., Roldan, L. M., & Gómez, A. (2015). Identificación Prospectiva de Componentes en el Proceso de Gestión Ambiental del Cantón La Concordia, Ecuador. *Ciencia En Su PC*, 3, 16–33. <https://www.redalyc.org/pdf/1813/181342151002.pdf>
- Gavilanes, M. (2021). Análisis de la institucionalización de la participación ciudadana a través de la creación del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social y contraste con su facultad de rendición de cuentas. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/8513/1/T3711-MDC-Gavilanes-Analisis.pdf>
- González, C. M. (2015). 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*.

- Idrovo, D. (2021). La reversión como mecanismo restitutivo de derechos al expropiado, por incumplimiento de los fines de utilidad pública dentro de un proceso expropiatorio. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar].
<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/8173/1/T3559-MDACP-Idrovo-La%20reversion.pdf>
- Mayorga, R. (2019). Aplicabilidad y vigencia del principio de legalidad en el régimen jurídico administrativo dentro del marco del Estado constitucional de derechos y de justicia. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar].
<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6856/1/T2936-MDA-Mayorga-Aplicabilidad.pdf>
- Méndez, A. (2019). Importancia de implementar un proceso administrativo único para la administración pública. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6995/1/T3001-MDA-Mendez-Importancia.pdf>
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de Colombia. (2021). *Guía ambiental para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil o desintegración vehicular* (Segunda). Dirección de Asuntos Ambientales, Sectorial y Urbana.
<https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2022/07/19.-Guia-ambiental-para-la-desintegracion-vehicular.pdf>
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2009). *Ley 20378. Crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros*. 2–3.
<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1005871&idParte=8778846&idVersion=>
- Mora, B. M. (2015). Diagnóstico de los procesos de control y gestión ambiental de los GAD Municipales de la provincia del Azuay durante el año 2013, y propuesta de mejoras en su administración, regulación y control [Universidad del Azuay]. In *Trabajo de graduación previo a la obtención del Título de Magíster en Contabilidad y Finanzas, con mención en Gerencia y Planeamiento Tributario*.
<https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/4564>
- Moreta, M. (2023). Los Procedimientos Administrativos Sancionadores Con Medida

- Provisional De Retiro De Bienes Muebles Y El Derecho A Una Buena Administración Pública”. Tesis de Pregrado. Universidad Regional Autónoma de los Andes].
- <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/16160/1/UA-DER-EXC-009-2023.pdf>
- Mulbry, R. (2016). Datos ambientales de impacto: el rol del gobierno local en el monitoreo ambiental participativo. *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*, 20, 44–67. <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/letrasverdes/article/view/2195/2043>
- Orna, E. (2022). El control de constitucionalidad en la reforma a la Constitución y aplicación del dictamen ficto contemplado en el artículo 105 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar].
- <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/8943/1/T3901-MDC-Orna-El%20control.pdf>
- Pardo, M. E., & Uribe, A. (2016). Gestión de subproductos e impacto ambiental de la chatarrización vehicular del sector transporte público en Bogotá. *Revista Ontare*, 3(2), 117–160. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8705530.pdf>
- Parlamento Europeo, & Europea, C. de la U. (2000). Directiva 2000/53/CE, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil. *Diario Oficial de La Unión Europea*: 21/10/2000, 6, 34–42.
- PNUMA. (2004). Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes (COP). In *Conferencia de plenipotenciarios celebrada en Estocolmo (Suecia), adoptó el Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes*. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA. blob:<https://observatoriop10.cepal.org/4dd1fc53-fc57-4f90-822b-624b70b48a28>
- Rojas, M. (2017). La planificación del desarrollo en Lationamérica y su aplicación en el Ecuador. *AUC Revista de Arquitectura*, 38, 43–49. www.eclac.org
- Santiago, P. (2020). El Principio De Responsabilidad De La Administración Pública Y Los Juicios Políticos En El Ecuador. [Tesis de Postgrado, Universidad Técnica de

Ambato].

