

# UCUENCA

## Universidad de Cuenca

Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Políticas y Sociales

Carrera de Derecho

**Incentivos ambientales, una vía efectiva hacia la protección ambiental, y su introducción en ordenanzas municipales de ciudades emergentes del Ecuador**


Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Abogada de los Tribunales de Justicia de la República y Licenciada en Ciencias Políticas y Sociales.

**Autor:**

Geomara Lastenia Pesántez Franco

**Director:**

Diego Francisco Idrovo Torres

ORCID:  0000-0003-4833-490X

**Cuenca, Ecuador**

2024-01-17

## Resumen

Los incentivos ambientales, de reciente data, se encuentran plasmado en un sin número de instrumentos legales dentro del ordenamiento jurídico ecuatoriano así como en legislación ambiental internacional, en concordancia, desde los gobiernos locales la administración pública ha venido teniendo una incipiente preocupación por la protección del medio ambiente y el derecho a un ambiente sano, sin embargo la problemática sin embargo que nos planteamos es ¿Están las llamadas “ciudades emergentes” en el Ecuador realizando una correcta aplicación de la legislación ambiental vigente para evitar la contaminación ambiental y fomentar las buenas prácticas ambientales a través de sus ordenanzas? Las ciudades emergentes, dicho así por el Banco Interamericano de Desarrollo para ciudades de Latinoamérica que cumplen ciertos de requisitos de sustentabilidad y sostenibilidad, no han llegado a cumplir las expectativas proporcionas por las normal pues las políticas publicas aplicadas son ineficientes recurriendo a métodos más formalistas o de coerción para evitar las practicas contaminantes e incidir en la conducta del ciudadano moderno, es por ello que el presente trabajo incluye una serie de recomendaciones al momento de expedir ordenanzas que fomenten el cuidado a la Pacha Mama e incluso una propuesta de ordenanza al cantón Portoviejo que pueda ser tangible y en la cual se hará el seguimiento respectivo.

*Palabras clave:* gobiernos locales, derecho ambiental, legislación ambiental, buenas prácticas



El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Cuenca ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por la propiedad intelectual y los derechos de autor.

Repositorio Institucional: <https://dspace.ucuenca.edu.ec/>

### Abstract

The environmental incentives, of recent date, are embodied in a number of legal instruments within the Ecuadorian legal system as well as in international environmental legislation, accordingly, from the local governments the public administration has been having an incipient concern for the protection of the environment and the right to a healthy environment, however the problem however that we raise is Are the so-called "emerging cities" in Ecuador making a correct application of the current environmental legislation to prevent environmental pollution and promote good environmental practices through their ordinances? Emerging cities, as defined by the Inter-American Development Bank for Latin American cities that meet certain requirements of sustainability and sustainability, have not come to meet the expectations provided by the normal because the public policies applied are inefficient, resorting to more formalistic or coercive methods to prevent polluting practices and influence the behavior of modern citizens, This is why the present work includes a series of recommendations at the time of issuing ordinances that promote the care of Pacha Mama and even a proposal for an ordinance to the canton of Portoviejo that can be tangible and which will be followed up.

*Key words:* local governments, right environment, environmental legislation, good practices



The content of this work corresponds to the right of expression of the authors and does not compromise the institutional thinking of the University of Cuenca, nor does it release its responsibility before third parties. The authors assume responsibility for the intellectual property and copyrights.

**Institutional Repository:** <https://dspace.ucuenca.edu.ec/>

## Índice de contenido

Resumen .....	2
Abstract.....	3
Índice de figuras.....	6
Índice de tablas.....	7
Dedicatoria.....	8
Agradecimiento.....	9
Abreviaturas:.....	10
Introducción .....	11
CAPÍTULO 1 .....	12
¿Qué son los incentivos ambientales?.....	12
1.2. Naturaleza y concepto de los incentivos ambientales.....	12
1.3. Lo incentivos ambientales en el ordenamiento jurídico ecuatoriano.....	14
1.3.1 Constitución de 2008. ....	15
1.3.2 Código Orgánico del Ambiente.....	17
1.3.3 Acuerdo Ministerial 140.....	20
CAPITULO 2.....	22
Tributos ambientales fijadas por los gobiernos autónomos descentralizados a nivel municipal en el Ecuador.....	22
2.1 Tasas de tipo ambiental en el Ecuador .....	22
2.1.2 Funciones de las tasas ambientales dentro de los municipios .....	24
2.1.3 Creación de las tasas ambientales municipales .....	26
2.2 Impuestos de tipo ambientales en el Ecuador:.....	28
2.2.1 Impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV).....	28
2.2.2 Impuesto redimible a las botellas plásticas no retornables (IRBPNR) .....	29
CAPITULO 3.....	31

Incentivos ambientales que fijan los gobiernos autónomos descentralizados a nivel municipal en el Ecuador considerados ciudades sostenibles. ....	31
3.1 Proyecto Ciudades emergentes y sostenibles del BID .....	31
3.2 Función y tipo de incentivos ambientales en Ecuador.....	34
3.3.1 Ordenanza de incentivos fiscales para proyectos ecoeficientes: .....	35
3.3.2 Ordenanza de incentivos para la protección de áreas naturales: .....	35
3.3.3 Ordenanza de incentivos para la movilidad sostenible: .....	36
3.3.4 Ordenanza de incentivos para la gestión de residuos sólidos: .....	36
3.3.5 Ordenanza de incentivos para la construcción sostenible: .....	36
3.3.6 Ordenanza de incentivos para la protección de áreas verdes y espacios públicos: ...	37
Conclusiones .....	39
Recomendaciones .....	41
Referencias.....	43
Anexos.....	50
Anexo A.....	50
Anexo B.....	64

**Índice de figuras**

Figura 1. Tipos de Incentivos ambientales .....13

Figura 2. Principios Ambientales .....19

Figura 3. Funciones de las tasas ambientales.....25

Figura 4. Descripción general de cómo los municipios en el Ecuador pueden establecer tasas.  
.....26

**Índice de tablas**

Tabla 1.....27  
Tabla 2.....30  
Tabla 3.....32

## Dedicatoria

“...En toda discusión no es la tesis la que se defiende sino uno mismo...”

Paúl Valéry

Es mi deseo como sencillo gesto de agradecimiento dedicarle el presente trabajo a las personas quienes me inspiraron, y me motivaron a llegar hasta este instante de satisfacción efímera del deber cumplido, a mis principios inquebrantables y a mi sentido crítico de la vida.



## Agradecimiento

Agradezco ante todo a mi alma mater por haberme formado y enseñado que el derecho es virtud de pocos y que la justicia en manos de pocos no es justicia sino privilegio.

Agradezco a mi familia, a mis amigos, a mi pareja y a la Red Mundial de Jóvenes políticos Portoviejo por estar a mi lado aún en los momentos más oscuros de mi vida y tenerme la fe que necesitaba para salir adelante.

## Abreviaturas:

Para desarrollar de forma práctica los contenidos abordados a través del proyecto de investigación, mencionaré una serie de abreviaturas para referirme a términos que serán repetidos y son necesarios a lo largo del trabajo.

BID	BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
COOTAD	CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMIA Y DESCENTRALIZACIÓN
CEPAL	COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
GADS	GOBIERNOS AUTONOMOS DESCENTRALIZADOS
CODA	CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE
ODS	OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

## Introducción

Los incentivos ambientales son herramientas establecidas en el ordenamiento jurídico ecuatoriano para fomentar el uso de buenas prácticas ambientales. El objetivo de este trabajo es analizar la figura de los incentivos ambientales y su aplicación a nivel de gobiernos autónomos descentralizados municipales categorizados como ciudades emergentes de acuerdo a los criterios del Banco Interamericano de Desarrollo.

Este proyecto de investigación será desarrollado por medio del método cualitativo, tomando como base la información contenida en las Ordenanzas expedidas por los Gobiernos Municipales en el Estado ecuatoriano, encontrada en bases digitales de acceso público, con el objeto de obtener datos suficientes que permitan analizar cuáles son los fundamentos jurídicos y su efectividad en la praxis jurídica y principalmente determinando cuales son las falencias que evitan una correcta aplicación de la legislación ambiental vigente. De igual manera, se realizará un análisis del marco tanto legal como constitucional sobre los incentivos y tasas ambientales de Ecuador, así como los principios y las falencias del sistema jurídico ecuatoriano en la aplicación de los incentivos ambientales dentro de los gobiernos locales y las recomendaciones para una mejor efectividad a la hora de su aplicación finalizando con una propuesta de ordenanza que contenga incentivos ambientales en la ciudad de Portoviejo.

## CAPÍTULO 1

### ¿Qué son los incentivos ambientales?

En todo el mundo se han presenciado cambios significativos en la temática ambiental, la preocupación de los líderes mundiales se ve reflejado en un sin número de instrumentos internacionales que tratan de contrarrestar las prácticas contaminantes en el planeta, esto a su vez se ve reflejado en sectores específicos de la sociedad mediante políticas locales.

De acuerdo a estudios de la CEPAL "...en muchos países latinoamericanos, las preocupaciones ambientales han empezado a ser incorporadas en el diseño de las políticas macroeconómicas y ya se empiezan a observar en las normas y reglamentos. Así, en los últimos años se ha comenzado a identificar una tendencia al uso directo de instrumentos económicos de mercado para alcanzar objetivos ambientales." (CEPAL PNUMA-SEMARNAP, 1998).

El rol de los gobiernos locales toma mayor relevancia en aras de alcanzar una efectiva protección del medio ambiente y es así que Ecuador en el año 2008, cuando se da un cambio paradigmático en el marco jurídico ecuatoriano a través de una nueva constituyente, se opta por un gobierno que se organiza de manera descentralizada y autónoma y que por primera vez en la historia establece a la Naturaleza como sujeto de derechos, cambiándonos de una visión antropocéntrica a una biocéntrica.

Posteriormente entra en vigencia el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización mediante Registro Oficial Suplemento 303 del 19 de octubre de 2010, que establece las funciones y competencias para las municipalidades, y se desarrolla un modelo de descentralización obligatoria, definiendo las fuentes de financiamiento, políticas, y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial. Y es a partir de ahí que los municipios se nombran Gobiernos Autónomos Descentralizados. Pero entonces nos planteamos la pregunta, ¿Cómo coadyuvan estos Gobiernos Autónomos Descentralizados a disminuir prácticas contaminantes y tutelar efectivamente los derechos de la naturaleza? Una de las maneras más beneficiosas es con la implementación de los incentivos ambientales dentro de las ordenanzas de estos municipios y es la figura en la cual centraremos la investigación de este trabajo, en su aplicación y como poder ejecutarlo de manera eficiente.

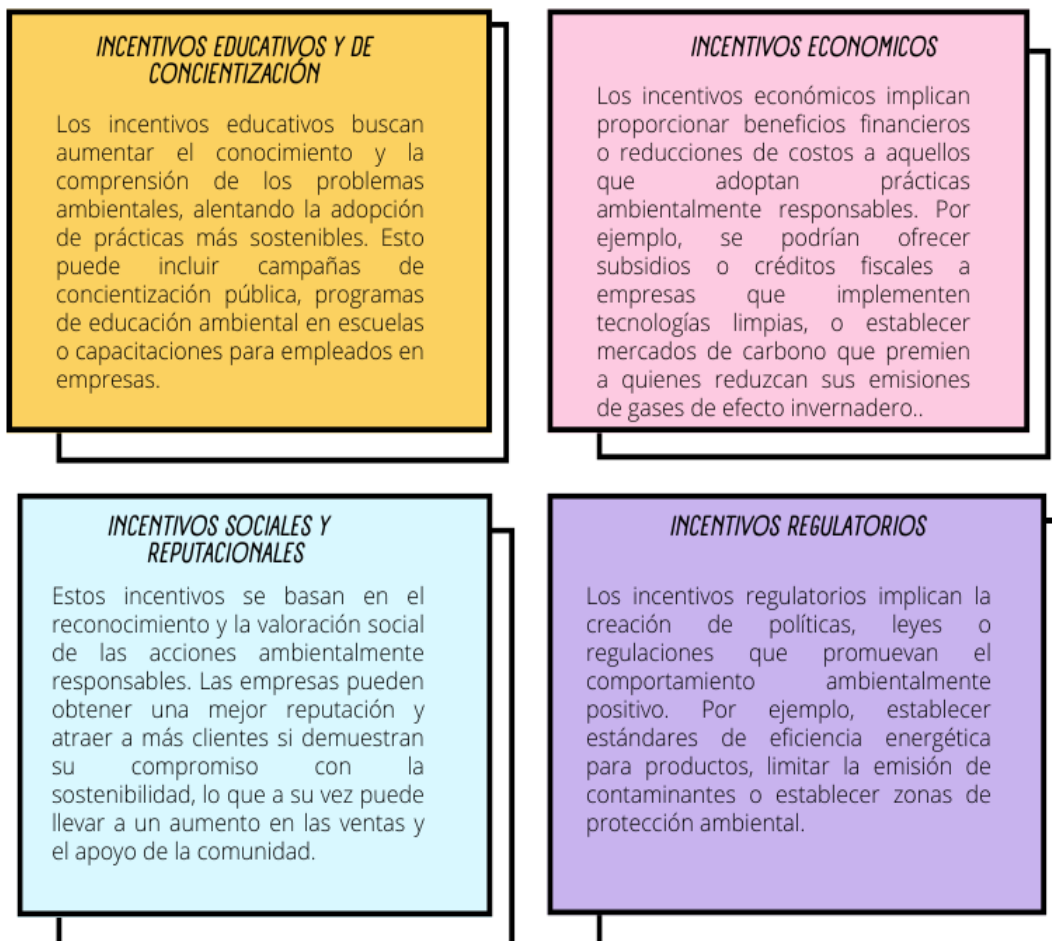
#### **1.2. Naturaleza y concepto de los incentivos ambientales.**

Los incentivos ambientales son mecanismos para fomentar y promover prácticas sostenibles que contribuyan a la protección y conservación del medio ambiente y a coadyubar la materialización de los humanos a un medio ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

Estos incentivos buscan recompensar o estimular a individuos, empresas o comunidades a adoptar comportamientos y decisiones que generen beneficios ambientales positivos. Los incentivos ambientales se aplican a diferentes escalas, desde el nivel local hasta el global, por lo cual podemos identificarlos tanto en instrumentos internacionales como en políticas a nivel municipal, a través de ordenanzas.

El concepto de incentivos ambientales se basa en la idea de que las personas y las empresas públicas o privadas son más propensas a actuar en beneficio del medio ambiente si se les proporciona una motivación para hacerlo. A través de una política que induzca ciertas conductas que favorezcan la aplicación de políticas sustentables al medio ambiente. Estas motivaciones pueden ser de diferentes tipos sean sociales, regulatorias, educativas o a través de instrumentos económicos.

**Figura 1. Tipos de Incentivos ambientales**



*Nota.* La elaboración de esta tabla pretende ilustrar los tipos de incentivos ambientales más destacados en la teoría del Derecho ambiental. Fuente: Elaboración propia inspirada en apuntes de Derecho ambiental del Dr. Andrés Martínez.

En resumen, los incentivos ambientales pretenden organizar los intereses de la naturaleza impulsando prácticas más sostenibles y promover un desarrollo más responsable con el medio ambiente motivándolo con medidas económicas o simbólicas. Al ofrecer recompensas y beneficios a quienes contribuyan a la protección de la Pacha Mama, se busca crear un mayor estímulo para enfrentar los desafíos ambientales actuales y avanzar hacia una sociedad con conciencia ambiental.

### **1.3. Lo incentivos ambientales en el ordenamiento jurídico ecuatoriano.**

Ecuador se ha suscrito a un sinnúmero de tratados y convenios internacionales que procuran el derecho al medio ambiente sano y a la protección integral de la naturaleza y junto con la Constitución actual se creería suficiente la regulación existente en materia ambiental pero la preocupación por la dispersión normativa en temática ambiental existente en décadas pasadas en el Ecuador hace que se expida por Decreto Ejecutivo 752 del Registro Oficial Suplemento 507 el 12 de Junio 2019 el Código Orgánico del Ambiente que busca la unificación de las normas y la correcta aplicación de la legislación ambiental facultando a los Municipios, de acuerdo a lo establecido en el art. 240 de la Constitución de la República, a que se "...tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales." (CEP; 2008) coligado con el art. 7 del COOTAD "Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial" (CEP;2010). Esta facultad en beneficio de sus habitantes y de la naturaleza como sujeto de derechos, pues así también es una de las funciones de los Gobiernos Municipales el promover el desarrollo sustentable y evitar la contaminación ambiental.

Y de aquí surgen los denominados incentivos ambientales en el país, los cuales fomentan las buenas prácticas ambientales directamente relacionado con la disminución de actividades contaminantes y su implementación logra que la legislación ambiental consiga sus fines garantizando el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, así como proteger los derechos de la naturaleza para la realización del buen vivir o

sumak kawsay, por eso es importante que los Gobiernos Autónomos Descentralizado dentro de sus competencias creen, desarrollen y expidan ordenanzas en atención a este tema.

### 1.3.1 Constitución de 2008.

Este trabajo de investigación analiza el cambio paradigmático del Ecuador desde la constituyente de 2008, destacando el nuevo constitucionalismo latinoamericano, caracterizado por el imperio de resolver cuestiones ambientales y por ello este estudio pretende revisar la normativa ambiental vigente en el país.

Se trata de varios trabajos en los que se ha manejado el constitucionalismo ambiental, de índole nacional y nacional, destacándose los realizados en Ecuador por Macías (2011) y Maldonado (2019), y a nivel regional, el estudio de Huerta (2013) y Santos (2008), donde se denota que actualmente se refiere a un constitucionalismo ambiental, por la basta regulación de las constituciones modernas sobre temas ambientales, que coinciden incluso en menor medida, siempre entendiéndose una regulación en pro naturaleza. En tal sentido, la Constitución del Ecuador puede considerarse reciente, pero consagra diversas novedades y especialidades en el tratamiento de los problemas ambientales objeto de este estudio. De manera similar, esto es parte del nuevo constitucionalismo latinoamericano reflejado en la región en nuevas constituciones como las de Ecuador y Bolivia, donde dinámicas constitucionales similares prescriben cambios significativos en el tratamiento ambiental. Incluso se ha convertido en un eje central de la política nacional. La Constitución de 2008 introdujo algunos cambios muy nuevos en relación con el medio ambiente. Uno de los más importantes es conferir personalidad jurídica a la naturaleza, convirtiéndola en sujeto de derecho y por tanto en su titular, en un personaje con un solo carácter, entidades como: la naturaleza pasa a ser protagonistas como sujetos de derecho.

Igualmente, aduce Bedón que, “uno de los aspectos más destacados en la Constitución de 2008, relacionados con la temática ambiental radica en la modificación de la concepción tradicional de los sujetos de derecho así como la concepción de la naturaleza como un ente que es de utilidad para los seres humanos ha sido modificada por la Constitución del Ecuador de 2008 ya que reconoce expresamente a la naturaleza como sujeto de derecho y ha pretendido generar un cambio conceptual sustancial respecto a varios temas como el régimen de desarrollo y la inclusión del “buen vivir” o “*sumak kawsay*” como concepto orientador de la vida” (Bedón, 2017).

