



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

**Falta de regulación de las alianzas estratégicas entre la empresa pública y privada en
materia de tránsito**

AUTORA:

Ortiz Cepeda, Daniella Elizabeth

Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de

**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPUBLICA DEL
ECUADOR**

TUTOR:

Abg. Ramírez Vera María Paula, Mgs.

Guayaquil, Ecuador

02 de septiembre del 2023



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Daniella Elizabeth Ortiz Cepeda**, como requerimiento para la obtención del Título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

TUTORA

f. _____

Ab. María Paula Ramírez Vera, Mgs.

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____

Dra. Nuria Pérez Puig-Mir, PhD.

Guayaquil, a los 02 de septiembre del año 2023



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Ortiz Cepeda Daniella Elizabeth**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **FALTA DE REGULACIÓN DE LAS ALIANZAS ESTRATEGICAS ENTRE LA EMPRESA PÚBLICA Y PRIVADA EN MATERIA DE TRÁNSITO** previo a la obtención del Título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

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

Guayaquil, a los 02 de septiembre del 2023

AUTORA

f. 

Ortiz Cepeda, Daniella Elizabeth



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, **Ortiz Cepeda Daniella Elizabeth**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación **FALTA DE REGULACIÓN DE LAS ALIANZAS ESTRATEGICAS ENTRE LA EMPRESA PÚBLICA Y PRIVADA EN MATERIA DE TRÁNSITO**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 02 de septiembre del año 2023

AUTORA:

f. _____

Ortiz Cepeda, Daniella Elizabeth



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

REPORTE URKUND

The screenshot shows the URKUND interface. On the left, document details are listed: 'Documento' (TESIS FINAL DANIELLA ORTIZ.docx), 'Presentado' (2023-08-24 09:31), 'Presentado por' (María Paula Ramírez), 'Recibido' (vera.ramirez.paula.maria.ucsg@analysis.urkund.com), and 'Mensaje' (ORTIZ CEPEDA). A yellow highlight indicates that 4% of the 17 pages consist of text from 5 sources. On the right, a table titled 'Lista de fuentes' lists the sources with their categories and file names.

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil / D41052545
	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil / D143841754
	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil / D142192078
	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil / D110668532
	Universitat Autònoma de Barcelona / D140556596
	Universidad Regional Autónoma de los Andes / D64487744

f. 

Ortiz Cepeda, Daniella Elizabeth

AUTORA

f. 

Ab. María Paula Ramírez Vera, Mgs.

TUTORA

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por darme la fortaleza y salud para no rendirme cuando sentía que no podía más y poder lograr esta meta en mi vida profesional.

Agradezco a mis padres por su gran apoyo incondicional en cada etapa de mi vida, especialmente en esta etapa, por cada palabra de aliento y confianza, demostrándome amor y orgullo.

Agradezco a mis mentoras en esta carrera, a la Abg. Nadia Villón por creer en mí y siempre apoyarme; a la Abg. Katyhusca Solano por darme la oportunidad de demostrar mi potencial y siempre ver más allá de mis capacidades.

A mi querida familia, por nunca dejar de estar presente en este proceso, en especial a mi prima Pierina Orozco por ser de gran apoyo y alentarme cada día de esta etapa.

A mis amigos, los de mi vida, a esos que he conocido en cada etapa de ella, por ser un gran pilar, por los buenos y malos momentos, por las palabras de confianza, por las risas y las lágrimas.

A mi tutora, la Abg. María Paula Ramírez, por ayudarme y guiarme a completar este logro.

Y por último a mí, por mantener la perseverancia y no rendirme en esta carrera.

Daniella Elizabeth Ortiz Cepeda

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo de titulación a mi madre, Glenda Cepeda, por ser mi mayor apoyo, por darme esas palabras de aliento, por hacer lo imposible, por abrazarme y darme la confianza cuando sentía que no estaba lista para alcanzar este logro.

Dedico también este trabajo a mi persona favorita, mi abuela, Fabiana Troya, por estar siempre orgullosa de mí y nunca dejar de apoyarme en esta etapa.

A mi fiel amigo, por estar ahí en esas noches de madrugadas de estudio y nunca abandonarme.

Y por último a mi padre, Daniel Ortiz, que a pesar de los altos y bajos nunca perdió la fe en mí, por recordarme lo capaz que puedo ser.

Daniella Elizabeth Ortiz Cepeda



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

(NOMBRES Y APELLIDOS)

Oponente

f. _____

Dr. Xavier Zavala Egas

DECANO

f. _____

Ab. Angela María Paredes Cavero

COORDINADORA DE ÁREA

INDICE

RESUMEN	X
ABSTRACT	XI
INTRODUCCIÓN	2
CAPÍTULO I: ALIANZAS ESTRATÉGICAS	3
ANTECEDENTES Y DEFINICIÓN DE LAS ALIANZAS PÚBLICAS PRIVADAS	3
DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LAS ALIANZAS ESTRATÉGICAS.....	5
SECTORES ESTRATEGICOS	8
EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE COMO SECTOR ESTRATÉGICO	10
CAPITULO II: REGULACIÓN DE LAS ALIANZAS ESTRATEGICAS EN MATERIA DE TRÁNSITO	14
PRINCIPIOS FUNDAMENTALES PARA EL ÁMBITO CONTRACTUAL DE LAS ALIANZAS ESTRATÉGICAS.....	14
LEY ORGÁNICA DE INCENTIVOS PARA ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS...	16
CONTRATOS DE ALIANZAS ESTRATÉGICAS	18
IMPLEMENTACIÓN DE UNA LEY ESPECIAL ACERCA DE LOS LINEAMIENTOS SOBRE EL PROCESO DE CONTRATACIÓN Y REGULACIÓN DE LAS ALIANZAS ESTRATEGICAS.....	21
CONCLUSIONES.....	25
RECOMENDACIONES	26
BIBLIOGRAFÍA	27

RESUMEN

Es responsabilidad del Estado administrar los servicios públicos y sectores estratégicos, por lo cual se le ha concedido la potestad de crear empresas públicas y establecer alianzas con el sector privado mediante las denominadas alianzas público-privadas. En la actualidad, los Gobiernos Autónomos Descentralizados del Estado Ecuatoriano han recurrido a los contratos de Alianza Estratégica para satisfacer las necesidades de la gestión pública en diferentes sectores estratégicos, como el control del tránsito y la movilidad. Sin embargo, se ha evidenciado una falta de regulación normativa expresa para estas alianzas, lo que podría generar conflictos de seguridad jurídica tanto para las empresas públicas como para las empresas privadas involucradas. Ante esta falta de legislación específica, es necesario sugerir la creación o implementación de una ley que regule de manera adecuada los contratos de alianzas estratégicas entre la administración pública y el sector privado.

