



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 674-E**

27 DE ABRIL DE 2021

**SUMARIO:**

**CAPÍTULOS**

**TEMA**

- I VERIFICACIÓN DEL CUÓRUM.**
- II REINSTALACIÓN DE LA SESIÓN.**
- III LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y ORDEN DEL DÍA.**
- IV INFORME PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.**
- V SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.**

**ANEXOS**



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-E

#### ÍNDICE:

CAPÍTULOS	TEMA	PÁGINAS
I	Verificación del cuórum. -----	1
II	Reinstalación de la sesión. -----	1
III	Lectura de la Convocatoria y Orden del Día. ----	1
IV	Informe para segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Continuación). -----	2
Intervenciones de los asambleístas:		
	Guevara Villacrés Verónica. -----	3
	Olivo Pallo Jaime. -----	9
	Benavides Zambrano Teresa. -----	14
	Pachala Poma Luis. -----	17
	Cadena Huertas Javier. -----	22
	Moreno Guerrero Henry. -----	29
	Arias Ramírez Alberto. -----	34
	Asume la Dirección de la Sesión el asambleísta César Litardo Caicedo, Presidente de la Asamblea Nacional. -----	40
	Paredes Torres Washington. -----	40
	Chactong Velasco Ximena. -----	46,50
	Peñañiel Izquierdo Eddy. -----	46
	Ortega Álvarez Carlos. -----	53
	Rohón Hervas César. -----	54
	Simbaña Villarreal Marcelo. -----	57
	Salgado Andrade Silvia. -----	59
	Marín Aguirre Ana Belén. -----	64
	Carrión Cevallos María José. -----	71
	Andrade Muñoz Wilma. -----	79
	Alarcón Guillín Fredy. -----	84



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 674-E**

	Arias Ramírez Alberto. -----	90
	Gavilánez Camacho Fafo. -----	92
<b>V</b>	<b>Suspensión de la Sesión. -----</b>	<b>100</b>



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 674-E**

**ANEXOS:**

1. **Convocatoria y Orden del Día.**
2. **Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**
  - 2.1. **Oficio Nro. 16-AN-COCESCC-FGC-2019-O, 13 de marzo de 2020, suscrito por la abogada Ana María Fernández, Secretaria Relatora de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento a las responsabilidades del Consejo Consultivo Prevista en el artículo 23 de la ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial; remitiendo informe**
3. **Resumen Ejecutivo de la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**
4. **Listado de Asambleístas asistentes a la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, modalidad virtual, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las quince horas veintidós minutos del día veintisiete de abril del año dos mil veintiuno, se instala la sesión virtual de la Asamblea Nacional, dirigida por su Primer Vicepresidente, asambleísta César Solórzano Sarria. -----

En la Secretaría actúa el doctor Javier Rubio Duque, Secretario General de la Asamblea Nacional. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Vamos con la otra Sesión, señor Secretario. Verifique el cuórum. -----

#### I

EL SEÑOR SECRETARIO. Señor Presidente, me permito informar que contamos con ciento veinticuatro asambleístas registrados en la presente sesión virtual. Por tanto, tenemos el quorum reglamentario. -----

#### II

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Se reinstala la Sesión. Por favor, dé lectura a la Convocatoria para el día de hoy. -----

#### III

EL SEÑOR SECRETARIO. Con su venía, señor Presidente. "Por disposición del señor ingeniero César Litardo Caicedo, Presidente de la Asamblea Nacional, según lo dispuesto en los artículos 5, 6 y 7 del



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

Reglamento para la Implementación de las Sesiones Virtuales y Teletrabajo Emergente en la Asamblea Nacional, conforme la Resolución CAL-2019-2021-213 y de conformidad con el artículo 12 numeral 3 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, se convoca a las y los asambleístas a la continuación de la Sesión No. 674 en modalidad virtual del Pleno de la Asamblea Nacional, a realizarse el martes 27 de abril de 2021, a las 15:00, con el objeto de tratar el siguiente Orden del Día aprobado: 1. Informe para segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 2. Proyecto de resolución para sumarse a la Declaración de los Presidentes de los Parlamentos Regionales de América Latina, Parlatino, Parlandino, Parlasur y Parlacen, emitido con fecha 24 de junio de 2020, para que la vacuna contra SARS CoV2 (coronavirus Covid-19) sea accesible para el mundo en forma gratuita. 3. Proyecto de resolución para designar a la Comisión de Participación Ciudadana y Control Social para que analice el informe presentado por el presidente de la República, licenciado Lenín Moreno Garcés, el 24 de mayo de 2020". Hasta aquí el texto de la Convocatoria, señor Presidente -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Primer punto, por favor. -----

#### **IV**

EL SEÑOR SECRETARIO. Sí, señor Presidente. "1. Informe para segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial". (Continuación). -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, Secretario. Quisiera informarles a las y los asambleístas que existen pedidos de palabra, desde la última vez



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

tratamos este punto, así que voy a dar la palabra dependiendo de los asambleístas registrados en el sistema en este momento. Si alguno desea intervenir, por favor, solicitar nuevamente por el sistema para poder dar la palabra. Tiene la palabra la asambleísta Verónica Guevara. -----

LA ASAMBLEÍSTA GUEVARA VILLACRÉS VERÓNICA. Muchas gracias, Presidente. Buenas tardes, colegas asambleístas. Señor Presidente, con fecha seis de julio del dos mil dieciséis, Memorando 314, ingresé el Proyecto de Ley Reformativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre de Transito y de Seguridad Vial, en el sentido de que en la disposición general segunda se eliminen las frases de “forma o excepcional o comercial”. De tal forma que de acuerdo a la propuesta que realicé a la disposición general segunda quede de la siguiente forma: Disposición general segunda. Los denominados tricimotos, mototaxis o triciclos podrán prestar servicio comercial en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público, siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los gobiernos autónomos descentralizados y a las condiciones técnicas para qué, que para el efecto se determinen en el Reglamento de esta Ley, fundamentada en el artículo cincuenta y siete de la Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Que define como servicio de transporte comercial aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea transporte colectivo o masivo para lo cual se requiere el permiso de operación respectivo dentro de cuya clasificación se encuentran el servicio de transporte de tricimotos. Sin embargo, la disposición general segunda en evidente contradicción con la norma legal invocada permite al servicio de transporte tricimotos bajo circunstancia excepcionales, esta excepcionalidad además de que podría acarrear la inconstitucionalidad



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

de la ley por violentar la garantía del trabajo. Al momento de aplicar la norma ocasiona serios inconvenientes al sector de trabajadores en tricimotos. Tanto en el desenvolvimiento del trabajo, como en cuanto a la obtención de sus permisos de operación y legalización de sus unidades. Es importante aquí destacar, colegas asambleístas, que en consecuencia de la fundamentación ya citada el Proyecto de Ley que presenté fue acogido inicialmente de forma parcial en el informe para primer debate, y posteriormente acogido de forma completa. Sin embargo, a la disposición general segunda, se le ha efectuado tres modificaciones adicionales, una de ellas es que se agrega la frase “o por cuenta propia”, lo que se puede interpretar de forma equivocada ya que adicional a que una tricimoto pueda operar en una empresa o cooperativa de transporte de tricimotos, se podría decir que pueden operar de forma individual sin necesidad de pertenecer a una cooperativa asociada señalada por las leyes. Cual no es ni correcto ni apropiado para la operación de este tipo de transporte comercial. Al respecto debo señalar lo que señala el artículo cincuenta y ocho de la ley citado: El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de sus actividades comerciales o exclusivas de personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase de servicio particular, personal o familiar, por lo tanto, se prohíbe prestar mediante esta clase de transporte público o comercial. De lo que acabo de leer del artículo citado se puede, queridos estimados colegas, apreciar que primero el transporte por cuenta propia está claramente definido en el artículo cincuenta y ocho de la norma y, consiste en que se utiliza para transporte de personas o bienes que correspondan a actividades relacionadas de forma comercial a una persona natural o





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

jurídica. Contraponiéndose a lo que indica en este momento la norma, lo que están planteando o mejor dicho para la reforma. Siendo esto así, no podemos poner en la disposición general segunda que el servicio de transporte comercial de tricimotos, se podrá prestar por cuenta propia, vemos una evidente contradicción que afecta al sector tricimotero nacional hemos tenido conversaciones con el sector, con la federación, con las diferentes organizaciones a nivel nacional, rechazan esta ... (vacío de grabación)... Presidente, por favor, me indica si tengo audio porque no tengo audio. Me confirman si me están escuchando, Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos Asambleísta. -----

LA ASAMBLEÍSTA GUEVARA VILLACRES VERÓNICA. Disculpe, porque salía que estaba cerrado el micrófono. Como le indicaba, las condiciones técnicas establecidas en el Reglamento y la Ley, este tipo de transporte se sujetará a la normativa técnica emitida por el ente encargado de la normalización a nivel nacional. Al respecto esto se constituye en una transgresión a lo que consta en la ley en los siguientes artículos, en el artículo nueve, en el artículo veinte numeral seis y en el artículo veintinueve numeral cuatro. En los mencionados artículos se señala que le corresponde la elaboración de las normas y regulaciones, al director ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y su aprobación al directorio de la misma agencia nacional, no contemplándose esa función o atribución para el ente encargado de la normalización a nivel nacional. Por lo que una disposición general está contradiciendo a un artículo de la ley, peor aun confiriendo una competencia, función o atribución mediante esta disposición general. Hablando de contradicciones, por una parte, el segundo inciso del artículo cincuenta y siete de la Ley Orgánica de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

Transporte Transito y Seguridad Vial, cuando señala la clasificación del transporte comercial, habla de las tricimotos. Sin embargo, la disposición general señala: triciclos, mototaxis de forma equivocada lo cual una contradicción en esta disposición general, es por esto que con fecha doce de febrero del dos mil diecinueve, mediante Oficio 460, dirigido al Presidente de la Comisión Ocasional presenté una propuesta de reforma a la disposición general segunda, considerando este particular, por lo que en la misma se elimina, se plantea la eliminación de las palabras mototaxis y triciclos, propuesta que transcribo a continuación: los tricimotos prestarán servicio comercial en los sectores urbanos, urbanos populares, rurales o donde sea posible segura su prestación, sin afectar el transporte colectivo o masivo siempre y cuando se sujeten a las ordenanzas y normas de circulación determinadas por los gobiernos autónomos descentralizados, y a las condiciones técnicas que para el efecto se determinen en el Reglamento de esta Ley. Debo recordar que el espíritu de mi propuesta inicial estaba dirigido a eliminar las contradicciones de la disposición general segunda con respecto a la norma contenida en el artículo cincuenta y siete, ya citamos lo que afecta que es por cuenta propia y conceder una atribución o función al ente encargado de la normalización nacional. En consecuencia, considero pertinente que por todo lo dicho se debe acoger mi propuesta planteada con fecha doce de febrero del dos mil diecinueve, trabajar con el sector tricimotero del país o si esto no llegara a ser posible me dirijo a los miembros de la Comisión, principalmente al Presidente de la Comisión, que para evitar contradicciones propongo que se derogue la disposición general segunda. Adicionalmente, debo mencionar antes de concluir, señor Presidente y colegas legisladores, que en el dos mil catorce se modificó esta norma, este artículo cincuenta y siete y el reglamento de aplicación de la ley que ha sido reformado parcialmente, no se ha adecuado a lo que consta en el



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

mencionado artículo, por cuanto se puede constatar en el reglamento en su artículo sesenta y tres en los numerales dos punto uno literal c, habla aún de servicio alternativo excepcional, cuando desde el dos mil catorce esta reformada la norma. Es importante que tomemos en consideración y que el Ejecutivo tome en consideración esta observación. Por eso planteo que también se incluya en la disposición transitoria, dentro del plazo de noventa días posteriores a la publicación de esta Ley en el Registro Oficial. La función Ejecutiva procederá a reformar el reglamento general adecuando el mismo a las reformas aprobadas en esta Ley. En otro tema de vital importancia, no puedo terminar como les decía mi intervención sin referirme a la situación de la actividad del transporte escolar e institucional, la que cuenta con aproximadamente catorce mil unidades a nivel nacional. Es importante, ya lo envié a la Comisión, lo referido por el presidente de la Federación de Transporte Escolar e Institucional que nos da a conocer, a conocer a la Asamblea y a los diferentes legisladores y a la Comisión también la situación caótica que vive esta modalidad del transporte y, ha venido realizando varias observaciones donde nos señalaban y yo he planteado a la Comisión, inclusive, una reforma donde se incluya que ellos puedan también realizar transporte turístico. Lo que puede ser cubierto realmente por estas unidades y de esta manera prestar no solo el servicio escolar e institucional, sino también el de turismo. Es necesario revisar esta propuesta, han enviado tres artículos ante la actual crisis sanitaria para poderse reactivar. En la disposición transitoria en lo principal por esta sola ocasión dado el impacto económico, en la transportación escolar e institucional a causa del cierre de las instituciones y establecimientos que han dado lugar al teletrabajo y a la educación no presencial por efectos de la pandemia. Se autoriza a los operadores de transporte escolar e institucional realizar el servicio de transporte turístico en las



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

circunscripciones donde no exista esta modalidad, o en el número de vehículos de la modalidad respectiva no sea suficiente. El mismo será regulado por la Agencia Nacional de Tránsito y delegado de ser el caso a las direcciones provinciales. Durante este tiempo se prohibirá el incremento de cupos para la modalidad del transporte turístico, la antes referida medida será de carácter temporal y tendrá una duración de cuatro años contados a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial. La siguiente disposición transitoria indica, en la homologación de vehículos pertenecientes al servicio transporte interprovincial, turismo y escolar e institucional se considerarán los mismos requisitos y trámites, así como las mismas consideraciones técnicas y superioridad en términos de seguridad para el efecto se dispone que el INEN en coordinación con la ANT, procedan a actualizar la normativa secundaria de forma técnica dentro de un plazo de seis meses contados a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial. Por lo tanto, he presentado por escrito la propuesta que ha hecho llegar la federación a la Comisión, ha hecho llegar a mi despacho y luego yo le he remitido a la Comisión para que sea considerada. Estas son mis observaciones, señor Presidente y colega asambleístas, que espero realmente que antes de la votación sean consideradas tanto por el Presidente como por los miembros de la Comisión, porque estaríamos por un lado, si se aprueba de la forma que está afectando al sector tricimotero del país por el cual he venido trabajando y en su representación en la Asamblea Nacional, he venido trabajando de hace muchos años, desde hace más de doce años atrás. Entonces, por favor, no podemos nosotros dejar de revisar lo que les he indicado en esta reforma planteada y también, por otro lado, revisar lo planteado por la Federación de Transporte Escolar e Institucional que he hecho llegar a la Comisión para que de esta manera podamos de alguna



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

manera solventar y apoyarlo, en la crisis que se encuentra este momento este sector. Muchas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el asambleísta Israel Cruz. Asambleísta Israel Cruz tiene la palabra. Tiene la palabra el asambleísta Pedro Curichumbi. Asambleístas recordarles, por favor, que tienen registradas una solicitud de palabra, por favor, si no desean intervenir les pido, por favor, que retiren la misma. Tiene la palabra la asambleísta Teresa Benavides. Tiene la palabra el asambleísta Jaime Olivo. -----

EL ASAMBLEÍSTA OLIVO PALLO JAIME. Muchas gracias, señor Presidente. Compañeros asambleístas, al pueblo ecuatoriano y a mi provincia de Cotopaxi muy buenas tardes. Le agradezco por la oportunidad, señor Presidente. En este tema, en esta reforma de esta Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que es muy importante, señor Presidente, no solamente por eso esta reforma, si no creo que es un sentir de la gran mayoría que tienen relación con el transporte. Debo hacer conocer a usted, señor Presidente y a ustedes compañeros asambleístas, que con fecha diecinueve de julio del dos mil dieciocho presenté un proyecto de reforma en cuanto al transporte comunitario, en la cual tan amablemente el compañero Presidente de la Comisión y todos los miembros de la Comisión, en este caso el compañero Fafo Gavilanes al cual debo felicitar y como es un provinciano de la provincia de Bolívar, y que conoce y ha palpado la necesidad de manera práctica y de manera directa con las comunidades, con los pueblos y nacionalidades, es una necesidad muy importante para que de alguna manera el transporte comunitario sea reconocido en la presente Ley. Debo manifestar y agradecer en este caso al Presidente de la Comisión y



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

a todos los miembros de la Comisión, en la cual me dieron la oportunidad de exponer y de recibirme en comisión. Y debo decir de que no podemos a lo mejor en su gran mayoría recoger todas las expectativas de todos los proponentes, pero sí es un paso muy importante para esta reforma de la Ley Orgánica del Transporte Terrestre y Seguridad Vial, solamente decir, señor Presidente, y como lo había expresado este transporte comunitario rural no tiene de ninguna manera una alteración o contraposición con el transporte urbano, porque este tipo de transporte realizado por los conductores de vehículos que se encuentran domiciliados en la comunidad hacen recorridos de la cabecera comunal o rural hasta el circuito parroquial, cantonal, provincial y viceversa. Lógicamente, previo al cumplimiento de normas de seguridad y autorización de la autoridad competente y yo debo poner hincapié, compañeros y señor Presidente, tenemos que pasar esta Asamblea que muchas veces hemos sido realmente cuestionados sin verificar el esfuerzo, la labor, la responsabilidad que hemos hecho en beneficio y con sentido nacional las leyes, lamentablemente, no hemos sido a lo mejor reconocidos. Pero hoy en la actualidad un claro ejemplo, en la aprobación de la Ley Orgánica de Educación Intercultural Bilingüe los profesores, las comunidades, los pueblos y nacionalidades están sumamente reconocidos a esta Asamblea, de este periodo y muchos decían que a lo mejor no podríamos dar un paso alternativo en este sistema. Pero hoy como ustedes sabrán toda la Asamblea de mis compañeros, de los ciento treinta y siete han sido reconocidos por los pueblos y nacionalidades en este caso concreto de la educación intercultural bilingüe y como no decir, señor Presidente, que con esta Ley o esta reforma de la Ley Orgánica que se incluya el transporte comunitario, lógicamente será reconocido por todo el pueblo ecuatoriano y en especialidad de las comunidades, pueblos y nacionalidades. Nosotros no queremos que haya una competencia con el



