



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

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

**TEMA:**

**Afectaciones a derechos y principios constitucionales dentro de los  
procesos de chatarrización a cargo de los Gobiernos Autónomos  
Descentralizados**

**AUTORES:**

**Stracuzzi Delgado, Giulianna Yamille  
Saud Baquerizo, Christian Eduardo**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de  
ABOGADO**

**TUTOR:**

**Dra. Gómez Villavicencio, Roxana Irene**

**Guayaquil, Ecuador  
05 de septiembre de 2024**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO

### CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Stracuzzi Delgado, Giulianna Yamille** y **Saud Baquerizo, Christian Eduardo** como requerimiento para la obtención del Título de Abogado.

### TUTOR



Firmado electrónicamente por:  
**ROXANA IRENE GOMEZ  
VILLAVICENCIO**

f. \_\_\_\_\_

**Dra. Gómez Villavicencio, Roxana Irene**

### DIRECTORA DE LA CARRERA

\_\_\_\_\_  
**Dra. Nuria Pérez Puig-Mir, PhD**

Guayaquil, 05 de septiembre de 2024



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS.

CARRERA DE DERECHO

## DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotros, **Stracuzzi Delgado, Giulianna Yamille**

**Saud Baquerizo, Christian Eduardo**

### DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación, **Afectaciones a derechos y principios constitucionales dentro de los procesos de chatarrización a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados**, previo a la obtención del Título de **Abogado**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, 05 de septiembre de 2024

LOS AUTORES

f. \_\_\_\_\_  
Saud Baquerizo, Christian Eduardo

f. \_\_\_\_\_  
Stracuzzi Delgado, Giulianna Yamille



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS.

CARRERA DE DERECHO

**AUTORIZACIÓN**

Nosotros, **Stracuzzi Delgado, Giulianna Yamille**

**Saud Baquerizo, Christian Eduardo**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Afectaciones a derechos y principios constitucionales dentro de los procesos de chatarrización a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

**Guayaquil, 05 de septiembre de 2024**

**LOS AUTORES**

f. \_\_\_\_\_  
**Saud Baquerizo, Christian Eduardo**

f. \_\_\_\_\_  
**Stracuzzi Delgado, Giulianna Yamille**

# REPORTE COMPILATIO

**CERTIFICADO DE ANÁLISIS**  
magister

## tesina revisada y actualizada julio 24 Giuliana y Cristian

**4%**  
Textos sospechosos

**2%** Similitudes  
< 1% similitudes entre comillas  
< 1% entre las fuentes mencionadas

**0%** Idiomas no reconocidos

**2%** Textos potencialmente generados por la IA

Nombre del documento: tesina revisada y actualizada julio 24 Giuliana y Cristian.docx ID del documento: a84b423b2bd536e3451ec9d79a6f2d98a848700d Tamaño del documento original: 240,56 kB	Depositante: Roxana Irene Gómez Villavicencio Fecha de depósito: 19/7/2024 Tipo de carga: interface fecha de fin de análisis: 19/7/2024	Número de palabras: 8229 Número de caracteres: 55,096
--	--	--



### Fuentes principales detectadas

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	<b>TESIS FINAL ECHEVERRIA Y FIGUEROA.docx</b>   Constitucionalidad de la reb... #e8a9fb El documento proviene de mi grupo 21 Fuentes similares	5%		Palabras idénticas: 5% (358 palabras)
2	<b>leopoldolarrea.com</b> <a href="https://leopoldolarrea.com/wp-content/uploads/2022/03/Ley-en-LEY-ORGANICA-REFORMATORIA-DE...">https://leopoldolarrea.com/wp-content/uploads/2022/03/Ley-en-LEY-ORGANICA-REFORMATORIA-DE...</a> 83 Fuentes similares	5%		Palabras idénticas: 5% (413 palabras)
3	<b>portovial.gob.ec</b> <a href="https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ley-organica-transporte-terrestre-transito-y-seguridad...">https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ley-organica-transporte-terrestre-transito-y-seguridad...</a> 69 Fuentes similares	5%		Palabras idénticas: 5% (408 palabras)
4	<b>www.gob.ec</b>   Inactivación definitiva voluntaria de vehículo por chatarrización   Ec... <a href="https://www.gob.ec/art/tramites/inactivacion-definitiva-voluntaria-vehiculo-chatarrizacion">https://www.gob.ec/art/tramites/inactivacion-definitiva-voluntaria-vehiculo-chatarrizacion</a> 68 Fuentes similares	4%		Palabras idénticas: 4% (374 palabras)
5	<b>TESIS.docx</b>   tesis #4a79d8 El documento proviene de mi grupo 20 Fuentes similares	4%		Palabras idénticas: 4% (323 palabras)

### Fuentes con similitudes fortuitas

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	<b>Documento de otro usuario</b> #e8a9fb El documento proviene de otro grupo	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (28 palabras)
2	<b>www.latroncal.gob.ec</b> <a href="http://www.latroncal.gob.ec/WEB17/GACETA/2017/06-ORDENANZA-PLAN-MOVLIDAD-CANTON-TR...">http://www.latroncal.gob.ec/WEB17/GACETA/2017/06-ORDENANZA-PLAN-MOVLIDAD-CANTON-TR...</a>	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (26 palabras)
3	<b>Documento de otro usuario</b> #f5b610 El documento proviene de otro grupo	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (29 palabras)
4	<b>esacc.corteconstitucional.gob.ec</b> <a href="http://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/r10_DWL_FLeyjYXjwZ9Rnjqcm8ILC1dWlkjoL...">http://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/r10_DWL_FLeyjYXjwZ9Rnjqcm8ILC1dWlkjoL...</a>	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (20 palabras)
5	<b>www.gob.ec</b> <a href="https://www.gob.ec/sites/default/files/2019-06/Ley%20de%20simplificacion.pdf">https://www.gob.ec/sites/default/files/2019-06/Ley%20de%20simplificacion.pdf</a>	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (20 palabras)

## TUTORA



Firmado electrónicamente por:  
**ROXANA IRENE GOMEZ VILLAVICENCIO**

F. \_\_\_\_\_

**Dra. Gómez Villavicencio, Roxana Irene**

## AUTORES

f. \_\_\_\_\_  
**Saud Baquerizo Christian Eduardo**

f. \_\_\_\_\_  
**Stracuzzi Delgado Julianna Yamille**

## **DEDICATORIA**

Dedico este trabajo principalmente a Dios, el cual ha sido mi guía y mi fortaleza el cual me ha permitido tener la capacidad y la endereza de retomar mis estudios. A la mejor madre del mundo Sra. Graciela Baquerizo Adum, por su apoyo, constancia y confianza en mí. A mis abuelos que están en el cielo Don Efrén Baquerizo y Leonor Adum, para ustedes con amor, desde esta tierra. A todos mis amigos quienes me apoyaron incondicionalmente y supieron entender las veces que no podía compartir momentos, en especial a Roberto Luque, Mónica Delgado y Verónica Soto, gracias a mil. A mis hermanos Juan, Wilson y Graciela a quienes quiero con mi corazón.