Palabras Claves: Alianzas Públicas Privada, Contrato, Alianzas Estratégicas, Empresa Pública, Empresa Privada, Tránsito.

ABSTRACT

It is the responsibility of the State to administer public services and strategic sectors, which is why it has been granted the authority to create public enterprises and establish partnerships with the private sector through so-called public-private partnerships. Currently, the Autonomous Decentralized Governments of the Ecuadorian State have resorted to Strategic Alliance contracts to meet the needs of public management in different strategic sectors, such as traffic control and mobility. However, a lack of explicit regulatory framework for these alliances has been observed, which could lead to conflicts in legal security for both the public and private companies involved. In the face of this lack of specific legislation, it is necessary to suggest the creation or implementation of a law that adequately regulates strategic alliance contracts between the public administration and the private sector.

Keywords: Public Private Partnerships, Contract, Strategic Alliances, Public Company, Private Company, Transit.

INTRODUCCIÓN

A partir del año 2008, la Constitución de la Republica del Ecuador otorga la potestad de creación de empresas públicas al Ejecutivo, a los Gobiernos Autónomos Descentralizado Municipales y Provinciales, entre otros, por lo cual actualmente se ha evidenciado un incremento de estas denominadas empresas públicas, que ayudan a la gestión de la administración pública en los diferentes sectores estratégicos, por lo que para la mejora y control de los diferentes sectores estratégicos a cargo de los distintos Gobiernos Autónomos Descentralizados, han recurrido a las conocidas Alianzas Público Privadas.

Las alianzas público privadas han ayudado con el crecimiento económico en el Ecuador, puesto que, mediante la relación contractual entre el sector público y el sector privado con la modalidad de alianza estratégica, se ha alcanzado los objetivos previstos y han obtenido beneficios mutuos, cumpliendo de tal forma con las necesidades básicas de los sectores estratégicos, sin embargo, se ha podido observa de forma inicial que existe una falta de regulación expresa a las denominadas alianzas estratégicas en el Ecuador.

En el primer capítulo se expone las bases investigativas del problema jurídico planteado, definiciones de las alianzas públicas privadas, especialmente sobre las alianzas estratégicas, estableciendo los sectores estratégicos, especial el del tránsito, así mismo se establece los requerimientos del sector en mención.

En el segundo capítulo, se establece los principios fundamentales para la modalidad contractual de las alianzas estratégicas, el problema jurídico planteado acerca de la no regulación expresa de las alianzas estratégicas y la sugerencia de creación de la ley especial acerca de los lineamientos sobre el proceso de contratación y regulación de las alianzas estratégicas.

CAPÍTULO I: ALIANZAS ESTRATÉGICAS

ANTECEDENTES Y DEFINICIÓN DE LAS ALIANZAS PÚBLICAS PRIVADAS

Los gobiernos autónomos descentralizados debido a la falta de recursos han recurrido a las Alianzas Públicas Privadas para mejorar el desarrollo socioeconómico y el cumplimiento de los objetivos comunes requeridos de los diferentes sectores estratégicos, por lo cual las empresas públicas (creadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados) y las empresas privadas han implementado estas alianzas para impulsar la inversión del capital privado en el cumplimiento de las necesidades de la administración pública y sus servicios públicos.

En la historia del Ecuador, la generación de las alianzas públicas privadas se ha destacado en dos periodos, el primero en la década de los 90, con la modernización del Estado y el segundo en la década del 2010, específicamente en el año 2015 con la promulgación de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Publico-Privadas y la Inversión Extranjera, que tiene por objetivo incentivar la intervención del capital privado en los diferentes proyectos del sector público. (Consorcio de Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador, 2017, pp. 10-12)

Es importante destacar que, con la entrada en vigencia de la Nueva Constitución de la República en el año 2008, se dio potestad reservada a la administración pública para la creación de empresas públicas e incorporación de las alianzas públicas privadas para el desarrollo de los sectores estratégicos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 315 de la Constitución de la República del Ecuador

El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas. Las empresas públicas

estarán bajo la regulación y el control específico de los organismos pertinentes, de acuerdo con la ley; funcionarán como sociedades de derecho público, con personalidad jurídica, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales (...). (Constitución , 2008)

¿Qué son las alianzas públicas privadas?

Según el artículo 8 de la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, define a las asociaciones público privada como:

(...) la modalidad de gestión delegada por la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados encomiendan al gestor privado, la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, para la provisión de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación por su inversión, riesgo y trabajo, de conformidad con lo términos, condiciones, límites y más estipulaciones previstas en el contrato de gestión delegada. (Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, 2015)

El Banco Mundial (2020) define a las alianzas públicas privadas como:

Un acuerdo entre el sector público y el sector privado en el que parte de los servicios o labores que son responsabilidad del sector pública es suministrada por el sector privado bajo un claro acuerdo de objetivos compartidos para el abastecimiento del servicio público o de la infraestructura pública. (Banco Mundial, 2023)

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (2008, p. 12) describe a las alianzas públicas privadas como el acuerdo entre el gobierno y el sector privado, en el cual, por dicho acuerdo, el sector privado presta el servicio según los objetivos que el gobierno establece, buscando alinear los objetivos establecidos con los beneficios por obtener de los socios privados.