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

transporte urbano, hoy en la actualidad hay que generar trabajo, hay que generar confianza en esta situación muy difícil. Estimado Presidente, tenemos que apoyar esa reactivación de los pequeños trabajadores que de alguna manera en el caso concreto de los conductores que satisfacen las necesidades al ámbito de su territorio. Yo me pregunto, señor Presidente y compañeros asambleístas, no todos los vehículos de transporte de cooperativa llegan al lugar de su destino, un claro ejemplo en mi provincia de Cotopaxi y en mis cantones muchos estudiantes hoy a lo mejor porque se está recibiendo clases de manera virtual, a lo mejor no hay esa necesidad. Pero muchos estudiantes que estudian en Tungurahua vienen por la noche y lamentablemente para llegar a sus territorios, a sus domicilios ya no pueden encontrar servicios de cooperativa porque lastimosamente son lugares destinados y, sobre todo, cuando la persona que necesita ese servicio lo hace pensando en la confianza. Porque los mismos comuneros, los mismos compañeros de los pueblos y comunidades saben y conocen la persona y la persona que necesita este servicio también es reconocido, porque somos parte de la comunidad, no solamente para pueblos y nacionalidades, sino también en los lugares nuestros compañeros de afroecuatorianos, montuvios, campesinos que para llevar sus bienes lamentablemente no existe el transporte a esos lugares. Por eso yo creo que esta Asamblea vamos a pasar a la historia de los pueblos más olvidados, como vuelvo y lo repito es una gran responsabilidad que tenemos frente a toda la familia del transporte, hoy en la actualidad lamentablemente muchas veces están quebrados el transporte, no solamente a nivel rural, sino también a nivel urbano, porque más allá debo reconocerlo el transporte en todas las provincias se maneja a través del turismo, por ejemplo, el turismo comunitario, que llegan a los lugares de territorios, pueblos y nacionalidades. Pero hoy en la actualidad ya no hay turistas por esta



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

pandemia, lamentablemente, han dejado de visitar y por eso en las comparecencias anteriores hemos escuchado, por ejemplo, al compañero el conductor o dirigente de la cooperativa de nuestra provincia Javier Díaz Riofrío, él ha manifestado que lamentable hoy ya no vienen los turistas. Entonces, queremos llegar que tarde o temprano vengan esos turistas a visitar y para ello necesitamos un transporte comunitario que dé servicio de turismo hacia esos lugares. Finalmente, señor Presidente, a fin de que no exista interpretaciones de las autoridades de diferentes maneras le solicito, compañero presidente Fafo Gavilanes, si ya se reconoce el transporte comunitario no es indispensable nuevamente repetir en la disposición general cuadragésima novena, en la cual no es útil que vaya a esta disposición general de la cuadragésima novena, porque naturalmente ya está reconocido y daría unas interpretaciones muchas veces de las autoridades competentes de diferente manera. Entonces, en ese sentido ya le voy a hacer ingresar por escrito, compañero Fafo Gavilanes y a la Comisión, a fin de que recoja esta disposición general no debería ir, porque se está repitiendo y existirían interpretaciones contradictorias y eso no es el sentir. Naturalmente, yo creo que se lo hizo con sentido positivo, pero en el fondo del asunto no debería ir esta disposición general. Por eso, estimado presidente Fafo Gavilánez, yo solicito que se quite esta disposición, porque nuevamente se alteraría la seguridad en la cual se hace hincapié, eso ya le corresponde a la autoridad competente para controlar la eficacia, la seguridad del transporte a todo nivel. Razón por la cual no debería ir esta disposición general, mi estimado Presidente, ya le voy a ingresar por escrito a fin de que esta observación sea recogida. Por eso, finalmente, debo decir y agradecer y felicitar al compañero Presidente de la Comisión y a los miembros, como usted conoce, compañero Fafo, usted conoce, porque es de un territorio, porque es de una provincia, conoce y usted ha visitado





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

a los territorios, a las comunidades, a los pueblos, usted conoce esa necesidad, habíamos conversado de usted ha palpado esa necesidad, y por eso creo que todos los compañeros vamos de alguna manera a contribuir un granito de arena para que sea reconocido el transporte comunitario para todos, no solamente va a ser el beneficio para los compañeros que muchas veces dicen, tal vez será de los territorios comunitarios, sino más bien en sentido general la ley se construye para todos y al ser un territorio, al ser comunidades, al ser nacionalidades la Constitución claramente reconoce el Estado intercultural y plurinacional, como lo dice el artículo uno de la Constitución y más allá el artículo cincuenta y siete de los derechos colectivos. Aquí en mi provincia de Cotopaxi existe alta demanda de los compañeros que no pueden llegar a sus territorios, un claro ejemplo en el cantón Salcedo, en la provincia de Cotopaxi tienen que llegar a territorios lejanos, a Cumbijín y ya por las noches no existe ese transporte, y quién va a dar esa solución, los mismos conductores de la comunidad, no va a interferir el transporte urbano o el trabajo urbano, compañero Fafo. Por eso le solicito que ya voy a ingresar por escrito se quite esta disposición general cuadragésima novena, en la cual no podría contradecir, porque ya se reconoce, sino más bien en el ámbito del reglamento hay a la autoridad que está encargada tendrá que adecuar esta norma, esta reforma en el sentido más favorable para que se ponga plena vigencia de esta reforma y en sentido general la ley, la reforma es muy importante. Pero en el asunto concreto tenía que haber manifestado, de ahí en general creo que la gran mayoría de transportistas, los conductores que muchas veces están sin trabajo por haber perdido los puntos en su licencia. Hoy en esta reforma se da esa posibilidad de recuperar los puntos, porque se atentaba directamente contra el derecho al trabajo, porque hoy están en la desocupación, lógicamente tendrán que seguir su proceso de capacitación para la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

recuperación y de esta manera no se quede en el desempleo y que muchas veces son padres de familia. Razón por la cual, señor Presidente, solicito de antemano el apoyo y creo que vamos a dar una respuesta para el gremio del transportista esta reforma que es muy importante, y usted compañero Fafo Gavilanes conocedor de las necesidades del transporte a nivel del país que usted ha recorrido también no solamente a nivel urbano, sino también a los territorios pueblos y nacionalidades, pero con esta disposición que usted de alguna manera trata de incluir, lamentablemente, daría interpretaciones muy difíciles de cumplimiento y una ley tiene que llegar al ciudadano, al territorio, eso es lo que queremos...-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Olivo le pido, por favor, vaya concluyendo con su intervención. -----

EL ASAMBLEÍSTA OLIVO PALLO JAIME. ... Muchas gracias, señor Presidente, y aspiro que sea acogida mi observación. Muy amable, señor Presidente y un saludo a todos, especialmente a mi provincia de Cotopaxi. Gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra la asambleísta Marcela Aguiñaga, Asambleísta buenas tardes. Tiene la palabra la asambleísta Noralma Zambrano. Tiene la palabra el asambleísta Sebastián Palacios. Tiene la palabra la asambleísta Teresa Benavides. -----

LA ASAMBLEÍSTA BENAVIDES ZAMBRANO TERESA. Presidente, tengo audio. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos, Asambleísta, buenas tardes. -



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

LA ASAMBLEÍSTA BENAVIDES ZAMBRANO TERESA. Buenas tardes, Presidente. Buenas tardes, legisladores de mi patria, pueblo ecuatoriano que nos siguen a través de los medios de comunicación. Quiero felicitar de manera inicial a quienes son parte de esta Comisión, quien preside Fafo Gavilanes y los miembros de esta Comisión, decirle que revisando este informe la colectividad, el transporte terrestre en mi provincia se siente contento, porque se han insertado algunas propuestas que en su mayoría se lo hizo conocer aquí en Manabí las veces que se hicieron presentes en comisiones generales el sector del volante. Quiero, señor Presidente de la Asamblea, como compañero Fafo Gavilanes, en este informe en el artículo ochenta y seis en el literal a) no se establece que entidad es la responsable de llevar este registro, por el cual yo propongo el siguiente texto: Sustitúyase el artículo ochenta y seis por el siguiente texto. Artículo ochenta y seis literal a). Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito. La Comisión de Tránsito del Ecuador, los gobiernos autónomos descentralizados y la Policía Nacional llevarán un Registro Nacional de Transporte Terrestre y de Tránsito digitalizado, con soporte físico, en cuya base de datos actualizados consten los registros validados de automotores, conductores, infractores, de siniestros de tránsito, seguros, vehículos, revisión técnica vehicular, recaudación de multas por infracciones de tránsito, maquinaria agrícola y maquinaria de construcción, personas naturales o jurídicas que brindan servicio al sector, ofertas de servicio de transporte público, comercial, privado y transporte alternativo comunitario rural y excepcional. Colegas legisladores y señores miembros de esta Comisión, hace más de un año aquí en el Seno de esta Asamblea Nacional cuando se realizó el primer debate de este Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial hice conocer a este Pleno de la Asamblea y a todo el país la situación que vivían varias cooperativas



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

en la nación y en especial en Manabí, que estaban necesitando que en esta Ley conste una figura que beneficie a cooperativas que tienen más de cincuenta años en servicio, y que no están consideradas dentro de esta Ley. Por lo tanto, en uso de que estamos en la reforma de esta Ley, las cooperativas de transporte de taxis Dos de Agosto, en el cantón Santa Ana que desde la ciudad de Santa Ana hacen un recorrido hasta Portoviejo son cooperativas que vienen desarrollándose a través desde el año de mil novecientos sesenta y siete, prestan servicio a la ciudadanía en llevar y traer estudiantes, profesores a diario. La cooperativa de taxis Quince de Febrero de la ciudad de Sucre, del cantón Veinticuatro de Mayo es otra cooperativa que viene prestando sus servicios a la ciudadanía desde el terminal terrestre de Portoviejo a la parroquia Sucre, de Veinticuatro de Mayo y viceversa. Este ha sido el recorrido de trabajo cotidiano y en que esta Asambleísta ha visto el crecer y el servir de estas cooperativas, aún recuerdo cuando el presidente Litardo estuvo en Manabí, quienes dirigen esta cooperativa se hicieron presente en el Seno del compañero Litardo y le explicaron la necesidad de que ellos pedían a la Asamblea Nacional, se dé el apoyo a estas cooperativas que tienen esta característica de servicio. Por eso, colegas asambleístas, se hace necesario dejar plasmada una disposición general en la que quede plasmada una disposición general que recoja el pedido de estos trabajadores del volante, por lo que insisto en poner a consideración el presente texto, Presidente: Disposición general. Las cooperativas, las operadoras de taxi que vienen brindando desde hace más de veinte años el servicio de transporte de pasajeros de un terminal, de un cantón o parroquia a otra lo seguirán haciendo sin ningún tipo de restricción. Esta petición la realizaron estas cooperativas de taxi el año anterior en una reunión nuevamente lo corroboro y le recuerdo al Presidente de la Asamblea, que él estuvo presente en esa reunión y todos los legisladores



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

de nuestra provincia estuvimos presentes en este requerimiento. Y creo que si hablamos de justicia y si hablamos de insertar a todos en esta reforma es justo que se considere esta disposición general. Estoy de acuerdo que en el cuarto inciso del artículo setenta y seis, en la disposición general cuadragésima novena y la disposición transitoria sexagésima se haya considerado el transporte alternativo comunitario rural excepcional, que tanto se requiere en los sectores rurales de la patria y que venían solicitando nuestros hermanos agricultores para transportarse en momentos de emergencia sanitaria, como la que vivimos actualmente en nuestra nación en nuestros medios rurales. Para complementar los textos legales contemplados en esta reforma que he hecho alusión anteriormente sobre el servicio de transporte alternativo comunitario rural excepcional, propongo se agregue la siguiente disposición transitoria. Disposición transitoria septuagésima segunda. De manera excepcional y por única ocasión a los transportistas que prestan servicios de transporte alternativo comunitario rural excepcional se les condonará las multas, intereses y coactivas que por el desarrollo de sus actividades se les haya generado. Presidente, gracias por esta oportunidad, pero creo que es justicia, durante la pandemia el sector de la transportación ha sido muy afectado, todos los ecuatorianos nos caracterizamos por ser justos, por ser unidos y este es el momento de darle la mano a este sector que viene pidiendo desde hace mucho tiempo justicia. Gracias, Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el asambleísta Luis Pachala. -----

EL ASAMBLEISTA PACHALA POMA LUIS. Señor Presidente, queridos -----



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

asambleístas, querido pueblo ecuatoriano, saludos a todos los transportistas ecuatorianos, a todos los transportistas de las diferentes modalidades. A esta Ley se la ha contribuido y se la ha construido con todos los aportes de todos los asambleístas, de todos los gremios y de modo técnico, por ello me alegro que se hayan recogido por parte de la presidencia de la Comisión, el ingeniero Fafo Gavilanes y también el trabajo tesonero de todos los compañeros de la Comisión Ocasional para coordinar, evaluar y dar seguimiento al Consejo Consultivo previsto en la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Se han recogido las diferentes observaciones que los compañeros y compañeras asambleístas hemos presentado desde el inicio del segundo debate y, que reforzarán esta Ley. Son muchas las bondades de esta Ley, señor Presidente, cuya aprobación no puede esperar ni un solo día más, pues con cada día que pasa pierden todos los ecuatorianos. Por ello me voy a referir brevemente a las bondades que precisa esta Ley, que en caso de aprobarse le beneficiará al bolsillo de los ecuatorianos y generará una reactivación de la economía de los hogares así tenemos, por ejemplo, las siguientes reformas: Esta Ley elimina el recargo mensual del dos por ciento por infracciones de tránsito, que sumaban un veinte y cuatro por ciento de recargo abusivo al año. De igual manera esta Ley adopta, el sistema pronto pago utilizado en todo el continente europeo, donde las multas de tránsito se reducen en un cincuenta por ciento si estas son canceladas por los infractores dentro de los veinte días de cometida, con esto la carga laboral de jueces y fiscales se reducirá y en lugar de desperdiciar tiempo valioso para atender impugnaciones de tránsito, tendrán el tiempo necesario para afrontar los problemas más álgidos como los derivados de la inseguridad, delincuencia y otros. Así también me voy a referir al nombrado sistema de recuperación de puntos. Aquí quiero ser preciso en manifestar lo siguiente, Presidente, para el



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

transportista ecuatoriano el vehículo y, por ende, su licencia es su modo de vida y no lujo ni comodidad de allí que está Asamblea y que la Comisión Ocasional ha sido objetiva y ha valorado el trabajo de este sector de la población. Por ello según el proyecto de ley la recuperación de puntos que se ha propuesto ya no será cuando quiera la Agencia Nacional de Tránsito, sino que será voluntario ya no se requerirá de perder los treinta puntos para poder recuperarlos. Ahora se podrán recuperar con anticipación de manera voluntaria, pero lo más importante de la propuesta es que estamos solicitando, Presidente, que se agregue una disposición para que se elimine la sanción de pérdida de puntos de la licencia de conducir de todas las contravenciones de tránsito, desde las de tercera clase a las de séptima clase contenidas en los artículos trescientos ochenta y ocho, trescientos ochenta y nueve y trescientos noventa, trescientos noventa y uno y trescientos noventa y dos del Código Orgánico Integral Penal. Por lo tanto, la disposición dice lo siguiente: Elimínese la sanción de pérdida de puntos de la licencia de conducir de todas las contravenciones de tránsito desde tercera clase a séptima clase, contenidas en los artículos trescientos ochenta y ocho, trescientos ochenta y nueve y trescientos noventa, trescientos noventa y uno y trescientos noventa y dos del Código Orgánico Integral Penal. Así mismo, para que sea coherente debe existir otra disposición transitoria, en el plazo de ciento ochenta días la Asamblea Nacional iniciará el tratamiento para la aprobación de la respectiva reforma al Código Integral Penal, con el fin de recategorizar las contravenciones de tránsito. Solamente los delitos de tránsito y aquellas contravenciones de tránsito de primera y segunda clase, que suponen la apuesta en riesgo a la vida de los conductores y pasajeros merecerán la sanción de pérdida de puntos de la licencia de conducir. En las contravenciones de tercera a séptima clase, únicamente, se deberá mantener la sanción que es la multa o la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

respectiva multa. Con esto, Presidente, queremos decir, claramente, ya basta de la doble sanción. No es necesario que se les sancione a los conductores, pero no doblemente, eso está mal, Presidente. Pido, señor Presidente, en su momento había presentado esta propuesta y pido a los señores asambleístas que hagamos una minga y demos la oportunidad de que se recuperen económicamente. Esta Ley no solamente debe ser sancionatoria, sino también debe ser una ley que instintiva, por eso las buenas prácticas de conducción permitirán a los conductores sumar cuatro puntos de su licencia cuando estos no hayan tenido infracciones durante un año calendario. De igual manera, o de igual forma en caso de haber tenido esta buena conducta serán recompensados con un incentivo del cincuenta por ciento de descuento en el valor de la licencia. Se está facultando a los municipios para que sustituyan las multas que tienen por sus ordenanzas a cambio de servicio comunitario, esto ayudará a las familias que más lo necesitan y que no tienen recursos para cubrir las multas. Las propuestas presentadas a lo largo del segundo debate por parte de los asambleístas permitirán que, dentro de los noventa días siguientes de aprobada la ley, los propietarios de vehículos puedan cancelar sus deudas pendientes y en caso de que así lo hagan se les condonara el cien por ciento de los recargos mensuales, por todos los años de la deuda que llevan acumuladas. Este Proyecto de Ley permitirá que las multas de tránsito se puedan apelar en el lugar del domicilio del infractor, con esto se evitará contratar abogados en otros cantones. Vamos queridos asambleístas por un gobierno digital en la administración de tránsito. Los aportes presentados dentro del segundo debate plantean la posibilidad de que, por motivos de la pandemia, sobre todo en este tema de transporte escolar, el impacto económico de las familias se aumenta de dos a cinco años adicionales a la vida útil de los vehículos en todas las modalidades, con lo que aliviaremos la carga