<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/31517/1/FJCS-POSG-227.pdf>

Segovia, L. (2022). Alcance de la motivación en la jurisprudencia de la Corte Constitucional de Ecuador. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar].

<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/8858/1/T3877-MDC-Segovia-Alcance.pdf>

Soo, V. K., Peeters, J., Compston, P., Doolan, M., & Duflou, J. R. (2017). Comparative Study of End-of-Life Vehicle Recycling in Australia and Belgium. *Procedia CIRP*, 61, 269–274. <https://doi.org/10.1016/j.procir.2016.11.222>

Valle, H. (2023). La buena administración pública como derecho de los ciudadanos y la eficacia del Código Orgánico Administrativo. [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional de Chimborazo]. <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/10817/1/Valle%20Melena%2c%20E.%20%282023%29%20La%20buena%20administracio%cc%81n%20pu%cc%81blica%20como%20derecho%20de%20los%20ciudadanos%20y%20la%20eficacia%20del%20COA.pdf>

Zambrano, H. (2019). El derecho humano a la movilidad humana: su desarrollo en la jurisprudencia de la Corte Constitucional Ecuatoriana. [Tesis de Postgrado, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6556/1/T2804-MDC-Zambrano-El%20derecho.pdf>

Wu, L., & Wang, C. (2022). Research on Rural Environmental Pollution Control Path under Administrative Intervention Mechanism. *Ecological Chemistry and Engineering S*, 29(3), 391–402. <https://intapi.sciendo.com/pdf/10.2478/eces-2022-0028>

ANEXOS

Anexo 1. Identificación de las entrevistas

GUIA DE ENTREVISTA 1			
Gestión Ambiental de Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular del GAD de Ambato: Propuesta de Remate y Chatarrización.			
Lugar y Fecha		Duración	
Realizado por: Abg. Jorge Rolando Poveda Montúfar			
DATOS DE LA ENTREVISTA			
Nombre:	Lic. Carlos Santiago Flores Gordon		
Institución:	Municipio de Ambato		
Cargo:	Jefe de la Unidad de Títulos Habilitantes y Atención Ciudadana (E).		
Email			
PREGUNTAS			
1.- Cuántos vehículos existen en los patios de retención vehicular en la ciudad de Ambato			
En los patios de retención existen 612 Automotores y 2003 Motocicletas en total 2615 vehículos.			
2.- Si se ha procedido a declarar en abandono a los automotores que han permanecido por más de un año retenidos.			
Hasta la fecha no se ha realizado la declaratoria de abandono de ningún vehículo particular			
3.- Cuántos vehículos que se encuentran en estado de abandono en el patio de retención están en buenas condiciones para entrar en un proceso de remate.			
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza			

4.- Cuántos automotores en la actualidad están en tan malas condiciones que cumplen con las características y las condiciones para ser chatarrizados.
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza
5.- El Municipio de Ambato cuenta con Resolución emitida por la máxima autoridad para que se pueda realizar todos los procesos necesarios para que se remate o se chatarice los vehículos abandonados.
No tenemos resoluciones ni ordenanzas
6.- El Municipio de Ambato cuenta con las Ordenanzas, correspondientes que permitan realizar los procesos necesarios para declarar en abandono y chatarrizar y rematar vehículos.
No se cuenta con las Ordenanzas.

GUIA DE ENTREVISTA 2			
Gestión Ambiental de Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular del GAD de Ambato: Propuesta de Remate y Chatarrización.			
Lugar y Fecha		Duración	
Realizado por: Abg. Jorge Rolando Poveda Montúfar			
DATOS DE LA ENTREVISTA			
Nombre:	Sr. Diego Alberto Zurita Salvador		
Institución:	Municipio de Ambato		
Cargo:	Despachador del CRV		
Email			
PREGUNTAS			
1.- Cuántos vehículos existen en los patios de retención vehicular en la ciudad de Ambato			
En los patios de retención existen 612 Automotores y 2003 Motocicletas en total 2615 vehículos.			
2.- Si se ha procedido a declarar en abandono a los automotores que han permanecido por más de un año retenidos.			
Hasta la fecha no se ha realizado la declaratoria de abandono de ningún vehículo particular			
3.- Cuántos vehículos que se encuentran en estado de abandono en el patio de retención están en buenas condiciones para entrar en un proceso de remate.			

