



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

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

TEMA:

**Análisis jurídico práctico de la incidencia de la participación ciudadana en los
actos administrativos del Estado – caso específico “subsidio al transporte
público urbano en el Distrito Metropolitano de Quito”**

AUTOR:

Buendía Venegas Cristóbal Ernesto

**Trabajo de Titulación previo a la obtención del grado de
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPÚBLICA**

TUTOR:

Ab. Segura Ronquillo Erika Alexandra, Mgs.

Guayaquil, Ecuador

26 de Agosto del 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS**

CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **BUENDIA VENEGAS CRISTOBAL ERNESTO**, como requerimiento para la obtención del Título de **ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA**.

TUTOR (A)

f. _____

Ab. Segura Ronquillo, Erika Alexandra, Mgs.

DIRECTOR (A) DE LA CARRERA

f. _____

Ab. Lynch Fernández María Isabel, Mgs.

Guayaquil, a los 26 días del mes de agosto del año 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA y CIENCIAS SOCIALES Y

POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, BUENDIA VENEGAS CRISTOBAL ERNESTO

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, “**Análisis jurídico práctico de la incidencia de la participación ciudadana en los actos administrativos del Estado – caso específico subsidio al transporte público urbano en el Distrito Metropolitano de Quito**” previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de La República**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

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

Guayaquil, a los 26 días del mes de agosto del año 2017

EL AUTOR (A)

f. _____

Buendía Venegas Cristóbal Ernesto



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

AUTORIZACIÓN

Yo, Buendía Venegas Cristóbal Ernesto

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, “**Análisis jurídico práctico de la incidencia de la participación ciudadana en los actos administrativos del Estado – caso específico subsidio al transporte público urbano en el Distrito Metropolitano de Quito**”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 26 días del mes de Agosto del año 2017

EL AUTOR:

f. _____

Buendía Venegas Cristóbal Ernesto



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y

POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Ab. José Miguel García Baquerizo, Mgs.

DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Ab. Paola Toscanini Segale, Mgs.

COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. _____

Ab. Roxana Gómez Villavicencio, Mgs.

OPONENTE

DEDICATORIA

Dedico este esfuerzo a los ciudadanos que habitamos la ciudad de Quito Distrito Metropolitano, como una manera propositiva de contribuir a los acuciosos problemas de movilidad que vivimos todos los días en la calles y avenidas de esta ciudad, y que no han sido solucionados debido a la falta de incorporación de la ciudadanía en el protagonismo político de las decisiones, debido a la ausencia en las autoridades, de criterios válidos y acciones concretas que permitan una incidencia de la ciudadana en la construcción de decisiones de política pública.

Adicionalmente este esfuerzo está dedicado a mis tres M y a quienes me acompañaron en este periplo de esfuerzo y paciencia.

AGRADECIMIENTO

Dejo expresa constancia de mi agradecimiento a las Autoridades, docentes y cuerpo administrativo de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil, quienes supieron guiar este proceso.

Al Dr. Jorge Buendía Nuñez (mi padre), por su inspiración, ejemplo y apoyo, que me han permitido ser Abogado desde la cuna.

CERTIFICADO URKUND

The screenshot shows the URKUND web interface. The main content area displays document information: Documento URKUND CRISTOBAL BUENDIA.docx (D30507479), Presentado 2017-09-12 09:56 (-05:00), Presentado por erikasegura82@hotmail.com, Recibido taryn.almeida.ucsg@analysis.urkund.com, and Mensaje CRISTOBAL BUENDIA. Below this, a yellow box indicates that 3% of the pages are composed of text from 6 sources. To the right, a table titled 'Lista de fuentes' lists the sources:

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	Constitucion-2008.pdf
	LAINEZ BORBOR MARCOS.docx
	TIGRERO ALVARADO VIVIANA.pdf
	LAINEZ BORBOR MARCOS 1.docx
	INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN 29 Noviembre SR. PACHECO.docx

Below the sources, the text of the document is visible, starting with 'RESUMEN (ABSTRACT)'. The text discusses the legal reality of citizen participation in Ecuador, the 2008 Constitution, and the role of citizens in decision-making. It mentions that while mechanisms exist, they are often not followed, and that citizens are often called upon to influence public decisions.

TUTOR (A)

f. _____

Ab. Segura Ronquillo, Erika Alexandra, Mgs.

AUTOR (A)

f. _____

Buendía Venegas Cristóbal Ernesto

CONTENIDO

CERTIFICACIÓN	ii
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD	iii
AUTORIZACIÓN.....	iv
TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO.....	vii
CERTIFICADO URKUND	viii
CONTENIDO	ix
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xii
RESUMEN (ABSTRACT)	xiii
Palabras Claves:.....	xiii
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I.....	3
1.1. Planteamiento Del Problema	3
1.2. Objetivos.....	3
1.2.1 Objetivo General	3
1.2.2 Objetivos Específicos	3
1.3 Metodología.....	3
1.4 Tipo de estudio	4
1.5 Métodos de investigación	4
1.5.1 Método Analítico	4
1.5.2 Método de Observación	4
1.5.3 Método Deductivo	5
CAPITULO II	6
2.1 MARCO TEORICO REFERENCIAL	6
2.2 MARCO LEGAL REFERENCIAL	7
CAPITULO III.....	10
3.1 Diagnostico jurídico de la participación ciudadana en el Ecuador en referencia a los subsidios al transporte público urbano en el distrito metropolitano de quito.	10

3.1.1 Aspectos Generales.....	10
3.2 Análisis de Actos Administrativos	18
CONCLUSIONES	37
RECOMENDACIONES	39
REFERENCIAS	42

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Disposiciones Legales De La Participación Ciudadana.....	7
Tabla 2: Ejercicio De La Participación Ciudadana	8
Tabla 3.....	18
Tabla 4.....	19
Tabla 5.....	29
Tabla 6.....	30
Tabla 7: Índices Aplicables Al Servicio Público	32

ÍNDICE DE ANEXOS

1. Encuestas valorativas
2. Análisis de los resultados obtenidos

RESUMEN (ABSTRACT)

El presente estudio nos revela la realidad jurídica de la participación ciudadana en el Ecuador, además de un análisis práctico referente al subsidio Transporte Público Urbano en el Distrito Metropolitano de Quito. La Constitución de 2008, de derechos y garantista, conlleva intrínsecamente la palabra participación, tal como la llama democracia participativa a la facultad de decidir frente a varios actos de orden público, misma que debe ser garantizada y jamás vulnerada ya que establece participación y representatividad, además del aporte personal, real y financiero, de las y los ciudadanos, frente a situaciones consideradas en el olvido. Existen algunos mecanismos institucionales utilizados y previstos por la normativa específica para promover y llevar acabo la llamada participación, se ha observado en los últimos años que dichos mecanismos se han manejado, pero no con la perspectiva que se espera, es por ello que en el presente estudio se analizará una problemática puntual en que no se emplearon dichos mecanismos por los cuales los ciudadanos y ciudadanas ecuatorianos son convocados para influir en la toma de decisiones del poder público, es decir determinado un estudio específico en la que se visibiliza la realidad jurídica y social en este tema.

Este estudio nos permite conocer y analizar desde el ámbito jurídico los efectos, modos de participación ciudadana, además del resultado colectivo del mismo; la participación ciudadana presupone distribución de poder entre todos los integrantes de una sociedad, e involucra un problema político porque sociedad y estado tienen objetivos contradictorios en lo que respecta al poder.

Palabras Claves: Participación Ciudadana, actos administrativos, subsidios, transporte público, gestión pública, políticas públicas, poder local, espacio urbano.

INTRODUCCIÓN

Desde la visión del profesor Bo aventura de Sousa Santos (profesor de la Universidad de Coímbra) la participación ciudadana surge a partir de la crisis de representación que lleva a la necesidad de una reinvencción de la democracia, lo cual pasa por la repolitización global de la practica social, en esta reinvencción es clave la participación de la ciudadanía, por ello es necesario el ejercicio de los derechos ciudadanos que le permitan una mirada externa, fuera de la administración pública que incluya una objetiva revisión de la decisiones públicas. .

La Participación Ciudadana vincula la gestión de gobierno con la ciudadanía, la comunidad participa en las acciones principalmente de los gobiernos locales que son los que atienden el territorio. En la actualidad la Constitución contiene una carga de disposiciones normativas que amparan la participación ciudadana en todos los niveles de gobierno previstas en la planificación y presupuesto público.

La Participación Ciudadana, es un instrumento positivo facultado por la Constitución de la República del Ecuador, permitiendo a la sociedad en general intervenir en todos los asuntos de interés social, lo que garantiza a la población ecuatoriana transparencia en todos los actos y gestiones que realiza el Gobierno en favor del Estado, considerando que la participación ciudadana es un instrumento de control en la gestión pública, por tanto, debemos comprender mejor sus límites y capacidades para no perder sus posibilidades de contribuir a la construcción de espacios urbanos más generosos para el desarrollo de la vida humana.

El control social es fundamental en el ejercicio de derechos, el profesor ecuatoriano Franklin Ramírez lo anticipa como el conjunto de espacios, mecanismos e instancias donde la Ciudadanía y las organizaciones sociales pueden generar iniciativas de control.