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

económica de la transportación, Presidente. No nos hemos olvidado de la educación vial pues a partir de la publicación de esta Ley será una materia desde la educación básica, para que en este caso el Ministerio de Educación establezca el currículum respectivo. Por otro lado, Presidente, así mismo es importante colocar una disposición, existen una feria de frecuencias, se debe prohibir a la Agencia Nacional de Tránsito conceder rutas, permisos de operación y legalización de compañías y operadores de transporte, mientras no se cuente con un estudio pormenorizado de todo el transporte de pasajeros, considerándose rutas, frecuencias, operadoras, clases, tipos de transporte, demanda de usuarios en todo el territorio nacional. Esta prohibición se trasladará a los gobiernos autónomos descentralizados a fin de que se complemente con la rectoría nacional. Todos conocemos como hacen feria de las frecuencias en contraposición de los que formalmente están trabajando. De igual manera, una disposición en donde de una u otra manera, entonces, cuidemos la seguridad jurídica de todo el tema de la institucionalidad del transporte ecuatoriano. Por otro lado, finalmente para finalizar, había presentado bajo oficio, bajo Oficio número 0012 del veinte y seis de abril una propuesta en donde amas de otras otros capítulos en el artículo veinte y seis, del proyecto que pretende cambiar el artículo treinta punto uno después de la palabra “especializados” añadir “quienes contarán mínimamente con un título de tecnología en transporte terrestre y seguridad vial o similares que tengan que ver con esta rama, obtenidos en institutos, o institutos, o instituciones tecnológicos de educación superior”. Es necesario la cultura vial, Presidente, es necesario capacitarnos, lo que tenemos que evitar es, o tenemos que reducir esos doscientos ochenta mil accidentes que ha existido durante los últimos años, doscientos mil heridos y veintiocho mil muertos. Necesitamos una Ley de Tránsito operativa por eso estas y otras reformas son importantes



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

y creo estoy muy seguro con la generosidad de la transportación ecuatoriana y de los legisladores, vamos a dar luz verde a esta Ley de Tránsito trabajado durante mucho tiempo. Un abrazo a todos, un abrazo de ecuatorianos un abrazo a los transportistas y un abrazo, Presidente. Gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, asambleísta Pachala. Tiene la palabra el asambleísta Javier Cadena. Asambleísta, buenas tardes. -----

EL ASAMBLEISTA CADENA HUERTAS JAVIER. Buenas tardes, señor Presidente, no sé si me escucha. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos Asambleísta. -----

EL ASAMBLEISTA CADENA HUERTAS JAVIER. Gracias, señor Presidente. Un saludo a todos los compañeros de legisladores, un saludo a la provincia del Carchi a la cual represento, a toda la ciudadanía de nuestra querida República. Hoy es un día muy importante creo para la Asamblea Nacional al debatir uno de los principales cuerpos legales que necesita su modificación. Lastimosamente, se ha dejado mucho este debate, esta Ley que debió haber estado aprobada su reforma hace más de un año y medio, por temas políticos hemos permitido que se manosee incluso muchos de los temas. Y por eso es importante resaltar de que cuál político no hacía bandera de lucha del tema de las infracciones de tránsito, cuál candidato no hacía como bandera de lucha el tema del sistema de puntos, cuál candidato no hacía también sobre el sistema de regular la explotación para los conductores. Y es que no se trata de meter la mano al bolsillo a nadie, y es que no se trata de legislar para los choferes profesionales como muchas veces se da a entender en algunos



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

párrafos de la sociedad. No señores, son más de cuatro millones de habitantes que se tiene licencia de conducir profesionales y no profesionales, son los diecisiete millones de ecuatorianos los afectados ante una ley que en los últimos años ha sido desgarradora. La accidentabilidad ha crecido enormemente en el país, el tema económico ha pateado por accidentabilidad a muchos hogares de nuestra sociedad. Tengo un cuadro proporcionado por la Agencia Nacional de Tránsito, los accidentes en el dos mil dieciocho eran de diecinueve mil seiscientos sesenta y cuatro, en el dos mil nueve veintiún mil quinientos veintiocho, en el dos mil dieciséis treinta mil doscientos sesenta y nueve, dos mil diecisiete veintiocho mil novecientos sesenta y siete y dos mil dieciocho veinticinco mil quinientos treinta, que se tiene los datos antes de la pandemia. Que se quiero decir con esto, señor Presidente, de que la accidentabilidad aumentado, que la mortalidad aumentado, que el actual sistema de puntos ha fracasado. Yo pienso que la cimentación de una nación se fundamenta en el permanente ejercicio ciudadano y en el quehacer político apegado a la necesidad de sus mandantes, quienes depositan su confianza en un grupo de personas que estamos en la obligación de atender sus necesidades priorizando siempre el interés general por el interés particular. Lo manifiesto esto, señor Presidente y compañeros legisladores, porque como acabo de manifestar ha habido compromisos de candidatos presidenciales de eliminar el sistema de puntos, ha habido compromisos del actual Presidente electo de hacer una reforma a este sistema de puntos que ha sido el pilar. Y por qué lo manifiesto esto, porque fue uno de los sustentos y el pilar para establecer este modelo y este esquema copiado de Europa y del sistema español, primero para bajar la de accidentabilidad, para bajar la siniestralidad, pero hemos visto de que ha fracasado que más bien aumentado los accidentes de tránsito, que más bien existe gente con mayor discapacidad



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

por el producto de los accidentes de tránsito. Entonces, creo que es hora de que esta Asamblea, esta Asamblea acoja ese pedido del pueblo ecuatoriano, no solo de la transportación organizada, de los transportistas profesionales, sino de muchos estamentos también muy respetables de ellos, de que este sistema de puntos ya deje de psicosear al conductor. Lo digo esto porque para nadie es desconocido, para nadie es desconocido de que se ha tornado como ente de corrupción para agentes metropolitanos de tránsito, para la Policía Nacional, para agentes de la Comisión de Tránsito del Ecuador, para la Agencia Nacional de Tránsito en la recuperación de puntos, para escuelas de conducción y no ha conllevado al objetivo que era bajarlas siniestralidad. Con el mayor de los respetos para todos los legisladores e incluso para en este momento que hacía, la simetría penal en el tema de tránsito es desastroso, se ha criticado tanto el populismo penal, pero si le hicieron este populismo penal para sancionar dos o tres veces en diferentes etapas a un infractor. Qué es lo que dice nuestra gente común, qué es lo que dice la gente de a pie, por favor, necesitamos que se categoriza al chofer profesional, no es posible que hoy se tenga un curso o una capacitación de un chofer profesional y salga a manejar carros interprovinciales y a la vuelta de la esquina causen accidentes y, den a nuestra sociedad muchas muertes o muchas personas heridas y que llevan a la discapacidad. Eso es lo que pide nuestra gente, pide que una ley de tránsito que no sea, no sea sancionadora ni recaudatoria, que sea educativa, preventiva, que se eduque a la gente. Estos resultados no los veremos inmediatamente será en unos cuatro, cinco, ocho años, pero estos resultados que hemos visto desde el dos mil ocho en la presente fecha han sido desastrosos y creo que es responsabilidad de esta Asamblea Nacional, la de corregir esa falla. Si hay alguna cosa positiva, si queremos hacer alguna cosa positiva, incrementar por lo menos ese porcentaje bajísimo que tiene de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

credibilidad esta Asamblea, debemos aprobar esta reforma, muy bien traídas por muchos de los compañeros legisladores, acogidas por parte del presidente Fafo Gavilanes, a quién le agradezco siempre esa apertura que ha dado en la Comisión. Como él legislador Fredy Alarcón en forma sincera, decente, sin estar bajo reuniones debajo de la mesa, o a escondidas con ningún grupo ni privilegiado ni tampoco organizativo. Ese Legislador ha propuesto cosas muy importantes como la eliminación del sistema de puntos que lo acogemos. Señor Presidente, compañeros legisladores, tenemos por ejemplo que legislar. Yo soy el legislador de la provincia del Carchi, pertenezco a mi provincia de frontera. Qué legislación tenemos para sancionar a los vehículos extranjeros o a los conductores con licencia extranjera en el caso de Colombia ninguna, cosa que no pasa con nosotros cuando vamos a la República de Colombia a la ciudad de Ipiales, eso no es así. Se debe de establecer también esa seguridad vial que necesita nuestra gente. Las plataformas digitales para el transporte legalmente constituido aquí no vamos a privilegiar al negocio privilegiar de nadie, aquí vamos a fortalecer la organización del transporte y eso conllevará a que tengamos mayor seguridad y tengamos mayor organización y un mejor servicio para nuestra gente. Señor Presidente, se ha acogido muchos estamentos importantes, muchos esquemas de importantes, cómo establecer en la malla curricular el estudio de educación vial, como no, también aspirar lo que decía el legislador Pachala que exista una moratoria para nadie no es desconocido los negociados que se han hecho en la Agencia Nacional de Tránsito para el otorgamiento de rutas y frecuencias, constitución de compañías incluso ahora en tiempo de la pandemia. Haciendo llamadas telefónicas, pidiendo dinero para que se dé la constitución de operadoras de transporte. Eso es, he pedido al señor contralor que se hagan auditoría sobre estos esquemas, pero sabemos que el contralor ha estado dedicado



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

a otras cosas, por eso que nos va hacer caso a nuestros pedidos justos que necesitaba nuestra sociedad. En definitiva, señor Presidente y estimados legisladores, creo que debemos acoger el sentimiento popular. He visto incluso he escuchado que la próxima Asamblea va derogar el sistema de puntos, que la próxima Asamblea va a reformar para que no sea sancionado dos, tres veces de un conductor. Compañeros, hemos trabajado cerca de dos años en una reforma que la considero positiva, en una reforma que abarca muchos aspectos para la educación vial y la seguridad vial, que ojalá esos descendientes del SPPAT sirva para capacitación, señalización, creación de playas de estacionamiento, que sirva para capacitación del personal de control de tránsito. Como no otorgarle a la Policía Nacional esa facultad para que esté controlando las carreteras en la red nacional del país. Por eso es a aquí mi participación una vez más, pero creo que hay un dicho que se dice no hay que dejar para mañana lo que se puede hacer hoy. Por eso respaldar también una reforma que lo he planteado en el artículo cincuenta y siete en el tercer inciso, cuando se habla, se dice que: el servicio de taxis mixto se ha presentado exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operaciones respectivo y fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, se prohíbe establecer rutas y frecuencias. Hay más de ciento sesenta y ocho rutas y frecuencias del transporte comercial que vienen operando en el territorio nacional. En los transportistas esto causa que exista ciertos conflictos en cada una de las zonas, por ejemplo, acá en la provincia del Carchi el transporte que hacen los taxistas desde Tulcán a Rumichaca, dos operadoras importantísimas del norte del país, las más grandes del país lo mejor. Lo que es la cooperativa Rápido Nacional y el Atahualpa, pero hay que fortalecerles y he presentado a usted, señor Presidente de la Comisión, para que se acoja y se legalice para que el día de mañana ninguna otra



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

operadora bajo pretextos de acciones de protección y todos con derecho trabajo, quieran interrumpir este trabajo que lo han hecho por años y que lo tienen bien segmentado y ganado. Que a continuación de lo que acabe de leer se ponga: a excepción de que las que tradicionalmente realizan dicho servicio en todo el territorio nacional, para lo cual se deberá actualizar los permisos de operación acorde a la necesidad y el derecho adquirido, eso permitirá tener una paz ciudadana y cada cual se dedique a su trabajo en forma correcta. Una organización de transporte y que todo será positivo. Como no, llamar la atención también para que las autoridades y dentro las disposiciones transitorias, señor Presidente, se ponga el que transporte de cuenta propia cumpla también con los mismos requisitos del transporte comercial, cumpla con los mismos requisitos. Hay miles y miles de peticiones de transporte de cuenta propia represadas en la Agencia Nacional de Tránsito de la aceptación, el SRI que se controle la emisión de puntos de la emisión para transporte de carga pesada, más de ochenta puntos en los últimos meses por parte del SRI. Y eso es lo que debilita la organización del transporte. En conclusiones, señores legisladores, defender a la transportación no solo a la transportación organizada o al transporte particular o al transporte público, sino a todos los de ecuatorianos bajo una educación que el día de mañana nos permita tener el respeto al peatón, a la movilidad activa, al ciclista, a todas las personas y que el día de mañana tengamos una organización en el transporte público de primera clase en beneficio de los usuarios y de nuestros conciudadanos. He presentado, señor Presidente, también dentro del oficio el día de hoy de que se acoja el tema y pido a todos los legisladores, salgamos con la frente en alto, las manos limpias y diciendo hemos servido y acogido lo que quiere el país. Demos de baja ese sistema errado de puntos, demos de baja el sistema de puntos que ha conllevado a que exista corrupción en el país. Y para lo cual he



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

presentado el siguiente texto, señor Presidente, a fin de que se acoja. El artículo noventa y siete. Otorgamiento de licencias de conducir. Las licencias de conducir se otorgarán a quienes obtengan por primera vez con una vigencia de cinco años previo a la aprobación de los requisitos exigidos para su obtención. Terminando ese plazo se procederá a renovar o cambiar la categoría aplicando los procedimientos establecidos para el efecto. Eliminar el artículo noventa y ocho de la actual Ley de Tránsito y reformarse el artículo cien por el siguiente texto: Las licencias de conducir serán anuladas cuando se detecte que estas han sido otorgadas mediante un acto viciado por defectos de forma o por falta de requisitos de fondo, esenciales para su validez. Serán revocadas cuando sobrevengan impedimentos de incapacidad física, mental, o legamente a su titular para conducir, ... -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Cadena, le pido, por favor, vaya concluyendo con su intervención. -----

EL ASAMBLEISTA CADENA HUERTAS JAVIER. ... a las que deban someterse. Ya, señor Presidente, para renovación canje o solicitud de una nueva por extravío por cometer aquellos delitos de tránsito (audio inentendible) Es algo que ha pedido el del pueblo ecuatoriano, es algo que se lo debe acoger y que creo que es una responsabilidad que debemos darle está Asamblea, no esperar para que próximas Asambleas bajo novelorías políticas que ya pasaron, lo acojan. Más bien nosotros estamos en la responsabilidad y pido que se atienda lo que solicitado en beneficio de la transportación, del pueblo ecuatoriano y de todos los que hacemos uso de esta Ley. Muchas gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el asambleísta Henry





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

Moreno. -----

EL ASAMBLEISTA MORENO GUERRERO HENRY. Presidente, buenas tardes. Si me confirma de pronto el audio y la señal. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos Asambleísta, buenas tardes. -----

EL ASAMBLEISTA MORENO GUERRERO HENRY. Sí, Presidente, buenas tardes. Un saludo a todos los colegas asambleístas, un saludo al pueblo ecuatoriano. Bueno, la Asamblea Nacional sin duda alguna representa a los ciudadanos y pues en el tema de tránsito hay mucha temática que hablar por parte de la ciudadanía. Sin embargo, en honor al tiempo vamos a hacer bastante puntuales en lo que tiene que ver a lo que estamos proponiendo nosotros como asambleístas. Particularmente vengo desde el sector de transporte, he llegado a esta Asamblea Nacional gracias al sector del transporte, me desempeñé como taxista, el taxismo con mucho orgullo me permitió alcanzar otra carrera como la abogacía y esa carrera nos permitió también llegar al espacio de la Asamblea Nacional. Y no puede ser de otra manera que el día de hoy luchamos por ese gremio, ese gremio que a veces ha sido incomprendido pero que muchas veces ha sido golpeado por las terribles crisis que ha vivido la economía a en el país. El día de hoy nomás vemos como se eleva indiscriminadamente el precio del combustible, yo recuerdo cuando valía el precio de la gasolina el galón uno treinta más o menos, uno treinta y cinco, el día de hoy está ya casi por llegar a los dos dólares imaginense cuanto incremento porcentual tiene que ver en el tema de este insumo necesario para la clase de la transportación. Así es que creo yo que esta Asamblea Nacional también debería pensar por lo menos en una