No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza
4.- Cuántos automotores en la actualidad están en tan malas condiciones que cumplen con las características y las condiciones para ser chatarrizados.
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza
5.- El Municipio de Ambato cuenta con Resolución emitida por la máxima autoridad para que se pueda realizar todos los procesos necesarios para que se remate o se chatarice los vehículos abandonados.
No tenemos resoluciones ni ordenanzas
6.- El Municipio de Ambato cuenta con las Ordenanzas, correspondientes que permitan realizar los procesos necesarios para declarar en abandono y chatarrizar y rematar vehículos.
No se cuenta con las Ordenanzas.

GUIA DE ENTREVISTA 3			
Gestión Ambiental de Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular del GAD de Ambato: Propuesta de Remate y Chatarrización.			
Lugar y Fecha		Duración	
Realizado por: Abg. Jorge Rolando Poveda Montúfar			
DATOS DE LA ENTREVISTA			
Nombre:	Sr. Paul Rolando Altamirano Ronquillo		
Institución:	Municipio de Ambato		
Cargo:	Despachador del Centro de Retención Vehicular CRV.		
Email			
PREGUNTAS			
1.- Cuántos vehículos existen en los patios de retención vehicular en la ciudad de Ambato			
En los patios de retención existen 612 Automotores y 2003 Motocicletas en total 2615 vehículos.			

2.- Si se ha procedido a declarar en abandono a los automotores que han permanecido por más de un año retenidos.
Hasta la fecha no se ha realizado la declaratoria de abandono de ningún vehículo particular
3.- Cuántos vehículos que se encuentran en estado de abandono en el patio de retención están en buenas condiciones para entrar en un proceso de remate.
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza
4.- Cuántos automotores en la actualidad están en tan malas condiciones que cumplen con las características y las condiciones para ser chatarrizados.
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza
5.- El Municipio de Ambato cuenta con Resolución emitida por la máxima autoridad para que se pueda realizar todos los procesos necesarios para que se remate o se chatarice los vehículos abandonados.
No tenemos resoluciones ni ordenanzas
6.- El Municipio de Ambato cuenta con las Ordenanzas, correspondientes que permitan realizar los procesos necesarios para declarar en abandono y chatarrizar y rematar vehículos.
No se cuenta con las Ordenanzas.

GUIA DE ENTREVISTA 4			
Gestión Ambiental de Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular del GAD de Ambato: Propuesta de Remate y Chatarrización.			
Lugar y Fecha		Duración	
Realizado por: Abg. Jorge Rolando Poveda Montúfar			
DATOS DE LA ENTREVISTA			
Nombre:	Ing. Nancy Cecilia León Carrillo		
Institución:	Municipio de Ambato		
Cargo:	Técnica Financiera.		
Email			
PREGUNTAS			

1.- Cuántos vehículos existen en los patios de retención vehicular en la ciudad de Ambato
En los patios de retención existen 612 Automotores y 2003 Motocicletas en total 2615 vehículos.
2.- Si se ha procedido a declarar en abandono a los automotores que han permanecido por más de un año retenidos.
Hasta la fecha no se ha realizado la declaratoria de abandono de ningún vehículo particular
3.- Cuántos vehículos que se encuentran en estado de abandono en el patio de retención están en buenas condiciones para entrar en un proceso de remate.
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza
4.- Cuántos automotores en la actualidad están en tan malas condiciones que cumplen con las características y las condiciones para ser chatarrizados.
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza
5.- El Municipio de Ambato cuenta con Resolución emitida por la máxima autoridad para que se pueda realizar todos los procesos necesarios para que se remate o se chatarice los vehículos abandonados.
No tenemos resoluciones ni ordenanzas
6.- El Municipio de Ambato cuenta con las Ordenanzas, correspondientes que permitan realizar los procesos necesarios para declarar en abandono y chatarrizar y rematar vehículos.
No se cuenta con las Ordenanzas.