Desde el punto de vista jurídico se trata no solo de un derecho sino de un ejercicio pleno ciudadanía y para ello el Estado en todos sus niveles de gobierno debe brindar las herramientas necesarias así como construir el puente para su

vinculación, ahí entonces la participación se convierte en una herramienta política para la gobernabilidad principalmente de las ciudades.

Ecuador, ha venido desarrollando durante muchos años el concepto de Participación Ciudadana, pero no es hasta el 2008, con la vigencia de la nueva Constitución de la República del Ecuador, que este concepto frío y escaso ha dado un giro total, aportando de manera positiva al ámbito del desarrollo. Una de experiencias objeto del presente estudio es el análisis social y real de los subsidios al transporte urbano en el Distrito Metropolitano de Quito, mismo que sirvió para contemplar de manera formal la realidad de esta problemática dentro del entorno urbano.

La legislación ecuatoriana, y particularmente con la promulgación de la Ley Orgánica de Participación Ciudadana y su Reglamento, cuenta con instrumentos de gestión y con órganos colegiados de política; además, la referida ley determina que, en los Gobiernos Autónomos Descentralizados, la gestión del presupuesto sea participativa a través de debates, consultas y audiencias públicas.

CAPITULO I

1.1. Planteamiento Del Problema

Uno de los principales problemas de la participación ciudadana, se encuentra en el hecho de que todas las decisiones están enmarcadas en procesos de consulta y no en la capacidad de resolución, lo cual provoca la insatisfacción de necesidades ilimitadas frente a recursos limitados, y la incidencia en la toma de decisiones.

1.2. Objetivos

1.2.1 Objetivo General

Analizar jurídicamente la incidencia de la Participación Ciudadana en los actos administrativos del Estado vinculado con el caso de los subsidios al Transporte Público Urbano en el Distrito Metropolitano de Quito.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Realizar el diagnóstico jurídico de la participación ciudadana en el Ecuador en referencia a los subsidios al transporte público urbano en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Analizar actos administrativos relacionados emitidos por la Autoridad.
- Proponer el desarrollo de la participación ciudadana en actos administrativos de interés social.

1.3 Metodología

Análisis descriptivo, tipo ensayo.

1.4 Tipo de estudio

Para el presente análisis se utilizó el estudio descriptivo por que trabaja sobre hechos reales, y su característica fundamental es tener una descripción de todos los elementos que posee el estudio propuesto, dándole una interpretación correcta al mismo. Para la obtención de la información que se requiere se realizó una investigación, a través de un conjunto de acciones ordenadas que orienten todo el procedimiento a seguir.

Los estudios descriptivos acuden a técnicas específicas en recolección de información, como la observación, las entrevistas y cuestionarios, se utilizan informes y documentos elaborados por otros investigadores. Adicionalmente se utiliza el muestreo, se tabula y se realiza el análisis estadístico.

1.5 Métodos de investigación

1.5.1 Método Analítico

El método de investigación que se realiza en el presente estudio será en primera instancia el Método Analítico, donde se descompondrá en sus partes o elementos para poder demostrar las causas, la naturaleza y efectos. Este método nos permite explicar, hacer analogías, comprender mejor su comportamiento y establecer nuevas teorías.

1.5.2 Método de Observación

Proceso de conocimiento por el cual se perciben deliberadamente ciertos rasgos existentes en el objeto de conocimiento.

1.5.3 Método Deductivo

Se utiliza este método en el presente estudio ya que va de lo general a lo particular y parte de los datos generales aceptados como valederos, para deducir por medio del razonamiento lógico, varias suposiciones, es decir, parte de verdades previamente establecidas como principios generales, para luego aplicarlo a casos individuales y comprobar así su validez.

CAPITULO II

2.1 MARCO TEORICO REFERENCIAL

Participación es:

“El derecho de los ciudadanos a presentar individual o colectivamente sus quejas, opiniones o sugerencias a las instituciones públicas”. (Peralta, 2009-2012)

“Participar es ejecutar una acción; es una forma de actuar; no es un mero conocimiento del hecho, sino una contribución a producirlo”. (Omega, 2005)

Participación Ciudadana es:

“Es un conjunto de mecanismos para que la población acceda a las decisiones del gobierno de manera independiente sin necesidad de formar parte de la administración pública o de un partido político”. (Wikipedia, 2017)

“Son los mecanismos por los cuales los ciudadanos y ciudadanas ecuatorianos son convocados para influir en la toma de decisiones del poder público”. (Peralta, 2009-2012)

Por tanto, la participación en sentido amplio forma parte de las bases mismas de expresión de la persona y de la concepción de democracia. Por lo que la expresión “no existe democracia sin participación”, significa que, sin una participación activa, racional y responsable de las personas y colectivos como protagonistas de los cambios, estos no son verdaderos y no tienen vida auténtica son una ficción, por el contrario, se producen procesos regresivos cuando el cambio ha sido impuesto y quien lo impuso desaparece.

Democracia Participativa y Justicia Social

Partiendo de la definición de democracia, ésta se refiere al gobierno del pueblo por el pueblo y para el pueblo, por lo que el papel protagónico de la

población es factor intrínseco en la construcción del Estado, es así que, el Art. 1 de la Constitución establece claramente que somos un país constitucional de derechos, garantista que busca la equidad e igualdad en todos los ámbitos, logrando así el bienestar común.

2.2 MARCO LEGAL REFERENCIAL

La Constitución de la República del Ecuador aprobada en referéndum del 28 de septiembre del 2008, dispone dentro del capítulo de participación, los artículos 61 en adelante que los ciudadanos ecuatorianos gozarán de derechos como: participación en asuntos de interés público, presentación o iniciativa de proyectos, ser consultados, fiscalización de los actos realizados por el poder público, etc. Lo que sustenta constitucionalmente la formación de instancias de participación ciudadana organizadas que permitan la ejecución de tales derechos.

De otro lado el capítulo segundo del cuerpo legal Constitucional habla de los servicios públicos y participación ciudadana, cuyo artículo 85 manda. “La formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos que garanticen los derechos reconocidos por la Constitución, se regularán de acuerdo con las siguientes disposiciones:

TABLA 1: DISPOSICIONES Legales De La Participación Ciudadana



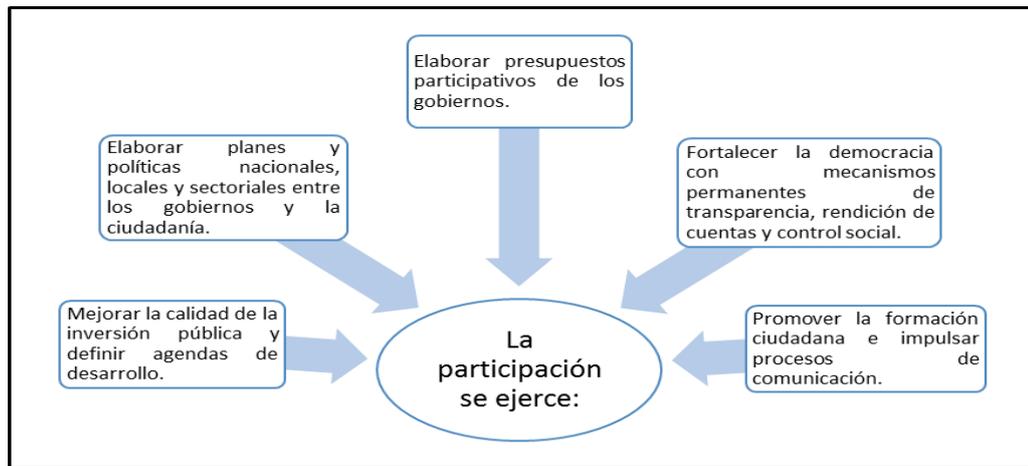
Elaborado por: Autor.

Fuente: Constitución de la República del Ecuador.

Régimen Legal

1. Constitución de La República
2. Ley Orgánica De Participación Ciudadana
3. Código de la Democracia
4. Ley Orgánica del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social
5. Código Orgánico de Planificación y Finanzas Publicas
6. Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomías y Descentralización

TABLA 2: Ejercicio De La Participación Ciudadana



Elaborado por: Autor.

Fuente: Constitución De La Republica Del Ecuador.

Para lograr la participación ciudadana informada, los gobiernos autónomos descentralizados (GAD), facilitarán la información general y particular generada por sus instituciones; además, adoptarán medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad.

Haciendo un análisis de lo expuesto anteriormente sobre participación ciudadana se podría definir participación ciudadana en primera instancia como el

acto voluntario de una persona o grupo de personas para hacer usos de los derechos establecidos en la Constitución y la ley.

CAPITULO III

3.1 Diagnostico jurídico de la participación ciudadana en el Ecuador en referencia a los subsidios al transporte público urbano en el distrito metropolitano de quito.

3.1.1 Aspectos Generales

La Participación Ciudadana vincula la gestión de gobierno con la ciudadanía, la comunidad participa en las acciones principalmente de los gobiernos locales que son los que atienden el territorio. En la actualidad la Constitución contiene una carga de disposiciones normativas que amparan la participación ciudadana en todos los niveles de gobierno previstas en la planificación y presupuesto público.

Desde el punto de vista jurídico se trata no solo de un derecho sino de su ejercicio y para ello el Estado en todos sus niveles de gobierno debe brindar las herramientas necesarias, así como construir el puente para su vinculación, ahí entonces la participación se convierte en una herramienta política para la gobernabilidad principalmente de las ciudades.