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

disposición exhortativa para decirle al Gobierno nacional, que pare está elevación indiscriminada del precio de los combustibles, que sin duda alguna afecta transporte, pero también a la ciudadanía en general. En materia de lo que tiene que ver ya nuestra presentación, yo quiero hacerle una sugerencia muy puntual al Presidente de la Comisión a mi estimado Fafo, nosotros provenimos también de la Amazonía ecuatoriana, en la Amazonía ecuatoriana somos una circunscripción territorial especial amazónica con particularidades distintas al país. Y por eso estamos proponiendo algo que es una costumbre acá en la Amazonía, el servicio del transporte del taxi, pero un taxi que se brinda también y que se ha venido brindando desde que yo conozco acá en la Amazonía en la camioneta doble cabina. Ese taxi amarillo que resulta llamativo cuando salimos a la costa, cuando salimos a la sierra la gente dice ve habido un taxi camioneta, ese taxi representa una tradición de la Amazonía, representa una necesidad en función de lo difícil de la geografía que tiene la Amazonía ecuatoriana, de manera puntual la provincia de Pastaza. Vías de mala calidad, en la parte urbana tal vez vías mejores, pero en la parte rural vías de muy mala calidad donde se necesita una camioneta a veces camionetas cuatro por cuatro, entonces es necesario este tipo de transporte. Y, claro, enmarcarlo dentro de la legalidad de la Ley de Tránsito, estamos dentro o considerados dentro del transporte comercial de taxis. Esta denominación, esta denominación, claro, abarca también a lo que yo acabo de referir, una camioneta amarilla, una camioneta como taxis. Sin embargo, hay solamente una resolución de la ANT desde hace mucho tiempo atrás que viene sosteniendo esta forma de brindar el transporte del servicio en taxi comercial. Así es que, nosotros lo que estamos proponiendo y lo hizo Freddy también, queremos aportar en esta disposición, que en la disposición general cuadragésima sexta se coloque el siguiente texto: Que el servicio de transporte comercial de taxis en la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

circunscripción territorial amazónica, podrá ser prestado en vehículos camioneta, tipo camioneta doble cabina autorizados para el transporte de carga en el valde. Esto por qué, porque, reitero, esto ya se viene dando, estamos solamente elevándole a rango de ley porque ya se ha querido en muchas veces por la Agencia Nacional de Tránsito, ojo, ya se ha querido digámoslo así, conculcar ese derecho que es un derecho de nosotros, de los amazónicos. Y por qué estamos solicitando que se tipifique también que está autorizado el transporte de la carga en el valde, porque también hemos tenido problemas con la Policía Nacional que dice que solamente pueden transportar pasajeros, y no tiene sentido que sea una camioneta y que tiene un valde para llevar obviamente carga que no se le dé el uso necesario. Así es que, esto lo está pidiendo la transportación de la provincia de Pastaza, lo está solicitando la transportación en la Amazonía y esperamos que Fafo también pueda recoger esta disposición que está ya más pulida para poderla tomar en cuenta. También quiero referirme a el Decreto 619, un decreto que establecía una compensación y que se lo publicó en el Registro Oficial en el año dos mil dieciocho en el mes de diciembre de ese referido año y, que habla de una compensación que el Gobierno nacional se comprometió a entregar al transporte público y al transporte comercial, y que hasta el día de hoy no se ha pagado nada. Así es que nosotros estamos poniendo una disposición que diga que el Ministerio de Economía y Finanzas en el plazo de seis meses a partir de la publicación de esta Ley en el Registro Oficial, asigne los recursos necesarios para que se cumpla con los derechos, porque ya es un derecho, con los derechos establecidos en el Decreto 619 para el transporte comercial y para el transporte público. Además, estamos colocando que en cuatro meses las instituciones competentes digase Ministerio de Transporte, Agencia de Tránsito, Servicios de Rentas Internas, los GAD y otras instituciones con competencia determinen todo



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

lo que tiene que ver a la información necesaria, se establezca los beneficiarios, montos y demás obligaciones ¿para qué? Para que se cumpla con este derecho. Sí, porque esto ya lo están, digamos así, queriéndoselo dejar ahí en el baúl del olvido cuando, sin duda alguna, los transportistas han hecho cuenta de aquello en sus escuálidas economías. Y yo quiero referirme rápido en la parte final a un transporte, a un tipo de transporte que está clamando de rodillas que le echemos una mano y, en algo muy puntual, me refiero al transporte escolar e institucional. Aquí, en la provincia de Pastaza no existe de pronto grandes empresas, no existen grandes instituciones que necesiten el transporte institucional, pero sí el transporte escolar que está dentro del mismo tipo. Y ustedes han visto que por el tema de la pandemia las escuelas, los colegios no han vuelto a funcionar están solamente haciendo clases virtuales. Y, en ese sentido, imagínense ustedes desde que inició la pandemia, desde marzo del año dos mil diecinueve, ya va a ser un año esos padres de familias sin un solo centavo para llevar a sus hogares y tienen deudas que pagar, tienen deudas que pagar por créditos, tienen deudas que pagar por llantas, tienen deudas que pagar por todo lo que significa el mantenimiento en sus compañías, otro tipo también de obligaciones que nacen de mantener una unidad. Así es que, yo creo si debemos de hacer y aquí darles un auxilio a este tipo de transporte. Y por qué les digo, porque la Agencia Nacional de Tránsito les da un plazo de vida útil de quince años a estas unidades de transporte escolar e institucional, y luego dice que esas unidades ya no se las puede vender, ya no se las puede vender. No es como un taxi que, por ejemplo, sale luego de su vida útil y sí lo puede vender y sacar algún dinerito, pero hago la diferenciación aquí y la comparación. Por qué, porque el transporte escolar e institucional una vez que ha cumplido la vida útil no puede vender esa unidad. Digamos que es un padre de familia, y que su



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

único medio de ingreso es el transporte escolar e institucional, qué va a ser de ese pobre padre de familia que no puede sacarle a esa unidad, luego de los quince años, no puede sacarle ningún rédito económico. Pero ahí viene la acción del Gobierno nacional, claro, me dirán ustedes, la chatarrización, pero en efecto el día de hoy sucede que la chatarrización está totalmente paralizada o no existe el programa de renovación, el programa de chatarrización. Así es que lo que nosotros estamos proponiendo en auxilio de este tipo de transporte escolar e institucional es que exista una disposición general que diga: para el transporte escolar e institucional el Gobierno nacional deberá mantener de forma permanente e ininterrumpida, un programa de renovación y chatarrización de su parque automotor con condiciones preferentes de ayuda y fomento que propenden a su recuperación económica. Yo creo que es deber de nosotros ponernos en los zapatos de esos padres, de esas madres de familia que el día de hoy, digo, tenían esos contratitos con las escuelas, con los colegios para llevar a nuestros guaguas a las casas y que hace un año no pueden llevar un solo centavo mediante esta actividad de transporte escolar e institucional. Así es que, no solamente les pido, compañeros, colegas asambleístas, les ruego que coloquemos esta disposición en auxilio de esos ecuatorianos que hacen transporte. Hasta aquí mi intervención, yo quiero, sin duda alguna, señor Presidente, aunque no lo quiera hacer el resto del país, aunque los detractores políticos lo sigan diciendo, yo quiero reconocer que esta Asamblea Nacional ha hecho mucho por el Ecuador. Recién nomás acabamos de aprobar la reforma a la Ley Intercultural de Educación que también le reconoció los derechos en esa materia a maestros, a estudiantes y a muchas otras personas. El tránsito también es una materia que está en el día a día no solamente de los transportistas, sino de todos los conductores. Y es deber y creo que



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

esta Asamblea Nacional va a cumplir con aquellos derechos que tienen que ver y tienen relación con el transporte. Gracias, señor Presidente. Y espero a Fafo, también que pueda incluir estas observaciones que nosotros le vamos a estar pasando por escrito. Gracias, Presidente, el uso de la palabra. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra asambleísta Alberto Arias. -----

EL ASAMBLEÍSTA ARIAS RAMÍREZ ALBERTO. Muchas gracias, Presidente. Un saludo fraterno a todos los legisladores que el día de hoy están en esta plataforma digital, saludar al pueblo ecuatoriano que el día nos sigue por medio de esta plataforma digital, saludar a todos los transportistas terrestres del Ecuador, a aquellos ciudadanos transportistas y ciudadanos conductores que han sido maltratados durante mucho tiempo por este sistema de recuperación de puntos que lo catálogo como perverso, esa es la palabra, perverso. Yo me alegro en las intervenciones que han hecho algunos asambleístas como se han pronunciado en base a una necesidad que tiene la patria, y que nosotros como legisladores debemos de entregar una Ley de Tránsito acorde a las necesidades que hay. Solo hago recuerdo antes de la campaña como todos los partidos políticos, sin excepción, se reunían con el sector del transporte indicándoles que les iban a solucionar el problema. Qué alegría en ese tiempo escucharlo, pero el día de hoy es el momento indicado para poder cumplir con aquellos ofrecimientos que en campaña se hacían, porque si no se los cumple es sencillamente demagogia, la transportación terrestre del país va a estar atenta al tema. Yo sí creo necesario transparentar muchas cosas, por factor tiempo me va a tocar topar solamente unos puntos, que si es necesario que se reforme. Cuando



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

hablamos del servicio público para pagos de accidentes de tránsito, el SPPAT, no hablamos de otra cosa que la recaudación de valores al pueblo ecuatoriano que tiene vehículos: público, privado, particular, toda clase de vehículos y ese dinero se recauda y el SPPAT no rinde cuentas, no rinde cuentas, invierte el dinero en cualquier otra cosa, el dinero el excedente, en cualquier otra cosa que en lo que corresponde. Algunas ocasiones he pedido información y el SPPAT no la ha entregado. Es por eso que es necesario que en esta reforma a la ley pueda quedar claro, pueda quedar claro que haya una disposición general, una disposición general donde diga que del excedente que genere anualmente por concepto del seguro de accidentes de tránsito, SPPAT, dispóngase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la ejecución de las siguientes acciones para prevenir los accidentes de tránsito. Cuáles serían las siguientes acciones: construcción de pasos peatonales, construcción de playas de estacionamiento de puntos de descanso en carretera, señalización vial horizontal y vertical, capacitación en seguridad vial, prevención para el control de velocidad en vías, planes y programas de seguridad vial. Inclusive, que la capacitación para los conductores, tanto profesionales como no profesionales se puedan realizar en los departamentos de educación vial de la Policía Nacional y de la Comisión de Tránsito del Ecuador, pero con los recursos generados por este rubro que se cobra a todos los propietarios de los vehículos tanto particulares, como públicos y privados. Eso es necesario, eso es necesario para que esos recursos que el SPPAT genera no se los invierta en otra cosa. Se tiene que invertir donde se necesita, y donde se necesita bajo ese término es en educación vial, en educación en seguridad vial, ahí es donde se tiene que invertir. Cuando hablamos de Ley de Tránsito hablamos de un equilibrio que debe de existir. En el artículo treinta de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dice lo siguiente. En este



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

tema que voy a topar es un tema muy sensible, por qué digo que muy sensible, porque cuando se habla de revisar técnicamente a un sector el tema tarifario, lo primero que se habla es que se va a golpear al pueblo ecuatoriano. Pero, yo quiero exponer el día de hoy que aquellos dos millones que representa la transportación terrestre del Ecuador también es pueblo, también son pueblo y tiene que manejarse una equidad en cualquier modalidad, en cualquier sistema. Cuando la Ley de Tránsito habla en su artículo tres dice, que 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. Lo dice la Ley actual, pero se olvidan de que haya una obligatoriedad para que esto funcione. En ese artículo tiene que existir, adicionalmente, de lo que acabo de leer cuando habla con tarifas socialmente justas, tiene que decir: las cuales serán actualizadas cada dos años mediante estudios técnicos, económicos de los insumos automotrices y costos reales de operación para establecer y fijar las tarifas en cada uno de los servicios del transporte terrestre, en el ámbito de sus competencias ajustadas a la realidad económica del país. Por qué se plantea esto, porque en la ley que hoy está vigente, habla sí, tarifas justas, dos mil tres fue el último incremento de la tarifa, tuvieron que pasar diecisiete años algunos municipios para poder revisar técnicamente si es viable el valor del pasaje. De los doscientos veintiún cantones que tiene la patria, si no me equivoco habrá un quince a veinte por ciento que han revisado la tarifa y el resto viva el Ecuador. Tiene que haber una obligatoriedad y la obligatoriedad es reformando y diciendo: sí, con tarifas socialmente justas, pero que cada dos años se revise de acuerdo a sus competencias, se revise el tema tarifario. El tema tarifario tiene que ver con la canasta automotriz y esa canasta automotriz tiene que ser analizada, pero técnicamente. Aquí olvidémonos, sabe qué nos





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

vamos a reunir y vamos a conversar y vamos a llegar a acuerdos, es técnicamente. El sector del transporte terrestre está quebrado no es que va a quebrar, está quebrado. En el artículo treinta numeral cinco habla que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán las siguientes competencias: regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación de conformidad con las políticas establecidas en el ministerio del sector. Perfecto, pero cuándo, ahí es donde tiene que estar la obligatoriedad, cuándo, ahí es donde tiene que estar y esta Asamblea debe de tener la obligación y la responsabilidad de poner fechas; y creo que es factible cada dos años. Miren, todos los años en el mes de diciembre los trabajadores de la patria se reúnen en el Ministerio del Trabajo con los empresarios y, hay conversaciones y comienzan a revisar el tema de la inflación, la deflación, todo comienzan a revisar y se ponen de acuerdo para al final del camino poder publicar y decir cuál es el resultado. Por qué no hacerlo con la transportación terrestre del Ecuador, por qué no los gobiernos autónomos descentralizados cada dos años no pueden hacer eso, lo pueden hacer. Es por eso que el día de hoy estoy presentando esta observación; y, además, adicionalmente una disposición general para que se encargue el MTOP, para que en base a estudios técnicos y análisis económicos se fijen las tarifas de transporte para todas las modalidades de transporte público y comercial. Estudios que serán aplicados en la fijación de tarifa para las autoridades respectivas en su circunscripción, esto es necesario, es necesario. En la ley está que se revise técnicamente, pero cuándo, hay cantones que ya han pasado diecisiete años, desde el dos mil tres y todavía no se revisa. Y les pongo solo como ejemplo y les doy como insumo algo, un chasis, no un carro completo, el chasis, la carrocería es otra. Un



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

chasis en el dos mil tres costaba veintisiete mil dólares, ese chasis hoy en la actualidad cuesta setenta mil dólares. Un galón de aceite dos mil tres, tres dólares con cincuenta centavos; hoy en la actualidad cuesta quince dólares. Y le puedo dar un sinnúmero de ítems, pero no, eso como ejemplo. Entonces, sí es necesario tirarle la boya a este sector de la transportación terrestre del Ecuador para que en la nueva ley que hoy se está debatiendo en su segundo informe, puedan poner los plazos necesarios para que haya tranquilidad para el sector. Es necesario por lo que está sucediendo y por lo que está atravesando desde el dos mil diecinueve, como lo decía el compañero Legislador, la pandemia que ha afectado al país, al mundo entero. Pero este sector ha sido bien golpeado, debe de existir una disposición transitoria como un mecanismo de asistencia para solventar los efectos de la emergencia sanitaria por la presencia del Covid-19, para que se encargue al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las instituciones del Estado implementar y coordinar un plan nacional de reactivación, una reactivación económica y desarrollo del sector del transporte terrestre del país que facilite sus operaciones, promueva inversiones, genere créditos preferenciales de reactivación, implemente simplificación de procesos, promueva planes de capacitación e implementación de nuevas tecnologías, todo esto orientado hacia la reactivación productiva del sector. Solo se vive hablando, lamentablemente en este Gobierno se ha venido solo hablando, diciendo y nada más. Aspiramos y creemos en este nuevo Gobierno, y creemos que este nuevo Gobierno se va a poner la camiseta del pueblo ecuatoriano para poder solventar algunos inconvenientes que hay, por no decir muchos inconvenientes que hay en el sector del transporte terrestre del Ecuador. Otro tema, todos los años, aquí hay un problema cuando se trata de la revisión técnica vehicular. Qué es lo que sucede, los gobiernos autónomos descentralizados con la "autonomía" que tienen, porque



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

muchos son es para beneficios recaudatorios y así lo ve la autonomía porque piensan es en la recaudación. La revisión técnica vehicular debe de ser una vez al año, hay municipios que la hacen dos veces al año y no pasa nada. La revisión técnica vehicular debe de ser una vez al año para todo el automotor como siempre ha sido, el transporte particular va una vez al año hace la revisión técnica, tiene que pasar todo cumplir con todo. Por qué el sector del transporte tiene que hacer una revisión dos veces al año, se incrementa procesos recaudatorios para poder sacar el dinero a este sector que ya lo dije al principio, está quebrado. Todas estas observaciones, compañero Presidente de la Comisión, Fafo Gavilánez, voy a pasárselas para que puedan ser analizadas y acogidas, este es el clamor de la transportación terrestre del Ecuador. Quedemos bien con el pueblo ecuatoriano porque la transportación terrestre es parte del pueblo ecuatoriano, no permitamos que solamente en campaña se hayan comprometido para pedir el voto y una vez que pasó la campaña mira quién te resuelve el problema. Es un compromiso, compañeros legisladores, con el sector del transporte. Dos millones y medio de ciudadanos representa la transportación terrestre del país en sus diferentes modalidades con su familia. Hagámosle un bien a la patria, este sector que se ha abatido en el tema de la pandemia, muchas bajas hay a nivel nacional con los choferes profesionales y los no profesionales, pero si se han puesto la camisa para sacar adelante como columna vertebral del país. Es por eso, que lo que presentó Javier Cadena, apoyo incondicionalmente el sistema de recuperación de puntos, lo dije al principio, es perverso. No hay estructura vial, no hay señalización, no hay nada, pero sí lo que ha existido es una perversidad para recaudar fondos a costilla de aquellos que salen a ganarse el pan de todos los días conduciendo doce, catorce horas. Y fuera de eso en esta Ley vigente todavía la inconstitucionalidad se la sigue manejando



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

poniendo tres infracciones en una misma sanción, que es pérdida de puntos, multa económica y prisión. Basta ya, démosle al pueblo ecuatoriano una Ley de Tránsito acorde y coherente con los sectores de la transportación y con los ciudadanos que merecen ser tratados de otra manera. No más al sistema de puntos perversos, hoy es el momento de que todos sumemos esfuerzos y podamos darle tranquilidad al pueblo ecuatoriano. Compañero Presidente de la Asamblea, muchísimas gracias por darme el espacio para poder exponer. Y, compañero Presidente de la Comisión de Tránsito, le haré llegar las observaciones planteadas en base a esa amplitud que usted ha tenido en todo este proceso de poder escuchar al pueblo ecuatoriano y el clamor que piden, que, por favor, se les resuelva los problemas en esta Ley de Tránsito que se está hoy día debatiendo. Muchísimas gracias, Presidente. -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA CÉSAR LITARDO CAICEDO, PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS DIECISIETE HORAS CINCO MINUTOS. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el asambleísta Washington Paredes. -----

EL ASAMBLEÍSTA PAREDES TORRES WASHINGTON. Buenas tardes, colegas asambleístas, pueblo ecuatoriano. Un saludo muy especial a mis mandantes de la Región Insular, un saludo a todo el sector del transporte nacional y de la Región Insular. Quiero, primeramente, iniciar con esta intervención felicitando el trabajo que ha realizado la Comisión Ocasional de Tránsito, liderado por el Presidente el asambleísta Fafo Gavilánez y sus integrantes colegas asambleístas. Presidente de la Comisión que por