De acuerdo con el artículo 34 de la Ley Orgánica de las Empresas Públicas, las empresas públicas tienen la potestad de realizar contrataciones para la gestión de las diferentes obras, bienes y servicios de carácter estratégicos, por lo cual se recurren a las alianzas públicas privadas, los cuales la misma ley establece que son: “contratos o convenios tales como: alianzas estratégicas, asociación, consorcios u otros de naturaleza similar” (Ley Orgánica de las Empresas Públicas, 2009).

Por lo que, actualmente, las empresas públicas han recurrido a los diferentes tipos de alianzas públicas privadas y se ha observado un incremento de contratos para la gestión de los sectores estratégicos; uno de los tipos de alianzas públicos privados que más se ha destacado en la última década, es la alianza estratégica puesto que varios gobiernos autónomos descentralizados han suscrito contratos bajo esta denominación para el cumplimiento de los objetivos requeridos y plantea, beneficiando a las partes intervinientes.

DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LAS ALIANZAS ESTRATÉGICAS

Como se mencionó anteriormente, se ha observado el incremento de alianzas estratégicas entre la empresa pública y privada por lo cual es importante señalar su definición y sus distintas características.

De acuerdo a Thompson & Strickland (2008) establece a las alianzas estratégicas como: “acuerdos de colaboración en donde dos o más empresas que unen sus fuerzas para obtener resultados estratégicos mutuamente benéficos” (2004, p. 163).

Así también coincide Griffin & Ebert sobre las alianzas estratégicas, que constituyen un tipo de asociación en el cual las parte intervinientes acuerdan invertir recursos en la actividad, objeto del acuerdo, para cooperar y beneficiarse mutuamente mediante la división de las ganancias y riesgos. (2005, p. 12)

Según Marshall et al, una alianza estratégica constituye una relación entre organizaciones en la que las partes conservan un nivel de autonomía, pero son interdependientes en un importante grado puesto que ambas partes facilitan sus recursos para un compromiso específico, conservando de cierta manera independencia en su propiedad. (2005, p. 41)

Phan y Peridis (2000, p. 201) definen a las alianzas estratégicas como relaciones de largo plazo, basadas en la confianza, que requieren de altas inversiones en relaciones determinadas.

Así mismo, Wang y Miao (2005, p. 626) indican que es una relación planeada en la que dos o más firmas independientes comparten metas comunes y beneficiándose así de forma mutua.

Entre las diferentes definiciones citadas de los distintos autores, todos coinciden en que las alianzas estratégicas son alianzas o acuerdos entres dos o varias empresas que intervienen para el alcance los múltiples objetivos en el que se benefician mutuamente.

De acuerdo a la doctrina las alianzas estratégicas tienen distintas características por cumplir:

- Las empresas establecen la alianza con una lista de objetivos comunes que siguen siendo independientes.

- Las partes intervinientes comparten los beneficios y controlan los resultados.
- Las empresas participes de la alianza constituyen una contribución mutua y continua en las áreas estratégicas requeridas. (Aguillos, 2000, p. 45)

Así mismo, Aguillos (2000, p. 46) establece que no entran dentro de la categoría de alianzas estratégicas, aquellas fusiones o alianzas en que una de las empresas asume el control de la entidad y se pierde la independencia al no participar en la gestión, objeto de la alianza; de igual forma señala que tampoco son alianzas estratégicas los acuerdos en los que se concede licencias puesto que no se exige la transferencia continua de las áreas estratégicas tales como tecnología y productos, perdiendo así también la independencia que caracteriza la alianza estratégica.

En resumen, se determina las características de las alianzas estratégicas como beneficio mutuo, riesgo compartido, autonomía o independencia, puesto que, para que exista una alianza estratégica, las empresas deben tener como objetivo un beneficio mutuo y los riesgos de igual forma, así también no perder la independencia en su gestión para el cumplimiento de las metas propuestas.

Posterior a señalar los diferentes términos y definiciones de las alianzas estratégicas, se destaca su intervención dentro de la administración pública que mediante la creación de las Empresas Públicas, han incorporado estas alianzas estratégicas con el sector privado para la gestión de los diferentes servicios públicos y sectores estratégicos, por lo cual se han visto beneficios en los distintos sectores, siendo que aumenta la productividad y mejoras al momento de ofrecer el servicio cumpliendo y satisfaciendo las necesidades públicas requeridas por los ciudadanos y la misma administración pública.

SECTORES ESTRATEGICOS

Los sectores estratégicos hacen referencia a los sectores que son considerados de vital importancia para la economía de un país, establece que el sector estratégico puede comprender las condiciones de vida de los ciudadanos, es decir los sectores estratégicos influyen dentro del contexto económico en el desarrollo de un sector o sociedad y el mismo puede variar dependiendo de la gestión de los cada uno. (Morales, 2023)

En el Ecuador según el artículo 313 de la Carta Magna, con relación a los sectores estratégicos, establece que:

El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.

Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley. (Constitución , 2008)

La misma constitución establece de forma expresa como sectores estratégicos a la energía, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad, el agua puesto que los mencionados influyen de manera importante

en la economía y el desarrollo, cumpliendo con la característica principal para categorizarlos como sectores estratégicos.

De acuerdo al artículo 111 del Código Orgánico de Organización Territorial, COOTAD, los sectores estratégicos son:

Aquellos en los que el Estado en sus diversos niveles de gobierno se reserva todas sus competencias y facultades, dada su decisiva influencia económica, social, política o ambiental. La facultad de rectoría y la definición del modelo de gestión de cada sector estratégico corresponden de manera exclusiva al gobierno central. El ejercicio de las restantes facultades y competencias podrá ser concurrente en los distintos niveles de gobierno de conformidad con este Código (...). (Código Orgánico de Organización Territorial, 2010)

Por lo cual es también competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, la gestión de los diferentes sectores estratégicos, de acuerdo al artículo 315 de la Constitución de la República que establece lo siguiente:

El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas.”, de igual forma se señala que la gestión de los sectores estratégicos para su desarrollo socioeconómico puede también ser delegado al sector privado mediante las denominadas alianzas públicas privadas, tales como las alianzas estratégicas. (Constitución , 2008)

Es de carácter importante destacar que en los diferentes países tales como Costa Rica, la intervención del sector privado es fundamental para el desarrollo del país, un ejemplo de ello es la Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER), creada en 1996 para impulsar las

exportaciones y cuya participación fue fundamental para definir y estudiar el mercado, mejorando así los resultados de ganancias para el sector privado como el público (Devlin & Moguillansky, 2010, p. 226).