La Constitución de la Republica en su primer artículo determina que nuestra soberanía radica en la ciudadanía, cuya voluntad es fundamental y mandataria para la autoridad y estos se ejercen a través de los órganos del poder público, incluyendo la participación directa.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) son instituciones descentralizadas que gozan de autonomía política, administrativa y financiera, y están regidos por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad, interterritorial, integración y participación ciudadana.

Los GAD provinciales son niveles de gobierno de carácter provincial que se encargan de planificar y ejecutar obras públicas, además de otros servicios. Son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y

financiera, y están integrados por las funciones de Participación Ciudadana, Legislación y Fiscalización, y Ejecutiva.

Normativa que ampara el ejercicio ciudadano:

- La Constitución de la República del Ecuador en el artículo 11 determina la igualdad de derechos, deberes y oportunidades y las garantías y los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación.

Así mismo la Constitución establece en el artículo 100, que para ejercer la participación y el control social, la ciudadanía se organizará en audiencias, asambleas, cabildos populares, consejos consultivos y observatorios que promuevan y garanticen que las autoridades gobiernen pegados de las leyes y reglamentos.

El Transporte Público Urbano en el DMQ.

La normativa legal aplicable en materia de las competencias en tránsito y transporte terrestre del DMQ es la siguiente:

- El Art 226 de la Constitución de la República establece que las Instituciones de Estado únicamente ejercerán las competencias y facultades atribuidas por la Constitución y la Ley.

“Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”

- La Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización -COOTAD-, crearon el sistema nacional

de competencias con el objeto de organizar las instituciones, planes, programas, políticas y actividades, relacionadas con el ejercicio de las competencias que corresponden a cada nivel de gobierno guardando los principios de autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiariedad;

- La Constitución de la República en su artículo 269, numeral 1, establece que el sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico que tendrá la función de regular el procedimiento y el plazo máximo de transferencia de las competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados.

“Art. 269.- El sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico conformado por un representante de cada nivel de gobierno, que tendrá las siguientes funciones:

1. Regular el procedimiento y el plazo máximo de transferencia de las competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados. Los gobiernos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumir inmediatamente estas competencias.”

- El Art. 264 número 6 Ibidem, en concordancia con el literal f) del Art. 55 del COOTAD, dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial;

“Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;”

- El artículo 105 del COOTAD, define a la descentralización de la gestión del Estado, como la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos;

“Art. 105.- Descentralización.- La descentralización de la gestión del Estado consiste en la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos, desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados.”

- De conformidad a lo establecido en el Art. 83 literal F, del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización publicado en Registro Oficial No. 3030 de fecha 19 de Octubre de 2.010, se le otorga a la a los Gobiernos de los Distritos Metropolitanos Autónomos (DMQ) la facultad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre, dentro de su jurisdicción territorial.

- El Art. 130 del COOTAD, dispone que la rectoría general del sistema corresponde al Ministerio del ramo, la que se ejecutará a través del organismo técnico de la materia.

“Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.-

El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.”

- El artículo 125 del COOTAD, establece que los gobiernos autónomos descentralizados son titulares de las nuevas competencias exclusivas constitucionales, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva, conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias.

“Art. 125.- Nuevas competencias constitucionales.-Los Gobiernos Autónomos Descentralizados son titulares de las nuevas competencias exclusivas constitucionales, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias.”

- La disposición transitoria décima octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos y municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD.

DECIMAOCTAVA.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y

seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD. Hasta tanto la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ejercerá tales competencias.”

- De acuerdo a lo que establece el Art. 2 numeral 2, inciso 2, de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, es finalidad de la Municipalidad del Distrito Metropolitano la de planificar, regular, y coordinar todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para la cual expedirá con competencia EXCLUSIVA, las normas que sean necesarias.
- De acuerdo a lo establecido en los literales A, B, C del Art. 1, del Decreto Ejecutivo No. 3304, de fecha 30 de Noviembre de 1.995, publicado en el Registro Oficial el 12 de diciembre de 1.995, es facultad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la de organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar técnicamente las actividades, operaciones y servicios de transporte público y privado, y conferir modificar, renovar, revocar o suspender los permisos para la utilización de la vías por parte de las empresas de transporte terrestre de servicio público.
- Mediante Decreto Ejecutivo No. 336, publicado en el Registro Oficial No. 71 de 29 de julio de 2.005, se transfiere al Municipio de Quito, la competencia establecida en el Art. 145 de la Ley de Tránsito (anterior).
- Concejo Nacional de Competencias en su Resolución No 006 CNC 2012 dispone:

“Artículo 1.- Transferencia.- Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos previstos en la presente resolución.

Artículo 3.- Modelos de gestión.- Para el ejercicio de esta competencia, se establecen tres modelos de gestión diferenciados, en función de las necesidades territoriales cantonales en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la experiencia de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y requisitos mínimos de sostenibilidad del servicio”

Políticas de Estado respecto al transporte público

Principios.-

La LOTTTSV define como principios rectores del servicio de transporte público de la siguiente manera: *“Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.”*

Adicionalmente la doctrina jurídica desarrollada en distintos ámbitos del quehacer del derecho, vinculado a la actividad del transporte público como un servicio público de carácter estratégico ha producido políticas públicas que deben ser consideradas y que a continuación detallo:

Del Acceso al Transporte.- Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten las políticas dirigidas a fomentar el uso de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Carácter del servicio público de transporte.- Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios.

Del Transporte Intermodal.- Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.

De la Libre Circulación.- En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

Regulación del Transporte Público. En este aspecto, las autoridades competentes, darán prioridad a la utilización de medios de transporte masivo

Característica de Servicio Público. Implica prelación del interés general sobre el particular

Actividad Transportadora.- Al definirla, determina que la operación de traslado de personas o cosas, puede hacerse de manera separada o conjunta, utilizando uno o varios modos

El Transporte Público Urbano en el Distrito Metropolitano de Quito, representa a la sociedad quiteña una solución de movilidad importante hacia las diferentes sectores que tiene de la ciudad, esta movilidad desde hace muchos años atrás ha favorecido a bajas las clases sociales, ya que su costo es reducido por la intervención del Estado que ha ofrecido subsidios al gremio de transportista que han su vez ellos han bajados sus costos en los pasajes y otorgando costos preferenciales para personas de la terceras edad y discapacitados; estos cambios son insuficientes ya que según la ciudadanía el servicio de transporte urbano no cumple con elementales parámetros de calidad por las siguientes razones:

- Conductores mal capacitados,
- Incumplimiento de las normas de tránsito,
- Unidades de transportes insuficientes,
- Accidentes de tránsito,
- etc.,

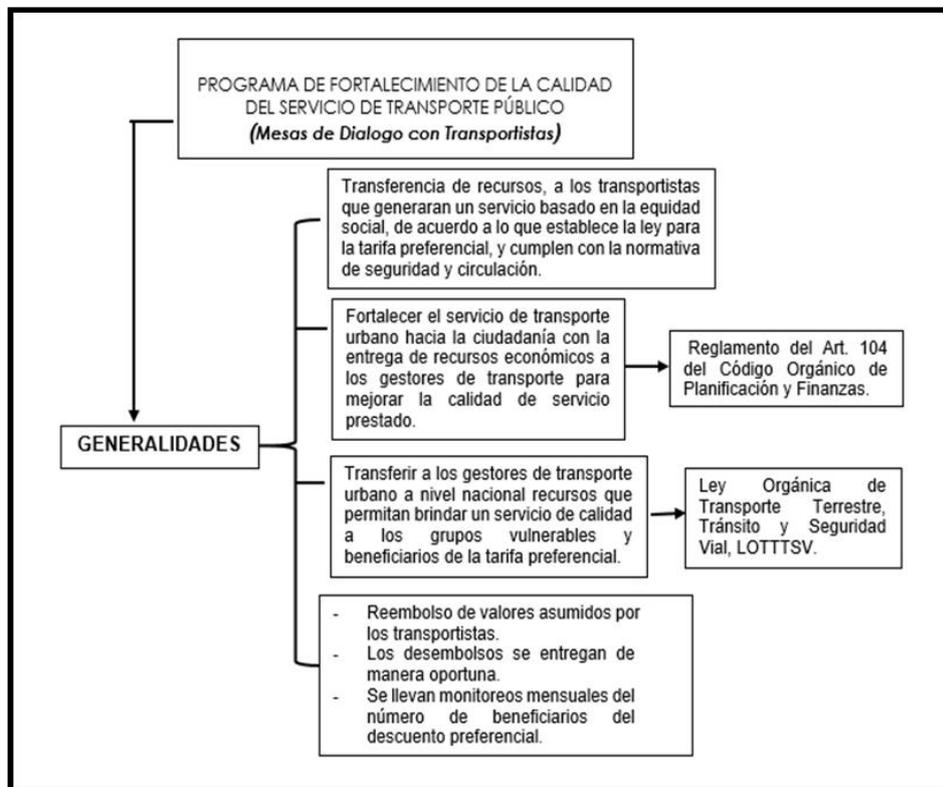
Esto genera en la población quiteña demasiado descontento y un bajo nivel de aceptación, lo que desfavorece al gremio de transportistas pedir alza de pasajes.