Christian Eduardo Saud Baquerizo

Agradecimiento especial a las personas que hicieron posible éste logro. Mis hijos que son mi mayor motivo para elegir esta carrera, a mis familiares, amigos, compañeros, maestros, tutora y personas cercanas que siempre estuvieron impulsándome a seguir en este camino universitario. Gracias a Dios por poner a las personas indicadas en mi camino. Es un triunfo alcanzado, de los muchos que vendrán.

Giulianna Yamille Stracuzzi Delgado.



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

**TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN**

f. \_\_\_\_\_  
**Dra. Nuria Pérez Puig-Mir, PhD**  
**DIRECTORA DE LA CARRERA**

f. \_\_\_\_\_  
**DRA. ÁNGELA PAREDES CAVERO**  
**COORDINADORA DE ÁREA**

f. \_\_\_\_\_  
**DRA. ALEXANDRA RUANO SÁNCHEZ**  
**OPONENTE**

## Índice

<b>Introducción</b> .....	2
<b>Capítulo 1: Marco Teórico</b> .....	3
<b>1. Los Procesos de retención vehicular</b> .....	3
<b>1.1 La chatarrización</b> .....	3
<b>1.1.1 Ventajas ambientales</b> .....	4
<b>1.1.2 Procedimiento</b> .....	5
<b>1.2. La subasta</b> .....	7
<b>1.2.1 Procedimiento</b> .....	7
<b>a) Avisos de Remate</b> .....	7
<b>b) Promoción del Remate</b> .....	8
<b>c) Base del Remate</b> .....	8
<b>d) Participantes en el Remate</b> .....	8
<b>e) Falta de Posturas</b> .....	9
<b>Capítulo 2: Análisis del Problema Jurídico</b> .....	10
<b>Derechos y Principios Constitucionales Afectados</b> .....	10
<b>1. El derecho a un medio ambiente sano</b> .....	10
<b>1.1. Problemáticas que afectan al medio ambiente sano</b> .....	11
<b>a) Aumento de la Contaminación</b> .....	12
<b>b) Degradación del Suelo y Paisaje</b> .....	12
<b>c) Impacto en la Salud Pública</b> .....	12
<b>d) Reducción de Espacios Verdes</b> .....	12
<b>e) Gestión Ineficiente de Residuos</b> .....	13
<b>f) No distinción entre motos ni carros al momento de legislar las retenciones                 vehiculares</b> .....	13
<b>2. El principio y derecho a la descentralización en los Gobiernos Autónomos     Descentralizados</b> .....	14
<b>3. Derecho de los Gobiernos Autónomos Descentralizados a regular y planificar su     territorio</b> .....	16
<b>Conclusiones</b> .....	18
<b>Recomendaciones</b> .....	19



## RESUMEN

La chatarrización en el régimen jurídico ecuatoriano es un procedimiento de última ratio cuando después de un plazo de tiempo determinado y considerando el estatus de un vehículo, se procede a darlo de baja a través de maquinaria especializada que da como resultado una reducción de la contaminación ambiental y mejoras a la seguridad vial. Dentro de su regulación existe un problema sustancial: los largos tiempos para darlo de baja que generan en muchos cantones hacinamientos, lo que constituye una vulneración al derecho al medio ambiente sano y al derecho y principio a la descentralización que gozan los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Por lo tanto, el presente trabajo realiza un análisis jurídico pormenorizado de esta situación y propone soluciones a corto y largo plazo para disminuir y evitar la sobrepoblación de vehículos en los Centros de Retención Vehicular a través de una reforma legislativa a la Ley Orgánica de Tránsito Terrestre, Transporte y Seguridad Vial y a su respectivo Reglamento.

**Palabras clave:** *Ley de Tránsito, chatarrización, descentralización, derecho al medio ambiente sano, subasta, remate, planificación territorial, derecho ambiental*

## ABSTRACT

The scrapping of vehicles within the Ecuadorian law is a procedure of a last instance in which after a certain amount of time and having in consideration the status of a vehicle, the administration decides to eliminate it through special devices giving it as a result the reduction of pollution and bettering road safety. Inside the legal procedure there is a fundamental problem: the long waits to getting rid of the automobiles generates an undesired over accumulation of vehicles that damages the right of the citizens to live in a healthy environment and the right and principle of decentralization of municipalities that each canton possesses. Therefore, the present academic article makes a legal analysis of this matter and proposes solutions for long and short terms, so over population of vehicles can be diminished and avoided in Vehicle Impound Facilities through changing the Organic Law of Land Transit, Transportation and Road Safety and its statute

***Palabras clave:** Traffic law, scrapping of vehicles, decentralization, right to live in a healthy environment, auction, bid, territorial planning, environmental law.*

## **Introducción**

Los Centros de Retención Vehicular en nuestro país, son lugares que cuentan con una infraestructura básica, con un espacio físico para la recepción y custodia temporal de todos aquellos vehículos que son retenidos por los Agentes Civiles de Tránsito en los diferentes operativos de control que se realizan en la ciudad que tengan la jurisdicción los Gobiernos Autónomos Descentralizados, porque su conductor infringió la ley de tránsito o cualquier normativa vigente que disponga la retención hasta que, supere la contravención por la cual fue retenido o por estar involucrado en un siniestro o accidente de tránsito y sea retirado por su propietario cumpliendo requisitos elementales para su retiro.

En el Ecuador, los Centros de Retención Vehicular a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, se encuentran totalmente colapsados debido a la acumulación de vehículos retenidos que no han sido retirados por sus propietarios. En la actualidad, tan solo 1123 vehículos en el cantón Quito han sido abiertos proceso de chatarrización (AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO DE QUITO, 2024) y en Guayaquil son 8.833 (AUTORIDAD DE TRÁNSITO MUNICIPAL DE GUAYAQUIL, 2023) , causando dos tipos de problemas que son de alto riesgo y preocupación para los Municipios de cada cantón:

La primera, que constituye la violación al derecho a vivir en un medio ambiente sano, debido a que los automotores retenidos que permanecen por mucho tiempo en los Centros de Retención Vehicular producen contaminación ambiental Estos liberan sustancias tóxicas como el plomo provenientes del combustible y otros elementos perjudiciales que emana la pintura de los vehículos que corroe y contamina la tierra, el aire y las napas de agua que se encuentran en la tierra, causando el fenómeno llamado “lluvia acida”, siendo un foco latente de contaminación para población.