Otro ejemplo es Brasil, acerca de la intervención del sector empresarial privado en el desarrollo de los sectores estratégicos, implementó incentivos que se enfocan a ciertas actividades con potencial de crecimiento como lo es el sector estratégico de tecnología, destinando sus recursos, el monto del aporte sectorial asignado para apoyar las actividades promocionadas y con la particularidad de que los mismos aportes se encuentran aprobados por la ley. (Devlin & Moguillansky, 2010, p. 225)

En el contexto actual en el Ecuador, se ha evidenciado en los diferentes gobiernos autónomos descentralizados, la realización de contratos de alianzas estratégicas para la gestión y mejora de los diferentes sectores estratégicos, con lo cual ha destacado el beneficio mutuo que obtienen las empresas.

El sector estratégico que ha resaltado más, debido al gran incremento de contratos de alianzas estratégicas para su desarrollo, es el sector del tránsito y transporte, por lo tanto, es fundamental detallarlo de una forma más expresa.

EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE COMO SECTOR ESTRATÉGICO

En el desarrollo de la economía, el tránsito y el transporte es un sector estratégico destacable puesto que influye a la movilidad y circulación de los servicios, bienes y los ciudadanos, lo que genera el incremento de la productividad en los demás sectores estratégicos, por lo tanto, es de carácter primordial la inversión en la creación y mantenimiento de las infraestructuras para poder

seguir manteniendo una modalidad acorde al desarrollo económico y social que se proyecta, estimulando la inversión privada en el sector público.

Para el crecimiento de este sector estratégico se ha implementado diferentes planes de desarrollo estratégico desde el punto de vista nacional, uno elaborado por la Comisión de Tránsito del Ecuador, ente competente a nivel nacional del control de tránsito en el Ecuador (2022-2025) y el otro por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el ente competente para el estudio, construcción y financiamiento de las obras públicas (2018-2021).

La investigación planteada por la Comisión de Tránsito del Ecuador analizado desde el contexto económico, establece que al ser una entidad que depende de la asignación presupuestaria del Estado y de acuerdo con el crecimiento económico del País, se espera que se asigne los recursos necesarios para seguir brindando un servicio óptimo, cumpliendo con los estándares de calidad a la ciudadanía, sin embargo, se ha visto afectado por el surgimiento de la pandemia, no obteniendo los recursos esperados. (Comisión de Tránsito del Ecuador, 2022, p. 13)

Por otra parte, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con relación al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial tiene como una de sus atribuciones, articular el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial con las diferentes entidades de control del transporte terrestre, por lo cual, manifiesta que la intervención actual en la infraestructura de transporte, permite el desarrollo de los demás sectores económicos, tales como: agrícola, ganadero, comercial, productivo y turísticos puesto que el transporte es fundamental para dinamización de la economía, facilitando la realización de las diversas actividades necesarias para el incremento y desarrollo socioeconómico del país. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2018, p. 34)

Es fundamental señalar que no solo las entidades anteriormente mencionadas tienen competencia sobre la gestión del sector estratégico de tránsito y transporte; de acuerdo al artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial establece lo siguiente:

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción (...). (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial , 2008)

Los distintos gobiernos autónomos descentralizados han adoptado la competencia para la gestión del tránsito y transporte dentro de su marco territorial, por lo cual han recurrido a la creación de empresas públicas para la administración acorde a lo estipulado en la ley; actualmente en el

Ecuador, existen una variedad de ellas, creadas con el fin de administrar de forma óptima el tránsito, por lo cual se puede mencionar como ejemplo a las siguientes empresas públicas:

- La Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil EP.
- Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito (AMT)
- Empresa de Tránsito Terrestre Quevial EP.
- La Empresa Pública Municipal Terminal Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial Del Cantón Babahoyo Transvial EP.
- La Empresa Municipal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y Ciudadana de Santa Elena “EMUTRANSITO EP”
- Y demás empresas creadas por los diferentes gobiernos autónomos descentralizados.

Tal como se mencionó anteriormente, para la existencia de una alianza estratégica, se necesita la creación de una empresa pública para que adopte la competencia del sector estratégico en mención y así tener la potestad de suscribirse a contratos con el sector privado para la mejora y desarrollo de las políticas, necesidades y gestión del sector de Tránsito y Transporte, en el cual ambas partes intervinientes obtienen beneficios mutuos.

CAPITULO II: REGULACIÓN DE LAS ALIANZAS ESTRATEGICAS EN MATERIA DE TRÁNSITO

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES PARA EL ÁMBITO CONTRACTUAL DE LAS ALIANZAS ESTRATÉGICAS

Para la gestión de los servicios públicos y los sectores estratégicos, la administración pública en conjunto de la empresa privada para la suscripción de los contratos de alianzas estratégicas, deben cumplir con los distintos principios constitucionales por lo cual es fundamental definirlos para la comprensión y establecer su importancia en los contratos de alianzas estratégicas.

PRINCIPIO DE SEGURIDAD JURÍDICA

Para Ramírez & Candela (2016, p. 26) la seguridad jurídica es la suma de certeza y legalidad, así también se lo considera un derecho como un principio. De igual forma Narvaez & Riofrio (2007, p. 18) se refiere a la seguridad jurídica como una garantía, en el que los poderes públicos ofrecen esta seguridad en concordancia con la normativa para garantizar que no se vulneren los derechos fundamentales.