Para analizar la continuidad o no de la entrega de estos recursos, está en marcha en el Cabildo un proceso para actualizar el pasaje del transporte urbano, si esta propuesta tiene acogida en el Concejo, el pasaje en los buses se actualizaría en función de parámetros técnicos como: costos de operación, rentabilidad, demanda de pasajeros, gastos administrativos, sistemas tecnológicos.

3.2 Análisis de Actos Administrativos

De acuerdo a la normativa vigente se analizará los actos administrativos relacionados a la entrega de recursos de orden público al transporte público en el DMQ, para lo cual se muestra un breve resumen de lo realizado para el diagnóstico respectivo, de esta forma presentar una realidad.

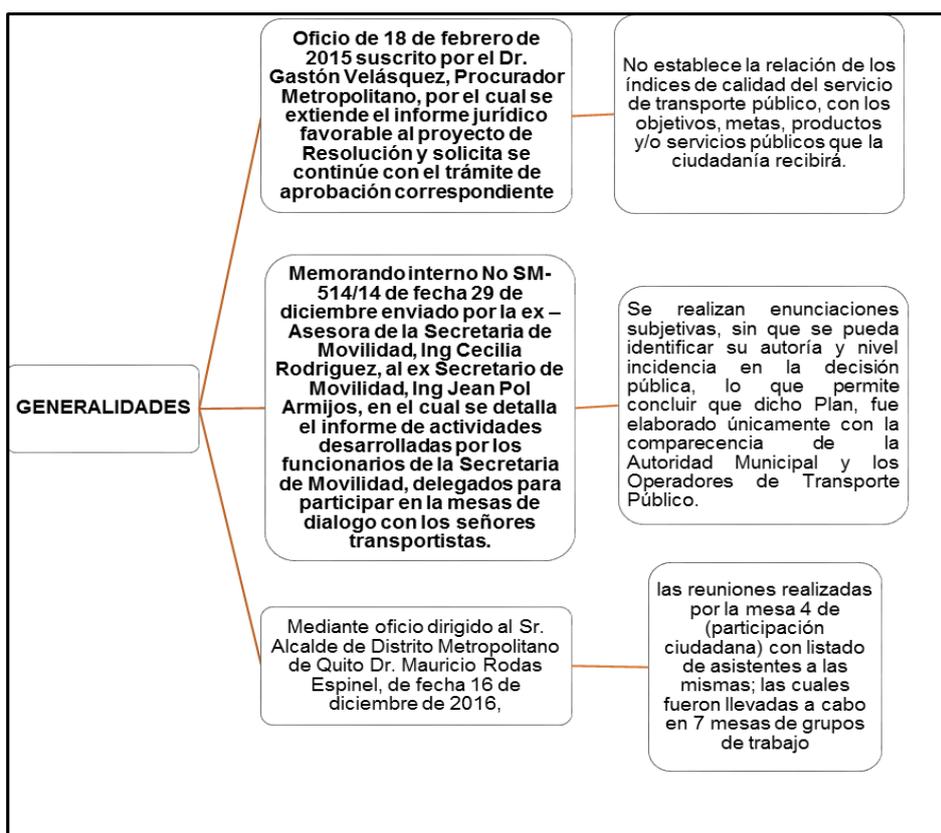
TABLA 3



Elaborado Por: Autor.

Fuente: Programa de Fortalecimiento D.M.Q.

TABLA 4



Elaborado Por: Autor.

Fuente: Documentos D.M.Q.

Mediante comunicación signada con oficio No SM-0360/15 suscrita por Andrea Flores Andino en su calidad de Asesora jurídica de la Secretaria de Movilidad del DMQ, remite la siguiente información:

- Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial
- Plan operativo anual 2015 de la Secretaria de Movilidad
- Presupuesto 2015 de la Secretaria de Movilidad
- Copia certificada del informe técnico de fecha 9 de enero de 2015 relacionado con la valoración de indicadores de calidad del servicios de transporte público urbano de Quito, elaborado por el equipo técnico de la Secretaria de Movilidad y de la Agencia Metropolitana de Tránsito, con el detalle de nombres y cargos de los funcionarios que participaron en la misma.

- Copias certificadas de 43 contratos de operación otorgados a igual número de operadoras de transporte público intracantonal urbano del DMQ
- Copia certificada del memorando interno No SM-514/14 de fecha 29 de diciembre enviado por la ex – Asesora de la Secretaria de Movilidad, Ing Cecilia Rodriguez, al ex Secretario de Movilidad, Ing Jean Pol Armijos, en el cual se detalla el informe de actividades desarrolladas por los funcionarios de la Secretaria de Movilidad, delegados para participar en la mesas de dialogo con los señores transportistas.
- Compulsas de los documentos presentados ante la Secretaria de Movilidad por la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito, relacionados con: Modelo tarifario de transporte urbano del DMQ, nivel y calidad del servicio – proceso de mejoramiento del servicio de transporte público y su equilibrio financiero, oficio No 072-2014-CTDMQ de fecha 11 de noviembre de 2014.
- Acta de trabajo de la mesa 1, que contiene la propuesta del “ Programa de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Público Intracantonal del Distrito Metropolitano de Quito” de 14 de enero de 2015, suscrito por el Dr. Dario Taña Rivera, en calidad de Coordinador de las Mesas de Dialogo con los Transportistas, y, el economista José Santamaría Presidente de la Cámara de Transporte del DMQ, con sus respectivos anexos y detalle de nombres y cargos de los funcionarios que participaron de la misma.
- Actas de trabajo de la mesa 2 – Sistema Integrado de Recaudo, realizadas el 7 de noviembre de 2014, con sus respectivos anexos y el detalle de los nombres y cargos de los funcionarios que participaron en la misma.
- Actas de trabajo de la mesa 3 – costos de operación, realizadas el 21 de noviembre de 2014 con sus respectivos anexos y el detalle de nombres y cargos de los funcionarios que participaron de la misma.
- Copia certificada del oficio de 18 de febrero de 2015 suscrito por el Dr. Gastón Velásquez, Procurador Metropolitano, por el cual se extiende el informe jurídico favorable al proyecto de Resolución y solicita se continúe con el trámite de aprobación correspondiente.
- Copia certificada de resolución No SM-004-2015 de 9 de marzo de 2015 que contiene “instructivo para la ejecución del plan de fortalecimiento de la calidad

del servicio de transporte terrestre público intracantonal urbano del Distrito Metropolitano de Quito.

De la información detallada se desprende:

Programa de fortalecimiento de la calidad del servicio de transporte público, suscrito el 14 de enero de 2015 por el Sr. Eco. Jose Santamaria Presidente Cámara de Transporte DMQ y Ab. Darío Tapia Rivera Coordinador de la Mesas de Dialogo con Transportistas.

De la revisión del documento consta que el Eco. Jose Santamaría comparece en calidad de Presidente de la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito y Provincia de Pichincha, con RUC # 1791862503001, persona jurídica registrada en el Sistema de Organizaciones Sociales, sin la especificación del nombre de la persona que funge en calidad de representante legal de la misma, como se desprende del certificado conferido por la Secretaria Nacional de Gestión de la Política que se adjunta, por tanto la capacidad legal del contrayente referido, no estaría legitimada.

Adicionalmente no se adjunta y enuncia, documento alguno, sea nombramiento o registro pertinente, en el que se verifique la calidad de representante legal de la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito, de quien comparece en tal calidad, como tampoco, se adjunta documento, sea Acta, Resolución o Estatutos, con la cual se puede verificar la capacidad legal del compareciente para obligar a su representada de la forma y modo detallados.

Cabe mencionar que no existe documento en el cual las operadoras y/o operadores del servicio de Transporte Público Urbano masivo de DMQ, autoricen o faculten a la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito y Provincia de Pichincha, para que a su vez los represente y obligue, como se enuncia, es decir que no existe evidencia pertinente sobre la legitimación activa del representante de los Transportistas.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, en su artículo 90 dispone:

“Art. 90.- Atribuciones del Alcalde o Alcaldesa Metropolitano.- Le corresponde al alcalde o alcaldesa metropolitano:

Ejercer la representación legal del gobierno del distrito metropolitano autónomo; y, la representación judicial conjuntamente con el procurador síndico;

Ejercer la facultad ejecutiva del gobierno del distrito metropolitano autónomo;”

En cuanto a la comparecencia del Sr. Abg Dario Tapia Rivera, en calidad de Coordinador de las Mesas de Dialogo con los Transportistas, de la revisión del documento se puede observar que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, asume obligaciones tales como las descritas en los numerales segundo, tercero, cuatro, quinto y séptimo, no obstante no existe enunciación o evidencia documental sea un acto de simple administración valido, con la cual el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, haya conferido autorización a delegación al referido funcionario para su comparecencia y menos aún para que asuma obligaciones y derechos a nombre de la Municipalidad, lo cual pone entre dicho la eficacia legal de tal acto jurídico;

Sobre los casos descritos, la doctrina Jurídica refiere a la representación directa o de persona incapaz (personas jurídicas) como el resultado de una cooperación jurídica en virtud de la cual quien ha recibido la representación actúa en nombre y en interés de su representado, sustituyéndolo en el acto representativo y en la relación que se genera con el tercero contratante, por lo que los efectos jurídicos se dirigen directamente a la esfera jurídica del representado, que es legal y tiene por finalidad hacer posible la participación del representado incapaz en la vida jurídica. Por ello, la representación reposa en el Derecho Objetivo y está supeditada a la Ley, la que impone las facultades de las que puede hacer uso el representante, así como sus obligaciones y responsabilidades, por tanto la capacidad de goce existe en la persona del incapaz representado, pero, éste, por razón de su incapacidad de ejercicio no

puede celebrar por sí el acto jurídico. La representación sin voluntad propia no da lugar, pues, en sentido estricto, a la figura de la representación ya que el representante propiamente dicho no es un simple órgano transmisor, ni siquiera cuando obra dentro de los límites de las instrucciones recibidas, es la manifestación expresa de su voluntad la que da lugar a la formación del acto jurídico representativo, es en la que debe constar con claridad las precisiones del mandato, ya que su inexistencia acarrea la inexistencia del acto jurídico.