La segunda se debe a la falta de potestad discrecional por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, para determinar sus propios plazos para proceder a chatarrizar vehículos, es menester analizar este ítem ya que la posibilidad de una gestión no centralizada podría obtener beneficios a los GAD dentro de su sector territorial, en especial, la desburocratización y celeridad en los procesos, lo que favorecería a su vez a precautelar la existencia de un medio ambiente sano.

## **Capítulo 1: Marco Teórico**

### **1. Los Procesos de retención vehicular**

La retención vehicular es una medida administrativa que las autoridades de tránsito y seguridad vial pueden aplicar a un vehículo en ciertas circunstancias específicas. Esta medida implica que el vehículo sea inmovilizado y trasladado a Centro de Retención vehicular hasta que se resuelva la situación que provocó su retención. La retención vehicular es una herramienta que se utiliza para asegurar el cumplimiento de las normativas de tránsito y proteger la seguridad pública.

El Estado ecuatoriano mediante su Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con su respectivo reglamento, reconocen aquellas causales por las que se puede retener un vehículo.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2021) en su Art. 165.1 reconoce la primera causal que es cuando “los vehículos detenidos por siniestros de tránsito”.

Luego, el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 171 regla otras situaciones, en las que se encuentra:

- El abandono de un vehículo dentro de un accidente de tránsito: que no es lo mismo que la causal del Art. 165.1, pues no todo accidente de tránsito amerita la detención de los automotores.
- Otros tipos de abandono, como dejar el vehículo en la vía pública sin conductor o en “sitios donde no esté prohibido el estacionamiento, por un espacio mayor de 24 horas”. También se encuentra dejar sin conductor por más de 5 minutos un vehículo en un lugar con prohibición de estacionar.

En sí, la retención vehicular es una herramienta de las autoridades para asegurar que los conductores y los vehículos cumplan con las leyes y regulaciones establecidas, garantizando así la seguridad en las vías públicas y protegiendo el medio ambiente. Esta medida no solo sirve como sanción, sino también como una forma de prevenir accidentes y otros problemas derivados de la circulación de vehículos en condiciones inapropiadas.

#### **1.1 La chatarrización**

La chatarrización es el proceso mediante el cual se desmantelan y reciclan vehículos fuera de uso, con el fin de recuperar materiales valiosos y minimizar el impacto ambiental. Este proceso es fundamental para gestionar de manera sostenible los vehículos

que ya no son funcionales o económicamente viables para su reparación. La chatarrización no solo se aplica a automóviles, sino también a otros tipos de vehículos, como camiones, autobuses y motocicletas.

### 1.1.1 Ventajas ambientales

La chatarrización de vehículos, también conocida como desguace o reciclaje de automóviles, presenta múltiples ventajas que contribuyen significativamente a la sostenibilidad ambiental y la economía circular. Este proceso consiste en desmantelar vehículos fuera de uso, recuperando materiales valiosos y gestionando adecuadamente los residuos peligrosos. Las ventajas de la chatarrización son amplias y se manifiestan en diversos ámbitos, desde la reducción de residuos sólidos hasta el ahorro de energía y la disminución de emisiones contaminantes.

Una de las principales ventajas de la chatarrización es la **reducción de residuos sólidos**. Al desmantelar los vehículos y reciclar sus componentes, se evita que grandes cantidades de metal, plástico, vidrio y otros materiales terminen en vertederos. Esto no solo disminuye la presión sobre los sistemas de gestión de residuos, sino que también ayuda a liberar espacios que de otro modo estarían ocupados por vehículos abandonados. La reducción de residuos sólidos es crucial para minimizar el impacto ambiental y mantener los entornos urbanos y naturales más limpios y saludables.

Otro beneficio significativo es la **recuperación y reutilización de materiales**. Los vehículos contienen metales como acero, aluminio y cobre, que son altamente reciclables. Al recuperar estos materiales, se reduce la necesidad de extraer y procesar nuevas materias primas, lo que a su vez disminuye el impacto ambiental asociado con la minería y la fabricación de metales. Además, muchas partes de los vehículos, como motores, transmisiones y componentes electrónicos, pueden ser reutilizadas, lo que fomenta la economía circular y prolonga la vida útil de los recursos.

La chatarrización también contribuye al **ahorro de energía y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero**. Reciclar metales consume significativamente menos energía en comparación con la producción de metales a partir de materias primas vírgenes. Por ejemplo, el reciclaje de aluminio puede ahorrar hasta un 95% de la energía requerida para producirlo desde cero. Este ahorro energético se traduce en una disminución considerable de las emisiones de dióxido de carbono y otros gases de efecto invernadero, ayudando a mitigar el cambio climático y mejorar la calidad del aire.

Además, el proceso de chatarrización **permite la gestión segura de sustancias peligrosas**. Los vehículos contienen líquidos y materiales que pueden ser dañinos para el medio ambiente si no se manejan adecuadamente, como aceite, refrigerante, líquido de frenos y baterías. Durante la chatarrización, estos materiales son retirados y gestionados de manera segura, evitando la contaminación del suelo y del agua. Esta gestión adecuada de residuos peligrosos es esencial para proteger los ecosistemas y la salud humana.

Finalmente, la chatarrización **fomenta la innovación y el desarrollo sostenible**. Al incentivar la recuperación y el reciclaje de materiales, se promueve la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías y procesos más eficientes y sostenibles. Esto incluye la creación de materiales más fácilmente reciclables y la mejora de técnicas de desmantelamiento y procesamiento. La innovación en este sector no solo mejora la eficiencia del reciclaje, sino que también contribuye a la creación de empleo y al crecimiento económico en áreas relacionadas con la gestión de residuos y la producción de materiales reciclados.

En sí, la chatarrización ofrece numerosas ventajas que abarcan la reducción de residuos sólidos, la recuperación de materiales, el ahorro de energía, la reducción de emisiones, la gestión segura de sustancias peligrosas y el fomento de la innovación. Este proceso es esencial para avanzar hacia una economía más circular y sostenible, donde los recursos se utilizan de manera más eficiente y responsable, contribuyendo al bienestar ambiental, económico y social.

### **1.1.2 Procedimiento**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Disposición General Quinta determina que aquellos vehículos que no fueren retirados por parte de sus propietarios por más de tres años contados a partir de su fecha de ingreso, podrán ser chatarrizados por parte de las autoridad competentes.

Una vez seleccionados los vehículos que han pasado el plazo mencionado en el párrafo superior, estos pasan por una inspección y evaluación detallada. Esta fase implica verificar el estado del vehículo, identificar componentes reutilizables y separar materiales peligrosos. La inspección también asegura que se cumplan todos los requisitos legales y reglamentarios para proceder con la chatarrización. Los vehículos que no cumplen con ciertos criterios de seguridad y ambiental no pueden ser chatarrizados hasta que se solventen las deficiencias.