Según Castro Pizarro, Masche Romero y Durán Ocampo (2019, p. 24) la seguridad jurídica es un competente primordial en un Estado del Derecho, el cual se convierte como conductor de los demás principios y como un derecho fundamental de los ciudadanos, es una característica primordial para el desarrollo y control del Estado. Para Reinoso & Zamora (2021, p. 63) representa el aseguramiento de la objetividad en la aplicación de la normativa, en las que las autoridades no ocasionen algún perjuicio en los sujetos del derecho.

De acuerdo a León et al (2019, p. 43) la seguridad jurídica es un principio universalmente reconocido, en el cual se basa en la certeza del derecho, como en su aplicación el cual significa lo

previsto como prohibido, ordenado o permitido por el poder público. La finalidad de este principio es prevenir cualquier consecuencia de los actos producidos o de la elaboración de contratos, en el cual surtan efectos deseados para el sujeto del derecho. La seguridad jurídica es el hilo conductor de los demás principios del Estado de Derecho (Mont, 2013, p. 18).

Por otra parte, la constitución de la república del Ecuador establece en su artículo 82: “El derecho a la seguridad jurídica, se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes” (Constitución , 2008).

Por lo cual, es deber del estado y de la administración pública el garantizar la seguridad jurídica en sus distintas actuaciones para la gestión de los servicios públicos mismas que se encuentran en estricta observación según lo establecido en el ordenamiento jurídico.

En el contexto de los contratos de alianzas estratégicas este principio es fundamental para las partes intervinientes puesto que les ofrece esa garantía para el cumplimiento de lo estipulado en los contratos, pudiendo así exigir la defensa de sus derechos e intereses en el proceso de alianza estratégica.

PRINCIPIO DE LEGALIDAD

Otro principio fundamental para la gestión de los contratos de alianzas estratégicas es el principio de legalidad, el cual es un principio fundamental en el Derecho y es la base para el ejercicio de las potestades de la administración pública, mismo que se sustentan en las normas jurídicas.

La mayoría de los principios se encuentran relacionados con el principio de legalidad, puesto que, sin el principio en mención, los demás principios no pueden ser aplicables y como consecuencia es la nulidad de los actos emanados de la misma administración.

Según Vedel (1980, p. 257) la legalidad es la cualidad de lo que es conforme a la ley y que expresa la conformidad al Derecho, por otra parte, Serra (2013, p. 724) señala que el principio de legalidad abarca todos los aspectos de la acción de la administración pública.

Para Santamaria (2009, p. 54) el principio de legalidad es la obligatoriedad general de las normas jurídicas puesto que la ley se concibe en ejercicio de la soberanía popular, estableciendo que las actuaciones de la administración pública son acordes al ordenamiento jurídica. Ferrajoli se refiere al cumplimiento de los requisitos establecidos mismo que produce un acto de autoridad y lo define como “la garantía política de la fidelidad de los poderes públicos” por lo que así “cada poder público debe actuar estrictamente en órbita de atribuciones” (Ferrajoli, 1995, p. 943).

En La ley orgánica del sistema nacional de contratación pública en su artículo 4 establece que para la aplicación y ejecución de los contratos se regirá bajo varios principios, entre ellos el principio de legalidad, siendo este uno de los más importantes puesto que al no existir una normativa aplicable en el que la administración pública se pueda basar, la misma se encuentra limitada en relación a sus funciones y capacidad de contratación para gestión de los sectores estratégicos.

LEY ORGÁNICA DE INCENTIVOS PARA ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

En el año 2015 se aprobó el proyecto de Ley Orgánico de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, misma que tiene como objetivo ofrecer incentivos al sector

privado para poder ejecutar diferentes proyectos para gestión de sectores estratégicos, obras y servicios por parte del Estado, de acuerdo con lo establecido en su primer artículo.

Esta normativa está compuesta por treinta artículos, en los cuales se divide en seis capítulos, la normativa en mención establece los diferentes incentivos tributarios que ofrece a las empresas del sector privado, incentivando a que participen en el sector público e inviertan el capital correspondiente que beneficie al sector público.

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones público-privadas y la inversión extranjera; la estructuración, la ejecución y evaluación de proyectos públicos se ajustarán a los siguientes principios:

- ✓ Sostenibilidad Fiscal
- ✓ Distribución Adecuada de Riesgos
- ✓ Valor por Dinero
- ✓ Respeto a los Intereses y Derechos de los Usuarios
- ✓ De los derechos de Propiedad
- ✓ Cobertura e Inclusión Social (Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, 2015)

De los cuales todos están acorde a buscar el mismo objetivo y beneficiar a las partes intervinientes de la Alianza Estratégica; de acuerdo con el artículo de 4 de la normativa en mención, para la aprobación de los proyectos públicos y la aplicación de los incentivos estipulados, se crea el Comité Interinstitucional Asociaciones Público-Privadas, como ente de la función ejecutiva que se encarga de coordinar las diferentes políticas y regulaciones en referencia a las asociaciones público privadas.

Así mismo, es importante señalar que la normativa en mención en sus artículos 12 y 13, hace referencia a las distintas características acerca de un contrato de gestión delegada y acerca del proceso de selección del participante, perteneciente al sector privado dentro de esta alianza estratégica, por lo cual se puede observar que la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Publico Privadas no regula de manera exacta los diferentes procesos y el contrato de Alianza Estratégica tal como se requiera por lo tanto se evidencia una necesidad de creación de una ley específica.