Cabe mencionar que es mediante Resolución No 057 de fecha 21 de febrero de 2015 en que el Concejo Metropolitano de Quito, crea el Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano de Distrito Metropolitano de Quito en base a las atribuciones que le confiere el Art 87 literal a) del COOTAD, es decir que Programa de fortalecimiento de la calidad del servicio de transporte público, suscrito el 14 de enero de 2015, fue realizado con 37 días de antelación, lo cual pone en entredicho la legalidad de la suscripción de este programa por parte del ejecutivo municipal, ya que a la fecha de su suscripción no existía norma que permita tal acto, dicho de otro modo, en ausencia de Ley, ausencia de capacidad legal para actuar como se actuó.

La implementación del modelo de gestión de caja común por parte de las operadoras de transporte público, y la Municipalidad asume la obligación para la asignación de recursos económicos públicos dentro del Programa de Fortalecimiento a la Calidad del Servicio de Transporte Público, orientadas a la mejora de la calidad del servicio, conforme al cumplimiento del INDICADOR DE CALIDAD DE SERVICIO, cuyos montos fueron asignados de la siguiente manera

- Grado A de fortalecimiento de Caja Común. USD 1.000,00
- Grado B de fortalecimiento de Caja Común. USD 450,00

Cabe anotar, que dichas asignaciones o definiciones de carácter económico fueron realizadas sin la autorización del Consejo Metropolitano y de la propia Alcaldía del DMQ, ya que es apenas el 21 de febrero de 2015 en que el Concejo Metropolitano de Quito, crea el Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte

Terrestre Público Intracantonal Urbano de Distrito Metropolitano de Quito mediante Resolución No 057.

Oficio de 18 de febrero de 2015 suscrito por el Dr. Gastón Velásquez, Procurador Metropolitano, por el cual se extiende el informe jurídico favorable al proyecto de Resolución y solicita se continúe con el trámite de aprobación correspondiente.

Con el fin de contar con mejores elementos de análisis, a continuación me permito citar normativa relacionada:

CODIGO ORGANICO DE PLANIFICACION Y FINANZAS PUBLICAS, COPFP

“Art. 104.- Prohibición de donaciones.- Prohíbese a las entidades y organismos del sector público realizar donaciones o asignaciones no reembolsables, por cualquier concepto, a personas naturales, organismos o personas jurídicas de derecho privado, con excepción de aquellas que correspondan a los casos regulados por el Presidente de la República, establecidos en el Reglamento de este Código, siempre que exista la partida presupuestaria.”

REGLAMENTO DEL CODIGO ORGANICO DE PLANIFICACION Y FINANZAS PUBLICAS

“Art. 89.- Donaciones o asignaciones no reembolsables.- Las entidades del sector público podrán realizar donaciones o asignaciones no reembolsables a favor de personas naturales o jurídicas de derecho privado sin fines de lucro, destinadas a investigación científica, educación, salud, inclusión social y donaciones para la ejecución de programas o proyectos prioritarios de inversión en beneficio directo de la colectividad, priorizados por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo en el caso de las entidades que conforman el Presupuesto General del Estado o por la instancia correspondiente para el resto de entidades públicas.”

En el caso de que se traten de asignaciones de gasto permanente no requerirán ser priorizados por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.

Estas asignaciones deben constar en los respectivos presupuestos institucionales, en el ámbito de competencia de cada entidad pública. Para este efecto deberán considerar lo siguiente:

- 1. Toda transferencia a organismos privados debe responder a un proceso de Planificación que permita evidenciar con claridad los objetivos, metas, productos y/o servicios públicos que están prestando a través de organismos privados;*
- 2. Las transferencias de recursos para la ejecución de entes privados deberán ser exclusivamente para temas en el ámbito de las competencias de cada entidad pública otorgante, de conformidad con la Ley;*
- 3. En los convenios debe estipularse claramente el plazo de vigencia de la donación, es decir, que no sea de renovación tácita e indefinida;*
- 4. Las transferencias a universidades privadas se harán exclusivamente a través de la entidad nacional encargada de la educación superior, ciencia, tecnología e innovación, en el caso de la Función Ejecutiva;*
- 5. No se podrán efectuar transferencias para propósitos respecto de los cuales las instituciones deberían realizarlos a través de procesos de contratación pública;*
- 6. Previo al proceso de renovación de un convenio para una transferencia se deberá evaluar los resultados obtenidos; y,*
- 7. Para el caso de las entidades que pertenecen al Presupuesto General del Estado, se debe enviar copia simple del convenio al Ministerio de Finanzas, para seguimiento y registro.*

Los consejos o gabinetes sectoriales de política, en el caso de la función ejecutiva; los consejos provinciales y regionales y los concejos municipales o metropolitanos en el caso de los gobiernos autónomos descentralizados; mediante resolución establecerán los criterios y orientaciones generales que, enmarcándose en la señalado en este artículo, deberán observar sus entidades dependientes para la realización de las indicadas transferencias. Las entidades de la Función Ejecutiva que no pertenezcan a un consejo o

gabinete sectorial de política deberán ser priorizadas por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.

El Estado podrá realizar donaciones a otros Estados en el caso de emergencias y catástrofes internacionales, por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad, con la determinación del monto y destino de los recursos donados.

Se podrá establecer asignaciones presupuestarias no reembolsables a favor de organismos internacionales y/o a sus representantes ecuatorianos, exclusivamente de aquellos en los que el Ecuador sea miembro siempre que se cuenten con los recursos presupuestarios suficientes para atender tal obligación.”

De la revisión del informe emitido por la Procuraduría Metropolitana del DMQ, no existe acápite, en el que se pueda evidenciar la existencia previa de un programa o proyecto de inversión social declarado como prioritario, y, que cuente con la característica de generar en beneficio directo de la colectividad, priorizados por la Secretaría de Planificación y Desarrollo Municipal, y que se enmarque dentro del Plan de Desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito, que permita evidenciar con claridad los objetivos, metas, productos y/o servicios públicos que serán prestados a la ciudadanía, a través de organismos privados, es decir que no se contó con uno de los requisitos más importantes de procedibilidad para la emisión de tal criterio, ya que el denominado “Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito”, no establece la relación de los índices de calidad del servicio de transporte público, con los objetivos, metas, productos y/o servicios públicos que la ciudadanía recibirá.

Memorando interno No SM-514/14 de fecha 29 de diciembre enviado por la ex – Asesora de la Secretaria de Movilidad, Ing Cecilia Rodriguez, al ex Secretario de Movilidad, Ing Jean Pol Armijos, en el cual se detalla el informe de actividades desarrolladas por los funcionarios de la Secretaria de Movilidad, delegados para participar en la mesas de dialogo con los señores transportistas.

Del contenido del citado documento se puede evidenciar que no existe evidencia que permita identificar el nivel de participación de la ciudadanía en la evaluación, configuración y construcción del denominado “Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito”, ya que únicamente se realizan enunciaciones subjetivas, sin que se pueda identificar su autoría y nivel incidencia en la decisión pública, lo que permite concluir que dicho Plan, fue elaborado únicamente con la comparecencia de la Autoridad Municipal y los Operadores de Transporte Público.

Mediante oficio No SM-0141/2016, de fecha 1 de febrero de 2016, suscrito por el Sr. Ruben Dario Tapia Rivera en su calidad de Secretario de Movilidad del DMQ, se hizo llegar informes en digital de las reuniones realizadas por la mesa 4 de (participación ciudadana) con listado de asistentes a las mismas; las cuales fueron llevadas a cabo en 7 mesas de grupos de trabajo distribuidos de la siguiente manera:

1 Mesa Yaruqui, 2 Mesa Puellaró, 3 Mesa Nanegalit, 4 Mesa Pomasqui, 5 Mesa Zambiza, 6 Mesa LLoa 7 Mesa Alangasi

De la revisión de la citadas reuniones se observa que las mismas fueron desarrolladas en las Parroquias Rurales del DMQ tales como Yaruqui, Puellaró, Nanegalito, Pomasquei, Zambiza, LLoa, Alangasi, con la intervención y Coordinación de la Srta Vicealcaldesa Daniela Chalcon y su despacho, durante los meses de Julio y Septiembre de 2014 sin considerar que mediante Resolución No 057 de fecha 21 de febrero de 2015 el Concejo Metropolitano de Quito, crea el Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal **Urbano** del Distrito Metropolitano de Quito, es decir que las reuniones llevadas a cabo en la ruralidad del Distrito Metropolitano de Quito, dicha población no tenía relación alguna con dicho Plan, ya que el mismo, fue y es dirigido hacia el servicio de transporte “urbano” de pasajeros en la ciudad, situación que permite concluir que dicha acción resultó inapropiada e infructuosa, con el correspondiente dispendio de recursos de orden público, y lo que es peor en franco detrimento del derecho a la participación ciudadana al cual los habitantes del casco urbano de la ciudad de Quito

teníamos derecho, y que debido a ésta acción no fue posible ejecutarlo como correspondía.