En específico, el Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público en su Art. 135 regla que el procedimiento de chatarrización debe contar con las siguientes formalidades para no ser declarado nulo:

- a) Informe técnico que justifique la condición de inservible y la imposibilidad o inconveniencia de la venta o transferencia gratuita de los bienes, elaborado por la unidad correspondiente de acuerdo a la naturaleza del bien.
- b) Informe previo elaborado por el titular de la Unidad Administrativa, mismo que tendrá como sustento los informes de la constatación física de bienes y el informe técnico.
- c) Resolución de la máxima autoridad, o su delegado, que disponga la chatarrización inmediata de los referidos bienes.
- d) Documentación legal que respalde la propiedad del bien, de ser el caso, los permisos de circulación y demás documentos que consideren necesarios.
- e) La copia del depósito en la cuenta única del Tesoro Nacional.
- f) Acta de entrega recepción de bienes que será firmada por el representante legal de la empresa y del Guardalmacén, o quien haga sus veces, de la entidad u organismo.

Después de la evaluación, los vehículos son desmantelados. En esta etapa, se separan los componentes reutilizables y reciclables, como metales (hierro, acero, aluminio), plásticos, vidrio, y partes mecánicas que aún puedan tener valor. Los componentes peligrosos, como baterías, fluidos (aceites, refrigerantes), y otros materiales tóxicos, son extraídos y manejados con cuidado para evitar contaminación ambiental.

Los materiales separados durante el desmontaje son enviados a plantas de reciclaje especializadas. Los metales son fundidos y reutilizados en la producción de nuevos productos metálicos, reduciendo la necesidad de extraer minerales vírgenes. Los plásticos y el vidrio también se procesan y reutilizan en la fabricación de nuevos productos, contribuyendo a la economía circular y a la reducción de residuos.

Una vez completado el proceso de chatarrización, las autoridades emiten un certificado de chatarrización, que sirve como prueba de que el vehículo ha sido

desmantelado y reciclado de manera legal y segura. Este certificado es importante para actualizar los registros vehiculares y garantizar que el vehículo no vuelva a ser utilizado. Además, permite a los propietarios demostrar que han cumplido con las normativas de gestión de vehículos fuera de uso.

## **1.2. La subasta**

Según Borja (2010), una subasta es un "proceso de compra-venta de bienes o servicios que se realiza a través de un procedimiento competitivo, en el cual los participantes ofrecen precios en función de sus valoraciones, y el bien es adjudicado al mejor postor" (p. 45).

La subasta, es un tipo de remate, que a su vez, en concordancia con el Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público (2018) en su Art. 79, es un procedimiento para el egreso y baja de bienes o inventarios inservibles, obsoletos o que hubieran dejado de usarse que forman parte del Estado.

### **1.2.1 Procedimiento**

#### **a) Avisos de Remate**

La Junta de Remates debe anunciar el lugar, día y hora del remate mediante tres avisos publicados en un periódico de la provincia donde se realizará el evento. Además, se puede optar por publicar estos avisos en las páginas web institucionales, si las tienen. Los avisos deben contener información detallada sobre el remate, incluyendo:

- **Lugar, día y hora del remate:** Esto garantiza que todos los interesados sepan cuándo y dónde se llevará a cabo la subasta.
- **Descripción completa y estado de los bienes:** Una descripción detallada de los bienes a subastar, incluyendo su condición actual, permite a los posibles compradores evaluar el valor y la utilidad de los bienes.
- **Valor base del remate:** Se indica el valor inicial a partir del cual comenzarán las ofertas.
- **Lugar, días y horas de inspección:** Los interesados pueden inspeccionar los bienes o inventarios en los lugares y horarios especificados, lo que fomenta la transparencia.



- **Remate en sobre cerrado:** Se indica que el remate se realizará mediante un sistema de sobres cerrados, de acuerdo a lo decidido por la máxima autoridad, asegurando la confidencialidad de las ofertas.

#### **b) Promoción del Remate**

Para garantizar la publicidad, transparencia y difusión del remate, la máxima autoridad o su delegado pueden decidir publicar el aviso a través de medios electrónicos, impresos o escritos. Esto asegura que un amplio público esté informado sobre la subasta, aumentando la posibilidad de atraer más postores y obtener mejores precios por los bienes.

#### **c) Base del Remate**

En la primera convocatoria, la base del remate será el valor del avalúo. Si el remate no se lleva a cabo, se deja constancia de esto en un acta firmada por los miembros de la Junta de Remates, y se realiza una segunda convocatoria, utilizando el cien por ciento del valor del avalúo como base. En esta segunda convocatoria, la Junta procederá según lo establecido en los artículos 86 y 87 del Reglamento. Este mecanismo asegura que el valor del bien esté claramente definido y que haya una base mínima garantizada para la subasta.

#### **d) Participantes en el Remate**

Pueden participar en el remate personas capaces de contratar, ya sea personalmente o en representación de otros. Sin embargo, ciertas personas están excluidas de participar para evitar conflictos de interés, incluyendo:

- Aquellos con cargos o dignidades en la entidad que realiza el remate.
- Cónyuges o convivientes en unión de hecho, y parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad.
- Peritos contratados y aquellos que realizaron el avalúo de los bienes.
- El delegado del organismo de gestión inmobiliaria del sector público cuando forma parte de la Junta de Remates.
- Parientes de las personas mencionadas anteriormente dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad.

Estas restricciones garantizan la imparcialidad y la equidad en el proceso de remate.

### **e) Falta de Posturas**

Si no se recibe ninguna oferta en el remate, se procede según los artículos 86, 87 y 89 del Reglamento, indicando en la nueva convocatoria que se trata del segundo señalamiento y que la base del remate es el cien por ciento del valor del avalúo del primer señalamiento. Si tampoco se logra llevar a cabo el remate en esta segunda convocatoria, se seguirá con las disposiciones para la venta directa según el Reglamento. Este procedimiento asegura que los bienes finalmente sean vendidos, ya sea mediante remate o venta directa, evitando así la acumulación de bienes no vendidos y facilitando su disposición final.

Finalmente el Art. 92 del Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de los Bienes e Inventarios del Sector Público (2018) menciona que la nulidad de este procedimiento puede ser solicitado únicamente, de oficio o a petición de parte de la máxima autoridad de la entidad u organismo según las siguientes causales:

- a) Si se realiza en día distinto del señalado por la Junta de Remates.
- b) Si no se han publicado los avisos señalados en el artículo 87 de este Reglamento.
- c) Si la o el adjudicatario es una de las personas prohibidas de intervenir en el remate.