CONTRATOS DE ALIANZAS ESTRATÉGICAS

De acuerdo con el artículo 34 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas:

(...) en los casos en que las empresas públicas hubieren suscrito contratos o convenios tales como: alianzas estratégicas, asociación, consorcios u otros de naturaleza similar, será el convenio asociativo o contrato el que establezca los procedimientos de contratación y su normativa aplicable. (...) En lo no previsto en el respectivo convenio o contrato, se estará a las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

(Ley Orgánica de las Empresas Públicas, 2009)

Las alianzas estratégicas se rigen con base a lo establecido en el contrato o convenio asociativo, por lo cual, es fundamental exponer acerca de los contratos de alianzas estratégicas y sus características principales para el desarrollo y explicación de la problemática jurídica planteada. Se tomará como ejemplo el siguiente contrato de alianza estratégica: *“CONTRATO DE ALIANZA ESTRATÉGICA ALIANZA ESTRATÉGICA PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DE UN SISTEMA DE CONTROL DE CONTRAVECIONES DE TRÁNSITO A TRAVÉS DE DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS EN EL CANTÓN SANTA ELENA”*

Este contrato está compuesto de varias cláusulas; en su primera cláusula establece las partes intervinientes que participan en la celebración del contrato, por una parte, interviene la Empresa Municipal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y Ciudadana de Santa Elena “EMUTRANSITO-EP” y por la otra el Consorcio Seguridad Vial de Santa Elena “SEVISE”; en la siguiente se expone los antecedentes en los cuales también se incluye la normativa, la cual sirve de base para la creación del contrato de alianza estratégica, también se determina el objeto del contrato, las obligaciones y derechos de las partes intervinientes, plazos y demás puntos importantes, fundamentales en un contrato.

El contrato en mención tiene como objeto la implementación, administración de equipos tecnológicos para el registro de notificación de las infracciones de tránsito de las contravenciones de tránsito de primera clase, es decir las infracciones por exceso de velocidad, por lo tanto, el contrato establece al aliado estratégico diferentes obligaciones, tales como el cumplimiento de intereses, tasas o impuestos conforme a lo establecido a la ley, atender quejas interpuestas por los usuarios que resulten afectados dirigidos expresamente al CONSORCIA “SEVISE”, notificar a los infractores haciendo uso de las respectivas bases de datos de EMUTRANSITO-EP, ANT o CTE y demás obligaciones establecidas para el cumplimiento de los fines del contrato.

Adicionalmente se establecen las causales para la terminación del contrato, en el cual se determina que por vencimiento del plazo de duración el cumplimiento total de las obligaciones; por sentencia o laudo ejecutoriados en los que declaren la nulidad del contrato, esto por pedido del aliado estratégico, en esta causal se observará las causas que provocaron tal declaratoria, siendo que quién originó deberá indemnizar por los daños y perjuicios a la otra parte; por terminación unilateral por incumplimiento justificado del aliado estratégico, es decir EMUTRANSITO-EP podrá dar por terminado el contrato con el aliado estratégico por incumplimiento por parte del

mencionado, debido a las causales previstas en el contrato, una de ellas es la aplicación de multas al aliado estratégico en un lapso continuo de nueve meses y que esta sea mayor al treinta y cinco por ciento (35%), otra causal es el incumplimiento de los parámetros técnicos establecidos en las bases con respecto al equipamiento tecnológico para la medición de velocidad; una causal adicional e importante de mencionar para la terminación del contrato es por la imposibilidad de cumplimiento del contrato por casos de fuerza mayor o caso fortuito definidos por el Código Civil, el cual se divide en dos condiciones, siendo la suspensión de operaciones por lo que el aliado estratégico podrá suspender las actividades que garantizan el cumplimiento del contrato si este se encuentra impedido y así también tendrá la obligación de reanudar sus actividades lo más pronto posible y la otra es la mitigación, en el cual el aliado estratégico tendrá que realizar todos los esfuerzos posibles y en el caso de encontrarse en imposibilidad absoluta, está tiene que ser debidamente demostrado con un respectivo informe en el que se determina la terminación del contrato y este deberá ser aceptado por la EMUTRANSITO-EP.

De igual forma, también se determina en el contrato los riesgos, sanciones, faltas, garantías y seguros, ofreciendo así una seguridad para las partes en el que ambas no se vieran afectadas, obteniendo el beneficio mutuo. Cabe señalar que la Empresa Municipal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y Ciudadanía de Santa Elena “EMUTRÁNSITO -EP”, expidió el reglamento para la celebración de asociaciones, alianzas estratégicas y consorcios de la Empresa Municipal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y Ciudadanía de Santa Elena “EMUTRÁNSITO -EP para el proceso de selección del aliado estratégico.

Sin embargo, después de realizar el análisis al respectivo contrato, según a mi criterio, los parámetros del contrato no ofrecen la seguridad jurídica a las empresas intervinientes de que cumplan con lo establecido en el contrato puesto que la alianza estratégica se encuentra regulado

bajo los lineamientos del mismo contrato o el convenio y no por una ley especial que establezca y regulen dichos parámetros al contrato y proceso de selección que brinden esta seguridad.

IMPLEMENTACIÓN DE UNA LEY ESPECIAL ACERCA DE LOS LINEAMIENTOS SOBRE EL PROCESO DE CONTRATACIÓN Y REGULACIÓN DE LAS ALIANZAS ESTRATEGICAS

Después de definir y establecer la necesidad de una ley especial para el procedimiento y regulación de los contratos de alianzas estratégicas, se plantea la idea de creación de una ley especial aplicable a la competencia de los diferentes gobiernos autónomos descentralizados, a la Agencia Nacional de Tránsito y la Comisión de Tránsito del Ecuador, en el cual tanto la empresa pública como la empresa privada, se beneficiará de la propuesta puesto que ambos gozaran de seguridad jurídica para no vulnerar ni afectar los intereses mutuos al momento de la contratación.

La ley especial creada, inicialmente establecerá las definiciones esenciales para entender la materia de la normativa, de igual forma, deberá contener el proceso de selección de los participantes al contrato de alianza estratégica, en donde se establecerán los requisitos de las empresas interesadas en participar la alianza estratégica, los cuales deberán presentar:

- 1) Escritura pública debidamente notariada acerca de la constitución de la Empresa, participante del proceso, así también la documentación correcta y certificado que demuestre que se encuentren debidamente legalizados en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil y Servicio de Rentas Internas.
- 2) Documentación de cumplimiento de los diferentes tributos, tasas e impuestos de acuerdo a sus actividades.