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

dos ocasiones vino personalmente y visitó la Región Insular y se enteró de la verdadera problemática de lo que acontece con el sector del transporte en las Islas Galápagos. Una Comisión que ha venido trabajando desde el año dos mil dieciocho, se pasó el primer debate, recibió a muchas comisiones, delegaciones en la Comisión Ocasional en la Asamblea Nacional y que sus reuniones siempre eran a partir de las seis de la mañana, siete de la mañana antes de cualquier otra iniciativa o reunión o plenario de una Asamblea Nacional. Colegas asambleístas, la realidad del transporte en la Región Insular es completamente diferente al Ecuador continental aquí en Galápagos el servicio de taxis la doble actividad es una necesidad prioritaria, es un derecho adquirido por años. Aquí, el transporte de pasajeros-carga y turismo se hace mediante las camionetas doble cabina. En ese sentido, en ese sentido y en el trabajo que se ha realizado y en las socializaciones se ha acogido gran parte del anhelo del sector del transporte de la Región Insular. Una iniciativa que llegó a la Asamblea Nacional a través de los dirigentes del sector de transporte de Galápagos en su desesperación. En su inicio esta propuesta era inconstitucional, pero en la Asamblea Nacional conjuntamente con los asambleístas Fafo Gavilanes, Fredy Alarcón, Javier Cadena, Luis Pachala, Marcelo Simbaña le fuimos modificando, le fuimos acoplando. Pero dentro de esto, señor Presidente de la Comisión Ocasional, todavía hay que pulirle, todavía hay que sacar una palabra que no es en base a la realidad de que no podemos seguir proliferando más vehículos en la Región Insular, en un patrimonio declarado Patrimonio Natural de la Humanidad. No puede haber más incremento de vehículos, no más contaminación de CO<sub>2</sub> a nuestra atmósfera, a nuestra reserva marina, a nuestro Parque Nacional Galápagos. Por esa razón, estimado Presidente de la Comisión, ya he presentado formalmente vía Gestión Documental todas mis observaciones que las



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

voy a hacer llegar. Dentro del articulado, dentro de las disposiciones generales quiero ir a la cuadragésima séptima al inciso tercero, que se retire la palabra los “vehículos utilitarios” que se saque esta palabra de “vehículos utilitarios” y que en el inciso tercero de esta disposición general quede de la siguiente manera: En la provincia de Galápagos, por su régimen especial las camionetas doble cabina que cuenten con título habilitante, podrán prestar simultáneamente servicios de transporte turístico y de taxis. Además, señor Presidente de la Comisión, en reuniones que hemos mantenido hoy telemáticamente con diferentes sectores a nivel local, nacional, en especial con la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador, que lo preside el ingeniero Luis Felipe Vizcaíno, hemos recopilado un sinnúmero de observaciones, estimado Presidente, y quiero dar lectura a las siguientes mociones para que sea recogido por su Comisión. Dos. En el artículo cuarenta y dos que reforma al artículo cincuenta y siete de la Ley de Tránsito, elimínese transporte comercial y restitúyase a todas las modalidades de transporte como servicio de transporte público. Tres. En el artículo cuarenta y tres que modifica el artículo cincuenta y ocho de la Ley de Tránsito para la obtención de permiso de cuenta propia incorpórese lo siguiente, estimado Presidente, se exigirá los mismos requisitos y condiciones que los determinados para las operadoras de transporte público y comercial determinadas en la ley y en el reglamento, completar que sean organizaciones completar que sean organizaciones, completar que sean organizaciones completar que sean organizaciones, estimado Presidente. Cuatro. Respecto a la eliminación de la licencia por puntos, yo me acojo al pedido, al clamor. Un trabajo que lo ha venido haciendo, desde el primer debate dentro de la Comisión, uno de los integrantes de esta Comisión como está el asambleísta Fredy Alarcón, que al inicio de este debate también lo escuché hablar al asambleísta Javier Cadena,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

integrante también de esta Comisión de Tránsito y la persona que antecedió a mi palabra que también se ratifica. Solicito que respecto a la eliminación de licencia por puntos incorpórese el siguiente texto: eliminar los artículos noventa y ocho, noventa y ocho a, noventa y ocho b, noventa y ocho c, noventa y nueve y el cien. Estableciéndose una disposición transitoria para que la próxima Asamblea Nacional en un plazo de ciento ochenta días reforme el Código Orgánico Integral Penal COIP, en el capítulo IV referente, capítulo IX referente a las infracciones de tránsito. Así mismo, una quinta petición, estimado Presidente, respecto a la determinación ámbito de operación de autoridades. Inclúyase una disposición general con el siguiente texto, procedo a dar lectura. Disposición general. Concédase al ministerio MTOP la potestad exclusiva para determinar la política nacional en materia de transporte, tránsito y seguridad vial. Así mismo, a la Agencia Nacional de Tránsito de ejecutar las políticas públicas emanadas ante el ente rector y las autoridades seccionales en el ámbito de su jurisdicción. Acogerán las disposiciones emanadas para su aplicación en el ámbito de su competencia. Sexta. Respecto a la determinación de tarifas, inclúyase una disposición general con el siguiente texto: Disposición general. Encárguese al MTOP para que en base a estudios y análisis económicos para que se fije las tarifas de transporte para todas las modalidades de transporte público y comercial. Estudios que serán aplicados en la fijación de tarifas por las autoridades respectivas en su respectiva circunscripción y competencia. Séptima. Respecto al refinanciamiento de deudas, este país está quebrado por Dios, inclúyase la siguiente disposición transitoria, estimado Presidente Fafo Gavilanes. Como dijo el estimado asambleísta Arias, tirémosles, lancémosle la boya para salvar al sector del transporte. En la disposición transitoria, refinanciase las deudas de las empresas y personas naturales dedicadas al transporte público y comercial que a la fecha tengan deudas



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

con la banca pública y privada, casas comerciales y entidades del Estado. Para ajustar dichas deudas a las normas, a las nuevas condiciones de ingreso que el transporte presenta actualmente, como efecto de la pandemia Covid-19, con tasas de interés preferencial y a plazos extendidos. Octavo. Referente al plan de reactivación económica, incorpórese la siguiente disposición transitoria: Disposición transitoria. Con un mecanismo de asistencia para solventar los efectos de la emergencia sanitaria por la presencia del Covid-19, encárguese al MTOP y en las instituciones del Estado implementar y coordinar un plan nacional de reactivación económica y desarrollo del sector del transporte público y comercial que facilite sus operaciones, promueva inversiones, genere créditos preferenciales de reactivación, implemente simplificación de procesos, promueva planes de capacitación, implementación de nuevas tecnologías todo esto orientado hacia la reactivación productiva del sector y el desarrollo del mismo en beneficio de la familia ecuatoriana y galapagueña. Noveno. Respecto del excedente del SPPAT, que lo habló y lo explicó también el asambleísta Arias, incorpórese como disposición general lo siguiente: Disposición general. Del excedente que genere anualmente por concepto del seguro de accidentes de tránsito SPPAT, dispóngase al ministerio MTOP la ejecución de las siguientes acciones con nuestros recursos económicos: a. Construcción de pasos peatonales. b. Construcción de playas de estacionamientos y puntos de descanso en carreteras. c. Señalización vial horizontal y vertical. d. Capacitación en seguridad vial. e. Prevención para el control de velocidad en vías. f. Planes y programas de seguridad vial. Décimo. Espero que el señor Presidente esté tomando apuntes, pero ya ingresé este documento por Gestión Documental. Respecto también de transporte de mercancías peligrosas, eliminar los artículos treinta y seis y treinta y siete del informe en el cual se incorporan controles a transporte de mercancías peligrosas





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

estableciéndolo de régimen e infracciones sanciones. Estos controles se vienen estableciendo por parte del ARCH en temas de hidrocarburos y el MAE, Ministerio de Ambiente en el resto de mercancías que generan en conflicto con la autoridad y la jurisdicción de control. Once. Respecto a la creación de consorcios, elimínese el artículo sesenta y seis del informe para segundo debate la creación de consorcios de transporte. Ha permitido la prestación de servicios para atender requerimientos de instituciones públicas a través del Sercop. Al aplicar este texto limitaría la posibilidad de alianzas entre operadoras para la prestación de estos servicios. Doce. Respecto a los servicios conexos o complementarios al transporte, incorpórese el artículo setenta y nueve de la ley. Se autoriza la prestación de servicios conexos y complementarios al transporte de carga pesada para completar el servicio de transporte y mejorar la calidad del servicio al cliente final. Dos más, estimado Presidente. La penúltima, la treceava, respecto a la doble revisión técnica vehicular anual. Reformar el artículo ciento treinta y seis del informe sobre la doble revisión técnica vehicular al transporte público y comercial, que solo se realice una sola revisión técnica vehicular anual para todo vehículo al ser matriculado sea de servicio público, comercial o privado. Y la última, respecto al Sistema Nacional Unificado de Peajes. Elimínese el artículo cuarenta y siete del informe, creación del sistema nacional unificado de peajes automáticos. La potestad de control de los peajes está ya determinada en la Ley de Infraestructura. Esperemos que todos estos planteamientos que hemos hecho durante este este diálogo que estamos manteniendo aquí en la Asamblea Nacional, sean incorporadas por usted, señor Presidente de la Comisión de Tránsito. Y una vez incorporado para la votación en el segundo debate, tenga la aceptación por todos los colegas asambleístas del Plenario de la Asamblea Nacional. Muchísimas gracias. Habló el asambleísta Washington Paredes de la Región Insular. Muchas



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra la asambleísta Ximena Chantong. -----

LA ASAMBLEÍSTA CHANTONG VELASCO XIMENA. Buenas tardes, señor Presidente, muchas gracias. Un saludo a todos los compañeros legisladores, al sector transportista. Un saludo también fraterno a los servidores públicos ecuatorianos, al hoy conmemorar un día de aniversario. Han transcurrido diez meses para que podamos ver plasmado un proyecto de ley que ha logrado el mayor de los consensos, el más amplio diálogo con todos los sectores involucrados en el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de este país. Para este texto final y las ultimas observaciones se han tomado en consideración... (vacío de grabación). -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Hay un problema técnico con la curul de la asambleísta Chantong. Vamos a dar la palabra al asambleísta Eddy Peñafiel. -----

EL ASAMBLEÍSTA PEÑAFIEL IZQUIERDO EDDY. Señor Presidente, buenas tardes. Sí, me escucha. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Lo escuchamos, Asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA PEÑAFIEL IZQUIERDO EDDY. Muchas gracias, compañero Presidente. Compañeros asambleístas, pueblo ecuatoriano y, sobre todo, el pueblo de nuestra provincia de Orellana a la cual represento. Hoy, hay un sector muy importante para la economía del país



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

que está atento al debate de esta Asamblea Nacional, como lo es el sector del transporte. Ya lo decían los compañeros y quiero coincidir en algunos aspectos con algunos de ellos. Este sector está quebrado, necesita un auxilio de parte del sector estatal y de una normativa que les permita salir de esta crisis económica en la cual están sumergidos hoy en día. Indico e insisto en el hecho de que algunos temas coincidimos y me parece importante. Por ejemplo, lo que se mencionaba ya en el tema de los taxis en camionetas en doble cabina que ya se lo está ejerciendo, que se lo está llevando a cabo pero que está en una resolución y que se lo quiere elevar a categoría de ley, lo cual está establecido, está recogido en el informe y es importante que se mantenga para la seguridad jurídica, económica de quienes han hecho la inversión en este tipo de transporte. De igual manera, el tema de la licencia por puntos, aquí ha habido discursos muy claros, contundentes en la materia y yo estoy de acuerdo. Yo, como el que más, respaldo esa posición que la vienen pidiendo que la viene clamando el sector del transporte, el sector de los choferes profesionales del país. Por otro lado, compañero Presidente, compañero Fafo Gavilanes, Presidente de la Comisión, también se está incluyendo en el informe las dos revisiones anuales para el servicio de transporte público y comercial. En esta situación que estamos, que atravesamos no creo que es lo más conveniente, debemos de mantener la única revisión, una sola por cada año para de esta manera no ser una carga más que la ley no sea un alivio, sino que esta se traduzca en una carga, no debe ser así. Por lo tanto, igualmente respaldo dicha situación. Yo quiero, sobre todo, Presidente, plantear el día de hoy un tema que es uno de los problemas principales, sobre todo, para los compañeros que tienen las camionetas mixtas y doble cabina. El Decreto Ejecutivo 975 publicado en el Registro Oficial 741-S del veintiséis de abril del dos mil dieciséis, en su artículo treinta y siete incorpora la disposición general primera al



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial manifestándolo siguiente: Las unidades vehiculares de las operadoras de transporte deberán obligatoriamente incluirse dentro de los activos de la persona jurídica. Esto que no estaba en la ley, pero que se lo incluyó dentro del Reglamento a la Ley, sirvió de insumo para que el directorio de la Agencia Nacional de Tránsito mediante Resolución 078-DIR-2020-ANT expida el reglamento de transporte terrestre comercial mixto y en su artículo diez numeral siete dispone que: Los interesados en prestar servicios de transporte terrestre comercial mixto para la concesión del permiso de operación deben cumplir con el requisito que dice. Artículo siete, fotocopia de matrícula, factura o contrato de compraventa notariado del o de los vehículos, los mismos que deben estar a nombre de la operadora en caso de que hayan sido constituidos a partir del catorce de noviembre del dos mil dieciséis. A los que estaban constituidos antes no les afecta esta normativa. Norma jurídica atentatoria al derecho de la propiedad, a la libre asociación, a la libre elección del trabajo la libertad de decidir con quién contratar y de manera de configurar la actividad de sustento de los socios o accionistas de las operadoras de transporte. Es más, esta disposición obliga a los propietarios a realizar una transferencia de dominio de sus vehículos a favor de la operadora, vulnerando el derecho del dominio que es derecho real sobre una cosa corporal para disponer y usufructuar de acuerdo a los intereses de su dueño. Norma jurídica atentatoria, como ya lo decía, al derecho de la propiedad y a la libre asociación. En la provincia de Orellana, luego después de largos años de viajes, de idas y venidas, de cambios se consiguió o consiguieron los transportistas mixtos una cantidad de cupos de más o menos doscientos sesenta en el año dos mil veinte, dos mil diecinueve-dos mil veinte, después de cinco, seis años. Por qué era necesario tener un transporte



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

mixto en la provincia de Orellana, porque acá la actividad petrolera demanda este tipo de servicio. Y nuestros ciudadanos tenían sus vehículos, no tenían los cupos, no tenían las operadoras y resulta ser que venía todo el transporte a ocupar esas plazas de acá de Orellana. Sin embargo, se solucionó ese problema, pasamos ese impase, pero nos encontramos ahora con esta normativa, con la resolución de la Agencia Nacional de Tránsito de diciembre del dos mil veinte en la que dice que, los vehículos deben de estar matriculados a nombre de la compañía y no a nombre del verdadero propietario del dueño de ese vehículo. Esto ha hecho que se encuentren con este tropiezo, con esta situación que, definitivamente, no permite que nuestros compañeros legalicen sus cupos y se pongan a trabajar para sustentar a sus familias. Es por eso, compañero Presidente, y siendo muy concreto y puntual en lo que estamos planteando toda vez que algunas de las otras propuestas ya han sido recogidas, alguna de las otras propuestas ya han sido planteadas el día de hoy. Me permito solicitar, compañeros Fafo Gavilanes y a la Comisión, que al final de la disposición general del artículo ciento sesenta y seis del informe presentado por esta Comisión se incluya una disposición general que diga. Únicamente se exigirá que los vehículos que realicen transporte por cuenta propia deban, obligatoriamente, ser parte y constar en los activos de las personas naturales o jurídicas que presten dichos servicios y estar debidamente matriculados a nombre de personas. Yo creo que con esto vamos a dar la tranquilidad, vamos a dar el derecho del dominio que tienen cada uno de quienes forman parte de estas compañías de transporte mixto acá en nuestra provincia de Orellana. El día de hoy todos, sobre todo, el transporte mixto, está atento de nuestro debate, de nuestro análisis, de la toma de decisiones. Quisiera hacer un llamado, compañero Presidente de la Asamblea Nacional, compañeros asambleístas, que



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

no porque estamos al finalizar nuestra jornada a apuros queramos aprobar la ley. Pero también hay que decir que es necesario que nos hemos tomado suficiente tiempo para que este cuerpo legal, así como le hemos dado una nueva normativa devolviéndole los derechos a los trabajadores, el día de hoy o quizás mañana a más tardar podamos votar esta Ley que beneficiará al transporte, a los ciudadanos, a toda la sociedad de manera integral. Por lo tanto, ese es mi llamado y agradezco a usted, compañero Presidente, por haberme dado el uso de la palabra. Y al compañero Fafo, nuevamente, reiterarse pedido de acoger nuestros planteamientos que dicho sea de paso ya se los he pasado por escrito. Gracias, Presidente y buenas tardes con todos. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, Asambleísta. Me confirman, por favor, si la asambleísta Ximena Chantong ya está con los problemas técnicos resueltos. Por favor, señor Secretario. Me confirma asambleísta Chantong, superados sus problemas técnicos para que haga uso de su palabra, por favor. -----

LA ASAMBLEÍSTA CHANTONG VELASCO XIMENA. Hola. Presidente, lista. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos. Prosiga, por favor. -----

LA ASAMBLEÍSTA CHANTONG VELASCO XIMENA. Muchas gracias, Presidente, un saludo a usted. Como venía diciendo, a los colegas asambleístas, a los servidores públicos hoy en su día de conmemoración de aniversario en el Ecuador. Han transcurrido diez meses para que podamos ver plasmado un proyecto de ley que ha logrado el mayor de los consensos y un amplio diálogo, con casi todos los sectores involucrados