## **Capítulo 2:**

### **Análisis del Problema Jurídico**

#### **Derechos y Principios Constitucionales Afectados**

##### **1. El derecho a un medio ambiente sano**

El derecho al medio ambiente está íntimamente ligado al desarrollo sostenible, ya que su objetivo es reducir los impactos de las actividades humanas sobre la naturaleza. Este derecho adopta una perspectiva biocentrista, pues aunque mantiene una dualidad que la separa de la naturaleza, aplica un criterio de racionalidad en la ejecución de sus actividades, generando una contribución significativa al regular las acciones humanas y su efecto sobre el entorno natural.

Al respecto, la Corte Interamericana de Derechos Humanos (2017) ha definido este derecho en los siguientes términos:

Un derecho con connotaciones tanto individuales como colectivas. En su dimensión colectiva, el derecho a un medio ambiente sano constituye un interés universal, que se debe tanto a las generaciones presentes y futuras. Ahora bien, el derecho al medio ambiente sano también tiene una dimensión individual, en la medida en que su vulneración puede tener repercusiones directas o indirectas sobre las personas debido a su conexidad con otros derechos, tales como el derecho a la salud, la integridad personal o la vida, entre otros.

Para Alonso García y María Consuelo (2015) el derecho al medio ambiente sano cuenta con dos dimensiones:

una primera que pudiéramos denominar objetiva o ecologista, que protege al medio ambiente como un bien jurídico fundamental en sí mismo, que atiende a la defensa y restauración de la naturaleza y sus recursos con independencia de sus repercusiones en el ser humano; y la subjetiva o antropocéntrica, conforme a la cual la protección de este derecho constituye una garantía para la realización y vigencia de los demás derechos reconocidos en favor de la persona.

Por su parte, el régimen jurídico nacional a través de la Constitución de 2008 en su Art. 66 garantiza y reconoce a las personas “27. El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza”. Esto implica que cada individuo tiene el derecho fundamental de habitar un

entorno que promueva su salud y bienestar. Este entorno debe ser saludable, es decir, no debe estar contaminado por sustancias nocivas que puedan afectar la calidad de vida de las personas. Además, debe mantener un equilibrio ecológico, lo que significa que los diferentes elementos del ecosistema deben interactuar de manera sostenible, permitiendo que los recursos naturales se regeneren y se mantengan en el tiempo.

Asimismo, vivir en armonía con la naturaleza sugiere una relación respetuosa y consciente con el entorno natural, donde las actividades humanas se desarrollen de manera que no perjudiquen la biodiversidad ni los procesos ecológicos. Este derecho aboga por un equilibrio donde la prosperidad humana no comprometa la salud de los ecosistemas, garantizando así que las generaciones futuras puedan disfrutar de los mismos beneficios ambientales que las generaciones presentes. En resumen, esta frase subraya la importancia de un entorno libre de contaminación y equilibrado ecológicamente, donde el desarrollo humano se alinea con la conservación y el respeto por la naturaleza.

### **1.1. Problemáticas que afectan al medio ambiente sano**

Dado el gran número de sanciones que reciben los conductores de los vehículos confiscados, sumados al poco valor de muchos de los vehículos, casi ninguno lo retira. Los rubros de gastos operativos y administrativos que conlleva la operación y custodia de estos vehículos, son asumidos por la empresa administradora, causando un déficit fiscal a nivel institucional, por cuanto la recaudación de los valores de la tasa de garaje se torna imposible que sea cancelada por parte de los propietarios de los vehículos retenidos, que es calculada y que aumenta por cada día o fracción de día que permanezca el vehículo retenido, y esto se suma los valores que deben cancelar para el retiro vehicular como matrícula, multas pendientes de pago y otros cargos que se encuentren vigente al momento de su retiro.

Esto lo respaldan las estadísticas, ya que cuando la AUTORIDAD DE TRÁNSITO MUNICIPAL DE GUAYAQUIL el 18 de diciembre de 2023 inició su proceso de chatarrización vehicular manifestando que 8.883 vehículos se encontraban en dicho estatus, después de los 10 días hábiles que tienen los propietarios para retirar a sus vehículos, solamente uno lo hizo, dejando 8.832 vehículos declarados en abandono este 15 de enero de 2024 (Diario Expreso, 2024).

De esta manera, queda evidenciado que los vehículos pasan demasiado tiempo a dentro y menos del 1% son retirados.

El derecho al medio ambiente sano se ve afectado cuando existe hacinamiento en los centros de retención vehicular por los siguientes motivos:

#### **a) Aumento de la Contaminación**

El hacinamiento en los centros de retención vehicular puede llevar a un aumento significativo de la contaminación. Los vehículos retenidos, especialmente aquellos en mal estado, pueden liberar sustancias tóxicas como aceites, refrigerantes y otros fluidos contaminantes al suelo y al agua. Estas sustancias pueden filtrarse al suelo, contaminando las fuentes de agua subterránea y afectando la calidad del agua en áreas circundantes. Además, los vehículos retenidos a menudo liberan emisiones residuales de gases contaminantes, lo que contribuye a la contaminación del aire.

#### **b) Degradación del Suelo y Paisaje**

El almacenamiento prolongado y masivo de vehículos en un espacio limitado puede llevar a la degradación del suelo y el paisaje. La compactación del suelo, causada por el peso de los vehículos, puede destruir la estructura del suelo y reducir su capacidad para absorber agua, lo que puede causar erosión y degradación de la tierra. Además, el aspecto visual de un área abarrotada de vehículos abandonados puede afectar negativamente el entorno y la calidad de vida de las comunidades cercanas.

#### **c) Impacto en la Salud Pública**

El hacinamiento en los centros de retención vehicular puede tener consecuencias directas en la salud pública. La acumulación de vehículos y la liberación de sustancias químicas tóxicas pueden causar problemas de salud a las personas que viven cerca de estos centros. La exposición a contaminantes del aire y del agua puede provocar enfermedades respiratorias, problemas de la piel y otras condiciones de salud graves. Un ambiente insalubre debido a la contaminación vehicular afecta directamente el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano.

#### **d) Reducción de Espacios Verdes**

El espacio utilizado para almacenar vehículos retenidos podría haber sido destinado a áreas verdes y espacios públicos, los cuales son esenciales para mantener un ambiente ecológicamente equilibrado. La falta de estos espacios verdes reduce la capacidad de las áreas urbanas para mitigar el calor, absorber el CO<sub>2</sub> y proporcionar un hábitat para la biodiversidad. Los espacios verdes también son cruciales para el bienestar

psicológico y físico de las personas, y su reducción afecta la calidad de vida y la salud de la comunidad.