En tal sentido, en esta Constitución se materializa un régimen totalmente novedoso y completo, que marca un antes y un después en la regulación constitucional del ambiente. Al respecto, opina

Macías que la Constitución de 2008, culmina, en materia ambiental, una constitucionalización del medio ambiente desarrollada en los países latinoamericanos. Esta Carta, junto con la de Venezuela y Bolivia, se aprueban en contextos sociopolíticos y económicos con amplias similitudes y nuevos paradigmas de gobernar en el continente. Visto lo anterior, se analizarán los aspectos relevantes de la constitucionalización del derecho ambiental en la Constitución de 2008 (Narváez, 2014).

Una de las políticas públicas más importantes de un país es la política económica, la cual es considerada uno de los mecanismos más importantes para fortalecer el crecimiento y el desarrollo económico y social del país. Necesitamos entenderlo como un conjunto de estrategias y medidas económicas que un Estado aplica para lograr un resultado socioeconómico determinado, cuyo objetivo final es lograr el bienestar social. La dirección de la política económica se establece en el artículo 283 de la Constitución de la siguiente manera: “El sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir” (Constitución de la República del Ecuador, 2019). Y, el artículo 284 de esta misma norma enumera entre los objetivos de esta política, el de “impulsar un consumo social y ambientalmente responsable” (Constitución de la República del Ecuador, 2019).

Ahora bien, la política económica está instrumentada a través de varias políticas tanto macroeconómicas como microeconómicas, entre las primeras se encuentran: la política monetaria, la política de tipo de cambio, la política de rentas y la política fiscal; habiéndose conceptualizado a esta última como aquella “encargada de obtener ingresos tributarios y no tributarios para financiar los gastos públicos” (Plazas Vega, 2019).

Los objetivos de la política fiscal en el Ecuador según nuestra Carta Suprema son (Constitución de la República del Ecuador, 2019):

1. El financiamiento de servicios, inversión y bienes públicos.
2. La redistribución del ingreso por medio de transferencias, tributos y subsidios adecuados.
3. La generación de incentivos para la inversión de los diferentes sectores de la economía y para la producción de bienes y servicios, socialmente deseables y ambientalmente aceptables.



El hecho es que la política fiscal es responsable tanto de los ingresos como de los gastos de una nación y es por eso que se cree que los autores que utilizan política fiscal y política tributaria como sinónimos están cometiendo un error pues la política tributaria es limitada a lo que perciba el fisco, es decir, exclusivamente a los de índole tributario.

Nuestra Constitución establece que “la política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables” (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2019). Entendiendo como lo indicamos en líneas anteriores y siguiendo a Ordóñez (2013), que lo social abarca entre otras cuestiones la ambiental, por lo que podemos sostener que el medio ambiente se encuentra dentro de los objetivos tanto de la política tributaria como de las políticas fiscal y económica al menos, en el caso ecuatoriano.

La política tributaria está vinculada al objetivo de lograr la efectividad de derechos específicos. Esto le da a la política tributaria una visión más clara como garantía constitucional, ya que basta analizarla tal como lo establece la actual constitución ecuatoriana. Siendo un medio para dar pleno efecto a varios derechos constitucionales consagrados en el ordenamiento jurídico vigente.

### **1.3.2 Código Orgánico del Ambiente.**

Dentro del ordenamiento jurídico ecuatoriano y por la amplia gama de normativa dispersa en materia ambiental se decidió condensar todo en un Código, el Código Orgánico del Ambiente, mismo que en el tema que nos compete dedica su libro sexto a la regulación de los incentivos ambientales.

El Art. 279 al respecto establece que “el presente libro tiene por objeto establecer el marco general para la promoción, desarrollo, implementación, seguimiento y reconocimiento de los incentivos ambientales para la conservación, uso y manejo sostenible, restauración de los ecosistemas, dirigido a personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades”.

El Ministerio del Ambiente y los GAD's son los actores quienes pueden establecer incentivos ambientales con el de exista un aprovechamiento sustentable y sostenible de los recursos naturales del país promoviendo una cultura de prevención y reducción de la contaminación, atendiendo a la restauración ecológica e incentivando la investigación e innovación de nuevas tecnologías limpias. Para la consecución de lo citado se establecen los siguientes tipos de incentivos ambientales en Ecuador:

Los incentivos ambientales podrán ser:

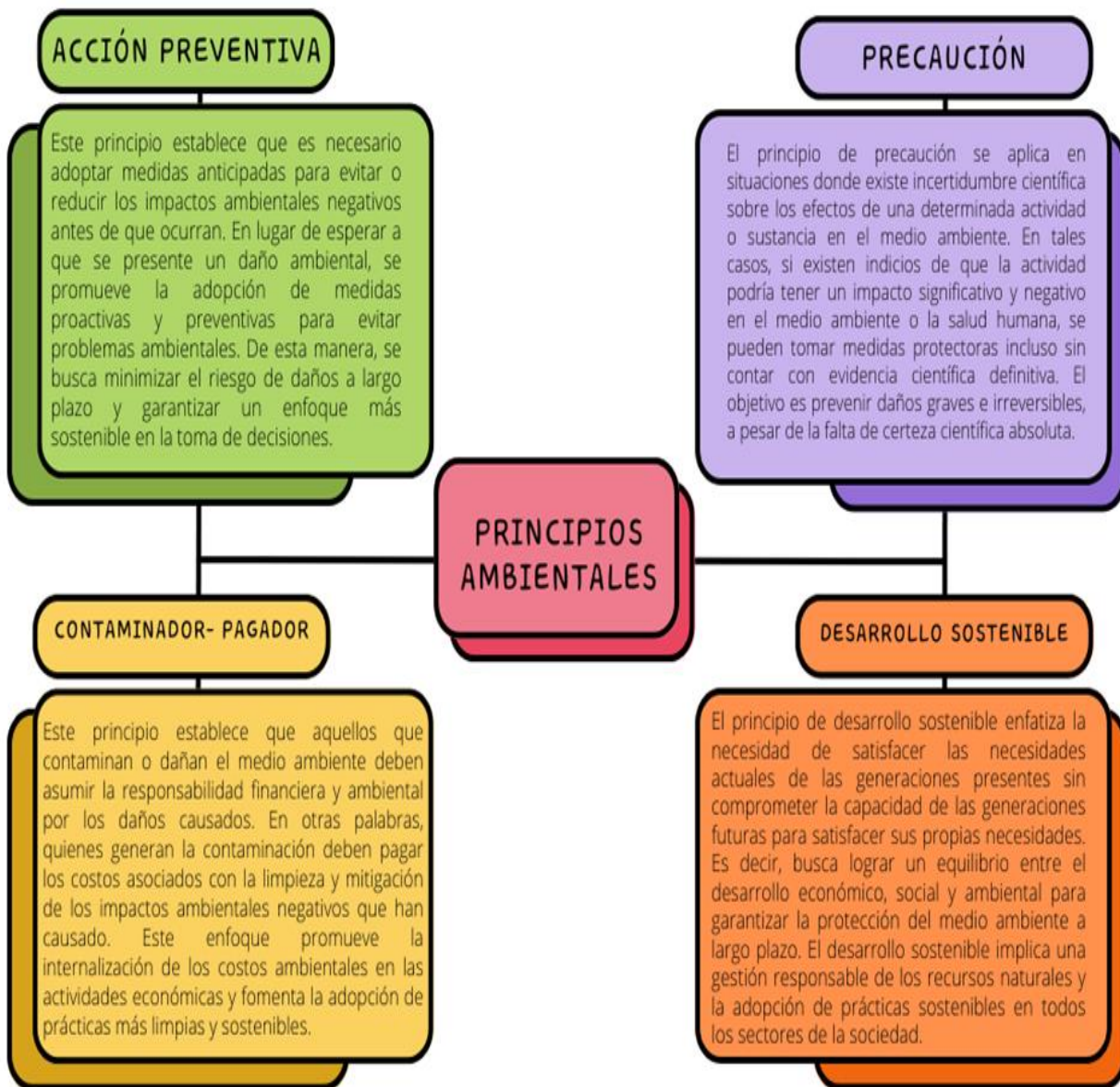
1. Económicos o no económicos;
2. Fiscales o tributarios;
3. Honoríficos por el buen desempeño ambiental; y,
4. Otros que determine la Autoridad Ambiental Nacional.

El Ministerio de Ambiente y Agua, la autoridad ambiental nacional establece mecanismos de seguimiento y control que ayuden a verificar el cumplimiento de los objetivos para los que se otorgan los incentivos ambientales.

Así mismo cabe mencionar que los principios ambientales han tenido más notoriedad en estas últimas décadas. Su aplicación había sido invisibilizada o infravalorada, sin embargo, en un Estado en el que la naturaleza es sujeto de derechos el principio “el que contamina paga” toma más notoriedad el CODA en relación con los incentivos ambientales, instituye los siguientes principios a destacarse:

1. Principio de Acción Preventiva
2. Principio de Precaución.
3. Principio Contaminador- Pagador.
4. Principio de Desarrollo Sostenible

Figura 2. Principios Ambientales



*Nota.* La elaboración de esta tabla busca describir los principales principios ambientales establecidos en el Código Orgánico del Ambiente. Fuente: Elaboración propia inspirada en (Código Orgánico del Ambiente).

Es menester recordar que la implementación efectiva de estos incentivos ambientales establecidos en el CODA depende en gran medida de la reglamentación y la aplicación que se

le dé por parte de las autoridades competentes en Ecuador, es decir una cooperación entre las autoridades gubernamentales y autoridades locales en conjunto con la ciudadanía.

### **1.3.3 Acuerdo Ministerial 140.**

Por acuerdo ministerial del Ministerio de ambiente y agua como autoridad rectora en la materia, en Registro Oficial Edición Especial 387 del 04 de noviembre de 2015 entra en vigencia el Acuerdo Ministerial 140 que establece un marco institucional para los incentivos ambientales. El acuerdo ministerial 140 al igual que el Código del ambiente establece incentivos ambientales para quienes cumplan con los lineamientos señalados:

1. Económicos: Deducciones a impuestos, créditos con consideraciones ambientales, entre otros; además la disminución en el consumo de recursos.
2. Honoríficos: Facultad de utilizar el logo Punto Verde como un medio de publicidad y marketing, aumentar el valor agregado y preferencia comercial de sus productos y servicios, lo cual posibilita el acceso a nuevos mercados

El presente convenio tiene por objeto la certificación del Punto Verde Ambiental Ecuatoriano, que actualmente es el más conocido del país y está dirigido al sector público y privado a través de la prestación de servicios y productos. La idea central de esta certificación es la producción limpia cumpliendo con estándares específicos como:

1. Ecoeficiencia, producción y consumo sostenibles
2. Cambio climático
3. Modelos de gestión ambiental sostenible
4. Enfoque de armonización verde y paisajístico
5. Investigación, Innovación y Tecnologías Limpias
6. Iniciativas Ambientales Destacadas

Punto verde hace una identificación de puntos de recolección de desechos en áreas públicas y privadas, como parques, calles, centros comerciales y empresas, donde las personas pueden depositar envases y materiales reciclables y mediante un sistema de recompensas o incentivos, que pueden incluir descuentos en productos, vales de compra o participación en sorteos, y así promueve la conciencia ambiental, buscando fomentar la participación de la comunidad en la gestión de residuos y reciclaje. La concesión de incentivos es voluntaria, desees beneficiarte o no, y si eres el beneficiario, la agencia de calificación velará por su cumplimiento.

Dos grandes empresas del país se benefician de este incentivo: el proyecto OGE&EE y la Procesadora Nacional de Alimentos PRONACA. Pero ninguno de estos dos proyectos es inmune a las quejas sociales por la contaminación de las comunidades aledañas, y los incentivos ambientales son solo una pequeña parte de la gestión ambiental, y las empresas públicas y privadas concluyen que no hay garantía. que la relación de estas empresas con el medio ambiente sea realmente amigable con el medio ambiente.

## CAPITULO 2

### **Tributos ambientales fijadas por los gobiernos autónomos descentralizados a nivel municipal en el Ecuador.**

El concepto de tributo ambiental, tal y como se ha formado durante algunos decenios, solo coincide con el de imposición en sentido estricto. Ello se debe a que, mientras en los sistemas fiscales la diferenciación entre impuestos, tasas, tarifas, precios públicos y contribuciones es suficientemente clara y cada uno tiene su propio régimen, diferente de los otros, lo mismo no puede decirse en el campo de las ecotasas.

Como vimos en el análisis de la política tributaria ecuatoriana, estas intervenciones por parte del Estado en temática medioambiental no encajan en la típica diferenciación enseñada en clases de Derecho tributario, por ello es propicio hacer el estudio respectivo para clarificar el asunto.

#### **2.1 Tasas de tipo ambiental en el Ecuador**

Debemos partir de que las tasas son una prestación en dinero que debe pagar el ciudadano en rol de contribuyente, cuando se beneficia de un servicio efectivamente prestado por el ente recaudador. La tasa se impone cuando el Estado actúa como ente público y satisface una necesidad colectiva que se concreta en prestaciones individualizadas que se otorgan a sujetos determinados. Las tasas son parte, por tanto, en la fiscalidad ambiental, para que las actividades causadas por el productor contaminante, o por el simple consumidor, deben prevenir, eliminar o reducir determinada actividad contaminante.

La Comisión Europea, establece una noción común de tributo ambiental, aplicable en el ámbito europeo: “para que una tasa o impuesto forme parte de la categoría de los tributos ambientales es necesario que el hecho imponible esté constituido por una unidad física sobre la cual se tenga la certeza científica de que su consumo, o su liberación en el ambiente, suscite efectos negativos para el ecosistema.”

Por lo tanto, se requiere gravar el capital natural considerando el “principio de precaución” y el “principio de quien contamina paga”. Entonces, las tasas ambientales comienzan a tener protagonismo al momento de cumplir con una de las principales políticas estatales que es la protección y conservación del medio ambiente.

Dentro del derecho ambiental la tasa sirve como “instrumento para incentivar a los agentes contaminadores a disminuir sus vertimientos, ya que los coloca en un claro escenario de mayores tarifas cuando no se cumplen objetivos ambientales predeterminados. El monto a pagar se establece en relación directa con la magnitud de los daños ambientales, económicos y sociales

causados por la contaminación, eliminando su dependencia de la magnitud de recursos asignados por el Estado para evitar estos daños.

En consideración, en materia de derecho ambiental, existen 3 tipos de tasas ambientales: retributivas, compensatorias y por utilización de aguas.

- a) La tasa retributiva. - Parte del precepto según el cual los individuos o empresas que contaminan deben asumir los costos de eliminar o reducir el impacto de los vertimientos. De esta forma, quien contamina debe internalizar la externalidad que causa al arrojar residuos al entorno.
- b) Tasa incentivadora. - Compensan gastos de mantenimiento y renovabilidad de los recursos naturales.
- c) Por utilización de aguas. -El agua como recurso natural y sus correspondientes compensaciones.

El VII Programa Comunitario sobre Medio Ambiente (Diario Oficial de la Unión Europea, serie L 354, 28 de diciembre de 2013) insiste en la necesidad de transformar la economía mundial “en una economía verde e integradora”. Para ello propone:

“Una combinación adecuada de instrumentos políticos, lo cual permitiría a las empresas y los consumidores comprender mejor cómo repercuten sus actividades sobre el medio ambiente y saber cómo gestionar ese impacto. Entre tales instrumentos políticos cabe citar los siguientes: incentivos económicos, instrumentos de mercado, requisitos en materia de información y herramientas y medidas voluntarias que complementen el marco legislativo y comprometan a las partes interesadas a distintos niveles” [ Diario Oficial de la Unión Europea, serie L 354, 28 de diciembre de 2013, Introducción].

Para Acquatella (2005) en la implementación de incentivos fiscales en Latinoamérica observa una ausencia de evaluación formal, por lo tanto, es difícil precisar:

- a) sí han tenido algún impacto significativo en el comportamiento de los agentes económicos a los cuales estaban dirigidos, y
- b) si los beneficios obtenidos son superiores a los costos que implican mantener estos esquemas.

Los Gobiernos municipales, dentro del marco jurídico de sus competencias, han expedido ordenanzas tocando el tema de incentivos ambientales, pero no solo han sido relativamente poco el desarrollo ineficiente. Por tanto, la legislación ambiental no ha sido aplicada, pues su finalidad no se ha logrado.

En la realidad latinoamericana se ha experimentado con diversos esquemas de incentivos fiscales, tales como incentivos a la reforestación; exenciones arancelarias y depreciación acelerada de equipos destinados al control de la contaminación, tecnologías de producción más limpia; así como, incentivos para promover la adopción de tecnologías energéticas renovables. Esto lo encontramos en nuestra legislación el libro sexto del Código Orgánico del Ambiente en el que se encuentra establecidos incentivos forestales.

Las grandes empresas son agentes de cambio en las sociedades y su compromiso con el medio ambiente es de los más notorios en los últimos años. Así mismo los consumidores esperan de las empresas responsabilidad con el medio ambiente, empresas con servicios amigables a la naturaleza, y, ¿Cómo conseguir esto? Los incentivos ambientales, estimulan el comportamiento de las personas naturales y jurídicas para cumplir con la legislación ambiental vigente.

Maldonado, Rivas, Molina y Flores (2007) indican que, en efecto, el mercado ha cambiado y que la necesidad de incorporar la sustentabilidad en el proceso de la elaboración de productos y servicios se ha acentuado, porque constituye un requisito para competir en los mercados internacionales.