Resolución 057 que contiene la creación del Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal

Con fecha 21 de febrero de 2016 el Concejo Metropolitano de Quito aprobó la Resolución 057 que contiene la creación del Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal, el mismo que es declarado como un Proyecto prioritario y de inclusión social para el Distrito Metropolitano de Quito, dispone erogación de recursos públicos, instituye índices de calidad del servicio y delega la elaboración de un Instructivo a la Secretaría de Movilidad.

Del análisis de este instrumento jurídico vigente desde su aprobación dentro de la jurisdicción del Distrito Metropolitano de Quito, se desprende lo siguiente:

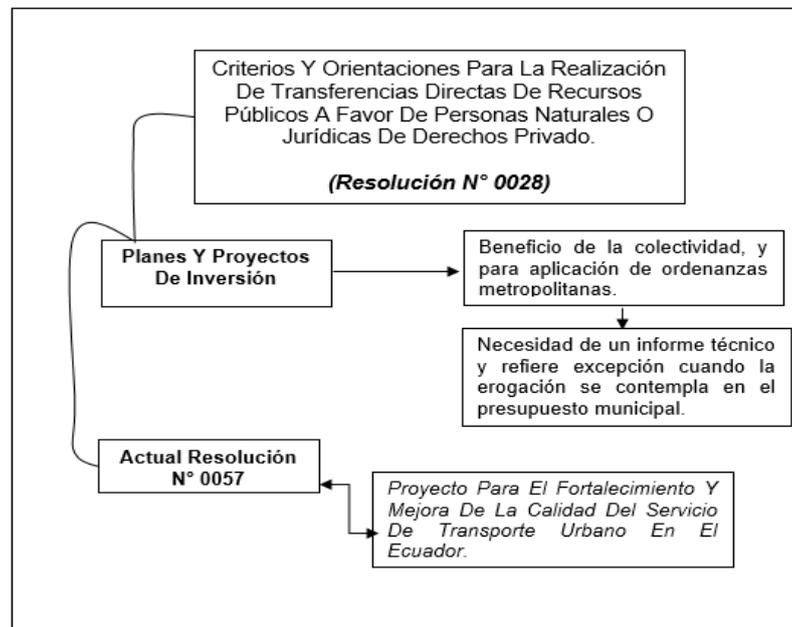
Disposiciones Constitucionales y Legales aplicables a la Resolución 057-2015:

- El Artículo 264 de la Constitución de la República manda que son competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.
- El Artículo 314 de la Constitución de la República establece que el Estado provisionará los servicios públicos, así mismo el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá entidades de control y regulación.
- El Artículo 394 de la Constitución de la República prescribe que el Estado garantizará la transportación siendo estos: terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado designará la entidad que regulará el transporte.

- Art. 36 de Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas señala que el Plan Nacional de Desarrollo integrará criterios para la asignación de recursos públicos y la inversión pública.
- Art. 55 de Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, respecto de la definición de la inversión pública señala que por inversión pública al conjunto de egresos y/o transacciones que se realizan con recursos públicos para mantener o incrementar la riqueza y capacidades sociales y del Estado, con la finalidad de cumplir los objetivos de la planificación.
- El Artículo 104 del Código de Planificación y Finanzas Públicas, prohíbe asignaciones no reembolsables excepto aquellos casos regulados por el Estado siempre que exista partida presupuestaria.

Legislación Municipal que sirve de amparo a la Resolución 057-2015:

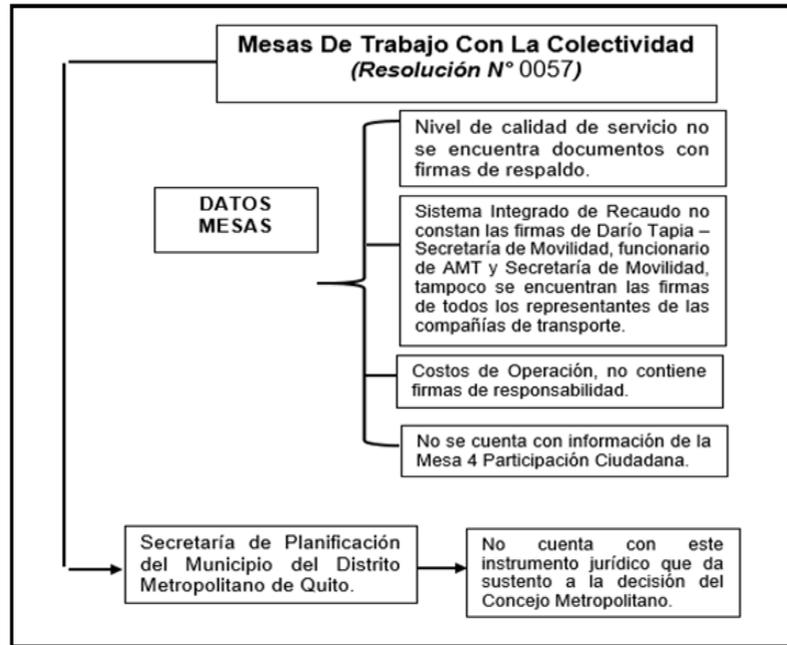
TABLA 5



Elaborado por: Autor.

Fuente: Resolución N° 0028

TABLA 6



Elaborado por: Autor.

Fuente: Resolución N°0057.

La inversión pública por su parte, conforme lo refiere el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, es un egreso de recursos públicos con la finalidad de “mantener o incrementar la riqueza y capacidades sociales y del Estado”, lo que evidentemente en el caso que nos ocupa no refleja la aplicación de esta política dado que no existe de vuelta ningún incremento o riqueza patrimonial y tampoco existe evidencia de que mantenga o incremente actividades sociales, por el contrario se ha convertido en un gasto, en una erogación sin retribución real hacia las arcas municipales, por lo que se deja a consideración esta reflexión para que sean las autoridades de control las que definan si es correcta o no la definición de este como un proyecto de “inversión pública”.

Es preciso que la Contraloría General del Estado revise la efectiva aplicación de la norma del derecho público correspondiente a la previsión de los fondos con los cuales se va a financiar este proyecto de “inversión pública” dado que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito mediante resolución dispone se apliquen en el primer semestre de recursos operativos provenientes de traspasos de crédito en el área de servicios comunales por el valor de 10500000,00 y el saldo de 10200000,00

se considerará en la reforma presupuestaria del 2015 Pues bajo esta disposición expresa al momento de comprometer los recursos no existe certificación presupuestaria por la totalidad del monto del proyecto de “inversión”, utilizando el término inversión en el marco de lo que define el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas y no está claro si las partidas aplicadas corresponden al gasto corriente o gasto de inversión.

Del Instructivo Para la Ejecución “Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

La Resolución 0057 dispone que sea la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito quien realice el Instructivo para la Ejecución “Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en tal razón el señor Darío Tapia, Secretario de Movilidad expide este instrumento normativo con fecha 9 de marzo de 2015, sobre el mismo a continuación el correspondiente análisis:

- a. Se establece a la Cámara de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito – CTDMQ responsable de la coordinación para el fortalecimiento y se establece que organizará y desarrollará actividades necesarias para su ejecución.

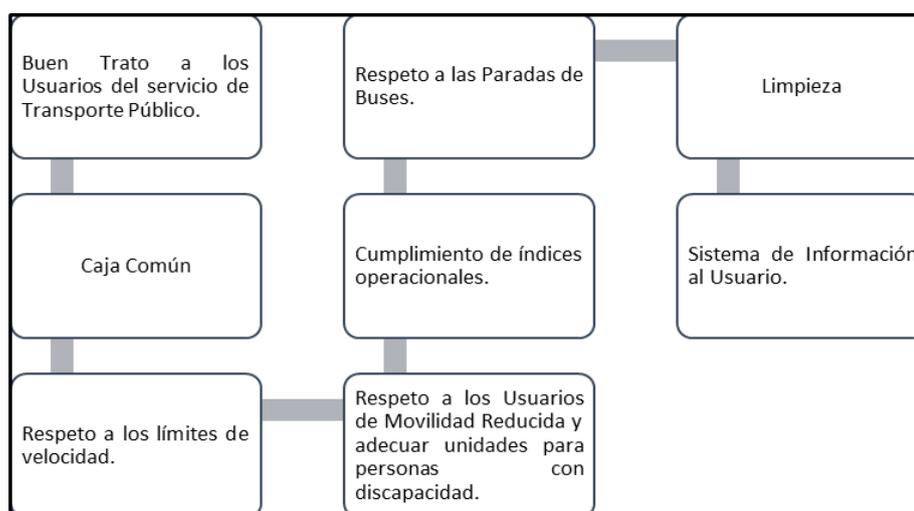
Cabe mencionar que no existe documento en el cual las operadoras y/o operadores del servicio de Transporte Público Urbano masivo de DMQ, autoricen o faculden a la Cámara de Transporte Público Masivo del Distrito Metropolitano de Quito, para que a su vez los represente y obligue, como se enuncia, es decir que no existe evidencia pertinente sobre la legitimación activa del representante de los Transportistas.