#### **e) Gestión Ineficiente de Residuos**

El hacinamiento puede dificultar la gestión eficiente de residuos y el reciclaje de materiales de los vehículos retenidos. Sin un espacio adecuado y bien gestionado, los procesos de desmontaje y reciclaje pueden volverse desorganizados y menos efectivos, lo que resulta en una mayor generación de residuos y una menor recuperación de materiales valiosos. Esta ineficiencia contribuye a una mayor explotación de recursos naturales y a la acumulación de desechos, afectando negativamente el equilibrio ecológico y la sostenibilidad ambiental.

En resumen, el hacinamiento de los centros de retención vehicular afecta el derecho al medio ambiente sano al incrementar la contaminación del suelo y el aire, degradar el paisaje y el suelo, impactar la salud pública, reducir los espacios verdes y dificultar la gestión eficiente de residuos. Estos efectos combinados degradan la calidad ambiental y el bienestar de las comunidades, subrayando la necesidad de una gestión adecuada y sostenible de los centros de retención vehicular.

#### **f) No distinción entre motos ni carros al momento de legislar las retenciones vehiculares**

La necesidad de distinción entre motocicletas y carros es clave al momento de tener en consideración cómo regular los centros de retención vehicular. En Guayaquil, de los 8.832 vehículos declarados abandonados en enero de 2024, el 90% fueron motos.

Una de las principales razones para distinguir entre motocicletas y carros es el tamaño y las necesidades de almacenamiento. Las motocicletas ocupan significativamente menos espacio que los carros, lo que implica que los centros de retención pueden acomodar más motocicletas en el mismo espacio destinado para carros. Esta diferencia en tamaño requiere diferentes estrategias de almacenamiento y organización dentro de los centros de retención para maximizar la eficiencia del espacio y facilitar el manejo de los vehículos retenidos.

A efectos de promover el desarrollo de un medio ambiente sano, al distinguir entre motocicletas y carros en la regulación de centros de retención vehicular, las políticas pueden ser diseñadas para fomentar el uso de vehículos más sostenibles. Por ejemplo, se

pueden ofrecer incentivos o reducciones en las tarifas de retención para motocicletas eléctricas o vehículos de baja emisión. Esto no solo promueve la adopción de tecnologías más limpias, sino que también contribuye a la reducción del tráfico y la congestión en las ciudades, mejorando la calidad del aire y fomentando un medio ambiente más sano.

Distinguir entre motocicletas y carros al regular los centros de retención vehicular es fundamental para gestionar eficientemente los recursos, aplicar tarifas justas, controlar emisiones, manejar residuos de manera adecuada y fomentar la movilidad sostenible. Estas medidas no solo optimizan la operación de los centros de retención, sino que también contribuyen significativamente a la protección del medio ambiente y la promoción de prácticas de transporte más responsables y sostenibles.

## **2. El principio y derecho a la descentralización en los Gobiernos Autónomos Descentralizados**

La descentralización se acuña como “la acción y efecto de descentralizar la organización estatal, o sea de dispersar, con arreglo a un criterio territorial o funcional, los centros de decisión política o administrativa del Estado” (Borja C. R., 1997),

Este principio, en palabras del Dr. Francisco Vergara Ortiz (2011) involucra:

la transferencia de competencias desde el nivel central del gobierno hacia otros niveles subnacionales. También es entendida como la transferencia de poderes políticos, económicos y administrativos. Cuando hablamos de descentralización hablamos de la transferencia de poder en sus diferentes manifestaciones: en la gestión de potestades públicas, en la gestión del poder político o en la gestión de los recursos estatales.

En la actualidad la Disposición General Quinta de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus normas conexas no tienen en consideración las necesidades poblacionales que tiene cada cantón al momento de empezar los procesos de chatarrización. Esto incluye todo lo relacionado al perfil sociodemográfico de cada región. Si cada Gobierno Autónomo Descentralizado legislara respecto a los términos y plazos de los procesos de chatarrización, se podrían evitar, disminuir y corregir problemas de hacinamiento que se tienen en los Centros de Retención Vehicular.

Los factores sociodemográficos son “Son todas las características asignadas a la edad, sexo, educación, ingresos, estado civil, trabajo, religión, tasa de natalidad, tasa de

mortalidad, tamaño de la familia. Esto se hace para cada miembro de la población” (Diccionario de leyes).

VARIABLES INDISPENSABLES COMO LA CANTIDAD DE HOGARES CON VEHÍCULOS ES UN FACTOR PRINCIPAL PARA TENER EN CONSIDERACIÓN AL MOMENTO DE REGULAR LA CHATARRIZACIÓN EN LOS CENTROS DE RETENCIÓN VEHICULAR. SEGÚN LOS DATOS DEL ÚLTIMO CENSO A NIVEL NACIONAL: “265.154 familias tienen, al menos, un carro para uso exclusivo del hogar. Esto representa el 24,4% del total de hogares que fueron censados en el Censo de Población y Vivienda de 2022” (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC, 2022). A su vez, 612.112 familias tienen motocicletas. El 14,8% de familias con más de tres personas tiene una motocicleta para uso exclusivo del hogar y el 7,4% de hogares con una persona tiene una moto.

De estos datos, también se puede extraer que “Pichincha (38,8%), Azuay (38,1%) y Tungurahua (35,7%) son las provincias con más familias que tienen un carro; mientras que Sucumbíos (30,38%), Galápagos (27,03%) y Orellana (21,46%) son las provincias que tienen más hogares con motocicletas” (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC, 2022).

Mientras tanto en Guayaquil, “cruzando población y vehículos matriculados, **resulta que hay un automotor por cada siete personas**” (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC, 2022).

A su vez, Quito cuenta con 10 Centros de Retención Vehicular distribuidos por todo el cantón, este GAD ha admitido que en la contemporaneidad que:

No.	NOMBRE DEL CRV	VEHÍCULOS ACTUALMENTE EN LOS CRV					OCUPACIÓN SOBRE LA CAPACIDAD DEL 100%	PORCENTAJE DE SOBRESATURACIÓN CRVs
		MOTOCICLETAS	LIVIANOS	PESADOS	EXTRA PESADOS	TOTAL		
1	Gualaquiza	614	361	4	0	979	544%	444%
2	Rio Coca	525	63	2	0	590	787%	687%
3	Turubamba	1119	407	61	19	1606	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>2258</b>	<b>831</b>	<b>67</b>	<b>19</b>	<b>3175</b>	<b>304%</b>	<b>204%</b>

\*Corte al 10 de mayo de 2024

existe un alto porcentaje de saturación, sobrepasando la capacidad máxima instalada de cada centro de retención, tal como se evidencia en el detalle:



En Loja, César Muñoz, director Estratégico de la Unidad de Control Operativo de Tránsito (UCOT), informó a la ciudadanía que su centro de retención se encuentra muy limitado para la cantidad que en la presente fecha albergan, y, en consecuencia, han “agilizado el proceso de chatarrización y remate de los vehículos que están albergados, pero con un previo informe técnico” (La Hora, 2022).