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

en la transportación y la seguridad vial del Ecuador. Para este texto final y las últimas observaciones se han tomado en consideración necesidades de amplios sectores que no solo se han visto golpeados por la crisis que trajo consigo la pandemia. En realidad, es el espejo de una dramática situación que de mi lado deseo dejar saldada con un sector muy importante, pero al mismo tiempo muy deprimido el sector del transporte escolar e institucional. Nosotros dejamos, como Comisión Ocasional, uno de los más importantes documentos para el porvenir de nuestras generaciones. Si bien puede ser susceptible de modificaciones este actual documento constituye un instrumento de análisis para la región, porque promueve la participación colectiva en la construcción de cada artículo con aportes y legislación comparada de América Latina y Europa. Los índices de siniestralidad no bajarán de la noche a la mañana, eso es cierto, pero bajo los parámetros normativos que contiene este Proyecto de Ley aspiramos que los índices de mortalidad y accidentabilidad en Ecuador disminuyan. Así mismo, quiero hacer un llamado a los nuevos asambleístas del Ecuador para que se mire al transporte, tránsito y seguridad vial con los ojos de la pandemia que estamos enfrentando. Toda vez que vivimos otra realidad, otras normativas nuevas formas de convivencia humana. Lamento que las observaciones que realicé hace diez meses no hayan sido incorporadas en este texto final. De ahí la necesidad de mirar al transporte, tránsito y seguridad vial desde la nueva normalidad. Me voy a centrar en las observaciones que he enviado ya el Presidente de la Comisión Ocasional para que sean incorporadas en este debate. En apoyo al transporte escolar e institucional solicito que se ponga a consideración las disposiciones transitorias siguientes: Disposición transitoria. Por esta sola ocasión y dado el impacto económico en la transportación escolar e institucional a causa del cierre de las instituciones y, establecimientos que han dado lugar al teletrabajo



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

y a la educación no presencial por efectos de la pandemia del Covid-19. Se autoriza a las operadoras de transporte escolar e institucional realizar el servicio de transporte turístico en las circunscripciones, donde no exista esta modalidad o el número de vehículos de la modalidad respectiva no sea el suficiente. El mismo será regulado por la Agencia Nacional de Tránsito y delegado, de ser el caso, a las direcciones provinciales. Durante este tiempo se prohibirá el incremento de cupos para la modalidad del transporte turístico, la antes referida medida será de carácter temporal y tendrá una duración de cuatro años contados a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial. Disposición transitoria. En la homologación de vehículos pertenecientes al servicio de transporte interprovincial, turismo y escolar e institucional se considerarán los mismos requisitos y trámites, así como las mismas consideraciones técnicas y superioridad en términos de seguridad. Para el efecto, se dispone que el INEC en coordinación con la ANT procedan a actualizar la normativa secundaria de forma técnica dentro de un plazo de seis meses, contados a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial. Disposición transitoria. Por esta sola ocasión ampliase la vida útil por cinco años a todos los vehículos cuya fecha de vencimiento estaba dentro del año dos mil veinte y, cuatro años aquellos cuya fecha de vencimiento se contemplaba para el año dos mil veintiuno. En vista de la situación actual en caso de que no unamos esfuerzos y trabajemos mancomunadamente, la dispersión solo nos llevará al fracaso. En el transporte turístico con dos mil personas mientras que en el transporte escolar se sostienen catorce mil hombres y mujeres que pueden adaptar sus unidades a las especificaciones técnicas requeridas, lo único que se necesita es la colocación de un parlante y un micrófono. En lo que deben intervenir es en los guías de turismo a quienes ustedes pues van a abrir un abanico de nuevas oportunidades, hay que entrar en un proceso de





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

capacitación y formación en temas turísticos para ustedes. Como operadores escolares e institucionales veo una enorme fortaleza, incluso, para nuestros estudiantes de cada unidad de transporte escolar se llegue con el mensaje y conocimiento adquirido por ustedes como operadores de turismo ecuatoriano. Normalmente, los fines de semana se deben autorizar a vehículos de transporte interprovincial para que cubran la demanda insatisfecha que requieren los usuarios del transporte turístico, lo que puede ser cubierto por la nueva modalidad objeto de esta modificación. Este es el clamor, colegas asambleístas, de catorce mil familias ecuatorianas. Debemos apuntar a una ley no sancionatoria no punitiva, trabajemos en una ley de incentivo, una ley incisiva en educación vial que exija también mejores y vías, mejor vialidad, mejor señalización. La pandemia ha golpeado y sigue golpeando, pero tampoco nos hemos dejado de golpear con leyes, hay leyes que también golpean he ahí apelo pues al análisis profundo ya que sean acogidas estas propuestas por todos ustedes colegas asambleístas. Buenas tardes. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra, el asambleísta Carlos Ortega. -----

EL ASAMBLEÍSTA ORTEGA ÁLVAREZ CARLOS. Gracias, señor Presidente. Colegas legisladores, un saludo virtuoso al pueblo ecuatoriano y en especial a mis mandantes de Estados Unidos y Canadá. En un Estado como el nuestro en donde el buen vivir se contempla y desarrolla la Constitución de la República y, además, se establece en transporte forma parte de los componentes que se deben garantizar de manera preponderante a la inclusión y a la equidad social. Es virtud vital importante, entonces, tomar en cuenta a los migrantes de la patria, la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

comunidad migrante no debe ser vista solo en números, sino bien somos los que aportamos de manera significativa sostenimiento de la economía de nuestro país, pues al menos deberíamos cuidar y garantizar que en las propuestas legales o en sus reformas se transversalice sus derechos y propender, siempre como sentido al menos de reciprocidad a que sean tomados en cuenta en la política pública como trámites expeditos y preferenciales. En ese sentido, solicito gentilmente al señor Presidente Fafo Gavilánez de la Comisión, que dentro del artículo noventa y uno del Proyecto en el cual se añade el artículo noventa y seis, respecto a reconocimiento de las licencias y otros documentos expeditos en el exterior. En su inciso cuarto debe añadirse el siguiente texto: El reglamento y demás normativa secundaria que expida la Agencia Nacional de Regulación, establecerá un trato preferente trámite expedito y flexibilización de requisitos para el reconocimiento y la homologación de las licencias profesionales y no profesionales de las personas migrantes retornadas a fin de promover su plena inclusión económica y social. Esto, colegas legisladores, tiene el único fin de que en la normativa secundaria se garantice de manera clara los derechos y garantías de la comunidad migrante, y no se pretenda confundir o regular la situación de los migrantes equiparando a la de los extranjeros que radican en el país. Gracias, señor Presidente y colegas legisladores. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Punto de información del asambleísta César Rohón. -----

EL ASAMBLEÍSTA ROHÓN HERVAS CÉSAR. Gracias, Presidente. Buenas tardes, señoras y señores asambleístas. Este es un tema complejo, difícil que hoy se está tratando con mayor profundidad, |



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

Presidente, pero que durante dos años no se ha resuelto. Me preocupa sobre manera y hay que decirlo esta tarde en el Pleno de la Asamblea Nacional, la posición de los distintos gremios, que vinieron a este Parlamento, señor Presidente, señores legisladores, y que manifestaron que no estaban de acuerdo con la Ley, entre ellos y me refiero a los transportistas pesados del Ecuador unos contra otros, esa fue la tónica de esa comparecencia señor Presidente, graves contradicciones en contra de la Ley. Pedí en la reunión del bloque señor Presidente y le consta a los que estuvimos ahí presentes, que se pida o la comparecencia de los actores de los transportistas pesados que den su conformidad en un minuto en el Pleno de la Asamblea Nacional, para evitar conflictos de intereses porque eso parte de la transparencia y la sociabilización que tienen que tener las leyes necesariamente, o que pongan una carta por escrito firmada en la que están de acuerdo con las reformas que se hagan. Hemos recibido el día de hoy llamadas de distintos gremios del transporte de varias provincias del Ecuador que no están de acuerdo con la Ley. Entonces, mire usted el conflicto de intereses que hay, si bien es cierto el Legislador tiene que buscar el bien superior, el bien nacional y común para todos los en el Ecuador y esa es una acción que deben tener los legisladores. No podemos dar las espaldas a los usuarios, a los actores, principalmente a los usuarios de esta Ley. La siguiente y grave contradicción, señor Presidente, en la comparecencia unos estaban a favor de que se eliminen los puntos, otros a que no se eliminen el sistema de puntos de las licencias. Cuál es la alternativa, cuáles van a ser las sanciones, esto se va a suplir con capacitación, el momento de un accidente grave que hay pérdidas de vidas humanas cuáles son las sanciones, la pérdida de la licencia de por vida, ya se perdieron las vidas humanas. El tema de transporte es un tema complejo, muy complejo, señor Presidente y señores legisladores, y de hecho hay reformas, hay



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

ajustes, que se han hecho a la Ley muy positivos, muy positivo lo tengo que reconocer. Estoy totalmente de acuerdo que el transporte pesado no tiene porqué ir a dos inspecciones al año cuando todo el mundo hace una inspección al año. Estoy de acuerdo con reformas importantes como la que se debe permitir porque la Constitución del Ecuador permite libre tránsito en el Ecuador, a que los dueños del transporte registren el transporte a su nombre y puedan trabajar con transparencia eso es fundamental en el Ecuador y por qué, entonces, el transporte pesado ecuatoriano de la provincia de El Oro no puede ir al Guayas, imaginen todo esto ocurre el día de hoy, no estoy hablando nada de que no ocurre en el Ecuador el día de hoy. Así es que, señor Presidente, señores legisladores, no podemos aprobar esta Ley al apuro a última instancia, quizás algunos me dirán es que ya han pasado dos años y no se ha aprobado la Ley Reformatoria al Transporte en el Ecuador, es verdad han pasado dos años, pero no podemos en una semana al apuro porque ya se termina la Asamblea Nacional aprobar una ley al apuro. No se puede aprobar un instrumento tan importante en el Ecuador al apuro y sin la debida sociabilización, señor Presidente, señores legisladores. Vamos a seguir conversando en nuestro bloque y nos reservamos el derecho, no, hasta el último a tener una posición respecto a la votación sobre esta Ley. Y hasta ahora, señor Presidente, no está totalmente claro porque, lamentablemente, insisto, insisto, señor Presidente, señores legisladores, los propios usuarios del transporte pesado no se ponen de acuerdo entre ellos, unos están a favor y otros están en contra. Con lo cual no están alentando ni están contribuyendo a que esta Asamblea Nacional actúe como tiene que actuar. Señor Presidente, señoras y señores Legisladores. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Punto de información del asambleísta Marcelo



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

Simbaña. Prenda el micrófono, por favor, señor Asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA SIMBAÑA VILLARREAL MARCELO. Tengo retorno, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos. -----

EL ASAMBLEÍSTA SIMBAÑA VILLARREAL MARCELO. Buenas tardes, señor Presidente. Bueno, muy buenas tardes, colegas asambleístas. Muy buenas tardes, al Ecuador entero. Recuerdo claramente cuando estábamos discutiendo el sistema de licencia por puntos en la Comisión correspondiente, siempre hubo estas dos visiones, estas dos visiones: la una de mantener el sistema de licencia por puntos; y, la otra de eliminar el sistema de licencia por puntos. Pues bien, hoy nos encontramos en el mismo dilema. Y cuando estábamos trabajando precisamente este tema llegamos al consenso de que era importante por cuestiones de seguridad vial, mantener el sistema de licencias por puntos. Por qué, porque técnicamente se ha probado y se ha comprobado que en muchas latitudes del planeta países que mantienen este sistema, han podido de alguna manera controlar el fenómeno de los accidentes en las vías y de la pérdida de vidas humanas en las carreteras y, entonces, venimos ahora a debatir en este Pleno y a tener la ingrata, observaciones propuestas de las mismas personas que habían participado en los debates, en las sesiones, en los conversatorios que mantuvimos por muchas horas, muchos días sobre la temática, otra vez a retroceder en los mismos temas. Yo creo que, en este punto, en este escenario es indispensable encontrar un punto de equilibrio que sea justo y que pueda acoplarse a las inquietudes, a las necesidades, que tengan los diferentes sectores y ese punto de equilibrio ya se ha dicho ya ha conversado en este Pleno de la Asamblea Nacional,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

que se mantenga, señor Presidente, colegas legisladores, que se mantenga la licencia por puntos. El sistema de licencia por puntos para las contravenciones de primera y segunda clase, que se interponga una disposición reformativa desde este cuerpo legal para que el COIP acoja esta situación. Que se mantenga repito el sistema de licencia por puntos para contravenciones de primera, segunda clase y delitos de tránsito. Además, información adicional, este problema de las sanciones no es un problema de la ley, es un problema de la dosimetría penal que está en el COIP y dicho de paso dosimetría penal que está desproporcionada, porque si ustedes revisan un momento, se dan la tarea de revisar como está la dosimetría penal este momento podrán darse cuenta que en muchos casos es desproporcionada, y no se ajusta a la realidad de los hechos. Entonces, ahí también hay una gran tarea por parte de la Comisión de Justicia revisando todo lo que tiene que ver en materia de dosimetría penal, que se ajuste a la realidad, que en verdad se pueda aplicar esa dosimetría con justicia en función de otorgar una verdadera respuesta a los ciudadanos, creo que esto es lo importantísimo de las propuestas que se han hablado hasta el momento. Encontrar ese punto de equilibrio, estoy de acuerdo con la propuesta que hizo mi colega asambleísta Pachala, que se mantenga la licencia por puntos para las contravenciones clarito estoy diciendo, para las contravenciones de primera y segunda clase y que se elimine para el resto de contravenciones, creo que es lo justo y el punto de equilibrio que podría dar solución a esta suerte de malos entendidos que se han dado en este último debate. Muchísimas gracias, Presidente, esto era lo que quería manifestar. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra la asambleísta Silvia Salgado. -----



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

LA ASAMBLEÍSTA SALGADO ANDRADE SILVIA. Ya. Gracias, Presidente. Buenas tardes, un saludo a todos los colegas asambleístas compañeras, compañeros y también a todos quienes nos siguen a través de los medios de comunicación, a los ciudadanos y ciudadanas del país en el debate de las reformas de la Ley de Tránsito y Transporte. Esta Ley tiene básicamente dos aspectos que no hay que perderse de vista Presidente, en este segundo momento del segundo debate, porque hemos tenido algunas ocasiones en que hemos estado a punto ya de concretar las reformas, al parecer este también no va a ser suficiente y va a necesitar otro y último momento. Me refiero a que esta Ley necesariamente tiene que tomar en cuenta la protección de los ciudadanos en ese aspecto fundamental del tránsito y transporte en la red vial del territorio, que es una responsabilidad del Estado regular. Y esta Ley también tiene que ver con el aporte importante indudable al desarrollo socio económico del país, que implica la actividad del transporte público y privado en sus diferentes modalidades. Esos dos aspectos jamás deben perderse de vista en cualesquiera que sean las reformas. Respecto a la protección de los derechos de los ciudadanos no podemos dejar de señalar que una de las principales preocupaciones en las reformas ha sido, el permanente incremento de los índices de accidentabilidad de tránsito en el país. No nos olvidemos porque de pronto hoy por la pandemia, por las circunstancias que ha bajado inclusive no cierto el tránsito ya ha estado en circunstancias de pare. Sin embargo, yo creo que los datos dan cuenta de que hay cuatro causas que están ahí y que frente a ellos hay que establecer normas, que regule al menos que logren frenar ese impacto que desprotege y que inclusive atenta contra la vida de los ciudadanos: el primero exceso de velocidad, el segundo conducir bajo efecto de sustancias psicotrópicas, el tercero no respetar las señales de tránsito, el cuarto no mantener la distancia con los vehículos que circulan por



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

delante; y, un quinto la responsabilidad del propio peatón cuando no respeta las zonas exclusivas. Frente a esto, Presidente, frente a esto, aquí y en cualquier parte del mundo se implementa sistemas que permitan cumplir con tres cosas, con tres cosas que ha logrado dar cuenta de que su implementación en los diferentes escenarios, porque no es lo mismo estas políticas que se implementan o sea para la prevención en Europa que en Latinoamérica, o en el caso de Ecuador el nivel, la cultura, inclusive, es diferente el nivel de la implementación tecnológica, el control inclusive de los organismos que utilizan ya otro tipo de mecanismos o sea es diferente. Por lo tanto, si es importante evaluar cuanto de los mecanismos establecidos para la prevención especialmente de estas causas de accidentes de tránsito han dado resultados, acá se ha operado con esta forma que es precisamente una de ellas es la licencia de los puntos, si ha sido evaluada yo no creo que el quitarlo implique que está solucionado el problema, no creo, porque tenemos que advertir necesariamente de una incidencia, de una política de Estado permanente, que haga incidencia para tener una cultura diferente frente a un problema que atañe a todos. Me refiero a la capacitación, a la concientización ciudadana y al control necesario que debe haber. Se ha dicho acá que la ley establece y profundiza el tema de la educación, cuando se propone que las mallas curriculares incluyan seguridad vial, señales de tránsito y que además también la educación superior incentive la programación, la profesionalización de carreras respecto al tránsito y transporte, que haya campañas permanentes de difusión, de los derechos, de la señalización, de la seguridad vial, me parece importantísimo que se profundice en aquello. Igualmente, que las escuelas de conducción, las escuelas que otorgan las licencias profundicen en el tema de capacitación, se amplíe inclusive los horarios de estudio y de formación. Y en cuanto al control precisamente se ha





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

tomado esta modalidad de la licencia de puntos, que ha causado problemas, claro pues, mayoritariamente acá ya no estamos en campaña que alguien se puede aprovechar de la campaña para tener más votos es otra cosa. Pero la responsabilidad hace tres, cuatro, cinco años estaba en el debate, de la necesaria revisión de esta modalidad de la licencia de puntos, por lo menos de una evaluación hacia esa revisión. Por eso yo sí estoy de acuerdo, Presidente, yo sí estoy de acuerdo en que hay que evaluar y dar cuenta o sea de que esta licencia o los puntos mantener la licencia por puntos o sea, no tiene y no ha tenido y no ha dado un mayor impacto en los objetivos que se ha propuesto y que tiene que ser revisado. Por eso, Presidente, no se trata simplemente de eliminar, sino con que lo vamos a reemplazar, que se va a fortalecer como la política de control, eso es lo que nos preocupa. En otros países no puede existir la licencia por puntos, pero existen mecanismos de control remoto utilizando la tecnología. En otros países las propias cooperativas de transporte se autorregulan y se auto controlan tienen políticas para controlar, inclusive, a sus propios asociados. Entonces, acá no podemos simplemente decir se elimina tal artículo, que estoy de acuerdo lo ratifico, pero tenemos que al mismo tiempo delegar al Estado la responsabilidad de profundizar en el control con mecanismos más efectivos, que no desprotejan al ciudadano y eso está haciendo falta, Presidente, porque no es únicamente la eliminación. Tercero, Presidente, en caso de eliminarse en este momento porque puede ser que de pronto cualquier momento nos llamen a votación. La pregunta es. Estamos resguardando la seguridad jurídica o estamos respondiendo de manera muy concreta a ese anhelo, eliminar la licencia de puntos y dejar que la próxima Asamblea reforme el Código Penal, mientras tanto seguirá vigente. Eso hay que decirle muy claro y frontalmente a la ciudadanía, si hoy en la norma se elimina la licencia de puntos y no se elimine y no se reforma el