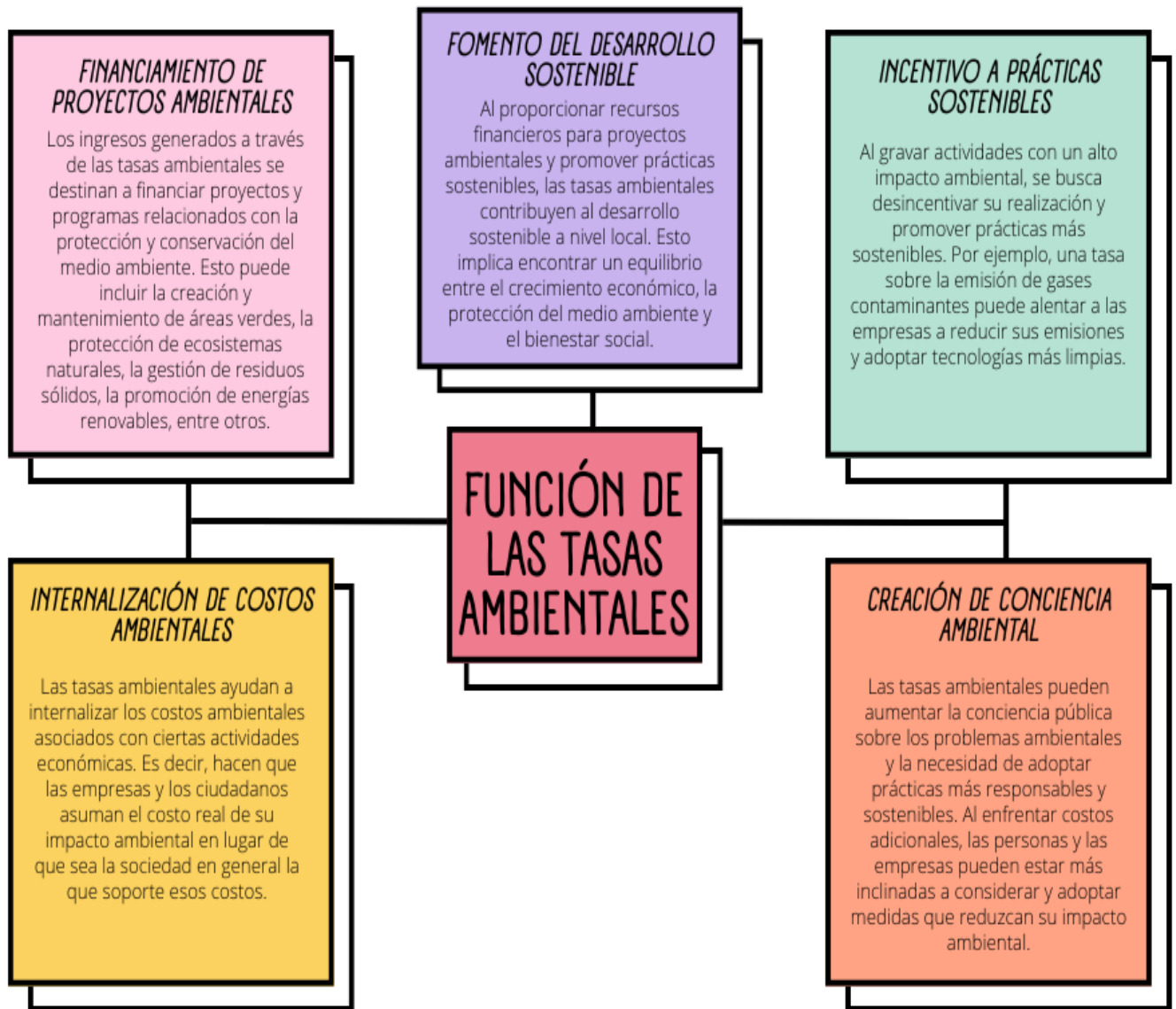
En conclusión, no sólo las tasas ambientales son para las empresas que deben ser responsables social y ambientalmente y para las personas que generen actividades contaminantes, sino también para los usuarios de esas empresas que generan un impacto ambiental significativo, por ejemplo, muchos municipios en Ecuador cobran una tasa a los propietarios de viviendas y empresas por la recolección y gestión de residuos sólidos. Esta tasa puede variar según la cantidad de residuos generados y el tipo de servicio de recolección.

## **2.1.2 Funciones de las tasas ambientales dentro de los municipios**

Las funciones de las tasas ambientales en la protección del medio ambiente son diversas y pueden incluir financiamiento de proyectos ambientales, fomento del desarrollo sostenible, incentivo a prácticas sostenibles, internalización de costos ambientales y creación de conciencia ambiental.



**Figura 3. Funciones de las tasas ambientales.**



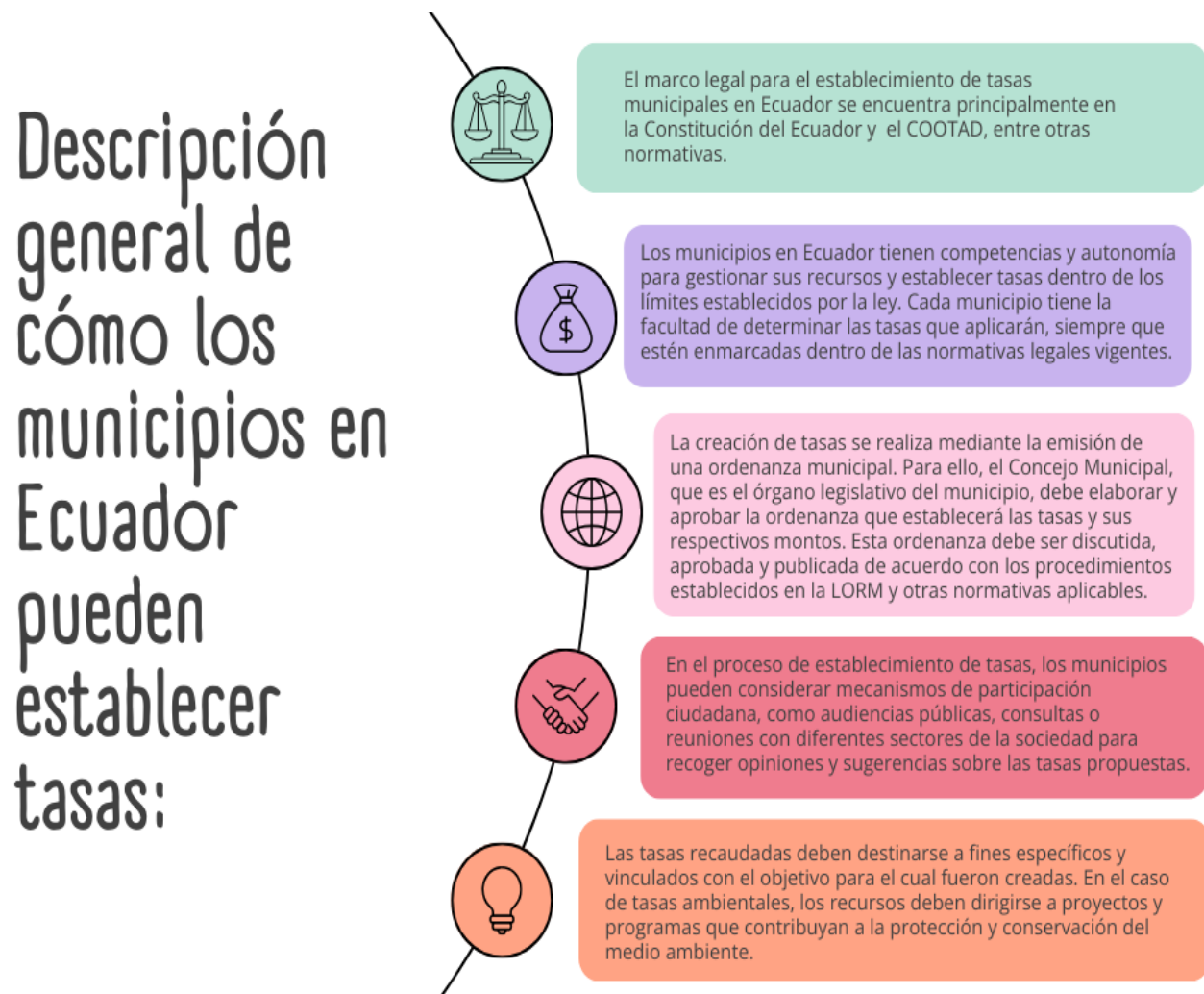
*Nota.* La elaboración de esta figura pretende ejemplificar las diferentes funciones de las tasas ambientales en los gobiernos locales. Fuente: Elaboración propia.

Es importante destacar que la efectividad de las tasas ambientales depende de su diseño adecuado, de la transparencia en el uso de los fondos recaudados y de la colaboración entre los diferentes actores involucrados, como los gobiernos locales, las empresas y la sociedad civil. Cuando se aplican correctamente, las tasas ambientales pueden ser una herramienta poderosa para fomentar la protección y conservación del medio ambiente a nivel local.

## 2.1.3 Creación de las tasas ambientales municipales

La creación de tasas ambientales por parte de los municipios es una herramienta para promover la protección del medio ambiente local. Estas tasas son impuestos o tarifas que se aplican a actividades o servicios que tienen un impacto ambiental negativo o generan externalidades ambientales, con el objetivo de incentivar prácticas más sostenibles y financiar proyectos ambientales. El establecimiento de tasas municipales en Ecuador sigue un proceso específico y está regulado por la legislación del país. A continuación, te presento una descripción general de cómo los municipios en Ecuador pueden establecer tasas:

**Figura 4. Descripción general de cómo los municipios en el Ecuador pueden establecer tasas.**



*Nota.* La elaboración de la figura da una breve descripción de como los municipios en el Ecuador pueden llegar a establecer tasas de carácter ambiental. Fuente: Elaboración propia inspirada en (COOTAD) (CODA).

Es importante señalar que las tasas municipales pueden variar según cada municipio, ya que las necesidades y prioridades locales pueden ser diferentes. Además, los montos y conceptos de las tasas también pueden revisarse y ajustarse periódicamente mediante nuevas ordenanzas, si se respetan los procedimientos legales establecidos.

Un ejemplo en la creación de tasas ambientales es el de la página web de los gobiernos autónomos descentralizados municipales de Guayaquil (GADMG), Ambato (GADA), Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) y el Acuerdo Ministerial 083-B, por emisión de la licencia ambiental, esta tasa ambiental tiene un valor en el rango de los 500 dólares americanos (USD), para operaciones de medio impacto y riesgo ambiental, y un valor de 1000 \$. Todas las personas naturales y jurídicas que regulen proyectos, obras o actividades realizadas o por realizar deberán presentar una garantía o póliza bancaria y pagar una tasa antes de la emisión de una licencia ambiental.

**Tabla 1. Emisión de Licencias Ambientales**

<b>PAGO POR SERVICIOS ADMINISTRATIVOS DE REGULARIZACIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO</b>	<b>DERECHO ASIGNADO</b>	<b>USD MÍNIMO</b>	<b>REQUISITO</b>
Revisión, calificación de los Estudios Ambientales ex ante, y emisión de la Licencia Ambiental	1 x 1000 (uno por mil) sobre el costo total del proyecto (alto impacto y riesgo ambiental)	1000,00	Presentación de la protocolización del presupuesto estimado
Revisión, calificación de los Estudios Ambientales ex ante, y emisión de la Licencia Ambiental	1 x 1000 (uno por mil) sobre el costo total del proyecto	500,00	Presentación de la protocolización del presupuesto estimado

	(medio impacto y riesgo ambiental)		
Revisión, calificación de los Estudios Ambientales ex post, y emisión de la Licencia Ambiental	1 x 1000 (uno por mil) sobre el costo del último año de operación (alto impacto y riesgo ambiental)	1000,00	Presentación del formulario 101 del SRI, casilla 799, costos de operaciones de cada proyecto. Representados en los Estados de Resultados Individuales
Revisión, calificación de los Estudios Ambientales ex post, y emisión de la Licencia Ambiental	1 x 1000 (uno por mil) sobre el costo total del proyecto (medio impacto y riesgo ambiental)	500,00	Presentación del formulario 101 del SRI, casilla 799, costos de operaciones de cada proyecto. Representados en los Estados de Resultados Individuales

*Nota.* Se realizó la siguiente tabla explicativa del pago de tasa por el concepto de emisión de la licencia ambiental. Fuente: Elaboración propia basada en (

## 2.2 Impuestos de tipo ambientales en el Ecuador:

Estos impuestos están diseñados para gravar actividades que tienen un impacto negativo en el medio ambiente y para incentivar prácticas más sostenibles. Algunos de los impuestos ambientales en Ecuador incluyen:

### 2.2.1 Impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV)

Según las normas internacionales sobre emisiones, este tipo de impuesto se aplica a determinadas clases de vehículos y tipos de motores, en cuyo caso el tipo de combustible se convierte en la base imponible. Fue uno de los impuestos incluidos en la Ley Para La Promoción Del Medio Ambiente Y La Optimización De Los Ingresos Del Estado, la cual, según el Registro

Oficial 583 de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, fue aprobada y considerada como uno de los factores que causaron mayor daño a la sociedad, cuyo pago se inició en 2012. Su finalidad fue la de reducir la contaminación atmosférica y ambiental provocada por el uso de vehículos de motor, sin embargo, el 15 de agosto de 2019, el presidente de la República, a solicitud de la Asamblea Nacional, aprobó la cancelación de este impuesto por considerar que, tras su implementación, no logró el objetivo principal de dinamizar la actividad social.

## **2.2.2 Impuesto redimible a las botellas plásticas no retornables (IRBPNR)**

Antes de definir el IRBPNR, cabe recalcar que el plástico es un material necesario en el uso diario, pero tiene efectos negativos, pues puede tardar hasta 500 años en descomponerse en el medio ambiente, y la mayoría llega a los océanos y mares afectando el ecosistema y nuestra calidad de vida. Ecuador genera en promedio cuatro millones de toneladas de residuos por año, y estos residuos a su vez contienen alrededor de 0,75.000 piezas de desecho por día (Campoverde Valencia y Varas Valencia, 2019).

Es por eso que el gobierno, a través de la Secretaría de Hacienda, impuso un impuesto a las botellas plásticas, las cuales deben cumplir ciertas condiciones y están destinadas a la reutilización y reciclaje, con el fin de manejar mejor los desechos que genera el uso excesivo de dichos materiales. El IRBPNR es otro impuesto contenido en la Ley de Promoción Ambiental y Optimización de los Ingresos Públicos, el cual debe declararse transcurrido un mes de su implementación, la administración tributaria ha introducido mecanismos de mejora para regular su implementación. Recogida tras la introducción de botellas de plástico de un solo uso para aumentar la recogida y minimizar los daños relacionados (Díaz Cassou y Ruiz Arranz, 2019). Su propósito es promover el reciclaje y reducir el daño ambiental, y el evento desencadenante ocurre cuando se utilizan botellas de plástico para embotellar bebidas o líquidos, el evento desencadenante para las bebidas importadas es la aduana (Amoroso I., 2014).

## **2.2.3 Impuesto a los Consumos Especiales en la entrega de Fundas Plástica**

Para el año 2019 se publicó la Ley Básica de Simplificación y Progresividad Tributaria, la cual modificó algunas disposiciones de la Ley del Régimen Tributario Interno y la modificó para introducir un impuesto especial a los consumos (ICE). (Servicio de Impuestos Internos, 2019).

Tiene como finalidad reducir la emisión y consumo de bolsas plásticas y así gestionar la reducción del daño ambiental causado por estos factores, y el hecho que da origen al impuesto recae en el momento del traslado de las bolsas plásticas desde el almacén hasta cuando son requeridas por el comprador (Servicio de Impuestos Internos, 2019).

Este impuesto ya entró en vigencia en Ecuador, a pesar de la ausencia de la Ley Orgánica de Simplificación y Progresividad Tributaria de 2019, que aumentaría la recaudación y reduciría los desperdicios que provocan las bolsas plásticas como factor contaminante. La resolución también enfatiza que el impuesto cubre solo un tipo de protección, pero no de forma universal.

A principios de 2023, el presidente Guillermo Lasso redujo los impuestos especiales (ICE) sobre cigarrillos, cigarrillos electrónicos, bebidas alcohólicas, armas de fuego y estuches de plástico mediante la Orden Ejecutiva N° 645. Para contener el impacto inflacionario en la economía, en la Tabla del Grupo V se modifica de la siguiente manera:

**Tabla 2 Impuesto a las fundas plásticas**

GRUPO V	
DESCRIPCIÓN	TARIFA ESPECÍFICA
Bebidas no alcohólicas y gaseosas con contenido de azúcar mayor a 25 gramos por litro de bebida.	USD \$ 0,18 por 100 gramos de azúcar añadida.
Fundas plásticas.	USD \$ 0,08 por fundas plásticas.

*Nota.* Se realizó la siguiente tabla descriptiva para ejemplificar los cambios obedecidos al decreto ejecutivo No. 645. Fuente: Elaboración propia según (Decreto ejecutivo No. 645).

De conformidad con las disposiciones finales de la Orden Ejecutiva, el Servicio de Rentas Internas (SRI), el Ministerio de Economía y Finanzas y otras autoridades competentes cambiarán las tasas del impuesto especial al consumo para cumplir con este Decreto Ejecutivo.

### CAPITULO 3

#### **Incentivos ambientales que fijan los gobiernos autónomos descentralizados a nivel municipal en el Ecuador considerados ciudades sostenibles.**

##### **3.1 Proyecto Ciudades emergentes y sostenibles del BID**

El proyecto Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) del BID ha definido como ciudades “emergentes” a aquellas que han tenido un crecimiento poblacional y económico positivo por encima del promedio nacional durante el último periodo intercensal. Este proyecto a su vez está alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, la Nueva Agenda Urbana (Hábitat III), y el Acuerdo de París. Actualmente hay 645 ciudades intermedias en América Latina, en las cuales viven 205 millones de personas, esto es, casi 4 de cada 10 habitantes de la región. Los criterios del BID respecto a la categorización de las 645 ciudades intermedias es que sólo 242 son ciudades emergentes pues para aquello se debe cumplir con las siguientes características:

1. Una población entre 100 mil y 2 millones de habitantes.
2. Crecimiento poblacional mayor al promedio nacional.
3. Crecimiento económico mayor al promedio nacional.

La población del Ecuador, según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) en 2010, tenía una población de 15.002.000 habitantes, pero el INEC señaló el 11 de julio del 2019 que la población del país es cercana a los 17,3 millones de personas. Teniendo en cuenta los datos del último censo, los municipios que superan la primera característica del BID son 20 ciudades (gráfico 1), con más de 100.000 habitantes y menos de 2 millones. De las 20 ciudades, 7 superan la media nacional de crecimiento poblacional a 2020, que según los datos del INEC es de 1,56. Por último, solo 6 Municipios que cumplieron las dos anteriores características superan el crecimiento económico a 2018 considerando el Valor Agregado Bruto (VAB), pues en el país no existen datos considerando el Producto Interno Bruto por cantones, que en 2018 fue de 1,3. El VAB no varía del PIB pues en 2018 fue de 1,2 según los datos del Banco Central del Ecuador. Cumpliendo con las características del BID las ciudades emergentes en Ecuador serían: Santo Domingo, Daule, Durán, Loja, Cuenca y Santa Elena. En 2014 Cuenca la reconoció oficialmente el BID como una ciudad sostenible y sustentable.