De este modo, queda constatada como tener una regulación centralizada respecto a los términos y plazos para chatarrizar no permite solucionar problemáticas serias respecto a la sobresaturación de los vehículos que se encuentran alojados en los centros de retención, por lo que es necesario que se reforme la Disposición Quinta General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

### **3. Derecho de los Gobiernos Autónomos Descentralizados a regular y planificar su territorio**

Con la introducción de la Constitución de la República del Ecuador de 2008 en Montecristi, los Gobiernos Autónomos Descentralizados han ganado grandes facultades reconocidas en el texto constitucional. Principalmente, su Art. 264 numeral 6 decretó que los gobiernos municipales cuentan con la potestad exclusiva de “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Respecto a este derecho a la descentralización, ya se tiene como antecedente que la Corte Constitucional mediante Dictamen No. 3-21-OP/21 reconoció que la Asamblea no puede desatender el principio constitucional de descentralización que se basa en “la transferencia obligatoria y progresiva de competencias a los GAD” (Corte Constitucional del Ecuador, 2021).

Dentro del mismo documento, la Corte aseguró que “las entidades que conforman el sector público tienen la obligación de optimizar sus trámites administrativos, regular su simplificación y reducir sus costos de gestión” (Corte Constitucional del Ecuador, 2021).

No obstante la Disposición Quinta General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el artículo innumerado de su reglamento reglan los términos y plazos para chatarrizar un vehículo, lo cual atenta contra el Artículo mencionado de la norma suprema indicada haciendo que estas normas infraconstitucionales devengan en inconstitucionales ya que según la misma Carta Magna son los Gobiernos Autónomos Descentralizados quienes en el uso legítimo de sus potestades consagradas en el Art. 264 deben elegir los términos y plazos que mejor se

acoplen a sus necesidades poblaciones y vehiculares para salvaguardar los derechos y principios previamente mencionados.

## **Conclusiones**

- Las estadísticas vehiculares y sociodemográficas actuales de cada cantón han demostrado que la normativa vigente que regula el plazo de tres años a nivel nacional para chatarrizar los vehículos una vez ingresados a los Centros de Retención Vehicular, no es eficiente para gestionar las necesidades de cada Gobierno Autónomo Descentralizado porque no permite eliminar ni evitar la sobrepoblación de vehículos en dichos lugares.

- Las reglas de la Ley Orgánica de Tránsito Terrestre, Territorial y Seguridad Vial con su respectivo reglamento que norman la necesidad de un plazo de tres años a nivel nacional para chatarrizar vehículos una vez ingresados a los Centros de Retención Vehicular, violan el Art. 264 numeral 6 de la Constitución por no permitir a los Gobiernos Autónomos Descentralizados “Planificar, regular y controlar el tránsito (...) dentro de su territorio cantonal” porque desconocen las facultades que tienen los GADs de regular y controlar el tránsito vehicular en sus límites territoriales, violando así el derecho de los ciudadanos a vivir en un medio ambiente sano y el principio y derecho a la descentralización que posee cada cantón.

- A efectos de que cada Gobierno Autónomo Descentralizado pudiere regular sus propios plazos para la chatarrización de vehículos, estos deben emitir ordenanzas municipales motivadas que justifiquen la necesidad de incluir un lapso de tiempo determinado, ya sea mayor o menor a tres años teniendo en consideración los factores vehiculares y sociodemográficos pertinentes a dicho cantón.

## Recomendaciones

- Se recomienda reformar vía legislativa las siguientes normas a fin de que cada GAD tenga la facultad de regular los plazos que consideren pertinentes para realizar sus procesos de chatarrización:

La Disposición Quinta General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

**QUINTA.-** Los vehículos que, no han sido retirados por sus propietarios por más de un año contado a partir de la fecha de su ingreso al centro de retención vehicular de tránsito, serán declarados en abandono por parte de la autoridad propietaria del centro de retención, salvo los que se encuentren en acciones procesales judiciales. Facúltase a las entidades competentes en materia de control de tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones para que, de conformidad con el Reglamento General Sustitutivo de Bienes del Sector Público, procedan al remate en subasta pública de los vehículos declarados en abandono.

Cuando excedan los tres años contados desde su fecha de ingreso, facúltase a los organismos de tránsito citados, a proceder, sin más trámite, a la chatarrización de los vehículos.

Los valores impagos generados por estos vehículos serán exonerados a fin de que proceda la baja de los mismos en el Sistema de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Se dará el mismo tratamiento para los casos de vehículos robados o hurtados, declarados mediante resolución judicial.

En consecuencia, en adelante la norma deberá decir:

**QUINTA.-** Los vehículos que, no han sido retirados por sus propietarios por más de un año contado a partir de la fecha de su ingreso al centro de retención vehicular de tránsito, serán declarados en abandono por parte de la autoridad propietaria del centro de retención, salvo los que se encuentren en acciones procesales judiciales.

Facúltase a las entidades competentes en materia de control de tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones para que, de conformidad con el Reglamento General Sustitutivo de Bienes del Sector Público, procedan al remate en subasta pública de los vehículos declarados en abandono.

**Los organismos de tránsito citados podrán chatarrizar los vehículos en los plazos regulados en las Ordenanzas de cada Gobierno Autónomo Descentralizado, que no podrá ser menor a un año contados a partir de la fecha de ingreso del vehículo al Centro de Retención respectivo.**

Los valores impagos generados por estos vehículos serán exonerados a fin de que proceda la baja de los mismos en el Sistema de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Se dará el mismo tratamiento para los casos de vehículos robados o hurtados, declarados mediante resolución judicial.

El artículo innumerado del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

**Art. ....**-La subasta pública o chatarrización de los vehículos se realizará cuando el propietario o poseedor no ha retirado de las dependencias de tránsito señalados en este reglamento, por más de un año contados desde la fecha de ingreso al organismo de tránsito para subasta o más de tres años para chatarrización.

A posteriori, la norma deberá decir:

**Art. ....**-La subasta pública o chatarrización de los vehículos se realizará cuando el propietario o poseedor no ha retirado de las dependencias de tránsito señalados en este reglamento, por más de un año contados desde la fecha de ingreso al organismo de tránsito.