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

Código Integral Penal no ha pasado nada, no ha pasado nada, si se debería hacerlo si es que esa es la intención se debería igualmente reformar el Código Integral Penal, ya sea manteniendo las contravenciones de primera y segunda clase o ya sea eliminando de manera definitiva para todo. Pero lo contrario significa simplemente como alguien decía que eso sí no estoy de acuerdo que, porque aprobemos o eliminemos la licencia por puntos la Asamblea va a salir cargada en hombros, no, no, estamos equivocados o sea estamos a quince días de culminar este periodo y hay cosas importantes en donde claramente la ciudadanía sabe en que se ha cumplido y en que no se ha cumplido. Respecto la compañera Chantong había hecho unos dos planteamientos, a mí me parece fundamental, en la reforma a esta Ley a estas alturas en plena pandemia tiene que tener un régimen transitorio en donde la reactivación económica, porque esta Ley contribuye de forma directa al desarrollo socioeconómico del país y deberíamos realmente tomar en cuenta una de ellas ya lo dijo la compañera Chantong. Para que precisamente en una disposición transitoria la vida útil de las unidades o sea no sea exigida en condiciones normales, no estamos en condiciones normales, hay un frenón, hay un paro económico en todo el país y fundamentalmente de la movilidad y cuando hablo de movilidad transporte afectado, que no puede cumplir con la normativa vigente y que es importante que esta norma establezca un régimen transitorio, no solo para las deudas para el cumplimiento de esta normativa que se advierte se tiene que cumplir cada periodo, y que ahora por la reactivación económica se verían imposibilitados. Una flexibilidad en el uso del transporte de las diferentes modalidades, claro que se puede hacerlo y obviamente de carácter temporal sin afectar los unos a los otros, porque acá no se trata de perjudicar a los del sector del transporte turismo para beneficiar a los escolares, no. Se trata de entender el momento en que



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

vive el país y que necesitamos realmente una norma que dé mayor flexibilidad, que hay que flexibilizar el tema respecto de las revisiones, o sea que toca hacer cada año, ese, ese, esa propuesta transitoria o ese régimen transitorio que contribuya a una reactivación económica efectiva me parece importante. Estamos, Presidente, en momentos en donde la tecnología nos va a permitir implementar políticas, de capacitación, de concienciación, de control que cumpla estos dos objetivos que persigue esta Ley. Vivimos el momento de las plataformas digitales, vivimos el momento del transporte sostenible que tenemos que avanzar hacia eso, vivimos el momento en donde no solamente el transporte de los motores, sino también o sea el transporte, los biciusuarios, una serie de alternativas o sea se plantean y por lo tanto necesitamos dar a los organismos competentes las responsabilidades, inclusive, de desarrollar política pública. Yo creo que en ese momento estamos, si lo podemos hacer de manera responsable lo hagamos en estos quince días que nos quedan, pero no atropellemos en este momento porque de pronto saldrán con la sonrisa unos, pero también otros saldrán con la insatisfacción. Y, finalmente, Presidente, mezclar en esta Ley política tarifaria, yo respeto mucho al compañero Arias que conoce el sector y todo, pero realmente no podemos en esta Ley avalar, por ejemplo, una subida de pasajes, o no podemos avalar la permanente subida de los combustibles. Qué pasó, o sea en qué nos vamos a meter, aquí no estamos en esas condiciones, mírese a lo que podría generar precisamente que en estas circunstancias se apruebe de pronto una política, en donde ya estemos a lo mejor dando cuenta de que la política de ajustes de los combustibles está bien hecha y que por eso estamos justificando la revisión de las tarifas. Miremos un poco con la responsabilidad que merecen estos temas y evitemos realmente porque todos queremos, porque aquí se ha manifestado, todos tenemos voluntad de que esta reforma contribuya a mejorar las



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

condiciones del sector, a garantizar y a restablecer también los derechos de los choferes. Yo sí creo, porque muchos de ellos han sido afectados con estas políticas y hay que reconocerlo y hay que cambiar, y hay que proponer cambios importantes y en eso estamos, Presidente, cuente con los votos. Pero atropellar, mezclar, o sacar provecho particular de grupo y sin pensar que esta Ley debe responder a proteger los derechos de los ciudadanos y a facilitar la actividad económica productiva del país, tomando en cuenta también los derechos de transportistas y de choferes. Yo creo que el justo medio y el equilibrio hay que encontrarlo, Presidente, si es que se puede, repito, en estos quince días, ojalá, en menos tiempo buscar esos consensos. Cuente con ese apoyo y con esa apertura, Presidente, para entender el momento en que estamos pasando y la necesidad de aprobar esta Ley. Muchísimas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra la asambleísta Ana Belén Marín. -----

LA ASAMBLEÍSTA MARÍN AGUIRRE ANA BELÉN. Gracias, señor Presidente. Por favor, si me confirma el audio. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos, Asambleísta. -----

LA ASAMBLEÍSTA MARÍN AGUIRRE ANA BELÉN. Gracias. Bueno, realmente llena de alegría y optimismo porque hoy estamos tratando un tema de trascendental importancia para el país, que sin duda involucra a toda la sociedad y que han sido una justa aspiración de todos quienes hacemos la movilidad, los usuarios, los prestadores de servicios, el Estado, los GAD como principales ejecutores y ya en ocasiones anteriores he expresado de manera general la estructura y los beneficios de la ley. ↴



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

Pero el día de hoy voy a enfocarme en dos cosas: La primera enfocaré en expresar algunos de los temas que he escuchado con mucha atención de algunos colegas asambleístas; y, en mi segundo momento resaltaré el ámbito de la aplicación cotidiana de esta reforma. En primer lugar, el tema de los puntos de la licencia, comparto plenamente lo que dijo el asambleísta Simbaña, fue un punto crítico que estuvimos discutiendo, razonando, que es lo mejor para el país y creemos que lo mejor para el país es mantener el sistema de puntos y tampoco podemos echar a la basura el trabajo de dos años, de una Mesa técnica que ha trabajado, permanentemente, la Policía Nacional, la Comisión de Tránsito, nuestros asesores, el secretario, el asesor de la Comisión y todos los actores quienes se sumaron a construir esta Ley, que no es una ley construida de la noche a la mañana. Por qué para unas leyes si hay apuro y por qué para otras después que han pasado dos años de trabajo, no han pasado dos años de nada, dos años de trabajo permanente y que ahora no hay apuro, cuánto más hay que esperar, alguien más dijo, es que no se ponen de acuerdo de un lado, de otro las modalidades, no se ponen de acuerdo. Por supuesto, que hay todavía dificultades entre modalidades, jamás vamos a encontrar un punto de encuentro, jamás. Siempre habrá puntos en los cuales tiene que alguna modalidad ceder de alguna manera, pero no vamos y no podemos dejarle al país con una Ley Orgánica de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial obsoleta, que es importante valorar el trabajo, por supuesto, y yo lo hago, reconozco, valoro y felicito el trabajo de la Mesa técnica y de todos sus participantes y por eso tenemos que impulsar, pero no solo por eso, sino también, porque todas las modalidades han participado en la construcción de este informe, absolutamente todas. En algunas ocasiones han participado sus dirigentes, en otras las bases, pero absolutamente todas las modalidades han participado. Aquí no hay excusa que digan no me han llamado, no



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

se ha socializado, el Presidente de la Comisión recorrió las veinticuatro provincias. Claro, es insuficiente porque se hizo una o dos sesiones posiblemente por provincia, pero además cada uno de los integrantes de las Comisión hemos sido extremadamente abiertos a realizar de manera permanente actividades con el sector del transporte y por eso hemos sentido esa afinidad con el sector, porque no podemos ser irresponsables y dejar una ley obsoleta. Es hora de modernizar a esta Ley y yo sí puedo decirlo con mucha transparencia que este informe se ha hecho con responsabilidad, sin afectos ni desafectos, a favor de uno o en contra de otro, hemos sido totalmente objetivos, hemos tenido nuestras diferencias como no puede ser de otra manera. Pero lo importante que deben saber, estimados colegas asambleístas, es que esta Ley lo que hace es lo siguiente: Primero, yo he intentado, en este primer momento, desvanecer alguna de las preocupaciones, pero ahora quiero explicarles cómo en la vida cotidiana esta Ley, realmente, nos sirve y nos sirve a todos porque seamos transeúntes o seamos conductores nos va a servir. No es una ley perfecta, no es perfecta, pero se acerca, el trabajo que hemos realizado no es para vanagloriarnos, sino para decirles que el trabajo fruto de la participación de las distintas dirigencias de la provincia de Pichincha principalmente, agradecerles a todos los dirigentes de las distintas modalidades porque han estado permanentemente activos, estamos y hemos permanecido en una escucha permanente, pero no siempre podemos satisfacer al cien por ciento a todos, hay que buscar ese equilibrio y eso es lo que hemos logrado hacer en este informe de segundo debate. Entonces, quiero empezar, de que la vida del conductor inicia o debería por lo menos iniciar con una licencia, un documento que permite utilizar su vehículo como herramienta de trabajo, es decir, desarrollándose a nivel laboral, a nivel económico, familiar, recuerden que esta es la herramienta de trabajo para millones de ecuatorianos, para



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

llevar el pan de cada día a su familia. Pero esto conlleva una gran responsabilidad también el traslado permanente de vidas humanas y por ello nos obliga a tener una formación previa para su utilización, siendo necesario rendir y aprobar pruebas técnicas, médicas y pasar por procesos periódicos de evaluación que nos permitirán garantizar nuestras destrezas en el volante, con el propósito de beneficiar y garantizar la seguridad vial de todos los ecuatorianos. Una de las herramientas implementadas para vigilar, tanto en la emisión como el uso de la licencia es el sistema de puntos, el controversial sistema de puntos muy cuestionado, nos permite contar con un instrumento de control que por lo menos sabemos cómo se está llevando. Claro, hay mucha controversia al respecto y creo que eso tiene que lograr llegar a un punto de equilibrio, por lo cual comparto plenamente la postura del señor asambleísta Luis Pachala que forma parte de la Comisión, en cuanto a la eliminación de las sanciones de pérdida de puntos de la licencia de conducir de todas las contravenciones de tránsito desde la tercera clase a las de séptima clase que están contenidas en los artículos trescientos ochenta y ocho, ochenta y nueve, noventa, noventa y uno, noventa y dos del Código Orgánico Integral Penal y la disposición transitoria respectiva en la aplicación del mismo en el siguiente periodo parlamentario. Comparto plenamente aquello, porque no es posible que intentemos regresar a cero un informe de esta naturaleza. Por otro lado, al escuchar a los distintos actores que participaron en todas las sesiones y sus necesidades hemos visto la necesidad, valga la redundancia, de cumplir con los sectores más alejados de los centros urbanos que no tienen transporte público. Lamentablemente, en pleno siglo XXI las comunidades alejadas de los sectores urbanos todavía cuentan con vías de tercer nivel y caminos vecinales que no permiten la circulación de buses, no cuenta con el servicio de transporte público debido a las



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

condiciones y caminos de difícil acceso. Entonces, esto dificulta aún más su economía, dificulta el acceso a los mercados, la venta de sus productos y por esa razón hemos creído necesario incluir una prestación de servicio denominado transporte alternativo comunitario, rural excepcional para que comunidades, comunas, recintos, barrios, parroquias rurales y urbano marginales cuenten con este servicio, siempre que no exista la prestación de servicio de transporte público u otro tipo de modalidad comercial para así evitar la duplicidad o confrontaciones, pero eso sí, garantizar la movilidad. En la misma línea de los diálogos y en los análisis socioeconómicos, ahora en el área urbana y urbano marginal se ha generado conflicto entre modalidades porque quien debe o no debe dar el servicio de transporte y me refiero a la modalidad del taxismo y los mototaxis principalmente. Por ello es necesario realizar modificaciones en esta norma porque absolutamente todos necesitan trabajar y más aún en esta crisis sanitaria, económica y social. Ante lo cual he planteado en la Comisión hace más de dos años la reforma a la disposición general segunda, que es los denominados tricimotos, mototaxis, motos de tres ruedas podrán prestar servicio comercial en lugares en donde sea seguro y posible su prestación, siempre y cuando se sujeten a las ordenanzas, normas de circulación determinados por los GAD y las condiciones técnicas, que para el efecto se determinarán en el reglamento de la ley y la normativa técnica emitida por el ente encargado de la normalización a nivel nacional. Como pueden ver, fuimos abordando modalidad por modalidad, contextualizando los ejes transversales para lograr cumplir con el objetivo principal, el objetivo principal de esta Ley es disminuir los accidentes de tránsito. Que les van a decir a las familias que perdieron a su hijo, a su esposo, a su esposa porque alguien en estado de ebriedad, con un exceso de velocidad le atropelló a una persona. Que el van a decir, ya no es necesario los puntos, no es necesario ningún tipo de sanción,





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

hagamos ese análisis, pensemos también del otro lado. Por eso es que en esta importante reforma nosotros hemos tenido clarísimo ese objetivo que es disminuir los accidentes, perdón los siniestros de tránsito y en este punto identificamos una problemática que provocó, adicionalmente, un debate necesario que uno de los factores adicionales del estado de embriaguez es también el exceso de trabajo de los conductores, por eso hemos incluido en esta reforma que todas las modalidades de transporte deben proteger y garantizar los derechos laborales de seguridad social del personal y también, por supuesto, deben darse prioridades al cumplimiento de las jornadas máximas a nivel del transporte, que obviamente aspiramos estas y todas las demás reformas se cumplan. Y así como les comenté que en el pleno siglo XXI seguimos con carreteras de tercer y cuarto nivel, no podemos quedarnos en la precariedad, debemos entregarle al país una ley moderna, modernicémonos al tránsito, al transporte, a la movilidad en general y eso, lo que podemos lograr es tener una mejor, una mejor oportunidad de crecimiento productivo en el país. Por esa razón, hemos reformado también aquí algunas plataformas digitales para la optimización de la gestión del transporte, el uso del taxímetro digital, el GPS en las unidades de transporte y también la unificación de los peajes automático. Vamos a otros países y vemos con envidia sana, que ya los peajes automáticos realmente se vuelven una necesidad y nosotros en el Ecuador todavía no hemos logrado, en esta Ley lo estamos incluyendo como una de nuestras reformas y también de los principales temas que a la humanidad nos debe preocupar, o al menos en lo personal por tener mi formación ambiental, es que esta causa, la causa y el efecto del cambio climático deberíamos estar clarísimo y por eso es que en esta reforma lo que nosotros estamos incluyendo, es que en esta norma nosotros podamos diferenciar con claridad y dar ciertas prioridades al sector de la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

electromovilidad. Y recordar, nada más como punto de información, que en pandemia se ha generado la mayor caída de la emisión del CO<sub>2</sub> de la que se tenga registrado en la historia, entonces, qué ha provocado en época de pandemia, es que se ha masificado el uso de la bicicleta, también se están considerando otros medios de movilidad como las patinetas eléctricas que representan una de las alternativas más eficientes en movilidad. Sin embargo, todos estos medios alternativos deben tener mecanismos para que sea accesible para las mayorías, porque en mucho de los casos siguen siendo medios de movilidad privilegiados por sus costos que son extremadamente caros. Por esta razón, hemos creído oportuno declarar de interés público la promoción del transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones, para lo cual se crearán varios incentivos y el uso de los escúteres eléctricos y otros medios asociados a la micromovilidad que deben ser regulados por los gobiernos autónomos descentralizados, y no podía faltar la educación. Los integrantes de la Comisión consideramos a la educación, a la capacitación y a la seguridad como ejes imprescindibles de la consecución de los objetivos de esta Ley, es importante que pasemos de los programas educativos como establece la ley actual, a establecer una verdadera malla curricular en materia de tránsito, transporte y seguridad vial desde el primero de educación inicial. Esto es una reforma sustancial que tiene que hacerse en este cuerpo normativo y como siempre lo he repetido, la construcción de esta Ley no debe ser enfocada a la sanción, sino a la educación, es decir, no se puede seguir golpeando al bolsillo de los ecuatorianos, no se puede seguir de esa manera, por eso hemos abierto la posibilidad de que los GAD mediante ordenanzas puedan sustituir sanciones administrativas por número de horas de servicio, o reducción de multas y recargos a través de esta nueva modalidad, porque todos somos responsables. Se quieren menos sanciones, entonces, mayor



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

educación. Se quieren incrementos de tasas, entonces, también incrementemos la calidad del servicio. Quieren la eliminación de los puntos, me parece que es una reflexión adicional que hay que hacerlo, no es el momento de hacerlo, hay que reforzarlo, hay que corregir y eliminar sí, lo que corresponde en el Código Integral Penal. Finalmente, queridos colegas asambleístas, mi solidaridad absoluta con todo el sector del transporte que en este momento están pasando por duro y amargos momentos respecto al precio del combustible, y sus efectos mes a mes, muchos prefieren tener guardado el vehículo y no movilizarse ya que las pérdidas son evidentes. Por lo que exhorto al actual Gobierno y al electo a buscar alternativas sostenibles en beneficio de este sector importante de la población, del comercio, de la economía. Gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra asambleísta María José Carrión. -----