**Tabla 3. Ciudades Sostenibles en Ecuador**

MUNICIPIOS	HABITANTES	CRECIMIENTO POBLACIONAL	CRECIMIENTO ECONÓMICO (VAB)
Esmeralda	189 504	0,842	5,40%
Quinindé	122 570	1,166	-17,30%
Ibarra	181 175	1,512	6,10%
Otavalo	104 874	1,325	-0,60%
Chone	126 491	-0,271	-8,30%
Portoviejo	280 029	0,819	4,60%
Manta	226 477	0,981	-7,40%
Santo Domingo	368 013	1,75	9,00%
Quevedo	173 575	1,606	-11,60%
Babahoyo	153 776	0,784	-6,60%
Latacunga	170 489	1,354	6,30%
Ambato	329 856	1,141	-0,10%
Riobamba	225 741	1,028	-2,10%
Daule	120 326	3,295	7,10%
Milagro	166 634	1,313	8,40%
Durán	235 769	2,488	4,60%
Santa Elena	144 076	2,263	4,90%
Cuenca	505 585	1,793	7,80%
Machala	245 972	1,056	4,30%
Loja	263 900	1,894	2,60%

*Nota.* Se realizó la siguiente tabla previo análisis cualitativo de los requisitos establecidos por el BID para considerar ciudades sostenibles. Fuente: Elaboración propia basada en datos del INEC. Es menester una colaboración participativa y real de personas tanto naturales como jurídicas que actúan en distintos marcos institucionales, pues el Estado para cumplir con la protección del



medio ambiente se vale de sus tres poderes clásicos y la producción de normas por parte del ejecutivo para la disminución de prácticas contaminantes como la aplicación correcta de esta normativa se evidenciará dentro de los GAD's municipales.

La asociación de municipalidades del Ecuador (AME) se ha pronunciado, haciendo una clasificación de los municipios a través de criterios de tamaño poblacional. Así los municipios considerados pequeños, son aquellos que tienen hasta 50 mil habitantes, los medianos aquellos que tienen entre 50 y 300 mil habitantes y los grandes serían los que tuviesen más de 300 mil habitantes, en total dentro del Territorio Ecuatoriano de acuerdo a las estadísticas dadas por el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos en el año 2010 habría:

1. Municipios grandes 7;
2. Municipios medianos 62, y;
3. Municipios pequeños 152.

Los Municipios se han centrado más en un tema sancionatorio, regulatorio y de control en el cumplimiento de las ordenanzas, más no se aprecia que incorporen incentivos ambientales que generen un cambio en las conductas de los administrados, para que, en vez de pagar por la tasa establecida, accedan al incentivo y se disminuya la contaminación. Es decir, los Municipios se han encargado de recaudar ingresos para invertirlos en actividades administrativas de carácter ambiental (Pedro Coello: 2007). Otro problema a señalar es el que plantea el Dr. Hernán Batallas Gómez. Dentro de su investigación en el ámbito tributario señala que los recursos tributarios junto con las asignaciones presupuestarias del gobierno central representan el mayor ingreso económico dentro de los Municipios, evidenciando una dependencia significativa de los gobiernos seccionales al gobierno central, lo cual impediría un proceso de descentralización plena. Tanto es así que el COOTAD en su art. 491 se centra en establecer impuestos municipales, pero poco o nada se habla de incentivos ambientales en el COOTAD que no solamente abarcan a los incentivos de carácter tributario-fiscal sino al honorífico y a los económicos. El Estado, en coordinación con los gobiernos municipales, incide en el cambio de conducta de sus ciudadanos hacia la disminución de la contaminación mediante incentivos ambientales, acordes con la realidad social de la población.

En el actuar del gobierno seccional se debería reflejar una administración pública coherente con la aplicación de la legislación ambiental, de manera eficaz y eficiente y recurrir a la idea de que una aplicación rigurosa de la norma si se incumple la ordenanza es sanción. Mientras tanto los estímulos de carácter ambiental se expresan de manera positiva en la incidencia del comportamiento de las personas originando sentimientos de satisfacción que fomentan la

disposición y el deseo de repetir las buenas prácticas ambientales, intensificando las actuaciones positivas para el medio ambiente. “Pensar que el cumplimiento de la norma se da simplemente por su severidad o por las penas que puede establecer es un error, ya que los estímulos en este caso permiten que la ciudadanía a más que tomen consciencia en materia ambiental, fruto de su cambio de hábitos de consumo y producción, contribuya a la protección del medio ambiente.” (Martínez; 2019)

### **3.2 Función y tipo de incentivos ambientales en Ecuador**

Los incentivos son mecanismos a los que acude el Estado, para desarrollar sectores económicos afectados o deprimidos, buscando como objetivos la promoción del ahorro, la inversión, aumento de la productividad, la descentralización de ciertas áreas o actividades, el empleo, entre otros (Armas y Armas, 2011).

La función principal de los incentivos ambientales es que pueden motivar a las comunidades a mejorar y sostener un comportamiento que tenga como consecuencia la conservación de sus recursos naturales. Además de evaluar las necesidades y desafíos ambientales locales, antes de implementar incentivos, es fundamental realizar un diagnóstico ambiental para identificar los problemas específicos que enfrenta la localidad en términos de medio ambiente. Esto ayudará a determinar qué áreas necesitan una atención especial y qué prácticas o comportamientos deseados se deben promover.

La Autoridad Ambiental nacional ha trabajado con un tipo de incentivo ambiental específico: el honorífico mediante certificaciones y reconocimientos para concienciar al uso eficiente de los recursos naturales, trabajando en la prevención de impactos ambientales negativos a sectores estratégicos del país.

Es así que se ha desarrollado los siguientes mecanismos como Incentivos Ambientales:

- Certificación Ecuatoriana Ambiental por casos de Producción Más Limpia (P+L)
- Autorización Ambiental por adquisiciones de maquinaria, equipo o tecnología (MET's) destinadas a la Producción Más Limpia
- Reconocimiento Ecuatoriano Ambiental «Punto Verde» por Buenas Prácticas Ambientales (BPAs) en oficinas
- Reconocimiento Ecuatoriano Ambiental «Punto Verde» a Construcciones Ecoeficientes.

Los primeros incentivos se darán a empresas que hayan obtenido permisos ambientales, demostrado un desempeño ambiental óptimo e introducido casos de “producción más limpia” tanto en sus procesos productivos como en los servicios que prestan. Hasta mayo de 2015, se

han certificado 28 fábricas y 64 operaciones de producción más limpias de empresas e industrias. (Ministerio del Ambiente y Agua, 2015)

### **3.3.1 Ordenanza de incentivos fiscales para proyectos ecoeficientes:**

En Ecuador, se ha establecido algunas ordenanzas que otorga incentivos fiscales a los proyectos ecoeficientes. Esta medida busca fomentar la adopción de tecnologías y prácticas que reduzcan el consumo de recursos naturales y minimicen la generación de residuos. Los proyectos que cumplen con los criterios establecidos pueden acceder a beneficios fiscales, como exenciones de impuestos o reducciones en las tarifas de servicios básicos. Esta ordenanza incentiva a las empresas a implementar medidas de eficiencia energética, gestión adecuada de residuos y conservación del agua, promoviendo así un desarrollo más sostenible. En la región Sierra de nuestro cuadro compendio de incentivos ambientales encontramos que el Concejo Municipal de Cayambe establece la ordenanza para la protección de la calidad ambiental en lo relativo a la contaminación por desechos no domésticos generados por fuentes fijas del cantón Cayambe se decreta que se creará un fondo ambiental con el fin de incentivar el uso de tecnologías limpias y energías alternativas, y, en general, de medidas orientadas al manejo sustentable de los recursos naturales y a la protección del entorno cantonal esto se encuentra publicado en el Registro Oficial 43 del 16-11- 2007.

### **3.3.2 Ordenanza de incentivos para la protección de áreas naturales:**

Otra ordenanza importante en Ecuador es aquella que establece incentivos para la protección de áreas naturales. Para conservar la biodiversidad y los ecosistemas, se crearon incentivos para propietarios de terrenos que decidan conservar sus áreas. Estos incentivos pueden incluir exenciones de impuestos, apoyo técnico y acceso a financiamiento para la implementación de programas de conservación. Así, se promueve la participación de los propietarios en la protección de los espacios naturales y se contribuye a crear corredores ecológicos que conectan áreas protegidas. En este caso podemos mencionar en la región amazónica la ordenanza expedida por el Concejo Municipal del Cantón Centinela del Cóndor en Suplemento del Registro Oficial 871 con fecha 15 de enero de 2013 que expide la Ordenanza Para La Protección De Fuentes Y Zonas De Recarga De Agua, Ecosistemas Frágiles Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación De La Biodiversidad Y El Patrimonio Natural Del Cantón Centinela Del Cóndor que tiene por objeto que los bienes inmuebles declarados en calidad de "RESERVA", y que están cubiertos de bosque, y en donde se desarrollen planes de reforestación con especies nativas

de la zona, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto predial rústico y a las tierras rurales.

### **3.3.3 Ordenanza de incentivos para la movilidad sostenible:**

El transporte es un sector clave en términos de impacto ambiental. Para fomentar la movilidad sostenible, se han establecido ordenanzas que otorgan incentivos a aquellos que optan por medios de transporte más amigables con el medio ambiente. Estos incentivos pueden incluir beneficios fiscales, descuentos en el pago de peajes o estacionamiento preferencial para vehículos eléctricos o de bajas emisiones. Esta medida busca reducir la dependencia de los combustibles fósiles y promover el uso de alternativas más limpias y eficientes, como el transporte público, la bicicleta o la caminata. Por ejemplo, en la ciudad de Cuenca, ciudad emergente del Ecuador, se establece la Ordenanza Para La Promoción Y Fortalecimiento De La Movilidad Activa En El Cantón Cuenca publicada el 30 de mayo de 2020 que tiene por objetivo la promoción de la movilidad sostenible en base a un sistema de bicicletas públicas cuyo fin es incentivar a la ciudadanía el uso de bicicletas como una alternativa a los vehículos motorizados que consumen recursos naturales no renovables.

### **3.3.4 Ordenanza de incentivos para la gestión de residuos sólidos:**

Muchos municipios ecuatorianos han implementado ordenanzas que promueven la gestión adecuada de los residuos sólidos. Estas ordenanzas contienen incentivos para fomentar la separación de residuos en origen, el reciclaje y la reducción de desechos. Por ejemplo, se pueden establecer descuentos en el pago de tasas de recolección de basura para aquellos ciudadanos o empresas que implementen prácticas de separación de residuos y reciclaje. En la región Costa el Ilustre Concejo Municipal de Manta expide la Ordenanza Para La Prevención Y Control De La Contaminación Por Desechos Industriales, De Servicios Y Otros De Carácter Tóxico Y Peligroso Generados Por Fuentes Fijas Del Cantón Manta estableciendo el incentivo tributario de exoneración de pago de derechos de permiso ambiental, así como el incentivo honorífico de un Premio Que va dirigido a Dueños de predios; a la comunidad en general publicado en Registro Oficial 190 15-X-2007

### **3.3.5 Ordenanza de incentivos para la construcción sostenible:**

Algunos municipios han adoptado ordenanzas que otorgan incentivos a las construcciones que cumplan con criterios de sostenibilidad. Estos incentivos pueden incluir la reducción de tasas o

impuestos municipales, agilización de trámites o la asignación de beneficios adicionales, como mayor altura de construcción o áreas verdes adicionales. Estas medidas fomentan la construcción de edificaciones más eficientes desde el punto de vista energético, con uso de materiales sostenibles y sistemas de captación de agua de lluvia, entre otros aspectos. A propósito, el Concejo del Cantón Chambo expide la Ordenanza Que Regula El Manejo Y Conservación Del Ecosistema Páramo, Microcuencas Y Unidades Hidrográficas En El Cantón Chambo a través de Incentivos a los Programas de apoyo a la comunidad y sectores, orientados a la tecnificación y al mejoramiento de las actividades agropecuarias, que sus integrantes las ejecutan dentro del marco de la presente ordenanza. Los bienes inmuebles declarados en calidad de reserva, e inscritos en el Registro Forestal de la Regional del Ministerio del Ambiente, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto a los predios rurales publicado en Registro Oficial 30420-X-2010

### **3.3.6 Ordenanza de incentivos para la protección de áreas verdes y espacios públicos:**

Algunos municipios han implementado ordenanzas que brindan incentivos a los propietarios de terrenos que destinen áreas para la creación o ampliación de parques, jardines o espacios públicos. Estos incentivos pueden incluir beneficios fiscales, reconocimientos públicos o facilidades para la gestión y mantenimiento de dichas áreas. Con esto, se busca promover la creación de espacios verdes que mejoren la calidad de vida de los habitantes y contribuyan a la conservación de la biodiversidad. Es importante tener en cuenta que las ordenanzas pueden variar de un municipio a otro, ya que cada GAD tiene autonomía para establecer sus propias normativas y políticas ambientales. Por lo tanto, es recomendable consultar las ordenanzas específicas del municipio de interés para obtener información actualizada sobre los incentivos ambientales disponibles en ese lugar. En la región amazónica el Consejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón El Pangui decreta la Ordenanza Para La Protección De Fuentes Y Zonas De Recarga De Agua, Ecosistemas Frágiles Y Otras Áreas Prioritarias que tiene el objetivo de la Conservación De La Biodiversidad Y El Patrimonio Natural Del Cantón El Pangui además establece que los bienes inmuebles declarados en calidad de "RESERVA", y que están cubiertos de bosque, y en donde se desarrollen planes de reforestación con especies nativas de la zona, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto predial rústico y a las tierras rurales esto publicado en Suplemento del Registro Oficial 850 13-XII- 2012.

Actualmente, las ordenanzas de los gobiernos municipales y provinciales sobre incentivos ambientales y tasas son relativamente escasas. Se llegan a utilizar más incentivos tributarios de exenciones de pagos para estimular la preservación de espacios declarados reservas ecológicas, pero eso no impide que la conducta del ser humano afecte a esos espacios contaminándolos.

## Conclusiones

En cuanto a la insuficiencia de incentivos ambientales para cumplir los nuevos paradigmas legales-ambientales en el que hoy nos encontramos es un desafío para los gobiernos locales la implementación de medidas que fortalezcan conductas positivas hacia la protección de la naturaleza. Como conclusión del presente trabajo, del estudio de ordenanzas y de casos de diferentes países determinamos que los incentivos ambientales:

**PRIMERA:** Estimulan la adopción de prácticas sostenibles: Los incentivos ambientales pueden incluir beneficios económicos, fiscales o regulatorios que hacen más atractiva la adopción de prácticas ecológicas y sostenibles por parte de individuos, empresas y gobiernos. Al ofrecer recompensas por acciones positivas, se impulsa a las partes interesadas a tomar decisiones más responsables con respecto al medio ambiente el marco legal y normativo de Ecuador, aunque en principio parezca revolucionario con los derechos a la naturaleza no se materializa a nivel local, los gobiernos municipales tienden a redactar ordenanzas sin una finalidad real o practica desvirtualizando el verdadero objetivo.

**SEGUNDA:** Estimulan a la innovación y tecnologías limpias: Los incentivos ambientales pueden impulsar el desarrollo de tecnologías limpias y procesos más eficientes, ya que las empresas tienen un mayor incentivo para invertir en la investigación y el desarrollo de soluciones amigables con el entorno. La falta de educación limita la innovación, al momento de que el Estado proporcione un presupuesto más amplio para un tema de impericia necesidad, para considerar el desarrollo sostenible parte vital se motivará a las generaciones actuales y futuras a renovar en mecanismos de producción amigables con el medio ambiente.

**TERCERA:** Promocionan de la responsabilidad social corporativa: Los incentivos ambientales pueden influir en las políticas de responsabilidad social corporativa, llevando a las empresas a considerar el impacto ambiental de sus operaciones y productos, y a adoptar medidas para minimizarlo. Por lo que necesita que instituciones como el Ministerio del Medio Ambiente presionen a las empresas para que sean responsables ambientalmente mediante estímulos positivos como las exenciones fiscales o tasas más rígidas.

**CUARTA:** Contribuyen a metas ambientales globales: Los incentivos ambientales pueden respaldar el cumplimiento de acuerdos y objetivos internacionales relacionados con el medio ambiente, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas o los compromisos sobre cambio climático, pero se necesita articular departamentos técnicos que coadyuben a la ejecución de los incentivos determinados en los diferentes cuerpos legales.

**QUINTA:** Participación ciudadana: Los incentivos pueden involucrar a la sociedad en la toma de decisiones y acciones ambientales, ya que cuando las personas ven resultados positivos derivados de su comportamiento sostenible, se sienten motivadas a seguir participando activamente.

**SEXTA:** Ahorro de recursos y costos a largo plazo: promover prácticas sostenibles mediante incentivos puede usar más los recursos naturales, lo que se traduce en ahorro de costos tanto para individuos como para organizaciones.

En resumen, los incentivos ambientales son herramientas poderosas para fomentar la protección y conservación del medio ambiente al alinear intereses económicos y sociales con el bienestar del planeta. Al recompensar las acciones positivas, se motiva a las personas y entidades a tomar decisiones más conscientes y responsables con respecto al medio ambiente, lo que resulta en beneficios significativos para el presente y el futuro.



### Recomendaciones

1. Establecimiento de objetivos claros y medibles: Los incentivos ambientales deben estar vinculados a objetivos concretos y alcanzables. Definir metas medibles permitirá evaluar la efectividad de los incentivos y realizar ajustes si es necesario.
2. Creación de políticas y marcos regulatorios: Los gobiernos locales deben desarrollar políticas y marcos regulatorios que respalden la implementación de incentivos ambientales. Estas políticas pueden incluir exenciones fiscales, subsidios, premios, reconocimientos o permisos especiales para actividades sostenibles.
3. Involucramiento de la comunidad y las partes interesadas: Es fundamental involucrar a la comunidad y a las partes interesadas relevantes en la planificación y diseño de los incentivos. Esto asegurará que las medidas sean adecuadas para las necesidades locales y cuenten con el apoyo de la población.
4. Fomento de la educación y sensibilización ambiental: Los incentivos serán más efectivos si van acompañados de campañas de sensibilización ambiental. Es importante educar a la población sobre la importancia de las acciones sostenibles y cómo los incentivos pueden beneficiar tanto al individuo como al entorno.
5. Establecimiento de programas de monitoreo y seguimiento: Es necesario establecer sistemas de monitoreo para evaluar el impacto de los incentivos ambientales en el comportamiento y las prácticas de la comunidad. Esto permitirá ajustar las políticas en función de los resultados obtenidos.
6. Colaboración con el sector privado y organizaciones no gubernamentales: Trabajar en conjunto con el sector privado y las ONG puede fortalecer la implementación de incentivos ambientales. El sector privado puede ser un aliado para desarrollar programas conjuntos y aportar recursos, mientras que las ONG pueden ayudar en la sensibilización y la ejecución de proyectos.
7. Evaluación periódica y mejora continua: Los incentivos ambientales deben ser evaluados periódicamente para medir su efectividad y eficiencia. Se deben realizar ajustes y mejoras continuas en función de los resultados y las lecciones aprendidas.