GUIA DE ENTREVISTA 5			
Gestión Ambiental de Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular del GAD de Ambato: Propuesta de Remate y Chatarrización.			
Lugar y Fecha		Duración	
Realizado por: Abg. Jorge Rolando Poveda Montúfar			
DATOS DE LA ENTREVISTA			
Nombre:	Ing. Christian Xavier Aguilar Salazar		
Institución:	Municipio de Ambato		
Cargo:	Técnico de Infracciones.		

Email			
PREGUNTAS			
1.- Cuántos vehículos existen en los patios de retención vehicular en la ciudad de Ambato			
En los patios de retención existen 612 Automotores y 2003 Motocicletas en total 2615 vehículos.			
2.- Si se ha procedido a declarar en abandono a los automotores que han permanecido por más de un año retenidos.			
Hasta la fecha no se ha realizado la declaratoria de abandono de ningún vehículo particular			
3.- Cuántos vehículos que se encuentran en estado de abandono en el patio de retención están en buenas condiciones para entrar en un proceso de remate.			
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza			
4.- Cuántos automotores en la actualidad están en tan malas condiciones que cumplen con las características y las condiciones para ser chatarrizados.			
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza			
5.- El Municipio de Ambato cuenta con Resolución emitida por la máxima autoridad para que se pueda realizar todos los procesos necesarios para que se remate o se chatarice los vehículos abandonados.			
No tenemos resoluciones ni ordenanzas			
6.- El Municipio de Ambato cuenta con las Ordenanzas, correspondientes que permitan realizar los procesos necesarios para declarar en abandono y chatarrizar y rematar vehículos.			
No se cuenta con las Ordenanzas.			

GUIA DE ENTREVISTA 6			
Gestión Ambiental de Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular del GAD de Ambato: Propuesta de Remate y Chatarrización.			
Lugar y Fecha		Duración	
Realizado por: Abg. Jorge Rolando Poveda Montúfar			
DATOS DE LA ENTREVISTA			
Nombre:	Tnlgo. Stalin Alexei Barona Reyes		

Institución:	Municipio de Ambato		
Cargo:	Técnico de la Unidad de Títulos Habilitantes y Atención Ciudadana (E).		
Email			

PREGUNTAS

1.- Cuántos vehículos existen en los patios de retención vehicular en la ciudad de Ambato

En los patios de retención existen 612 Automotores y 2003 Motocicletas en total 2615 vehículos.

2.- Si se ha procedido a declarar en abandono a los automotores que han permanecido por más de un año retenidos.

Hasta la fecha no se ha realizado la declaratoria de abandono de ningún vehículo particular

3.- Cuántos vehículos que se encuentran en estado de abandono en el patio de retención están en buenas condiciones para entrar en un proceso de remate.

No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza

4.- Cuántos automotores en la actualidad están en tan malas condiciones que cumplen con las características y las condiciones para ser chatarrizados.

No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza

5.- El Municipio de Ambato cuenta con Resolución emitida por la máxima autoridad para que se pueda realizar todos los procesos necesarios para que se remate o se chatarice los vehículos abandonados.

No tenemos resoluciones ni ordenanzas

6.- El Municipio de Ambato cuenta con las Ordenanzas, correspondientes que permitan realizar los procesos necesarios para declarar en abandono y chatarrizar y rematar vehículos.

No se cuenta con las Ordenanzas.

GUIA DE ENTREVISTA 7

Gestión Ambiental de Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular del GAD de Ambato: Propuesta de Remate y Chatarrización.