Al ser éste un servicio público prestado por los operadores de transporte (al existir un contrato firmado), no se puede solo contar con ésta Cámara, sino que la política pública debió ser prevista desde la óptica del ciudadano y de la calidad del servicio, que no es más que el cumplimiento del contrato de operación y de

standares internacional de calidad de servicio. Lo incomprensible es que como se va construyendo el proceso, el plan se acuerda corporativamente y se ejecuta a título individual, es decir el pago se realiza a cada propietario de unidad de transporte conforme así lo estipula el instructivo, de ahí la necesidad de que los órganos de control emitan un criterio al respecto.

- b. Se establece que para efectos de mejorar la calidad en la prestación del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano la aplicación progresiva de los siguientes índices:

TABLA 7: Índices Aplicables Al Servicio Público



Elaborado por: Autor.

Fuente: Reglamento interno de la Cámara de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito – CTDM.

- c. En su artículo 6, Requisitos, este instructivo, establece que el pago se realice a los dueños de cada unidad, en concordancia con la **resolución en los casos en los cuales la matrícula de la unidad estuviera a nombre de una persona jurídica, la asignación de los recursos no reembolsables se realizará a la o las personas naturales que designe la operadora en su calidad de socio o accionista.**

El estudio no ha podido verificar la existencia del acto jurídico que genera obligaciones y derechos entre la Municipalidad y los operadores (personas naturales) en los que se establezca justamente la ejecución de este proyecto, adicionalmente tampoco se ha podido constatar la entrega o no por parte de los operadores a la municipalidad del **documento tributario** por la transacción efectuada.

d. El Art 4 de la citada Resolución expresa:

“Artículo 4.- Índice de calidad (ICS).- Para efectos de la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte terrestre público intracantonal urbano y sin perjuicio de los parámetros de calidad que las operadoras de transporte debe garantizar conforme la Ley Orgánica de Transporte terrestre Transito y Seguridad Vial y la normativa local, la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) verificará sobre las unidades operadoras de transporte público habilitadas, la aplicación progresiva de los siguientes parámetros que conforman el índice de calidad de servicio (ICS)”

Al respecto , y luego del pertinente análisis de lo determinado en la Resolución No 057 emitida por el Concejo Metropolitano de Quito de fecha 21 de febrero de 2015, no existe disposición alguna que contenga el criterio de “ aplicación progresiva” de los parámetros que conforman el índice de calidad de servicio (ICS), por tanto dicha interpretación y estipulación relajada por la Secretaria de Movilidad carece de sustento legal y contradice los dispuesto en el Art. 226 de la Constitución de la República que a la letra reza:

“Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”

Resultados de encuestas realizadas a usuarios del servicio de transporte público del DMQ

Con el fin de contar con elementos técnicos para este estudio se determinó la necesidad de llevar a cabo una encuesta estadísticamente significativa, de la percepción de la ciudadanía sobre la calidad del servicio de transporte público en la ciudad de Quito unan vez que se ha ejecutado el referido “Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito”, y por ende una vez que se han entregado ingentes recursos de orden público por parte de la Municipalidad del DMQ a los operadores de transporte urbano. Esto con el fin de que los ciudadanos, de manera directa y sin interferencias, expresen sus percepciones sobre la calidad del servicio público de transporte.

De las encuestas realizadas para el presente estudio hay lo siguiente:

De las 40 preguntas de percepción de la calidad del servicio de transporte público en la ciudad de Quito, hay cuatro preguntas a las que los encuestados perciben de manera positiva:

- Pregunta No.16 “Cuenta con servicio de transporte público en su barrio”: 24,1% responde Nunca, Casi Nunca y A Veces y 75,9% responde Casi Siempre y Siempre.
- Pregunta No.19 “Existe en el bus un espacio definido para personas con alguna discapacidad”: 44,9% responde Nunca, Casi Nunca y A Veces y 54,8% responde Casi Siempre y Siempre y 0,3% No Responde.
- Pregunta No.22 “Recibe un ticket al realizar el pago”: 37,8% responde Nunca, Casi Nunca y A Veces y 62,2% responde Casi Siempre y Siempre.
- Pregunta No.30 “Existen suficientes pasamanos para apoyarse dentro del bus”: 47,4% responde Nunca, Casi Nunca y A Veces, 52,3% responde Casi Siempre y Siempre y 0,1% No Responde.

De las cuarenta (40) preguntas de percepción de la calidad del servicio de transporte público en la ciudad de Quito, cuatro (4) preguntas tienen una percepción favorable,

esto significa en términos relativos que el 10% de las preguntas, de la calidad del servicio de transporte público en la ciudad de Quito, tiene una percepción favorable.

Por otro lado, de las cuarenta (40) preguntas de percepción de la calidad del servicio de transporte público en la ciudad de Quito, treinta y seis (36) tienen una percepción desfavorable, esto significa en términos relativos que el 90% de las preguntas, de la calidad del servicio de transporte público en la ciudad de Quito, tienen una percepción desfavorable.

De las siete (7) preguntas de la Percepción de Comodidad, ninguna tiene una percepción favorable. Los encuestados perciben que de las siete (7) preguntas de Percepción de Comodidad, todas son desfavorables, es decir, que la percepción de comodidad no se cumple Nunca, Casi Nunca y A Veces.

De las ocho (8) preguntas de la Percepción de Condiciones del Vehículo e Instalaciones, ninguna tiene una percepción favorable. Los encuestados perciben que de las ocho (8) preguntas de Percepción de Condiciones del Vehículo e Instalaciones, todas son desfavorables, es decir, que la percepción de Condiciones del Vehículo e Instalaciones no se cumple Nunca, Casi Nunca y A Veces.

De las siete (7) preguntas de la Percepción de Facilidad de Uso, una (3) tienen una percepción favorable, son las preguntas No.16, 19, 22. Los encuestados perciben que de las siete (7) preguntas de Percepción Facilidad de Uso, cuatro (4) son desfavorables, es decir, que la percepción de Condiciones del Vehículo e Instalaciones no se cumple Nunca, Casi Nunca y A Veces.

De las siete (7) preguntas de la Percepción de Confiabilidad, ninguna tiene una percepción favorable. Los encuestados perciben que de las siete (7) preguntas de Percepción de Confiabilidad todas son desfavorables, es decir, que la percepción de Confiabilidad no se cumple Nunca, Casi Nunca y A Veces.

De las cinco (5) preguntas de la Percepción de Conveniencia, una (1) tienen una percepción favorable, y es la pregunta No.30 “Existen suficientes pasamanos para

apoyarse dentro del bus”. Los encuestados perciben que de las cinco (5) preguntas de Percepción de Conveniencia, cinco (5) son desfavorables, es decir, que la percepción de Condiciones de Conveniencia no se cumple Nunca, Casi Nunca y A Veces.

De las seis (6) preguntas de la Percepción de Mejora General, ninguna tiene una percepción favorable. Los encuestados perciben que de las seis (6) preguntas de Percepción de Mejora Generales todas son desfavorables, es decir, que la percepción de Condiciones de Generales no se cumple en Nada, Algo, Poco.

Se adjunta detalle descriptivo de encuesta realizada.

CONCLUSIONES

- La participación de la sociedad en todos los asuntos de interés público es un derecho que se ejerce a través de los mecanismos de la “democracia representativa, directa y comunitaria” mediante referendo, concursos públicos, cabildos populares, consulta popular, silla vacía deliberación pública, revocatoria del mandato, presupuestos participativos, rendición de cuentas, veedurías ciudadanas, asambleas locales. Mecanismos que deben ser observados mediante una apreciación consciente, juiciosa, rigurosa y científica para poder llegar a la objetividad de este fenómeno social, mismo que debe ser interpretado desde el punto de vista de la organización de la sociedad, en este caso de las organizaciones de base territorial, directamente relacionadas con los Gobiernos Autónomos Descentralizados los cuales tienen un funcionamiento orgánico, representativo y de acuerdo al marco jurídico del Estado ecuatoriano.
- El Transporte Público Urbano de la ciudad de Quito, representa en la sociedad quiteña una solución de movilidad hacia los diferentes lugares de la ciudad, esta movilidad desde años atrás debió ir mejorando con el aporte económico a la ciudad ha realizado a partir de la ejecución del “Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito” siendo esto el cambio de unidades vehiculares con acceso para personas prioritarias de protección, cambios que ha resultado insuficientes por diferentes causa: conductores mal capacitados, incumplimiento de las normas de tránsito, unidades de transportes insuficientes, accidentes de tránsito, etc., generando en la población un bajo nivel de aceptación.
- El Estado con el fin de mejorar la calidad del servicio de transporte, ha implementado políticas subsidiarias o de incentivos destinados para este gremio, obligando se mantenga el costo de los pasajes y la rebaja para los grupos de atención prioritaria de protección (tercera edad, discapacidad), supeditadas al

mejoramiento de la calidad del servicio, no obstante este objeto no ha sido conseguido.