Al implementar incentivos ambientales en los gobiernos locales, se puede lograr un cambio positivo hacia la sostenibilidad y la protección del medio ambiente, involucrando a la comunidad en la construcción de un futuro más verde y resiliente, es por eso que en julio de 2023 a raíz del presente trabajo investigativo conjuntamente con la Red Mundial de Jóvenes Políticos Portoviejo

y el Ministerio de Inclusión Económica y Social lanzamos la Escuela Juventud en Desarrollo: Políticas Públicas en Acción la cual tenía como objetivo la educación de jóvenes entre 16 y 29 años para la creación de ordenanzas que propiciaran el desarrollo de la ciudad de Portoviejo en base a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Después de múltiples reuniones de trabajo, de modificaciones y correcciones el equipo ganador (Bryan Toledo, Gustavo Alcívar, Dayanara Valencia) y yo, como coordinadora de Políticas Públicas de la ya mencionada organización, presentamos al alcalde, Lic. Javier Pincay, la ordenanza de movilidad sostenible basada en los objetivos de desarrollo sostenible 11 y 13 en un evento desarrollado por el mes de la juventud en agosto de 2023. La ordenanza sigue su camino al presentarse al consejo cantonal de Portoviejo augurando pronto entre a debate y pueda materializarse, pues en la ordenanza plasmamos incentivos ambientales como motivación para cumplir lo ahí establecido, llevando el trabajo investigativo a la práctica. Anexo el borrador de la ordenanza que se presentó al Consejo Cantonal.

## Referencias

- García Cabezas, N. (12 de 11 de 2019). ¿Qué es el acuerdo de París? Objetivos para frenar el cambio climático. Obtenido de Ayuda en acción: <https://ayudaenaccion.org/ong/blog/sostenibilidad/que-es-el-acuerdo-de-paris/>
- AIDA. (20 de 03 de 2020). El Derecho Internacional Ambiental, historia e hitos. Obtenido de <https://aida-americas.org/es/blog/el-derecho-internacional-ambiental-historia-e-hitos>
- Alarcón, M., & Álvarez, J. (2020). El Balance Social y las relaciones entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los Principios Cooperativos mediante un Análisis de Redes Sociales.
- Albarracín, S. (2017). Concepciones y prácticas de educación ambiental desde la gestión institucional: Un estudio de caso en el nivel preescolar de colegios oficiales de la localidad Antonio Nariño, Bogotá DC.
- Amorim, A., Baptista, F., & Ippolito, A. (2017). Sobre cooperación sur-sur y triangular: una visión general sobre.
- Ávila, E., & Jiménez, C. (2019). Guía metodológica de apoyo docente para la asignatura " Sociedad y ambiente": impactos ambientales, residuos sólidos y aguas residuales.
- Ballesteros, A. (2019). Plan de negocios para la importación y comercialización de textiles ecológicos adquiridos en China dirigido al mercado ecuatoriano.
- Bárcena, A. (2018). 70 años de contribución al desarrollo sostenible de América Latina y el Caribe. Reflexiones sobre el desarrollo en América Latina y el Caribe: conferencias magistrales 2016-2018.
- Barragán, D., Muñoz, L., & Sanhueza, A. (2020). La importancia de la democracia ambiental para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe.

- Bedón, R. (2017). "Aplicación de los Derechos de la Naturaleza en Ecuador". *Dereito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável*. Belo Horizonte.
- Bergel, S. (2020). *La Declaración Universal de la UNESCO sobre el genoma humano y los derechos humanos*.
- Bertoni, L. (2017). *Las papeleras en cuestión: Un recorrido por el derecho ambiental e internacional de La Haya al Mercosur*.
- Betancourt, J. (2021). *La política de innovación tecnológica 1978-2018. Una aproximación a la comprensión del ascenso geopolítico de China*.
- Biasco, E. (2018). *Derecho Ambiental General. Derechos de la naturaleza, en Obligaciones y contratos en los albores del siglo XXI*.
- Brañes, R. (2018). *Manual de Derecho Ambiental Mexicano*. EFE.
- Brañes, R. (2019). *Informe sobre el Desarrollo del Derecho Ambiental Latinoamericano*. PNUMA.
- Brañes, R. (2020). "Manual de Derecho Ambiental Mexicano". *Fundación Mexicana para la Educación Ambiental-Fondo de Cultura Económica.*, 27.
- Cafferatta, N. (2019). *Principios de Derecho Ambiental. Régimen Jurídico de la República del Paraguay*.
- Carson, R. (28 de 05 de 2018). *La primera mujer que inauguró el ecologismo contemporáneo*. Obtenido de *Ambiental*: <https://ambiental.net/2018/05/rachel-carson-la-mujer-que-enfrento-a-las-agroquimicas-e-inauguro-el-ecologismo-contemporaneo/>
- Cepal, N. (2020). *Recomendaciones para la incorporación del enfoque de derechos humanos en la evaluación de impacto ambiental de proyectos mineros*.
- Constitución de la República del Ecuador. (2019). Art 283. Registro Oficial 449.

- Constitución de la República del Ecuador. (2019). Art. 284. Constitución de la República del Ecuador.
- Corte Interamericana. (2020). Cuadernillo de Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos No. 28: Derecho a la salud.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (12 de 02 de 2019). Opinión Consultiva Oc- 23/17. Obtenido de Medio ambiente y derechos humanos: [https://www.corteidh.or.cr/docs/opiniones/seriea\\_23\\_esp.pdf](https://www.corteidh.or.cr/docs/opiniones/seriea_23_esp.pdf)
- Díaz, C., Mangas, A., Sanahuja, J., Fernández, P., López, E., Verdiales, D., & Sánchez, A. (2018). Objetivos de desarrollo sostenible y derechos humanos: Paz, justicia e instituciones sólidas/derechos humanos y empresas. Universidad Carlos III de Madrid. Instituto de Estudios Internacionales y Europeos Francisco de Vitoria.
- Durand, L. (2021). Representación social de derechos de la naturaleza en la Microcuenca-Río Mariño región Apurímac.
- Font, J. (2018). Ciudades adaptativas y resilientes ante el cambio climático: estrategias locales para contribuir a la sostenibilidad urbana.
- Fuentes, A. (2018). Alternativas para la formalización de derechos sobre la tierra para campesinos en parques nacionales naturales.
- Garavito, C., & Díaz, C. (2020). Conflictos socioambientales en América Latina: el derecho, los pueblos indígenas y la lucha contra el extractivismo y la crisis climática. Siglo XXI Editores.
- García, V. (2019). Teoría y práctica del Derecho Internacional contemporáneo en la creación de Estados en Europa continental.
- Garín, A. (2019). Principios del derecho ambiental en el Acuerdo de París sobre Cambio Climático.

- Garzón, R. (2017). Aplicación de los derechos de la naturaleza en Ecuador.
- Gorosito, R. (2017). Los principios del derecho ambiental.
- Gracia, M., Casado, L., & Campanera, M. (2021). Antropologías del hambre:(in) seguridad alimentaria en contextos de precarización.
- Haynes, R. (2018). Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas ecoamigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.
- Jaquenod, S. (2019). El Derecho Ambiental y sus principios rectores. 89.
- Jiménez de Aréchaga, E. (2019). Introducción al Derecho. Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo.
- Liu, P. (2019). Investigación sobre la huella ecológica del turismo: El caso de Langzhong en China.
- Londoño, M. (2018). Retos y desafíos de las políticas públicas para la igualdad de género y los derechos humanos en el marco de la agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible.
- Lozano, J. (2017). Historia socio-ambiental de la sub-cuenca del río Salitre. La transformación del hábitat humano y no humano.
- MacGregor, E. (2017). La justiciabilidad de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales en el Sistema Interamericano de Derechos Humanos.
- Magendzo, A., & Pavez, J. (2018). Educando en la Declaración Universal de los Derechos Humanos desde una mirada controversial. Pedagogía y didáctica de la Declaración Universal de los Derechos Humanos a setenta años de su promulgación.

- Maya, J. (2017). Conflictos ambientales en sistemas socio-ecológicos. Los dilemas de la gobernanza y la participación comunitaria en la gestión del recurso hídrico en las microcuencas Motilón y Carrizo, Laguna de la Cocha.
- Ministerio del Ambiente y agua. (2015). Los Incentivos Ambientales promueven la Producción y el Consumo Sustentable en el Ecuador. <https://www.ambiente.gob.ec/los-incentivos-ambientales-promueven-la-produccion-y-el-consumo-sustentable-en-el-ecuador/>
- Mejía, M. (2017). El derecho internacional de los derechos humanos, un nuevo concepto.
- Mora, O., & Álvarez, O. (2020). Revisión documental: Perspectivas teórico metodológicas del trabajo social en el área medio ambiental de trabajos o intervenciones de los últimos 15 años llevadas a cabo en la región Andina de Colombia.
- Narváez, I. (2014). "Derecho Ambiental y temas de Sociología Ambiental". (conflictos socioambientales en el sector extractivo: enfoque político), 297.
- Olín, L., Méndez, J., & Adame, S. (2019). Acercamiento teórico y conceptual de la vulnerabilidad y los fenómenos hidrometeorológicos.
- Ordoñez, A. (2021). Tensiones entre el derecho internacional de las inversiones y la protección del ambiente y los derechos humanos en el marco del TLC Colombia-Canadá: el caso de la prohibición de minería en el Páramo de Santurbán.
- Organización de Naciones Unidas. (12 de 05 de 2020). El Acuerdo de París. Obtenido de <https://unfccc.int/es/process-and-meetings/the-paris-agreement/el-acuerdo-de-paris>
- Ormeño, K., & Vásquez, I. (2021). La economía del conocimiento, la innovación tecnológica y la política exterior de China durante los años 2015-2019.
- Ortuzar Green, F. (30 de 03 de 2018). El Derecho Internacional Ambiente, historia e

hitos. Obtenido de <https://aida-americas.org/es/blog/el-derecho-internacional-ambiental-historia-e-hitos>

Pino, C., & Díaz, Y. (2021). Apuntes acerca de las medidas coercitivas unilaterales de Estados Unidos en el ámbito de la Ley Helms Burton a la luz del Derecho Internacional Público.

Plazas Vega, M. (2019). Derecho de la Hacienda Pública y Derecho Tributario. Temis.

Porta, M. (2018). Vive más y mejor: reduciendo tóxicos y contaminantes ambientales.

Pulgarín, Á. (2020). De los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): una oportunidad para la educación sostenible con perspectiva de géneros.

Requena, M. (2018). El derecho humano a un medio ambiente sano y su aportación al desarrollo sostenible a través de las políticas de cooperación internacional para el desarrollo.

Rey, M. (2018). La legislación ambiental como medio de protección del medio ambiente y garantía del desarrollo sostenible en el estado colombiano.

Ribadeneira, M. (2016). ¿Derecho ambiental ecuatoriano, quo vadis? Revista de Derecho, 5.

Rosales, O. (2020). El sueño chino: cómo se ve China a sí misma y cómo nos equivocamos los occidentales al interpretarla.

Sánchez, L. (2019). Derechos ambientales: una revisión conceptual e histórica para la consolidación de límites efectivos a la depredación ambiental.

Scheuermann, E. (2022). El debido proceso sustantivo en la jurisprudencia de la corte interamericana de derechos humanos.

Serrano, A. (2017). Economía y medio ambiente.



- Staiano, M. (2020). El neo-humanismo chino: un nuevo paradigma jurídico e internacional.
- Sticca, M. (2017). Cooperación internacional en América en materia de medio ambiente: la efectividad del derecho humano al medio ambiente.
- Taller, A. (2018). Los instrumentos de gestión urbana promotores de los derechos económicos, sociales culturales y ambientales.
- Terán, C. (2018). Los objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) y el Mercado de Valores Peruano: Contribución de las empresas listadas en el Índice de Buen Gobierno Corporativo de la Bolsa de Valores de Lima con los esfuerzos del Perú para el logro de la Agenda 2030.
- Trinidad, A., & Barros, C. (2017). Derechos humanos y medio ambiente.
- Tzili, E. (2020). China y el bien público global del medio ambiente: construcción de hegemonía. China y el bien público global del medio ambiente: construcción de hegemonía.
- Urrutia, E., & Rayo, G. (2018). Capítulo 2: Estado social, recursos naturales, propiedad indígena y medio ambiente en la constitución. Previsión constitucional del desarrollo sustentable y humano.
- Valverde Soto, M. (12 de 03 de 2020). Principios Generales de Derecho Internacional del Medio Ambiente. Obtenido de <http://www.oas.org/dsd/Toolkit/Documentosspa/ModuloII/Soto%20Article.pdf>
- Vázquez, E. (2018). "Los derechos de la naturaleza, sus fines teleológicos y el buen vivir". Revista Uniandes.
- Wang, J., Liu, H., Wu, Z., & Li, Y. (2017). Análisis del patrón del paisaje del bosque urbano y la estructura de la red ecológica en el distrito de Pudong en Shanghái, China. Revista Chapingo serie ciencias forestales y del ambiente.
- Zhang, H. (2017). Crecimiento urbano y contaminación en China.

## Anexos

### Anexo A.

Compendio de algunas de las ordenanzas en el Ecuador que establecen incentivos ambientales

REGIÓN	EXPIDE	ORDENANZA	INCENTIVO	REGISTRO OFICIAL	FECHA
COSTA	Gobierno Autónomo Descentralizado provincial del Oro.	Codificación A La Ordenanza que Regula La Gestión Descentralizada de la Competencia Ambiental de la Provincia de El Oro.	A los promotores de proyectos, consultores ambientales y comunidades incentivos honoríficos y tributarios.	Edición Especial 380.	18-XII-2012
COSTA	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Arenillas.	Ordenanza que regula el manejo de los recursos hídricos para la conservación, uso y desarrollo de las microcuencas del cantón Arenillas	Incentivo Tributario, Reconocimiento al Mérito Ambiental, Reconocimiento Cívico Ambiental a la comunidad, consultores o promotores.	Suplemento del Registro Oficial 703.	15-V-2012
COSTA	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Zaruma.	Ordenanza para la protección de fuentes y zonas de recarga de agua, ecosistemas frágiles y otras áreas prioritarias para la conservación de la biodiversidad y el patrimonio natural del cantón Zaruma	Un incentivo tributario a los propietarios de bienes inmuebles con el fin de dar protección o rehabilitación de áreas prioritarias para la conservación.	Registro Oficial 837	23-XI-2012

COSTA	Consejo Provincial de Esmeraldas	Ordenanza De Evaluación De Impacto Ambiental De La Provincia De Esmeraldas	Reconocimiento e Incentivo Económico a Instalaciones, Construcciones, Infraestructuras, Proyectos o actividades de cualquier naturaleza, y en general a cualquier actividad productiva que suponga o pueda generar Impactos Ambientales	Registro Oficial 772	22-VIH-2012
COSTA	Gobierno Provincial del Guayas	Ordenanza Que Pone En Vigencia Y Aplicación El Subsistema De Evaluación De Impactos Ambientales Del Gobierno Provincial Del Guayas	Descuento en tasas por servicios de gestión y calidad ambiental; y un Galardón.	Edición Especial 62	18-VIII-2010
COSTA	Ilustre Municipalidad del Cantón Bolívar	Ordenanza que determina las funciones del departamento de control ambiental y la prevención y control de la contaminación por desechos industriales, de servicios y otros de carácter tóxicos y peligrosos generados por fuentes fijas, en el cantón Bolívar	Económicos o no económicos; exoneración de pago de derechos correspondientes al permiso ambiental a todos los establecimientos, en su calidad de fuentes fijas asentadas en el cantón Bolívar, que generan desechos líquidos, sólidos y emisiones a la atmósfera.	Registro Oficial 458	31-X-2008
COSTA	El Ilustre Concejo Municipal de Manta	Ordenanza Para La Prevención Y Control De La Contaminación Por Desechos Industriales, De Servicios Y Otros De Carácter Tóxico Y Peligroso Generados Por Fuentes Fijas Del Cantón Manta	Exoneración de pago de derechos de permiso ambiental; Premio Que va dirigido a Dueños de predios; a la comunidad en general	Registro Oficial 190	15-X-2007

COSTA	Concejo Municipal de Olmedo	Ordenanza Que Regula La Protección De Las Microcuencas Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación De La Biodiversidad En El Cantón Olmedo	Exoneración del pago del impuesto predial rural; los bienes inmuebles declarados como reserva, no serán afectables por procesos de reforma agraria a dueños de bienes inmuebles cubiertos de bosque o de aptitud forestal.	Registro Oficial 273	7-IX-2010
SIERRA	Ilustre Consejo Cantonal de Cuenca	Ordenanza que expide la reforma, actualización, complementación y codificación de la ordenanza que sanciona el plan de ordenamiento territorial de la parroquia san Joaquín: determinaciones para el uso y ocupación del suelo de la zona de protección agrícola, forestal, ganadera y natural	La Junta Parroquial coordinará con la Ilustre Municipalidad la creación de incentivos a ciudadanos y ciudadanas que generen buenas prácticas en las actividades agrícolas	Edición Especial 99	13-XII-2010
SIERRA	Ilustre Concejo de Sígsig	Ordenanza De Conservación, Protección Y Uso Adecuado De Los Recursos Naturales Y De Calidad Ambiental Para El Cantón Sígsig	No deberán pagar el impuesto a la propiedad rural la que se encuentra cubierta de bosque o vegetación protectores naturales o cultivados	Registro Oficial 417	3-IX- 2008

SIERRA	Gobierno Provincial del Carchi.	Ordenanza Para La Protección, Conservación Y Regulación Del Recurso Hídrico De La Provincia Del Carchi	Se exonera del impuesto predial a los terrenos inscritos en el catastro y que cumplan con el cuidado ambiental. Se establecerá un incentivo a la conservación del ambiente con la implementación del premio "Agua y Vida para el Carchi", a la persona o institución que con sus acciones haya contribuido a la conservación ambiental.	Registro Oficial 277	19-II-2004
SIERRA	I. Concejo del GAD Municipal del Cantón Latacunga	Ordenanza Para La Protección Y Manejo De Páramos En El Cantón Latacunga.	Exención de impuestos y demás tasas impositivas a quienes conservan vegetación y bosque en sus propiedades. Se premiará con la entrega de un reconocimiento honorífico y público en la sesión solemne de aniversario de la ciudad a quien o quienes contribuyan con la protección y el manejo de los páramos en el cantón Latacunga	Edición Especial 308	28-VI-2012

SIERRA	Ilustre Concejo Municipal de Latacunga	Ordenanza para la prevención y control de la contaminación por desechos industriales, agroindustriales, de servicios y otros de carácter tóxico y peligroso generados por fuentes fijas del cantón Latacunga	Reconocimiento Público a los sujetos que acaten las disposiciones de esta ordenanza, la autoridad ambiental se encargará de publicar en el transcurso del mes de enero de cada año, en uno o más de los periódicos de mayor circulación del cantón, el listado de los establecimientos cumplidores. Premiación a los sujetos de control que en mejor forma se hayan ajustado a las disposiciones de la ordenanza. La entrega de los premios, se dará en ceremonia solemne a realizarse durante las fiestas de cantonización.	Registro Oficial 341	25-V-2004
SIERRA	Gobierno Municipal del Cantón Pujilí	Ordenanza De Prevención Y Control De La Contaminación Ambiental En El Cantón Pujilí	Reconocimiento Público a los sujetos que acaten las disposiciones de esta ordenanza, la autoridad ambiental se encargará de publicar en el transcurso del mes de enero de cada año, en uno o más de los periódicos de mayor circulación. Y premiación en una sesión solemne durante fiestas de cantonización.	Suplemento del Registro Oficial 491	14-VII-2011