Lugar y Fecha		Duración	
----------------------	--	-----------------	--

Realizado por: Abg. Jorge Rolando Poveda Montúfar			
DATOS DE LA ENTREVISTA			
Nombre:	Sr. Darío Segundo Paltán López		
Institución:	Municipio de Ambato		
Cargo:	Despachador del Centro de Retención Vehicular CRV.		
Email			
PREGUNTAS			
1.- Cuántos vehículos existen en los patios de retención vehicular en la ciudad de Ambato			
En los patios de retención existen 612 Automotores y 2003 Motocicletas en total 2615 vehículos.			
2.- Si se ha procedido a declarar en abandono a los automotores que han permanecido por más de un año retenidos.			
Hasta la fecha no se ha realizado la declaratoria de abandono de ningún vehículo particular			
3.- Cuántos vehículos que se encuentran en estado de abandono en el patio de retención están en buenas condiciones para entrar en un proceso de remate.			
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza			
4.- Cuántos automotores en la actualidad están en tan malas condiciones que cumplen con las características y las condiciones para ser chatarrizados.			
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza			
5.- El Municipio de Ambato cuenta con Resolución emitido por la máxima autoridad para que se pueda realizar todos los procesos necesarios para que se remate o se chatarice los vehículos abandonados.			
No tenemos resoluciones ni ordenanzas			
6.- El Municipio de Ambato cuenta con las Ordenanzas, correspondientes que permitan realizar los procesos necesarios para declarar en abandono y chatarrizar y rematar vehículos.			
No se cuenta con las Ordenanzas.			

GUIA DE ENTREVISTA 8			
Gestión Ambiental de Vehículos Abandonados en los Centros de Retención Vehicular del GAD de Ambato: Propuesta de Remate y Chatarrización.			
Lugar y Fecha		Duración	
Realizado por: Abg. Jorge Rolando Poveda Montúfar			
DATOS DE LA ENTREVISTA			
Nombre:	Abg. Verónica Berenice Montesdeoca López		
Institución:	Municipio de Ambato		
Cargo:	Analista Legal de la Unidad de Títulos Habilitantes y Atención Ciudadana (E).		
Email			
PREGUNTAS			
1.- Cuántos vehículos existen en los patios de retención vehicular en la ciudad de Ambato			
En los patios de retención existen 612 Automotores y 2003 Motocicletas en total 2615 vehículos.			
2.- Si se ha procedido a declarar en abandono a los automotores que han permanecido por más de un año retenidos.			
Hasta la fecha no se ha realizado la declaratoria de abandono de ningún vehículo particular			
3.- Cuántos vehículos que se encuentran en estado de abandono en el patio de retención están en buenas condiciones para entrar en un proceso de remate.			
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza			
4.- Cuántos automotores en la actualidad están en tan malas condiciones que cumplen con las características y las condiciones para ser chatarrizados.			
No se ha realizado un chequeo técnico mecánico para avaluar a los vehículos por falta de ordenanza			

5.- El Municipio de Ambato cuenta con Resolución emitido por la máxima autoridad para que se pueda realizar todos los procesos necesarios para que se remate o se chatarice los vehículos abandonados.
No tenemos resoluciones ni ordenanzas
6.- El Municipio de Ambato cuenta con las Ordenanzas, correspondientes que permitan realizar los procesos necesarios para declarar en abandono y chatarrizar y rematar vehículos.
No se cuenta con las Ordenanzas.

Anexo 2. Cuadro resumen de entrevistas

CUADRO RESUMEN DE LAS ENTREVISTAS					
	PREGUNTAS	RESPUESTAS			
		SI	NO	CANTIDAD	PORCENTAJES
1	Si se ha procedido a declarar en abandono a los automotores que han permanecido por más de un año retenidos.	0	10	10	25%
2	Cuántos automotores en la actualidad están en tan malas condiciones que cumplen con las características y las condiciones para ser chatarrizados.	0	10	10	25%
3	El Municipio de Ambato cuenta con Resolución emitida por la máxima autoridad para que se pueda realizar todos los procesos necesarios para que se remate o se chatarice los vehículos abandonados.	0	10	10	25%
4	El Municipio de Ambato cuenta con las Ordenanzas, correspondientes que permitan realizar los procesos necesarios para declarar en abandono y chatarrizar y rematar vehículos.	0	10	10	25%
	TOTALES		40.00	40.00	100%