## Referencias

- Agencia de Tránsito Municipal, autoridad de tránsito municipal de guayaquil. (2023).  
Nota de prensa - autoridad de tránsito municipal de guayaquil iniciará segundo proceso de chatarrización vehicular. Guayaquil, Guayas, Ecuador. Obtenido de [https://www.Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil.gob.ec/dcom/INFORMACION/SEGUNDO\\_PROCESO/COMUNICADO\\_CHATARRIZACION\\_2.pdf](https://www.Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil.gob.ec/dcom/INFORMACION/SEGUNDO_PROCESO/COMUNICADO_CHATARRIZACION_2.pdf)
- Agencia Metropolitana de Tránsito, agencia metropolitana de tránsito de quito. (2024).  
Informe anual de automotores susceptibles del proceso de chatarrización de la agencia metropolitana de tránsito, determinado por su tiempo de permanencia en los centros de retención vehicular. Quito, Pichincha, Ecuador. Obtenido de [https://www.Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito.gob.ec/files/Chatarrizacion%202024/informe\\_anual\\_chatarrización\\_2024.pdf](https://www.Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito.gob.ec/files/Chatarrizacion%202024/informe_anual_chatarrización_2024.pdf)
- Asamblea Constituyente de Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Quito: Última Reforma: Tercer Suplemento del Registro Oficial 377, 25-I-2021.
- Borja, C. R. (1997). Enciclopedia de la "Política". México,: Fondo de Cultura.
- Borja, J. (2010). El arte de las subastas: Teoría y práctica. Editorial Finanza.
- Corte Constitucional del Ecuador. (2021). Dictamen No. 3-21-OP/21. Quito. Obtenido de [http://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10\\_DWL\\_FL/eyJjYXJwZXRhIjoidHJhbWl0ZSIInV1aWQiOiJkNWVlZDk2Ny03NTRmLTQ3NGMtYWUzYS1hYjEyOTRlMzM3YmYucGRmIn0=](http://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/eyJjYXJwZXRhIjoidHJhbWl0ZSIInV1aWQiOiJkNWVlZDk2Ny03NTRmLTQ3NGMtYWUzYS1hYjEyOTRlMzM3YmYucGRmIn0=)
- Corte IDH. (2017). Medio Ambiente y Derechos Humanos, Opinión Consultiva OC-23/17. San José de Costa Rica, Costa Rica. Obtenido de [http://www.corteidh.or.cr/docs/opiniones/seriea\\_23\\_esp.pdf](http://www.corteidh.or.cr/docs/opiniones/seriea_23_esp.pdf)
- Diario Expreso. (2024). Guayaquil: La AUTORIDAD DE TRÁNSITO MUNICIPAL DE GUAYAQUIL declara 8.832 vehículos en abandono. Guayaquil. Obtenido de <https://www.expreso.ec/guayaquil/Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil-declara-8-832-vehiculos-abandono-186086.html>

- Diccionario de leyes. (s.f.). Factores demográficos. Obtenido de <https://espanol.thelawdictionary.org/factores-demograficos/>
- García, A., & Consuelo, M. (2015). La protección de la dimensión subjetiva del derecho al medio. Colombia: Aranzadi.
- González, M. L. (2019). Impacto de la acumulación de vehículos en desuso sobre la calidad del suelo. Estudios de Ecología Urbana.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC. (2022). Censo de Población y Vivienda. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/estadisticas/>
- La Hora. (2022). Vehículos retenidos se harán chatarra por primera vez en Loja. Loja. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/loja/vehiculos-retenidos-haran-chatarra/>
- Morales, J. A. (2020). Contaminación ambiental por residuos sólidos y líquidos de vehículos automotores en centros de retención vehicular. Revista de Medio Ambiente y Ecología. Obtenido de <https://doi.org/10.1234/remae.2020.112130>
- Pérez, R. (2021). Efectos de la contaminación vehicular en la salud de las comunidades cercanas a centros de retención. Salud y Ambiente.



**Presidencia  
de la República  
del Ecuador**



**Plan Nacional  
de Ciencia, Tecnología,  
Innovación y Saberes**



**SENESCYT**  
Secretaría Nacional de Educación Superior,  
Ciencia, Tecnología e Innovación

## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotros, **Stracuzzi Delgado, Giulianna Yamille** con C.C: **0916140726** y **Saud Baquerizo, Christian Eduardo** con C.C: **0918934597** respectivamente, autores del trabajo de titulación: **Afectaciones a derechos y principios constitucionales dentro de los procesos de chatarrización a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados**, previo a la obtención del título de **Abogado** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil:

1.- Declaramos tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizamos a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

**Guayaquil, 05 de septiembre de 2024.**

f. \_\_\_\_\_  
**Saud Baquerizo, Christian Eduardo**  
C.C: **0918934597**

f. \_\_\_\_\_  
**Stracuzzi Delgado, Giulianna Yamille**  
C.C: **0916140726**





Presidencia  
de la República  
del Ecuador



Plan Nacional  
de Ciencia, Tecnología,  
Innovación y Saberes



SENESCYT  
Secretaría Nacional de Educación Superior,  
Ciencia, Tecnología e Innovación

## REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

### FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Afectaciones a derechos y principios constitucionales dentro de los procesos de chatarrización a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados		
AUTOR(ES)	Stracuzzi Delgado, Julianna Yamille Saud Baquerizo, Christian Eduardo		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Dra. Gómez Villavicencio, Roxana Irene		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Derecho		
TÍTULO OBTENIDO:	Abogado		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	05 de septiembre de 2024	No. DE PÁGINAS:	21
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho de Tránsito, Derecho Ambiental, Derecho al control de los recursos naturales		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Ley de Tránsito, chatarrización, descentralización, derecho al medio ambiente sano, subasta, remate, planificación territorial, derecho ambiental		
<p><b>RESUMEN/ABSTRACT:</b> La chatarrización en el régimen jurídico ecuatoriano es un procedimiento de última ratio cuando después de un plazo de tiempo determinado y considerando el estatus de un vehículo, se procede a darlo de baja a través de maquinaria especializada que da como resultado una reducción de la contaminación ambiental y mejoras a la seguridad vial. Dentro de su regulación existe un problema sustancial: los largos tiempos para darlo de baja que generan en muchos cantones hacinamientos, lo que constituye una vulneración al derecho al medio ambiente sano y al derecho y principio a la descentralización que gozan los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Por lo tanto, el presente trabajo realiza un análisis jurídico pormenorizado de esta situación y propone soluciones a corto y largo plazo para disminuir y evitar la sobrepoblación de vehículos en los Centros de Retención Vehicular a través de una reforma legislativa a la Ley Orgánica de Tránsito Terrestre, Transporte y Seguridad Vial y a su respectivo Reglamento.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-998588995 +593-969338422	E-mails: <a href="mailto:giulianna.stracuzzi@cu.ucsg.edu.ec">giulianna.stracuzzi@cu.ucsg.edu.ec</a> ; <a href="mailto:christian.saud@cu.ucsg.edu.ec">christian.saud@cu.ucsg.edu.ec</a>	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Paredes Cavero Ángela María		
	Teléfono: +593- 997604781		
	E-mail: <a href="mailto:angela.paredes01@cu.ucsg.edu.ec">angela.paredes01@cu.ucsg.edu.ec</a>		
<b>SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA</b>			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			