SIERRA	El Concejo del Cantón Chambo	Ordenanza Que Regula El Manejo Y Conservación Del Ecosistema Páramo, Micro Cuencas Y Unidades Hidrográficas En El Cantón Chambo	Incentivos a los Programas de apoyo a la comunidad y sectores, orientados a la tecnificación y al mejoramiento de las actividades agropecuarias, que sus integrantes las ejecutan dentro del marco de la presente ordenanza. Los bienes inmuebles declarados en calidad de reserva, e inscritos en el Registro Forestal de la Regional del Ministerio del Ambiente, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto a los predios rurales.	Registro Oficial 304	20-X-2010
SIERRA	Ilustre Consejo Municipal de Riobamba	Ordenanza Para La Prevención Y Control De La Contaminación Por Desechos Industriales, De Servicios Florícolas Y Otros De Carácter Peligroso Generados Por Fuentes Fijas Del Cantón Riobamba	Reconocimiento Público a los sujetos que acaten las disposiciones de esta ordenanza, la autoridad ambiental se encargará de publicar en el transcurso del mes de enero de cada año, en uno o más de los periódicos de mayor circulación del cantón, el listado de los establecimientos cumplidores. Premiación a los sujetos de control que en mejor forma se hayan ajustado a las disposiciones de la ordenanza.	Registro Oficial 441	13-X-2004
SIERRA	Concejo Municipal de Santa Ana de Cotacachi	Ordenanza que establece el servicio de monitoreo y seguimiento de la calidad ambiental en lo relativo a la contaminación por desechos generados por fuentes fijas del cantón Cotacachi	La autoridad ambiental cantonal se encargará de sugerir al Concejo Municipal los nombres de los sujetos de control que hayan cumplido con las normas ambientales y además hayan sido un significativo aporte para la conservación ambiental. La entrega de los premios, se dará en ceremonia solemne a realizarse durante las fiestas de cantonización del cantón Cotacachi.	Registro Oficial 534	11-2009

SIERRA	Concejo Municipal del Cantón Ibarra	Ordenanza Para La Protección De La Calidad Ambiental En Lo Relativo A La Contaminación Por Desechos No Domésticos Generados Por Fuentes Fijas Del Cantón Ibarra	Incentivos a Económicos y no económicos a quienes realicen actividades industriales, pequeña industria, agrícola, florícola, de servicios, artesanal, así como en general aquellos que constituyan fuentes fijas de generación de desechos peligrosos no domésticos	Registro Oficial 640	14-VIII-2002
SIERRA	Concejo Cantonal de Otavalo	Ordenanza de evaluación de impacto ambiental para la industria, el comercio, transporte, obra civil, telecomunicaciones, de servicio, entre otras actividades productivas en el cantón Otavalo	Incentivo Económico a Consultores Ambientales Individuales y Firms Consultoras Ambientales Calificadas; Promotores de Proyectos; Comunidades Locales a la comunidad en general.	Edición Especial 185	31-VIII-2011
SIERRA	Gobierno Municipal del Cantón Célica	Ordenanza Para La Protección De Las Microcuencas Y Otras Áreas Prioritarias Reforestadas Del Cantón Célica	Incentivo tributario, no afectación por reforma agraria, atención prioritaria, colaboración municipal quien va dirigido: Personas naturales y personas jurídicas	Suplemento del Registro Oficial 262	29-I-2008
SIERRA	Concejo Municipal del Cantón Chaguarpamba	Ordenanza Que Norma La Gestión Ambiental Pública En El Cantón Chaguarpamba	Facilidades para el pago de impuesto sobre activos fijos, incentivos internacionales, reconocimiento al mérito ambiental, incentivo económico, incentivo moral a personas naturales y personas jurídicas	Suplemento del Registro Oficial 47	30-VII-2013



SIERRA	Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Macará	Ordenanza Para La Protección De Microcuencas, Ecosistemas Frágiles Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación De La Biodiversidad Del Cantón Macará	Incentivo Tributario, no afectación por procesos de Reforma Agraria, atención prioritaria, asistencia técnica a personas naturales y personas jurídicas	Registro Oficial Edición Especial 348	16-X-2012
SIERRA	Gobierno Provincial Autónomo de Loja	Ordenanza Para La Protección De Las Microcuencas Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación Del Cantón Loja	Incentivo Tributario, no afectación por procesos de Reforma Agraria, atención prioritaria, asistencia técnica a personas naturales y personas jurídicas	Suplemento del Registro Oficial 151	20-VIII-2007
SIERRA	Gobierno Cantonal de Olmedo	Ordenanza Que Regula La Protección De Las Microcuencas Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación De La Biodiversidad En El Cantón Olmedo	Los bienes inmuebles cubiertos de bosque o de aptitud forestal, declarados de oficio o a petición de los propietarios como "RESERVA" estarán exonerados del pago del impuesto predial rural	Registro Oficial 273	7-IX-2010
SIERRA	Gobierno Municipal del Cantón Puyango	Reglamento De Aplicación De La Ordenanza Para La Protección De Las Microcuencas Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación De Recursos Naturales Del Cantón Puyango	Los bienes inmuebles declarados en calidad de "RESERVA", o que, estando cubiertos de bosque, ya cuenten con alguna categoría de protección reconocida por el estado ecuatoriano, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto predial rural o rústico	Registro Oficial 618	23-VI-2009

SIERRA	Gobierno Municipal del Cantón Sozoranga	Ordenanza Municipal Para La Protección Y Conservación De Los Recursos Naturales De La Microcuenca Del Agua Potable De La Ciudad De Sozoranga Y El Barrio Susuco	Los bienes inmuebles declarados en calidad de "RESERVA", o que, estando cubiertos de bosque, ya cuenten con alguna categoría de protección reconocida por el estado ecuatoriano, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto predial rural o rústico	Registro Oficial 649	5-VIII-2009
SIERRA	Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Pichincha	Ordenanza Que Regula La Aplicación Del Subsistema De Evaluación De Impacto Ambiental En La Provincia De Pichincha.	Se incentivará a los promotores que implementen en sus procesos productivos y/o de transformación, buenas prácticas ambientales	Edición Especial 275	29-III-2012
SIERRA	Concejo Metropolitano de Quito	Código Municipal Para El Distrito Metropolitano De Quito	Aquellos regulados que como resultado de sus auditorías ambientales presenten un historial de cumplimiento en un período mayor a dos años, recibirá un descuento del 50% sobre los derechos y costos ambientales	Edición Especial 380	18-XII-2012
SIERRA	Concejo Metropolitano de Quito	Ordenanza Mediante La Cual Se Declara A Las Microcuencas Del Sistema Hídrico Y Arqueológico Pachijal Como Área Natural Protegida Del Subsistema Metropolitano De Áreas Naturales Protegidas	Para la gestión de conservación del Área Natural Protegida "Sistema Hídrico y Patrimonio Arqueológico Pachijal" y la protección del patrimonio natural y genético del Distrito Metropolitano de Quito, se implementarán incentivos económicos.		
SIERRA	Concejo Municipal de Cayambe	Ordenanza Para La Protección De La Calidad Ambiental En Lo Relativo A La	Se creará un fondo ambiental con el fin de incentivar el uso de tecnologías limpias y energías alternativas, y, en	Registro Oficial 43	16-11-2007

		Contaminación Por Desechos No Domésticos Generados Por Fuentes Fijas Del Cantón Cayambe	general, de medidas orientadas al manejo sustentable de los recursos naturales y a la protección del entorno cantonal		
SIERRA	Ilustre Concejo Municipal del Cantón Rumíñahui	Ordenanza De Gestión Ambiental Del Cantón Rumíñahui	Como reconocimiento público a los regulados que acaten las disposiciones de esta ordenanza, la autoridad ambiental se encargará de publicar en el transcurso del mes de enero de cada año, en uno o más de los periódicos de mayor circulación del cantón, el listado de los establecimientos cumplidores	Registro Oficial 31	22-IX-2009
SIERRA	Concejo Cantonal de Ambato	Ordenanza Para La Prevención Y Control De La Contaminación Ambiental Ocasionada Por Las Actividades Agroindustriales, Industriales, Artesanales, Domésticos Y De Servicios En El Cantón Ambato	Incentivo tributario, premio a los establecimientos y actividades de servicios instalados dentro de las circunscripciones territoriales del cantón Ambato, los mismos que afecten cualquiera de los elementos del ambiente.	Suplemento del Registro Oficial 43	16-111-2007

AMAZONÍA	Gobierno Municipal del Cantón Morona.	Ordenanza que controla las actividades de aprovechamiento de las concesiones mineras que se encuentran dentro de las 4318,30 hectáreas de bosque protector y la participación social del cantón Morona	Los bienes inmuebles declarados en calidad de "RESERVA", o que, estando cubiertos de bosque, ya cuenten con alguna categoría de protección reconocida por el estado ecuatoriano, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto predial rural o rústico	Registro Oficial 206	7-XI-2007
AMAZONÍA	Gobierno Municipal de Tena	Ordenanza Para La Protección De La Calidad Ambiental En Lo Relativo A La Contaminación Por Emisiones A La Atmósfera Generadas Por Fuentes Móviles Del Cantón Tena	Reconocimiento público, premios, incentivos económicos y no económicos a automotores a Diesel o gasolina, en su calidad de fuentes móviles en el cantón, que generan contaminación por emisiones a la atmósfera.	Registro Oficial 337	18-VIII-2006
AMAZONÍA	Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Gonzalo Pizarro.	Ordenanza Que Regula El Manejo, Conservación Y Protección De Las Microcuencas Del Cantón Gonzalo Pizarro, Provincia De Sucumbíos	Los bienes inmuebles declarados en calidad de área de protección, e inscritos en el Registro Forestal de la Regional del Ministerio del Ambiente, se exoneran del pago por concepto del impuesto a los predios rurales, siempre y cuando no sea beneficiario de otra exoneración otorgada por alguna institución pública.	Registro Oficial 405	16-111-2011

AMAZONÍA	Concejo Municipal del Cantón Centinela del Cóndor de la Provincia de Zamora Chinchipe	Ordenanza Que Regula La Gestión Integral Del Recurso Hídrico En La Protección, Mantenimiento Y Conservación De Las Microcuencas Del Cantón Centinela Del Cóndor	Mediante estudios de valoración económica ambiental y análisis de factibilidad ambiental se llegará a convenios de conservación, se determinará el tipo de incentivos que se aplicarán a los propietarios particulares o comunitarios que de manera voluntaria se adhieran y participen en los programas y proyectos que el Fondo Ambiental Municipal de Agua lleve a cabo para la protección y recuperación de los ecosistemas a favor de las fuentes abastecedoras de agua.	Registro Oficial 426	16-IX-2008
AMAZONÍA	Concejo Municipal del Cantón Centinela del Cóndor	Ordenanza Para La Protección De Fuentes Y Zonas De Recarga De Agua, Ecosistemas Frágiles Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación De La Biodiversidad Y El Patrimonio Natural Del Cantón Centinela Del Cóndor	Los bienes inmuebles declarados en calidad de "RESERVA", y que están cubiertos de bosque, y en donde se desarrollen planes de reforestación con especies nativas de la zona, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto predial rústico y a las tierras rurales.	Suplemento del Registro Oficial 871	15/1/2013
AMAZONÍA	Gobierno Municipal del Cantón Chinchipe	Ordenanza Para La Protección De Microcuencas, Ecosistemas Frágiles Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación De La Biodiversidad Del Cantón Chinchipe	Los bienes inmuebles declarados en calidad de "RESERVA", y que están cubiertos de bosque, y en donde se desarrollen planes de reforestación con especies nativas de la zona, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto predial rústico y a las tierras rurales.	Registro Oficial 176	21-IV-2010

AMAZONÍA	Gobierno Municipal del Cantón Palanda	Ordenanza Para La Protección De Micro Cuencas, Ecosistemas Frágiles Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación De La Biodiversidad Del Cantón Palanda	Los bienes inmuebles declarados en calidad de "RESERVA", y que están cubiertos de bosque, y en donde se desarrollen planes de reforestación con especies nativas de la zona, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto predial rústico y a las tierras rurales.	Registro Oficial 14	28-VIII-2009
AMAZONÍA	Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Palanda	Ordenanza Para La Protección De Fuentes Y Zonas De Recarga De Agua, Ecosistemas Frágiles Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación De La Biodiversidad Y El Patrimonio Natural Del Cantón Palanda	Los bienes inmuebles declarados en calidad de "RESERVA", y que están cubiertos de bosque, y en donde se desarrollen planes de reforestación con especies nativas de la zona, deberán exonerarse del pago por concepto de los impuestos prediales rústicos y a las tierras rurales	Edición Especial 341	27-IX-2012
AMAZONÍA	Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de El Pangui	Ordenanza Para La Protección De Fuentes Y Zonas De Recarga De Agua, Ecosistemas Frágiles Y Otras Áreas Prioritarias Para La Conservación De La Biodiversidad Y El Patrimonio Natural Del Cantón El Pangui	Los bienes inmuebles declarados en calidad de "RESERVA", y que están cubiertos de bosque, y en donde se desarrollen planes de reforestación con especies nativas de la zona, deberán exonerarse del pago por concepto del impuesto predial rústico y a las tierras rurales	Suplemento del Registro Oficial 850	13-XII-2012

AMAZONÍA	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Yacuambi	Ordenanza De Declaratoria Del Área Ecológica De Conservación Municipal Yacuambi	La excepción del pago del impuesto a la propiedad rural	Registro Oficial 743	11-VII-2012
----------	---	---	---	----------------------	-------------

## **Anexo B.**

Proyecto de Ordenanza Municipal en colaboración con la Red Mundial de Jóvenes Políticos Portoviejo y los Ganadores de la Escuela de Formación Juvenil: Políticas Públicas en acción.

### **ORDENANZA QUE FOMENTA Y REGULA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA ENERGÍA FOTOVOLTAICA EN EL CANTÓN PORTOVIEJO**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

El rápido aumento del consumo de energía y la dependencia de los combustibles fósiles en el planeta crea muchos problemas de contaminación del aire que afectan la calidad del medio ambiente y la salud de las áreas urbanas.

Con todos los problemas ambientales que estamos pasando en el mundo, las Instituciones Públicas del Estado están buscando soluciones para mejorar la calidad del ambiente donde estamos viviendo, tomando así importantes iniciativas para impulsar las energías renovables como estrategia para reducir la contaminación atmosférica y el abastecimiento energético.

En el mes de abril de 2021 se realizó un acuerdo con la regulación ARCERNNR 001-2021 que entró en vigencia ese mismo año, se expresa que todas las personas pueden instalar paneles solares en su hogar o negocio para generar electricidad para sus propias necesidades. La legalización de las instalaciones del sistema fotovoltaico se debe realizar a través de las empresas eléctricas en cada territorio respectivo, los mismos revisarán los parámetros técnicos antes de su aprobación.

En este caso, se quiere utilizar los paneles solares en todas las Instituciones Públicas, ya que el mayor consumo de luz y gastos son en las mismas Instituciones del Estado. Por ello se requiere incrementar en el cantón de Portoviejo, un sistema de bicicletas públicas para todas las personas que necesiten moverse de un lado a otro de una manera sustentable y sostenible. Los puntos seleccionados serán aplicados según los principales lugares de actividad comercial, financiera, académica o empresarial del sector de Portoviejo. Las bicicletas que serán utilizadas y creadas por materiales reciclados para fortalecer la economía circular a propósito de la economía violeta como prioridad de las políticas públicas estatales.

Las paradas de bicicletas van a estar sostenidas por paneles solares y esta ayudará a que todo el funcionamiento de la misma sea sostenido por la misma energía solar, es así que es necesario



la regularización mediante ordenanza de la promoción y fomento de la movilidad sostenible en el cantón Portoviejo

## EL ILUSTRE CONSEJO CANTONAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN PORTOVIEJO

### CONSIDERANDO:

**Que**, el artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador, manifiesta en sus respectivos numerales 5 y 7 que son deberes primordiales del Estado: Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir y Proteger el patrimonio natural y cultural del país.

**Que**, el artículo 14 de la Constitución de la República del Ecuador, estable que, se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

**Que**, el artículo 15 de la Constitución de la República del Ecuador, estable que “El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto. La soberanía energética no se alcanzará en detrimento de la soberanía alimentaria, ni afectará el derecho al agua (...)”.

**Que**, el artículo 32 de la Constitución de la República del Ecuador, estable que, la salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir. El Estado garantizará este derecho mediante políticas económicas, sociales, culturales, educativas y ambientales; y el acceso permanente, oportuno y sin exclusión a programas, acciones y servicios de promoción y atención integral de salud, salud sexual y salud reproductiva. La prestación de los servicios de salud se regirá por los principios de equidad, universalidad, solidaridad, interculturalidad, calidad, eficiencia, eficacia, precaución y bioética, con enfoque de género y generacional.

**Que**, el artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador, en su respectivo numeral 27, establece que, Se reconoce y garantizará a las personas: El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.

**Que**, el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, en su respectivo numeral 3, establece que, Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

**Que**, el artículo 376 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que, para hacer efectivo el derecho a la vivienda, al hábitat y a la conservación del ambiente, las municipalidades podrán expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro, de acuerdo con la ley. Se prohíbe la obtención de beneficios a partir de prácticas especulativas sobre el uso del suelo, en particular por el cambio de uso, de rústico a urbano o de público a privado.

**Que**, el artículo 1 de la Código Orgánico del Ambiente, establece que, tiene por objeto garantizar el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, así como proteger los derechos de la naturaleza para la realización del buen vivir o sumak kawsay. Las disposiciones de este Código regularán los derechos, deberes y garantías ambientales contenidos en la Constitución, así como los instrumentos que fortalecen su ejercicio, los que deberán asegurar la sostenibilidad, conservación, protección y restauración del ambiente, sin perjuicio de lo que establezcan otras leyes sobre la materia que garanticen los mismos fines.

**Que**, el artículo 30 de la Código Orgánico del Ambiente, en su respectivo número 11, establece que, Objetivos del Estado. Los objetivos del Estado relativos a la biodiversidad son: Incorporar criterios de sostenibilidad del patrimonio natural en la planificación y ejecución de los planes de ordenamiento territorial, en los planes de uso del suelo y en los modelos de desarrollo, en todos los niveles de gobierno.

**Que**, el artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en su respectivo, literal f) que el gobierno autónomo descentralizado municipal deberá “prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad”

**Que**, el artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en su respectivo, literal q), confiere a los gobiernos de los Distritos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio;

**Que**, el artículo 364 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) dispone que los “ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados podrán dictar o ejecutar, para el cumplimiento de sus fines, actos administrativos, actos de simple administración, contratos administrativos y hechos administrativos”; y, que en concordancia con el segundo inciso del artículo 367 ibidem, los actos administrativos podrán extinguirse o reformarse en sede administrativa por razones de legitimidad o de oportunidad;

**Que**, el artículo 2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece que, “La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables”.