- 3) Demostrar el cumplimiento de las aportaciones patronales en el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, debidamente notariado y certificado.
- 4) Informe previo de las actividades o servicios a ofrecer en el que establezcan sobre cómo pueden aportar a la Empresa Pública dentro de la alianza estratégica.
- 5) Reportes financieros acerca de la empresa participantes, en el que se expongan sus activos y pasivos en el cual se demuestre la estabilidad y proyecciones a futuro durante la vigencia del contrato.
- 6) Listado de los intervinientes en representación de la Empresa Privada.

Así también, se establecerán la experiencia requerida en términos generales y de forma específica, puesto que, cada concurso tendrá diferentes requerimientos, así como la base de recursos a invertir.

De igual forma, se establecerá en la normativa, los diferentes procesos en los que pueden ser susceptibles a concurso para la suscripción de alianzas estratégicas, tales como:

- Desarrollo de plataformas para la notificación y verificación de infracciones electrónicas tipificadas en ordenanzas y el Código Orgánico Integral Penal
- Operaciones para la revisión técnica vehicular dentro de las competencias de los diferentes Gobiernos Autónomos Descentralizados.
- Gestión de los Centros de Retención Vehicular.
- Desarrollo de control de infracciones tránsito interpuestas por los Agentes de Tránsito.
- Gestión de cobro en las infracciones de tránsito.
- Y demás requerimientos que se encuentren estipulados también en la Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

También dentro de la misma ley especial propuesta, se estipularán los plazos y duración del proceso de selección o concurso para determinar el nuevo aliado estratégico, lo cual todo el proceso será público mediante los medios de comunicación, páginas webs y redes sociales de las diferentes empresas públicas de los diferentes gobiernos autónomos descentralizados que se encuentren realizando el proceso de contratación.

Es importante señalar que las referencias normativas para la creación de esta ley especial, los cuales son los siguientes:

- Constitución de la República del Ecuador
- Código Orgánico de la Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.
- Ley Orgánica de Empresas Públicas.
- Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.
- Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial
- Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas

Para la regulación de los contratos de alianza estratégicas, es de carácter fundamental incluir y establece las cláusulas esenciales que deberá contener el contrato de alianza estratégica:

- Antecedentes
- Base legal
- Objeto
- Objetivos generales
- Partes Intervinientes
- Derechos y Obligaciones de las partes
- Plazo del contrato

- Garantía y pagos.
- Multas por incumplimiento del contrato y sus diferentes tipos de faltas.
- Solución de controversias
- Jurisdicción y Competencia
- Causales de terminación del contrato.
- Delegaciones de administración de las partes.
- Responsabilidades de las partes.

En la ley especial propuesta para la regulación, también se establecerá los entes reguladores del proceso de selección y dentro del mismo contrato, así también se determinará los miembros de la empresa pública intervinientes dentro del proceso e igual se estipularán las facultades y responsabilidades de los representantes de la empresa privada, parte de la alianza estratégica.

De igual forma se establecerá las respectivas sanciones y responsabilidades de las empresas intervinientes en la Alianza Estratégica, así también se especificará los incentivos que gozaran la empresa privada, en concordancia con lo establecido en el código tributario y la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas.

Es importante señalar que, con la implementación de esta ley especial, se busca ofrecer la seguridad jurídica a las partes intervinientes de la alianza estratégica, siendo la Empresa Pública y el Sector Privado, así se incrementaría la inversión de recursos del sector privado en la mejora y desarrollo de los sectores estratégicos, por lo cual se evidenciaría un mejor servicio a la ciudadanía, satisfaciendo las necesidades básicas.

CONCLUSIONES

En estos últimos años, los gobiernos autónomos descentralizados han creado empresas públicas, mismas que han cumplido con sus objetivos de mejorar la gestión de los sectores estratégicos, esto también con la ayuda e inversión de recursos privados lo que conlleva a la creación de Alianzas Públicas Privadas, especialmente Alianzas Estratégicas con diferentes empresas del sector privado, las definiciones como tal de alianzas estratégicas no se encuentran estipuladas en una normativa actual, pero se refiere a un tipo de Alianza Público Privado.

Se ha destacado que uno de los sectores estratégicos más influyentes en el país es el transporte y el tránsito, por lo cual, se ha podido constatar que la mayoría de las empresas públicas que se encargan de la gestión del transporte y tránsito se han suscritas a contratos de alianzas estratégicas y se destaca que se ha visto mejoras en el sector, satisfaciendo así las necesidades del mismo y de los ciudadanos.

A pesar de existir normativa en la que fomenta la inversión y alianzas entre el sector público y privado, no se ha establecido de forma expresa los requerimientos de una alianza estratégica, requisitos, obligaciones y responsabilidades como tal de la empresa privada y pública, intervinientes en el contrato.

Sin embargo, se ha podido evidenciar una falta de regulación de forma expresa acerca de estas alianzas estratégicas, puesto que las mismas se regulan bajo la figura del contrato por lo que se vio la necesidad de sugerir la creación de una nueva normativa para la regulación de estas, especialmente en el sector estratégico del tránsito, de igual forma se establecerán algunas recomendaciones.