- Los gremios de transportista han solicitado el incremento inmediato de los pasajes en vista de haber mantenido el mismo precio desde el año 2003, argumentando que el costo de mantenimiento, repuestos, sueldo y el cambio de unidades, representa un costo demasiado elevado y que la recaudación diaria por la movilidad es insuficiente para solventar lo mencionado, es por eso que se discute en los diferentes niveles gubernamentales esta problema que afectará a la ciudadanía de darse este incremento.
- De las 40 preguntas de percepción de la calidad del servicio de transporte público en la ciudad de Quito, hay cuatro preguntas a las que los encuestados perciben de manera positiva:
 - ✓ Pregunta No.16 “Cuenta con servicio de transporte público en su barrio”: 24,1% responde Nunca, Casi Nunca y A Veces y 75,9% responde Casi Siempre y Siempre.
 - ✓ Pregunta No.19 “Existe en el bus un espacio definido para personas con alguna discapacidad”: 44,9% responde Nunca, Casi Nunca y A Veces y 54,8% responde Casi Siempre y Siempre y 0,3% No Responde.
 - ✓ Pregunta No.22 “Recibe un ticket al realizar el pago”: 37,8% responde Nunca, Casi Nunca y A Veces y 62,2% responde Casi Siempre y Siempre.
 - ✓ Pregunta No.30 “Existen suficientes pasamanos para apoyarse dentro del bus”: 47,4% responde Nunca, Casi Nunca y A Veces, 52,3% responde Casi Siempre y Siempre y 0,1% No Responde.

RECOMENDACIONES

1. Creación de un mecanismo de participación ciudadana relacionado al tema de transporte público en el DMQ, que por fines ilustrativo se denomina la MESA DE MOVILIDAD, cuyo contexto o sustento legal es:
 - a. El Art. 1 de la Constitución prevé que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de República y se gobierna de manera descentralizada, cuya soberanía radica en el pueblo, y su voluntad es el fundamento de la autoridad, que se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución;
 - b. Los Arts. 10 y 11 de la Constitución establecen que las personas pueblos y nacionalidades y colectivos son titulares y gozarán de los derechos garantizados en la Constitución, para cuyo ejercicio deben respetarse los principios en ella establecidos.
 - c. Los Arts. 61, 95 y 102 de la Constitución de la República consagran el derecho a la participación en los asuntos de interés público, para lo cual las ciudadanas y ciudadanos, incluidos aquellos domiciliados en el exterior en forma individual y colectiva, participarán de manera protagónica en la toma de decisiones, planificación y gestión de los asuntos públicos, en el control popular de las instituciones del Estado, la sociedad, y de sus representantes, en un proceso permanente de construcción del poder ciudadano. Dicha participación se ejercerá a través de los mecanismos de la democracia representativa, directa y comunitaria.
 - d. El Art. 96 de la norma suprema reconoce todas las formas de organización colectiva de la sociedad, como expresión de la soberanía popular para desarrollar procesos de autodeterminación e incidir en las decisiones y políticas públicas y en el control social de todos los niveles de gobierno, así como de las entidades públicas y de las privadas que presten servicios públicos. Que las organizaciones podrán articularse en

diferentes niveles para fortalecer el poder ciudadano y sus formas de expresión; garantizando la democracia interna, la alternabilidad de sus dirigentes y la rendición de cuentas.

- e. El Art. 100 de la Carta Magna prevé que en todos los niveles de gobierno se conformarán instancias de participación integradas por autoridades electas, representantes del régimen dependiente y representantes de la sociedad del ámbito territorial de cada nivel de gobierno, regidas por principios democráticos, para: 1) Elaborar planes y políticas nacionales, locales y sectoriales entre los gobiernos y la ciudadanía; 2) Mejorar la calidad de la inversión pública y definir agendas de desarrollo. 3) Elaborar presupuestos participativos de los gobiernos; 4) Fortalecer la democracia con mecanismos permanentes de transparencia, rendición de cuentas y control social y 5) Promover la formación ciudadana e impulsar procesos de comunicación. Para el ejercicio de esta participación se organizarán audiencias públicas, veedurías, asambleas, cabildos populares, consejos consultivos, observatorios y las demás instancias que promueva la ciudadanía.
 - f. El Art. 278 de la Constitución establece como obligación de las personas y colectividades en su búsqueda por el buen vivir el participar en las fases y espacios de la gestión pública y de la planificación del desarrollo nacional y local, y en la ejecución y control del cumplimiento de los planes de desarrollo en todos sus niveles.
2. Se recomienda revisar la aplicación de la figura jurídica de la compensación, pago o aportes a los bienes de capital que generan la prestación del servicio, por lo que será la Contraloría General del Estado la que debe revisar si la política se ajusta a sus normas, pues desde el criterio de este estudio no se ajusta, dado que la inversión que se hace por parte del dinero del Estado está dirigida a una unidad de transporte de propiedad de un particular, cuyo beneficio es estrictamente particular y no en un bien del Estado.
 3. Proporcionar un establecimiento de cultura de acceso a la información pública además del acceso a datos y a su vez que se permita la reutilización.

4. Impulsar programas de rendición de cuentas con el aporte de los interesados y de los colaboradores del área respectiva.
5. Fortalecer la participación ciudadana en programas de interés social, además de encaminar la acción colectiva evitando así realidades, como el ejemplo práctico alza de pasajes inesperado, o a su vez paro de trasportistas que impidan la circulación normal de la ciudadanía.
6. Crear o fortalecer ámbitos y mecanismos de identificación, tratamiento y solución de conflictos derivados de la acción y gestión ambiental en la comunidad, la localidad, la región y/o el país.

REFERENCIAS

- Informe Veeduría calidad del servicio de transporte del DMQ
- CONSTITUCION. (2008). *CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR*.
- Goldfrank, B. (2006). *PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS*.
- Omega, D. J. (2005).
- Peralta, P. O. (2009-2012).

NORMATIVA

- Constitución del 2008
- Código Orgánico De Participación Ciudadana Y Control Social
- Código Orgánico De Planificación Y Finanza Públicas
- Código Orgánico De Ordenamiento Territorial Autonomías Y Descentralización
- Instrumentos internacionales.

PÁGINAS WEB

- <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/enconfianza/articulosytemas/documentos/Las%20Veedurias%20Ciudadanas.pdf>.
- CPCCS. (2017). <http://www.cpcs.gov.ec/es/participacion-ciudadana-y-control-social/control-social/veedurias-ciudadanas/>.
- <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/4126/1/OspinaLa%20participacion.pdf>.
- Wikipedia. (2017).
 - https://es.wikipedia.org/wiki/Participaci%C3%B3n_ciudadana.



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Buendía Venegas Cristobal Ernesto**, con C.C: # **1712621141** autor/a del trabajo de titulación: **“Análisis jurídico práctico de la incidencia de la participación ciudadana en los actos administrativos del Estado – caso específico subsidio al transporte público urbano en el Distrito Metropolitano de Quito”** previo a la obtención del título de **ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA**. 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, 26 de agosto de 2017

f. _____

Buendía Venegas Cristóbal Ernesto

C.C: 1712621141



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Análisis jurídico práctico de la incidencia de la participación ciudadana en los actos administrativos del estado – caso específico subsidio al transporte público urbano en el distrito metropolitano de Quito.		
AUTOR(ES)	Buendía Venegas Cristóbal Ernesto		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ab. Segura Ronquillo Erika Alexandra, Mgs.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Derecho		
TÍTULO OBTENIDO:	Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	26 de agosto del 2017	No. DE PÁGINAS:	57
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derechos Administrativo		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Subsidios al transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.		

RESUMEN/ABSTRACT El presente estudio nos revela la realidad jurídica de la participación ciudadana en el Ecuador, además de un análisis práctico referente al subsidio Transporte Público Urbano en el Distrito Metropolitano de Quito. La Constitución de 2008, de derechos y garantista, conlleva intrínsecamente la palabra participación, tal como la llama democracia participativa a la facultad de decidir frente a varios actos de orden público, misma que debe ser garantizada y jamás vulnerada ya que establece participación y representatividad, además del aporte personal, real y financiero, de las y los ciudadanos, frente a situaciones consideradas en el olvido. Existen algunos mecanismos institucionales utilizados y previstos por la normativa específica para promover y llevar a cabo la llamada participación, se ha observado en los últimos años que dichos mecanismos se han manejado, pero no con la perspectiva que se espera, es por ello que en el presente estudio se analizará una problemática puntual en que no se emplearon dichos mecanismos por los cuales los ciudadanos y ciudadanas ecuatorianos son convocados para influir en la toma de decisiones del poder público, es decir determinado un estudio específico en la que se visibiliza la realidad jurídica y social en este tema.

Este estudio nos permite conocer y analizar desde el ámbito jurídico los efectos, modos de participación ciudadana, además del resultado colectivo del mismo; la participación ciudadana presupone distribución de poder entre todos los integrantes de una sociedad, e involucra un problema político porque sociedad y estado tienen objetivos contradictorios en lo que respecta al poder.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-2544323	E-mail: cristobuendia@hotmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Ab. Paola Toscanini Segale	
	Teléfono: +593-4-3704160	
	E-mail: paolats77@hotmail.com	
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA		
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):		
Nº. DE CLASIFICACIÓN:		
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		