**Que**, el artículo 198 de la LOTTTSV establece que; “Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;
- e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;

- f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; y,
- g) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos”.

**Que**, el artículo 204 de la LOTTTSV, determina como derechos de los ciclistas, entre otros:

- a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;
- b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclo vías y espacios similares;
- c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares;
- d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías; (...)”

**Que**, el Artículo 102 del Reglamento a Ley De Transporte Terrestre Transito Y Seguridad Vial, establece que: “(...) Los GAD’s metropolitanos o municipales, de acuerdo a la realidad de su circunscripción y en el marco del plan de ordenamiento territorial, previo a la construcción de edificaciones, deberán exigir el estudio técnico de impacto vial, con el fin de precautelar el buen uso de las vías e infraestructura urbana y garantizar una movilidad adecuada. Los GAD’s metropolitanos o municipales deberán además destinar parte de la infraestructura vial a los peatones, con el fin de incrementar las condiciones de seguridad de este sector. Se prohíbe el uso y apropiación de espacios públicos como sitios de operación exclusiva para la prestación de servicios de transporte comercial terrestre.”

**Que**, los artículos 103 Y 104 del RLOTTTSV determinan que: “los GAD’s, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías”; y, “Para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales”.

**Que**, el artículo 105 de la norma Ibidem establece que: “Los GAD’s deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares.”

**Que**, el artículo 302 del RLOTTSV, contemplan los derechos de los ciclistas en materia de movilidad. En uso de las atribuciones que le confiere el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador; artículos 1 y 17 de la Resolución No. 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias; y, artículo 7, 57 letra a), y artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

## EXPIDE:

### ORDENANZA QUE FOMENTA Y REGULA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE ATRAVÉS DE LA ENERGÍA SOLAR FOTOVOLTAICA EN EL CANTÓN PORTOVIEJO”

#### TITULO I

#### GENERALIDADES

#### Capítulo I

#### Objeto, Finalidad, Ámbito, Definiciones, Jerarquía Y Reconocimiento

**Art. 1.- Objeto.** - El objeto de esta Ordenanza es planificar, regular, gestionar e incentivar la incorporación de las instalaciones de bicicletas a base de energía solar fotovoltaica para la generación de electricidad sustentable, así como el establecimiento de los requisitos mínimos que han de cumplir los usuarios de este transporte y las instituciones públicas involucradas promoviendo una vida activa, saludable y un ambiente sano, sin perjuicio de la existencia de otros modos de transporte sostenible.

**Art. 2.- Ámbito.** - La presente ordenanza es un instrumento legal, que contempla los principios de legalidad y celeridad jurídica, esta tiene carácter de aplicación general con supervisión y observancia obligatoria dentro de la circunscripción territorial del cantón Portoviejo. Las atribuciones y competencias son las manifestadas y expresadas en esta ordenanza y otras que, sin contraponerse a la naturaleza y fines de esta instancia, le otorgue nuevas responsabilidades.

**Art. 3.- Finalidades.** - La presente ordenanza tiene como finalidades:

- a) La protección del medio ambiente del cantón y de la movilidad urbana y rural con énfasis de los recursos de agua, aire y suelo.
- b) Promover e incentivar el aprovechamiento racional y sustentable de los recursos naturales que se encuentran en abundancia dentro de nuestro cantón.

- c) Fomentar los recursos e interés para entidades públicas, privadas y de las/os ciudadanas/os en la participación activa en este desarrollo que trae consigo factor económico, social, cultural, turismo, laboral e institucional con visión de alcanzar el bienestar de los ciudadanos.
- d) Promulgar a las entidades públicas, privadas y de las/os ciudadanas/os asumir responsablemente los recursos naturales realizando una acción por el clima y tener comunidades y una ciudad sostenible
- e) Planificar, regular gestionar e incentivar la movilización de las/os ciudadanas/os en bicicletas recicladas como un transporte sostenible y libre de contaminantes promoviendo una vida saludable, activa y de ambiente más puro
- f) La implementación del monitoreo, medición y mejora de la infraestructura para garantizar la movilidad segura en bicicleta.
- g) La integración de todas/os los portovejenses en la participación en el seguimiento, monitoreo y mejora de la implementación de la presente ordenanza

**Art. 4.- Reconocimiento.-** El gobierno autónomo descentralizado de Portoviejo reconoce los objetivos de desarrollo sostenible establecidos en la agenda 2030 en especial acción por el clima y ciudades sostenibles, así como que los paneles solares y que todo tipo de tecnología a favor de la ciudades sostenibles y del transporte vial por medios de bicicletas con áreas de reciclaje en su fabricación, son formas sostenibles y ecológicas preferentes y por ello son de interés de los ciudadanos en general ya que contribuyen al medio ambiente promoviendo el crecimiento y la redistribución económica. Esta ordenanza incrementa la accesibilidad de los ciudadanos a transportes sostenibles, el derecho al medio ambiente sano y mejora la calidad de vida de todos los portovejenses.

**Art. 5. – Jerarquía de la movilidad. –** El municipio descentralizado del cantón Portoviejo garantizara a todos sus ciudadanos que pueden escoger de forma voluntaria y libre el transporte por el cual escoja movilizarse así mismo de los medios alternativos de generación de energía. Se otorgará prioridad en la utilización vial y se valorará constantemente la distribución de los recursos que tenga el presupuesto municipal de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad

- a) Peatones.
- b) Ciclistas y usuarios de vehículos de propulsión humana
- c) Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.
- d) Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.
- e) Usuarios de transporte comercial y particular automotor.

**Art. 6. – Definición.** - Para efectos de aplicación en esta ordenanza, se adoptan las definiciones que se encuentran tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, con ello la normativa técnica expedida por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEM), Ley de gestión ambiental y Código Orgánico del ambiente.

## TITULO II

### INSTITUCIONALIDAD, PRESUPUESTO, PARTICIPACION CIUDADANA Y PLANIFICACION

#### Capítulo I

##### Institucionalidad

**Art. 9.- Institución rectora.** - El Gobierno Autónomo Municipal de Portoviejo ejercerá esta competencia dentro de su circunscripción cantonal, a través de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del cantón Portoviejo PORTOVIAL EP.

**Artículo 10.- Sistema de Información de Movilidad.** - El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Portoviejo a través de la Dirección de Gestión de Movilidad o quien haga sus veces en materia de planificación, deberá diseñar, implementar y mantener un sistema de información de movilidad que permita dar seguimiento y evaluación de las políticas, planes y proyectos a las autoridades municipales y a la ciudadana. Este sistema deberá ser de libre acceso y sin restricciones para consultas de la ciudadanía.

**Artículo 11.- Dependencias para la planificación y el diseño.** - Corresponde la planificación y el diseño de infraestructura inclusiva, peatonal y cicleable al Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Portoviejo, sus Empresas Públicas y Entidades Adscritas, a través de la Dirección de Gestión de Movilidad y en coordinación con los GAD's Parroquiales.

**Artículo 12.- Secretaría de Movilidad Sostenible.** - La Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del cantón Portoviejo PORTOVIAL EP, a través de la Secretaría de Movilidad Sostenible, se encargará de ejecutar y regular las políticas, planes, programas y proyectos de fomento de la movilidad sostenible que se deriven del cumplimiento de esta ordenanza.

La Secretaría de Movilidad Sostenible será creada por un proceso de reingeniería interna con los recursos actuales disponibles.

**Art.13. – Competencias de la institución rectora de la movilidad sostenible.** – La autoridad rectora para la movilidad será la encargada, diseñar y emitir la política pública en materia de movilidad, para ello las atribuciones competentes serán las siguientes:

- a) Establecer los criterios generales para promover la movilidad en bicicleta y caminata en el marco de la promoción de la seguridad.
- b) Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad en bicicleta y caminata y seguridad vial.
- c) Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad.
- d) Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia movilidad en bicicleta y caminata.
- e) Realizar los estudios necesarios para la realización de obras públicas promoviendo una mejor utilización de las mismas al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público.

**Art. 14. – Entidad competente para la ejecución de obras públicas.** – Debido a la autonomía que tiene el gobierno municipal la ejecución inmediata será dispuesta en su totalidad a la institución rectora, realizando todos los procesos pertinentes que se contempla en la ley y lo establecido en lo modos de la contratación que se establece en la SERCOP.

Toda obra realizada para poner en ejecución esta ordenanza deberá incluir la instalación de paneles solares fotovoltaicos y la facilidad para la movilidad de bicicleta con estructura reciclable

**Art. 15. – Entidad encargada del control de tránsito y de la energía sostenible.** – Como el control de tránsito se encuentra adscrita en la municipalidad de Portoviejo la misma se encuentra encargada a la empresa pública, PORTOVIAL E.P. entidad que se encuentra con el control de tránsito a nivel municipal, con ello la generación de la energía sostenible generando la economía circular se encargada la entidad designada por la Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo.

## Capítulo II

### Del Presupuesto



**Artículo 16.- Presupuesto para la movilidad sostenible.** - La Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del cantón Portoviejo PORTOVIAL EP. a través de la secretaría de movilidad sostenible, a efectos de cumplir con las distintas iniciativas para el desarrollo de sus programas, planes o proyectos de Movilidad sostenible como: infraestructura, ciclovías, mantenimiento, promoción, educación, control y urbanismo táctico; se financiarán a través del 30% de los fondos provenientes de la recaudación del impuesto a los vehículos y de la tasa de matriculación de vehículos motorizados.

Los fondos serán transferidos desde el Municipio de Portoviejo a PORTOVIAL EP mensualmente luego del recaudo de dicho impuesto y tasa durante el año que corresponda. Asimismo, los recursos se destinarán exclusivamente a los programas, planes o proyectos relacionados con el mejoramiento de la movilidad sostenible dentro del cantón.

## Capítulo III

### Comité De Movilidad Sostenible

**Artículo 17.- Comité de Movilidad Sostenible.** - Se conformará un Comité de Movilidad Sostenible, que garantice la participación ciudadana, la misma que estará encargada del acompañamiento en la formulación, planificación, seguimiento y evaluación sobre el diseño, ejecución y control de las políticas, programas, planes y proyectos de movilidad activa referidos dentro de la presente Ordenanza, y para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto de la presente Ordenanza.

**Art. 18. – Integración del Comité de Movilidad Sostenible.** – Para el cumplimiento de la ordenanza el comité de movilidad sostenible estará integrado por:

- a) El Gerente General de PORTOVIAL EP o su delegado quien presidirá dicho comité
- b) Dos delegados de organizaciones sociales o ciudadanas que realicen actividades relacionadas con los objetivos de desarrollo sostenible acción por el clima o ciudades y comunidades sustentables.
- c) Un delegado de la Academia el mismo que será designado de consenso entre las Universidades de la ciudad de Portoviejo con conocimiento en la materia.
- d) El director de Gestión de Movilidad o su delegado.
- e) Un miembro del Concejo Cantonal de la comisión pertinente a la ordenanza
- f) El Coordinador de Planificación del GAD Municipal de Portoviejo o su delegado

g) Dos representantes nombrados por los presidentes de los GAD's parroquiales, uno urbano y uno rural.

**Art. 19. – Naturaleza técnica.** – La designación de estos funcionarios serán dados bajos su perfil profesional para ejecutar esta ordenanza.

**Art. 20. – Funciones del Comité de Movilidad Sostenible.** – Para las finalidades de la presente ordenanza el comité tendrá las siguientes funciones:

- a) Deliberar todo lo concerniente a temas de movilidad sostenible, así como los planes de ejecución en función de la ordenanza
- b) Elaborar un plan de trabajo anual para ejecutar la ordenanza
- c) Direccionar las prioridades, los objetivos, líneas de acción y metas a cumplir para el desarrollo de las ODS 11 Y 13
- d) Conocer y aprobar el presupuesto designado por el GAD Municipal para los planes y programas que ejecutaran la movilidad sostenible en el Cantón Portoviejo
- e) Solucionar la problemática municipal en torno a la movilidad sostenible, tomar decisiones y estrategias que conlleve a la defensa de los intereses de los peatones y bici usuarios del cantón.
- f) Integrar las prioridades y los lineamientos para el fortalecimiento local de la movilidad sostenible
- g) Planificar acciones que ayuden a la integración del turismo sustentable, generación de recursos, mantenimiento y participación ciudadana en materia de movilidad.

Las decisiones se adoptarán con mayoría simple de los miembros del Comité de Movilidad Sostenible, mediante resoluciones, las mismas que serán de observancia por parte de la Secretaría de Movilidad Sostenible. En cada sesión se informará el nivel de ejecución de las referidas resoluciones y se dará el oportuno seguimiento a las mismas.

**Art. 21. - De las convocatorias, lugar, día y hora.** - A reglamentarse el GAD Municipal conforme al artículo 304 COOTAD.

**Art. 22.- Del Quórum.** - A reglamentarse por el GAD Municipal (mayoría de sus integrantes)

**Art. 23.- De las Sesiones.** - por lo menos 2 veces por año conforme al 304 COOTAD, considerando los artículos 237 y 242 del COOTAD.

**Art. 24.- De la organización y proceso interno.** - A reglamentarse por EL GAD Municipal, votación, actas, estructura interna.

## Capítulo IV

### Planificación

**Art. 25.- Principios de movilidad sostenible.** - Para la correcta planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas obras y proyecto de acción por el clima y de la ciudad y comunidades sostenibles en los proyectos de paneles solares fotovoltaicos y movilidad se cumplirán los siguientes principios:

- a) Accesibilidad, garantizar el acceso a la ciudad sean de iguales condiciones para todos, con derecho preferente de los modos de transporte y energía sostenible sin discriminación de género, edad, capacidad o condición.
- b) No discriminación, con ello equiparar las oportunidades de la población y de instituciones al uso efectivo del transporte y energía sostenible y evitar toda forma de exclusión.
- c) Seguridad, planificar las acciones tendientes a la reducción de riesgos de delitos, de acoso, violencia sexual e incidentes de energía y tránsito, en el desplazamiento de la población.
- d) Salud, promover el uso de energía y transporte sostenible recursos que benefician la salud de las personas, mejoran la calidad de vida.
- e) Economía circular, garantizar que la infraestructura utilizada o el transporte sostenible, sea el producto de un proceso de reciclaje de esa manera disminuyendo el impacto medioambiental.
- f) Eficiencia, maximizar los desplazamientos en modos de energía y transporte sostenible de manera ágil, asequibles y seguros, optimizando los recursos disponibles sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas.
- g) Planificación integrada, integrar a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de económica y transportes integrados, que tenga disponibilidad, velocidad y accesibilidad que permitan reducir el uso de la luz eléctrica convencional y del transporte regular.
- h) Integración ambiental, incentivar el uso de transportes públicos y de transporte sostenible, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.
- i) Integración tecnológica, implementar soluciones tecnológicas que permitan almacenar recopilar, proyectar y procesar información con fin de mejorar la gestión aumentar el turismo generación de recursos y automatizar en la integración de nuevas tecnologías.

**Art.26. - Acción por el clima y movilidad en bicicleta o caminata.** – Para los efectos que se produzca por esta ordenanza, se entenderá por acción por el clima y movilidad en bicicleta o

caminata, a toda acción que contribuya al mejora del medio ambiente y la economía circular con la contribución de cualquier medio o sistema de reciclaje o reutilización a ello se implementa, el desplazamiento de vehículos de propulsión humana o eléctrica, vehículos no motorizados por contaminantes ambientales, movilidad a pie y otros medios de propulsión humana que minimicen el impacto negativo sobre la calidad vida y el ambiente.

**Art. 27. – La persona como objetivo de acción climática activa o movilidad.** – El objetivo determinante es la persona que ejecute estas acciones tendrá el derecho de realizar desplazamientos efectivos mediante diferentes modos de transporte sostenible reconocidos por la ley, en un sistema que tenga la integración de la jerarquía y principios que se establezca en esta ordenanza

**Art.28. - Plan de acción por el clima y transporte sostenible.** – Esta planificación le compete en su completa satisfacción y cumplimiento a la Dirección de Gestión de Movilidad de Portoviejo y a quienes esta designe cumpliendo los siguientes parámetros:

- a) Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público.
- b) Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física de todas las personas especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada
- c) Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de la movilidad en bicicleta y caminata
- d) Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público
- e) Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de modos de transporte sostenibles
- f) Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos

## TITULO III

### **ENERGIA FOTOVOLTAICA, MOVILIDAD SOSTENIBLE INFRAESTRUCTURA PROMOCIÓN Y SANCIONES E INFRACCIONES.**

#### **Capítulo I**

### Promoción De La Movilidad Sostenible

**Art. 29. – Campañas de educación.** – Con el impulso del GAD Municipal y de PORTOVIAL E.P. en coordinación con las demás entidades pertinentes, estos realizarán políticas públicas en donde estarán incorporados campañas de educación permanentes, con ello se asignará los recursos necesarios priorizando de forma permanente a los niños en escuelas, colegios y universidades.

**Art. 30. – Uso de TIC's.** – La autoridad del GAD Municipal y todas las entidades de administración pública vinculada a esta ordenanza coordinara información sobre el uso de los recursos de Objetivos de Desarrollo Sostenible acción por el clima y ciudad sostenibles vinculados en los medios electrónicos, redes sociales y páginas web oficiales.

**Artículo 31.- Ciclopaseos y Actividades Recreativas.** - PORTOVIAL EP promoverá y apoyará la realización de todas las actividades recreativas, así como ciclopaseos, ciclovías recreativas y caminatas que busquen promover el uso de los medios, espacios y servicios relacionados con la Movilidad Activa. Estas actividades recreativas deberán contar con los permisos respectivos para su ejecución, por parte de las direcciones municipales pertinentes cuando así lo amerite.

PORTOVIAL EP en coordinación con Municipio de Portoviejo y sus entes de planificación, establecerán cierres temporales al tráfico motorizado de ciertas calles para formar un circuito de vías libres y seguras, donde peatones y ciclistas pueden hacer deporte, pasear o participar en actividades recreativas. Esta política pública se llevará a cabo, al menos, un día fijo de la semana y tendrá una duración no menor a seis horas.

El GAD Municipal de Portoviejo a través de sus diferentes instancias será el responsable de la administración, control y evaluación de rutas y espacios con equidad territorial, para la realización de estas actividades recreativas, garantizando los parámetros de seguridad y control del flujo vehicular en las áreas de implementación.

**Artículo 32.- Sistemas de Transporte Público en Bicicleta.** - PORTOVIAL fomentará la implementación e integración de un sistema de transporte público, como un modo de transporte, económico y amigable con el ambiente, el cual se basará en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por medios manuales o automatizados, para facilitar y promover el uso urbano y rural de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible.

PORTOVIAL EP, será la responsable de la regulación, control del sistema de transporte público en bicicleta. Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos amigables con el medio ambiente a través del uso de la energía fotovoltaica que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio, con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y reciban mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad.