RECOMENDACIONES

Las siguientes normativas se realizan con base a lo estudiado en el presente trabajo:

1. Implementar una nueva normativa que regulen de forma especial las alianzas estratégicas, en el cual se incluirá el proceso de selección y contratación, ámbito de aplicación, procesos susceptibles a contratos de alianzas estratégicas, procedimiento de formalización del contrato, regulación de forma específica del contrato de alianza estratégica, así como, establecer sus elementos esenciales y sanciones a las empresas intervinientes. De igual forma se establecerá los porcentajes de inversión de recursos y las competencias respectivas.
2. Se recomienda hacer una reforma a la Ley Orgánica de Contratación Pública, en el que se refiera acerca de las alianzas público privados, así también sobre las alianzas estratégicas y otros tipos de alianzas público-privadas.
3. Capacitar y dar a conocer acerca de los alcances de las alianzas públicos privadas, fomentando de esta forma su implementación para la gestión de los sectores estratégicos.
4. Implementar capacitaciones acerca de la contratación de las alianzas público privados en las diferentes empresas públicas.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguillos, F. (2000). *Las alianzas estratégicas, una respuesta a la demanda global. Economía Industrial*. México: Universidad de Querétaro.
- Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución*. Montecristi: Registro Oficial No. 449 , 20 de Octubre 2008.
- Asamblea Nacional. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008.
- Asamblea Nacional. (2009). *Ley Orgánica de las Empresas Públicas*. Quito: Registro Oficial Suplemento 48 de 16-oct.-2009.
- Asamblea Nacional. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial*. Quito: Registro Oficial Suplemento 303 de 19-oct-2010.
- Asamblea Nacional. (2015). *Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera*. Quito: Suplemento Registro Oficial N° 652.
- Banco Mundial. (2020). *The World Bank*. Obtenido de <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/about-us/about-public-private-partnerships>
- Banco Mundial. (19 de enero de 2023). *World Bank*. Obtenido de ¿Qué son las asociaciones público-privadas: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/es/que-son-las-asociaciones-publico-privadas>
- Castro, J., Masache, C., & Durán, A. (2019). *Aplicación del Derecho Público en el Ecuador. Revista Universidad y Sociedad*. Scielo.
- Comisión de Tránsito del Ecuador. (2022). *PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL CTE*. Quito.
- Consortio de Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador. (2017). *Alianzas público-privadas y desarrollo territorial*. Quito : Ediciones Abya-Yala.
- Devlin, R., & Moguillansky, G. (2010). *Alianzas público-privadas para una nueva vision estratégica del desarrollo*. CEPAL.

- Ferrajoli, L. (1995). *Derecho y razón. Teoría del garantismo penal*. Madrid: Trotta.
- Griffin, R., & Elbert, R. (2005). *Negocios*. Naucalpan de Juárez: Pearson Education.
- León, L., Barrueta, D., & Martell, L. (2019). *La seguridad jurídica una proyección general*. Conrado.
- Marshall, R., Nguyen, T., & Bryan, S. (2005). *A dynamic model of trust development and knowledge sharing in strategic alliances*. Journal of General Management.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2018). *Plan Estratégico Institucional 2018-2021*. Quito.
- Mont, I. (21 de mayo de 2013). *Principios del Derecho Público*. Obtenido de principios del Derecho Público .
- Morales, F. (mayo de 18 de 2023). *Economipedia*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/sector-estrategico.html>
- Narváez, L., & Riofrio, J. (2007). *Seguridad jurídica*. Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2008). *Alianzas público-privadas para una nueva visión estratégica del desarrollo*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Phan, P., & Peridis, T. (2000). *Knowledge creation in strategic alliances: Another look at organizational learning*. Asia Pacific Journal of Management.
- Ramirez, R., & Candela, J. (2016). *Ética y seguridad jurídica en la actuación contractual de la Administración Pública*. Revista Empresa y Humanismo.
- Reinoso, R., & Vazquez, A. (2021). *Vulneración de la seguridad jurídica por los funcionarios públicos en el Ecuador*. Cuenca: FIPCAEC.
- Santamaría, J. (2009). *Principios de Derecho Administrativo General*. Madrid.
- Serra, A. (2013). *Derecho Administrativo*. México.

Thompson, A., & Strickland, A. (2004). *Administración estratégica: Textos y casos*. México: Graw Hill.

Vedel, G. (1980). *Derecho Administrativo*. . Madrid: Aguilar.

Wang, Y., & Miao, D. (2005). *Using strategic alliances to make decisions about investing in technological innovations*. *International Journal of Management*.

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Ortiz Cepeda, Daniella Elizabeth con C.C: 092393864-1, autora del trabajo de titulación: **FALTA DE REGULACIÓN DE LAS ALIANZAS ESTRATEGICAS ENTRE LA EMPRESA PÚBLICA Y PRIVADA EN MATERIA DE TRÁNSITO**, previo a la obtención del título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

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

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

Guayaquil, 02 de septiembre del 2023



f. _____

Ortiz Cepeda, Daniella Elizabeth

C.C. 0923938641

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Falta de regulación de las alianzas estratégicas entre la empresa pública y privada en materia de tránsito		
AUTOR(ES)	Ortiz Cepeda Daniella Elizabeth		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ramírez Vera María Paula		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Derecho		
TÍTULO OBTENIDO:	Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	DE 02 de septiembre de 2023	No. PÁGINAS:	DE 28
ÁREAS TEMÁTICAS:	Administrativo, Constitucional, Tránsito		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Alianzas Públicas Privada, Contrato, Alianzas Estratégicas, Empresa Pública, Empresa Privada, Tránsito.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):	Es responsabilidad del Estado administrar los servicios públicos y sectores estratégicos, por lo cual se le ha concedido la potestad de crear empresas públicas y establecer alianzas con el sector privado mediante las denominadas alianzas público-privadas. En la actualidad, los Gobiernos Autónomos Descentralizados del Estado Ecuatoriano han recurrido a los contratos de Alianza Estratégica para satisfacer las necesidades de la gestión pública en diferentes sectores estratégicos, como el control del tránsito y la movilidad. Sin embargo, se ha evidenciado una falta de regulación normativa expresa para estas alianzas, lo que podría generar conflictos de seguridad jurídica tanto para las empresas públicas como para las empresas privadas involucradas. Ante esta falta de legislación específica, es necesario sugerir la creación o implementación de una ley que regule de manera adecuada los contratos de alianzas estratégicas entre la administración pública y el sector privado.		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	CON Teléfono: +593-939-792-817	E-mail: danieliza_99@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	LA Nombre: Ab. Ángela María Paredes Cavero, Mgs.		
	TELÉFONO: +593-0908649924		
	E-mail: Angela.paredes01@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			