La planificación del crecimiento de este sistema con base en la información, y datos recogidos sobre el funcionamiento y utilización del mismo y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público, además de la evaluación del sistema de transporte público en bicicleta estará a cargo de la Dirección de Gestión de Movilidad de PORTOVIAL EP.

Podrá delegarse la implementación, operación y/o el mantenimiento del sistema a terceros, priorizando a las empresas domiciliadas en el cantón Portoviejo, y a través de los mecanismos permitidos por la normativa vigente. PORTOVIAL, a través de su directorio, aprobará las normas, reglamentos o instrumentos necesarios para garantizar el buen funcionamiento y el uso responsable de la bicicleta pública.

**Artículo 33.- Incentivos Para Entidades Públicas y Privadas.-** Los empleados del GAD Municipal, Empresas públicas y Entidades Adscritas que accedan al trabajo sin hacer uso del vehículo particular a motor y utilicen medios sostenibles de transporte, serán beneficiados a través de incentivos otorgados por la Administración de su entidad, así como reconocimientos públicos y otros que las unidades de Talento Humano prevean, se promoverá que las demás entidades públicas y privadas de Portoviejo procedan de la misma manera con sus empleados.

El GAD Municipal de Portoviejo, a través del Concejo Cantonal reconocerá e incentivará la acción de las entidades públicas y privadas en el fomento de la movilidad sostenible, a través del reconocimiento público por su gestión. Creando un reconocimiento anual a los actores destacados en la promoción del uso de los modos sostenibles de transporte. Podrá el Concejo Cantonal a través de resoluciones, establecer otros incentivos para aquellas entidades que hayan recibido el antes indicado reconocimiento.

**Artículo 34.- Capacitación a Conductores de vehículos motorizados.-** La Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte PORTOVIAL EP, deberá capacitar anualmente a conductores profesionales y particulares, sobre modos de transporte sostenibles, su priorización,

sensibilización de género y educación vial, con el objetivo de generar una movilidad segura que tienda a reducir los índices de accidentabilidad en las vías y generar convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Para el caso de los vehículos que presten servicio de transporte público y transporte comercial éstos deberán recibir capacitaciones sobre modos de transporte sostenibles, su priorización en la sensibilización con enfoque de género y seguridad vial, conforme a la planificación anual y de acuerdo a las obligaciones constantes en las Ordenanzas vigentes.

Se coordinará con las escuelas de conducción a fin de que se incorpore en su pensum, temas relacionados con la movilidad sostenible, respeto a sus derechos a fin de crear empatía y convivencia vial de forma pacífica y amigable.

**Artículo 35.- Capacitación a Ciclistas.** - La capacitación a ciclistas se realizará a través de los programas de formación que dirige PORTOVIAL EP, dichos programas podrán ser ejecutados mediante autogestión, alianzas estratégicas, alianzas públicas y privadas o cualquier otra forma permitida por la ley, estas capacitaciones deberán tener un enfoque integral al interior del cantón con el fin de cumplir los objetivos de la presente ordenanza.

**Artículo 36.- Capacitación a Peatones.**- La capacitación a peatones se realizará a través de los programas de formación que dirige la PORTOVIAL EP preferentemente en coordinación con la sociedad civil y organizaciones de peatones con cualquier programa para el efecto, dichos programas podrán ser ejecutados mediante autogestión, alianzas estratégicas, alianzas públicas y privadas o cualquier otra forma permitida por la ley, estas capacitaciones deberán tener un enfoque integral y de equidad territorial al interior del cantón con el fin de cumplir los objetivos de la presente ordenanza.

## Capítulo II

### Infraestructura

**Art. 37. – Señalización.** – La correcta señalización para la infraestructura es fundamental para garantizar la seguridad de todos los usuarios en la recolección de la energía sostenibles y el uso de las bicicletas y especialmente en la promoción de la energía y transporte sostenible.

**Art. 38. – Infraestructura.** – Tanto como el diseño, la construcción de las infraestructuras y la instalación de los paneles solares fotovoltaicos, seguirán los criterios de los informes técnicos emitidos por el GAD municipal emitido por el jefe de ejecución y seguimiento, las autoridades competentes velarán por la seguridad, mantenimiento y las mejoras que se puedan incorporar con el fin de evitar un deterioro progresivo al uso, clima y destrucción que pueda existir.

**Art. 39. – Creación de estacionamientos de bicicleta con paneles solares fotovoltaicos.** – Se pone en consideración los siguientes aspectos antes de poder integrar toda la infraestructura para el acondicionamiento pertinente se considera lo siguiente:

- a) Seguridad, para evitar actos delictivos o maltrato a las pertenencias estatales, colocar cámaras de seguridad y dispositivos seguros con capacidad tecnología en esta infraestructura
- b) Espacio público, estos estacionamientos se podrán en sitios de mayor circulación con esto se considera la mayor afluencia de turismo en todo el espacio territorial dentro del cantón de forma preferencial plazas, parques, estaciones o paradas de transporte publico
- c) Facilidad de uso, estos tienen que ser prácticos para que no se requiera asistencia para acomodar las bicicletas
- d) Luz eléctrica, se utilizará como principal la que se recaude con los paneles solares fotovoltaicos y como segunda opción la luz eléctrica emitida por CNEL E.P.
- e) Wifi, los estacionamientos tendrán puntos de acceso gratuitos de esta manera se mantiene la era tecnológica
- f) Botón de pánico, el cual será instalado en una parte estratégica de la infraestructura y la misma tendrá comunicación directa con ECU911
- g) Diseño están serán realizadas respetando lo que integra la ODS 11 Y 13
- h) Mantenimiento, estas serán de manera fácil y rápida con un plan de registro inmediato.
- i) Paneles digitales, la misma constarán como mínimo 3 paneles variando su dimensión en donde podrán visualizar, imágenes estratégicas del turismo local, puntos de encuentros, puntos geográficos de otros puntos de estacionamiento y todo lo que se designe los miembros que se encuentra estipulado en el artículo 17.

### Capítulo III

#### **Del Uso de la Energía Fotovoltaica y del Registro Voluntario, la circulación y el control**

**Art. 41. – Energía fotovoltaica, caminata y peatones.** – La energía fotovoltaica es aquella que se constituyen con energía limpia e ilimitada, la caminata es un medio de transporte y también



actividad física, estas en entornos saludables y acordes se lo podrá realizar de manera segura, agradable y cómoda. Los peatones aquellos que transitan a pies por las calles, avenidas, caminos, carreteras, callejones etc.

**Art. 42. – Movilidad sostenible.** – Esta tiene la relación sobre otro de los modos de transporte, por los que los ciudadanos tienen los derechos de transitar por las zonas de transporte vial, a ello anexado hay zonas exclusivas de ciclo paseo, estas delimitadas y señaladas, con ello estas vías son consideradas de alto privilegio para un uso exclusivo.

**Art. 43. – Registro de bicicletas.** - Créase el registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, tener una base de datos actualizada sobre el número de personas que utilizan este medio de transporte o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

**Art. 44. – Requisitos.** – Podrán hacer sus registros aquellos usuarios que superen la mayoría de edad con el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Nombres y apellidos del titular.
- b) Domicilio y teléfono de contacto.
- c) Número del documento de identidad.
- d) Marca, modelo y color de la bicicleta.
- e) Características singulares.
- f) Fotografía de la bicicleta.

**Artículo 45.- Base de Datos de Patrones de Movilidad sustentable.** - La Base de datos de Patrones de Movilidad Activa es un repositorio de datos estadísticos, referente a los factores, condiciones y necesidades que motivan el desplazamiento de personas en el territorio cantonal y su variación a través del tiempo, el mismo que estará a cargo de la PORTOVIAL EP a través de la Secretaría de Movilidad Sostenible y en coordinación con la Dirección de Gestión de Movilidad.

La base de Datos de Patrones de Movilidad Activa se utilizará para la planificación de obras, planes, proyectos y programas relacionados con la movilidad activa.

Para el efecto la PORTOVIAL EP en conjunto con la academia implementará en toda bicicleta pública un mecanismo de rastreo basado en GPS, cuyos datos permitirán conocer las rutas de preferencia de los usuarios de bicicleta para el desarrollo de sus desplazamientos.

La Base de Datos de patrones de movilidad, será de datos abiertos y será público para toda la ciudadanía.

**Artículo 46.- Transporte y Ocupación.** - Las bicicletas podrán disponer de un accesorio para el adecuado transporte de menores y de carga, por lo que podrán instalar sillas acopladas, remolques o semirremolques, tanto de día como de noche, mediante dispositivos certificados u homologados, observando las limitaciones de peso previstas, así como otras limitaciones reglamentariamente establecidas.

Dichos remolques deberán cumplir las mismas condiciones de visibilidad que las bicicletas, tales como como dispositivos luminosos o retroreflectivos.

**Artículo 47.- Circulación de Peatones.** - A fin de promover e incentivar el uso de los medios sustentables de transporte, el GAD Municipal de Portoviejo, podrá establecer zonas de prioridad peatonal, pudiendo limitar la velocidad y priorizar su paso sobre el de los vehículos.

Los peatones deberán transitar por las aceras, pasos, andenes y espacios habilitados específicamente a tal objeto.

En lo concerniente al cruce de calzadas y vías ciclísticas, los peatones tienen preferencia de cruce, debiendo asegurarse de que pueden hacerlo sin riesgo, ni obstáculo alguno para el resto de peatones y demás usuarios de la vía.

Los ciclistas deberán respetar la preferencia de peatones ante los cruces, de igual manera los conductores de vehículos motorizados deberán dar preferencia de paso a los peatones y luego a los ciclistas.

**Artículo 48.- Circulación de Bicicletas.** - Los usuarios de bicicletas deberán circular por:

- a) Ciclovías, ciclo carriles, bici aceras, sendas de uso compartido o áreas destinadas y señalizadas específicamente para su uso cuando existan y sean la ruta más directa para alcanzar su punto de destino.
- b) Por la calzada, manteniendo un límite de velocidad de acuerdo a la red viaria y lo que establezca la DGM, tratando de circular por el carril derecho más próximo a la vereda. Teniendo la precaución de hacerlo en el sentido de la vía.
- c) Cuando circulen varios ciclistas juntos podrán transitar en paralelo siempre y cuando no entorpezcan el tráfico y no ocupen más de un carril.

d) Podrán circular por aceras siempre que los usuarios se bajen de la bicicleta y caminen junto a ella.

Los vehículos motorizados al sobrepasar a los ciclistas o al circular en paralelo a ellos deberán mantener una distancia mínima de seguridad de 1,5 metros.

En los demás supuestos, circularán con carácter preferente por la calzada, atendiendo a las restricciones propias de cada vía.

En los carriles de uso exclusivo para ciclistas se deberá respetar la velocidad establecida y el resto de vehículos no podrán circular ni parar en estos espacios.

Cuando se trate de bici acera, los peatones podrán cruzarla, pero no podrán permanecer ni transitar en el carril asignado para las bicicletas. Los ciclistas, por su parte, respetarán la prioridad de paso de los peatones que crucen, aminorando la marcha a su paso.

Cuando se circule en bicicleta por parques, paseos y zonas peatonales, se deberá adecuar la velocidad a la de los peatones, no realizar maniobras negligentes o temerarias y se respete la prioridad peatonal.

La velocidad en los espacios compartidos con peatones y en bici aceras no deberá ser superior a un máximo de 10km/h.

## Capítulo IV

### De los derechos y deberes de peatones y ciclistas

**Artículo 49.- Derechos de los Peatones.** - Los peatones entre otros contenidos en las Normas nacionales, tienen los siguientes derechos:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro, incluyendo normas de accesibilidad universal;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con mobiliario urbano para descanso;
- d) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- e) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los pasos peatonales, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las

intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;

- f) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
- g) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario;
- h) A ser atendidos por las autoridades pertinentes en sus denuncias sobre el incumplimiento de lo establecido en la presente Ordenanza, así como a ser informados sobre las acciones adoptadas para su resolución; y,
- i) Las demás señaladas en la ley, los reglamentos e instructivos.

**Artículo 50.- Deberes de los Peatones.** - Los peatones entre otros contenidos en las Normas nacionales, tienen los siguientes deberes:

- a) Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que para el efecto se dicten;
- b) Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes;
- c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;
- d) Cruzar las calles por los pasos peatonales y pasos elevados o deprimidos de no existir pasos peatonales, cruzar por las esquinas de las intersecciones;
- e) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;
- f) Abstenerse de cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente;
- g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y se sugiere en sentido contrario al tránsito de vehículos;
- h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;
- i) Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás; y,
- j) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

**Artículo 51.- Derechos de los Usuarios de bicicletas.** - Los Usuarios de bicicletas entre otros contenidos en las Normas nacionales, tienen los siguientes derechos:

- a) Transitar por todas las vías públicas del cantón, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel cuando exista una alternativa cercada de conectividad y carriles exclusivos del sistema tranviario;
- b) A ser atendidos por las autoridades pertinentes en sus denuncias sobre el incumplimiento de lo establecido en la presente Ordenanza, así como a ser informados sobre las acciones adoptadas para su resolución;
- c) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;
- d) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondientes, para el parqueo de las bicicletas en el cantón;
- e) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;
- f) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público y comercial cantonal, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes interior, anterior o superior;
- g) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana y rural, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos en todo el cantón Portoviejo;
- h) A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública y comercial; y,
- i) Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz.

**Artículo 52.- Deberes de los Usuarios de bicicletas.** - Los Usuarios de bicicletas, entre otros contenidos en las Normas nacionales, tienen los siguientes deberes:

- a) Mantener sus bicicletas equipadas con aditamentos de seguridad establecidos en la Ley que regula el tránsito, el transporte y la movilidad en el país; adicional a los elementos. Adicional a los elementos retroreflectivos y de seguridad, se recomienda el uso de luces que permitan la identificación y distinción de los ciclistas y sus bicicletas, en especial en las noches;
- b) Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;
- c) Abstenerse de llevar artículos que no permitan una correcta audición del entorno;

- d) Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, personas con movilidad reducida y personas con discapacidad;
- e) Circular por carriles exclusivos seguros en vías de media y alta velocidad, siempre y cuando estos carriles estén delimitados adecuadamente y tengan un margen de protección de los ciclistas a la vía;
- f) Abstenerse de circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella;
- g) Abstenerse de asirse o sujetarse a otros vehículos en movimiento;
- h) Retirar las manos del manubrio únicamente cuando haya necesidad de hacerlo para efectuar señales para girar o detenerse y hacer uso anticipado de señales manuales advirtiendo la intención cuando se va a realizar un cambio de rumbo o cualquier otro tipo de maniobra, señalando con el brazo derecho o izquierdo, para dar posibilidad de adoptar las precauciones necesarias;
- i) Llevar a bordo de forma segura sólo el número de personas para el que exista asiento disponible en las bicicletas cuya construcción lo permita, siempre y cuando esto no disminuya la visibilidad o que incomode en la conducción;
- j) Abstenerse de transportar personas en el timón de la bicicleta o entre el conductor y el timón;
- k) Abstenerse transportar carga que impida mantener ambas manos sobre los manubrios, y un debido control del vehículo o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor;
- l) Respetar las señales de tránsito y disposiciones de los agentes de tránsito, así como a peatones y usuarios de otros medios de transporte;
- m) Las demás que determinen los reglamentos y demás normativa.

## Capítulo V

### Infracciones, sanciones, delitos y su procedimiento

**Artículo 53.- De las Infracciones.** - Constituyen infracciones administrativas en rango de leves, aquellas contravenciones a los deberes contenidos en los artículos 50 y 52 de la presente Ordenanza.

**Artículo 54.- De las Sanciones Administrativas y el Procedimiento.** - Aquellos peatones y Usuarios de bicicletas que incurran en las infracciones descritas en el presente título serán

sancionados con una multa equivalente al 10% de un Salario Básico Unificado, por parte de la Empresa Pública de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre PORTOVIAL EP, siguiendo el debido proceso y bajo el procedimiento establecido en el Código Orgánico Administrativo.

Aquellos usuarios del vehículo a motor que obstaculicen las zonas designadas para peatones y ciclistas, serán sancionados según lo establecido en el Código Orgánico Integral Penal (COIP)

**Art. 55.- De los Delitos.** - El usuario que cometa un delito con la utilización de los bienes públicos o cualquiera que se derive de una autoría o coautoría será dirigido a lo que establece el COIP.

## DISPOSICIONES GENERALES

**PRIMERA.** - La Empresa Pública Municipal del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Cantón Portoviejo PORTOVIAL EP, llevará un registro con la siguiente información: operadoras de servicios de transporte terrestre; modalidades de transporte; vehículos destinados a cada servicio; rutas y frecuencias.

**SEGUNDA.** - Los acuerdos y resoluciones expedidos por el Consejo Nacional de Competencias y/o la Agencia Nacional de Tránsito dentro de las competencias de planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, serán aplicados de conformidad a las disposiciones de la presente ordenanza y otras que llegare promulgar el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo, a través de PORTOVIAL EP.

**TERCERA.-** En todo lo que corresponda y no esté expresamente regulado en la presente Ordenanza, se aplicarán las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y las Resoluciones de carácter general que emita la Agencia Nacional de Tránsito, Código Orgánico del Ambiente, así como también la resoluciones de carácter específica que de conformidad a la necesidad cantonal emitiera el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo, a través de PORTOVIAL EP.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**PRIMERA:** Con la finalidad de cumplir lo establecido en el art. 20 de la presente ordenanza, en el plazo de tres meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ordenanza se creará la

secretaría de movilidad sostenible, dotada de la suficiente estructura física, humana y tecnológica para el cumplimiento de los objetivos de esta ordenanza.

**SEGUNDA:** En el plazo de treinta días de haberse constituido la integración que se contempla en el artículo 20, expedirá el instructivo que regule su funcionamiento.

**TERCERA:** Dentro de los cuarenta (40) días posteriores a la aprobación de esta ordenanza, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón, realizará la Asamblea Cantonal para la promulgación de la ordenanza.

**CUARTA:** En cuanto a la construcción de infraestructura y equipamientos relativos a esta ordenanza, deberá contarse, en un plazo de 90 días, con una línea tipo pre establecida por el GAD Municipal, en cuanto a diseño, materialidad y funcionalidad, que permita guardar la homogeneidad estética y operativa en todos los equipamientos instalados.

**QUINTA:** Como medida para incentivar la movilidad activa y no desalentar las buenas prácticas, todas las sanciones contenidas en la presente ordenanza se aplicarán una vez que la Dirección de Gestión de Movilidad y la PORTOVIAL EP hayan concluido con las campañas comunicacionales y se hayan informado a la población, y además una vez que haya sido creada la secretaría de movilidad sostenible, cuando se haya cumplido esto se emitirá administrativamente el inicio del procedimiento sancionatorio contenido en esta ordenanza.

## DISPOSICIÓN DEROGATORIA

**ÚNICA:** Deróguense todas las ordenanzas y resoluciones sobre la materia que hubieren sido expedidas con anterioridad a la expedición de la presente.

## DISPOSICIÓN FINAL

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial. Dada y firmada en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Portoviejo, a los ...