LA ASAMBLEÍSTA CARRIÓN CEVALLOS MARÍA JOSÉ. Gracias, Presidente. Muy buenas noches con todos los colegas asambleístas, un saludo especial para el equipo de la Comisión que ha venido trabajando este tema que es muy importante. Quisiera, Presidente, primero pedir la solidaridad con todas las familias ecuatorianas, nuevamente estamos con esta situación sanitaria muy compleja en el país. Un abrazo fraterno a todos los profesionales de la salud, trabajadores de la salud que están y todavía siguen enfrentando esta pandemia y con tanto trabajo, con tanto cariño y con tanta dedicación. Presidente, un abrazo también solidario para las familias que han perdido un miembro de su familia que han tenido que pasar lo más duro de esta pandemia con las pérdidas familiares y que, finalmente, esto también del golpe de la crisis



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

económica. Este sector al cual nos referimos el día de hoy, el sector del transporte no es un sector que está alejado de esto, al contrario es un sector que está muy golpeado, yo he trabajado muy de cerca con el sector del transporte urbano de Quito, con el sector del taxismo a nivel nacional, saludo a los queridos compañeros Carlos Brunis de aquí de Pichincha y a su dirigente nacional Jorge Calderón, mi abrazo fraterno para todos ellos, dirigentes que han dado una ejemplar batalla en lo que tiene que ver a la defensa de su sector. Hoy el sector del transporte vive una situación económica muy compleja, la liberación de los precios de la gasolina y el diésel ha venido a dar al traste con la economía de las familias, esto de la mano de la obligatoria cuarentena, de los decretos de excepción, etcétera, que han disminuido, sin duda, el número de pasajeros que transportan normalmente tanto el transporte urbano, el transporte rural, el taxismo y no se diga un sector profundamente golpeado como es el sector del turismo, el transporte de turismo y de igual forma el transporte escolar. Y quiero hacer una referencia, me parece muy importante lo que han mencionado varios colegas de hecho creo que es importante recoger esto en una transitoria en la cual se determine una ampliación del plazo, para sacar de circulación aquellas unidades, estoy de acuerdo con aquello. Lo segundo que ha planteado el asambleísta Moreno me parece importante también, que se logre hacer una moratoria y una disminución o eliminación de la mora sobre mora de las deudas que tienen, tanto el sector del transporte de las distintas modalidades con la banca privada, con las cooperativas donde sacaron sus unidades y que tenían un tiempo determinado para lograr hacer esta importante labor de generar sus responsabilidades crediticias. Lamentablemente, por la situación económica no se ha logrado tener esa responsabilidad a tiempo y muchos de ellos están nuevamente en mora con la banca privada. Creo que hay que tomar en consideración esto porque las



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

personas en este momento están viviendo una crisis compleja y el sector del transporte vive una crisis también de esa gran envergadura. En lo que tiene que ver al sector del taxismo también creo que es importante, bueno, en referencia a lo anterior, entonces, yo también planteo que se debe incorporar una transitoria que tenga que ver con la banca y los créditos de la banca al sector del transporte, para eliminar la mora sobre mora y establecer una moratoria o un plazo mayor para el pago de sus haberes con las entidades crediticias. En el tema del taxismo, quisiera y en términos de todo el transporte quisiera también apoyar el tema de las dos revisiones, me parece que técnicamente el hecho que se ha haga dos revisiones puede tener sus complejidades, en el caso de la ciudad a la cual pertenece la ciudad de Quito, en realidad el sector de manera permanente revisado una y otra vez, en este caso la Agencia Metropolitana de Transporte, hay operativos de revisión de las unidades, etcétera y creo que esto también da una buena cuenta de la revisión permanente que tienen las unidades y del control que debe tenerse de las unidades como el tema de las llantas lizas, las revisiones del motor, etcétera, las luces, etcétera. Pero en cuanto a la revisión que hace en este caso el servicio nacional de transporte, yo quisiera hacer una especificidad y creo que también se podría incorporar algo al respecto y le pido en este caso al presidente Fafo Gavilánez, a quien agradezco por haber tomado en consideración varias de las observaciones que en su momento le hice llegar, es el hecho de poder hacer esta sola revisión. Y en el caso particular de Quito, yo creo que es importante conocer esto, he comenzado un proceso de investigación con los compañeros transportistas de la calidad del diésel y quiero decirles que después de un proceso importante de entender y de conocer aquello que para mí, por supuesto es lejano, pero gracias a la información que ellos nos han hecho llegar, efectivamente, se pidió información al Ministerio de Hidrocarburos



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

y se logró determinar que la calidad del diésel que recibe Quito no es la misma que las que reciben otras ciudades a nivel nacional, y eso hace en muchos casos que el transporte, no sé si ustedes, bueno, casi todos los asambleístas seguramente han tenido la ingrata experiencia de encontrarse con buses que emanan muchas emisiones, y que en realidad tornan negras ciertas partes de la ciudad de Quito por la calidad del combustible y después de investigar nos hemos dado cuenta, y se hicieron solicitudes adecuadas en su momento de que se mejore la calidad del diésel en Quito y creo que esto va de la mano con este tema de la revisión, porque si la calidad del diésel es mala, los equipos, en este caso los motores no tienen las mismas condiciones y no hay la misma efectividad y, por tanto, por mucho que se tenga la unidad en óptimas condiciones la situación del aire y del ambiente de Quito no es la misma. Y las revisiones van al traste con esto porque no es coherente, no es cierto, que como Gobierno central se pida dos revisiones, pero no se garantice el diésel que reciben las unidades en este caso los buses, especialmente, de Quito no tengan las óptimas condiciones como, por ejemplo, lo tiene el diésel que recibe Guayaquil, o diésel que recibe Cuenca o el diésel que reciben muchas otras ciudades, las grandes urbes del país. Y esto pasa porque el diésel que viene a Quito viene de Esmeraldas y, lamentablemente, no está teniendo óptimas condiciones de una turbina, de una parte, que es como un filtro y por eso, lamentablemente, las condiciones de este diésel no son las óptimas. Entonces, creo que hay que también poner, incorporar y eso sería importante, no es cierto, que se garantice que las unidades, así como se exige que las unidades cumplan con las revisiones, que cumplan con lo de las llantas, el manejo, etcétera, que es cierto que se debe mejorar, que cada vez las capacitaciones y coincido en eso lo que dijo la asambleísta Salgado completamente de acuerdo, hay que hacer capacitaciones permanente,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

capacitaciones constantes no solo a la ciudadanía también a los transportistas. Desde la fundación que presido hemos hecho la capacitación a casi tres mil transportistas en lo que tiene que ver con la seguridad vial, y allí hemos tenido la coincidencia de trabajar con la Policía Nacional, que dicho sea de paso tiene una experticia importantísima y que me parece digno de solicitar que se le vuelva a darle la capacidad de forma concurrente estar presente en todas las grandes arterias nacionales. Entonces, si bien es cierto se les pide a los transportistas una serie de requerimientos y a las cooperativas y a los gremios, etcétera, también el Estado debe tener la obligatoriedad de garantizar la calidad del combustible que se está entregando y hacer desde las autoridades, el transporte una garantía de la calidad no solo para que las unidades estén en óptimas condiciones para que los transportistas, para que la ciudadanía tenga un mejor ambiente, un mejor aire. Ciudades como Quito son altamente contaminadas, no solo en algunos casos por la situación técnica del autobús, del automotor, sino en realidad también porque la calidad que llega a Quito siendo la ciudad más poblada del Ecuador, no es en realidad lo que necesita cualquier ciudad de nuestro país, hay que avanzar hacia garantizar una excelente calidad. Yo creo que eso debería ponerse de alguna forma porque también es importante. En otro sentido, y tomando como hilo la intervención, creo que es muy importante también esto de garantizar que la Policía Nacional, verdad, pueda ser parte del control y manejo a través de las entidades competentes de manejo vial a nivel nacional debe ser competente para que, en las arterias nacionales, los lugares importantes estén presentes también y por qué digo esto. Es muy importante porque la Policía Nacional no solo maneja el tema de tránsito, sino la Policía Nacional hace una acción de control integral en lo que tiene que ver a delitos, a secuestros, a droga, a otro tipo de delitos que pueden estar



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

también en unidades y también en unidades públicos, privadas, en el taxismo, etcétera, también hacen acciones de inhibición en la sola presencia de la Policía Nacional en todo el sistema vial nacional. Felicito a Fafo que hayan incorporado, finalmente aquello, porque es muy, muy importante que la Policía Nacional vuelva a tener competencias no en el setenta por ciento como tiene ahora del sistema nacional vial, sino en el cien por ciento. Por otro lado, en el tema del taxismo. Si bien es cierto, entendemos la situación nacional, queremos avanzar con las tecnologías y demás, es muy importante entender que el sistema de las plataformas digitales debe cumplir los requerimientos que cumple el taxismo formal. Un taxista tiene once tipos de identidades en su taxi, el número, que la fila, el nombre, la foto, todas las identidades posibles hay en las unidades de taxis, pasa todos los controles posibles, paga todos los impuestos que le obliga la ley y la normativa, y está bien, porque ellos tienen un medio de transporte que son unidades privadas que dan un servicio público, está bien. Pero de igual forma las plataformas digitales deben a través de la legalidad tener la posibilidad de estar dentro del servicio público, no pueden ser personas anónimas que sigan este tipo de competencia desleal, claro, un servicio de taxi es un poquito más caro porque tiene que pagar todo lo que tiene que pagar, tiene que tributar todo lo que tienen que tributar y después de eso queda una ganancia específica para el señor taxista. Sin embargo, las plataformas digitales ganan sin pagar ningún impuesto y esa plata se va a fuera, evadiendo todo tipo de tributación, eso es justo, es una competencia leal, me parece que no. Entonces, esta Ley debe garantizar, no impedir de ninguna forma la posibilidad del trabajo, sino garantizar que si a una persona le cuesta para hacer el mismo trabajo, de la misma forma, en la misma ciudad a otra persona debe costarle exactamente lo mismo y no hablo simplemente en términos económicos, sino en términos de la organización gremial, en





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

términos incluso del respaldo que deben tener esos choferes, deben ser profesionales, deben estar capacitados, deben tener formación también en seguridad vial y demás. Creo que este tipo de elementos son fundamentales, porque de ninguna forma podemos dar a la ley, a unos y a otros que la evadan a la vista de todos, no puede ser esto y debe garantizarse. Y, finalmente, señor Presidente, creo muy importante y de vital para toda la sociedad el hecho de garantizar a las personas con discapacidad dignidad en las unidades de transporte. No es posible que demos a nuestra ciudad de Quito y a casi todas las ciudades del país, sin trampas, sin espacios adecuados para las sillas de rueda, sin señalética, sin ningún tipo de garantía del derecho al transporte y a la movilidad de las personas con discapacidad. Debemos dar un salto importante en esta Ley en cuanto a la garantía de los derechos de las personas con discapacidad, no solo darles la exoneración del pago de la transportación, que debería ser una forma de apoyo social de las cooperativas hacia las personas con discapacidad, sino garantizar por lo menos el diez por ciento o el cinco por ciento de todas las unidades que tengan condiciones de transportación, o que se dediquen exclusivamente a personas con problemas de movilidad extrema, es decir, personas con discapacidad severa. Porque yo me pregunto, una persona con discapacidad tiene derecho a la recreación, deberá tener derecho a acceder a los parques, deberá tener derecho a acceder a la movilidad, podrá cruzar la ciudad con libertad. Sí, solo las personas con discapacidad que puedan tener recursos o a lo mejor un vehículo. Las personas con discapacidad que no tienen recursos, que no tienen vehículos están realmente condenadas a la no movilidad, porque las familias no siempre tienen para coger un taxi, no siempre tienen, incluso ahora con esta situación de los taxis es mucho más difícil por el debido cuidado que debe tener el señor taxista por la pandemia. Qué pasa con esas personas con discapacidad. Entonces,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

estos elementos deben ser considerados, deben ser asumidos, deben ser incorporados a esta Ley que es una ley, sin duda, muy importante. La educación vial, coincido, debe ser un eje fundamental desde el inicio de la vida educativa de cualquier persona hasta el final de los días. La educación vial hace la diferencia, los países desarrollados, a diferencia del nuestro y de Latinoamérica usted va a la calle y pisa un pie en la calle y los carros frenan para que la ciudadanía, para que los ciudadanos crucen la calle, incluso, muchas veces ante imprudencias que no hay señalética adecuada incluso ahí las personas que manejan autos, ya sea transporte escolar, público, etcétera, todos frenan para el ciudadano pueda transportarse de manera adecuada, pueda caminar y cruzar la calle. Creo que es muy importante, muy importante que se incorpore esto, el respeto a los ciclistas, la obligatoriedad del Estado de poner ciclo vías en las ciudades. Tenemos que cambiar también los patrones de conducta a través de la garantía de derechos a la accesibilidad de las personas de este tipo de vías alternativas, para las personas que hace Skype, para las personas que hacen bicicleta, para las personas que hacen patines, todos ellos tienen derecho también a participar del uso de la vialidad a través de ciudades amables, de ciudades que tengan coherencia con la movilidad alternativa. Creo que eso también es importante ponerlo, la progresividad en la garantía de estas personas que además no gastan combustibles fósiles, que además hacen ejercicio, que además fomentan otro tipo de transporte. Señor Presidente, esta es una Ley muy importante esperamos que todas estas buenas propuestas de los ciudadanos, de las ciudadanas que el día de hoy a través de los asambleístas han hecho llegar al Presidente de la Comisión y a usted señor Presidente de la Asamblea, pueda incorporarse y dar luz verde dicho sea de paso tratando la Ley de Transporte a las mejores propuestas en beneficio de este sector tan querido que es el



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

sector del transporte. Un abrazo a todos los dirigentes del sector del transporte, a nuestra fuerza amarilla, el taxismo ecuatoriano, al transporte escolar, al transporte pesado, a todos aquellos compañeros y compañeras de las diferentes modalidades del transporte que están ansiosos de que esta Ley salga y que salga para beneficio de todos. Muchísimas gracias, Presidente, por la oportunidad de poder intervenir. Muy buenas tardes con todos. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra la asambleísta Wilma Andrade. -----

LA ASAMBLEÍSTA ANDRADE MUÑOZ WILMA. Buenas tardes, buenas noches asambleístas. Señor Presidente de la Asamblea, quisiera que me indique si se escucha. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos Asambleísta, prosiga por favor. -----

LA ASAMBLEÍSTA ANDRADE MUÑOZ WILMA. Muchas gracias, señor Presidente. Sin duda el día de hoy la Asamblea Nacional está haciendo una revisión muy importante de una normativa que va a regular a un sector también estratégico en nuestra economía. El transporte resulta para la economía, sobre todo para la movilidad la garantía de justamente de movilidad a los ciudadanos, también responde a la libre circulación de mercancías y constituye una herramienta básica para incrementar la productividad de los sectores productivos. Una de las principales funciones del transporte es la de poner en contacto a los consumidores con los productores potenciando así la especialización productiva y, el acceso también a los consumidores. También hay que resaltar las



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

importantes actividades de ocio, de turismo que es esencial para el normal relacionamiento de las personas, por tanto, es una realidad que el transporte se ha convertido en una industria estratégica para la economía que demanda mayores facilidades para la movilidad de las personas y de las mercancías. En términos generales el sector del transporte cada día ofrece un mejor servicio y su futuro está marcado por la evolución tecnológica. En el país hemos podido observar esos cambios que se han dado en esta transportación. Lamentablemente, conocemos la crisis económica que atraviesa el país, la pandemia ha golpeado a este importante sector por varias aristas y en muchos casos hemos visto que sobre todo el transporte escolar, el transporte de turismo básicamente han quedado devastados, han tenido duros tropiezos y a eso sumado todo lo que conlleva sus deudas, el no poder mantener a su familia y el tener prácticamente su herramienta de trabajo inmovilizada, pero aún, así el transporte sigue sirviendo al país a través de sus diferentes modalidades. Dentro del sistema de transporte y de lo que ahora mismo estamos tratando yo creo que la mayor problemática son los riesgos que conlleva su actividad, la siniestralidad que produce efectivamente su actividad. En el Ecuador hay que decirlo no ha existido el interés social y político en temas de seguridad vial y se lo abordado de manera superficial, recién en el dos mil diecinueve el país firma la adhesión al Pacto de la Seguridad Vial de la ONU para que dicha organización, entre como observador de las estrategias de seguridad vial en nuestro país. Nuestro país no cuenta con datos estadísticos confiables por lo que no se puede aplicar políticas públicas en la toma de decisiones para mejorar la seguridad vial, muchas veces esto se debe a que la fuente de información son los gobiernos autónomos descentralizados, los entes municipales de control que realizan el levantamiento de los siniestros en el sitio pero que al ser autónomos lo hacen con diferentes metodologías y, procesos para el



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

levantamiento y envío de la información. Para el cumplimiento de los objetivos de la seguridad vial, la institucionalidad juega un papel trascendental, sin embargo, se ha podido observar que cuando existen fallas en el sistema central las políticas públicas carecen de impacto, esperando en aras de reducir los siniestros del tránsito y los fallecidos a causa de los mismos. A la falta de rotación también, perdón, la alta rotación de autoridades en los entes rectores en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en la Agencia Nacional de Tránsito, dificulta también la continuidad de políticas y estrategias que deben aplicarse pese que se han implementado algunas estrategias de política pública en el Ecuador, se puede observar que el índice de siniestros y fallecidos no ha disminuido. Esto conlleva a que la aplicación de las estrategias no se ha realizado de manera integral, y esa es una problemática que debe también abordar y que por suerte en muchos de los temas lo está abordando esta Ley, que sin duda conlleva creo que muchos avances, pero yo dejo sentado que eso ya debe ser una política general en el país. No se encuentra alineado a una visión cero que tiene como objetivo eliminar completamente la tasa de mortalidad, de mortandad por siniestros de tránsito. Yo quiero relieves aspectos importantes de la ley se establece la incorporación de la materia de tránsito, transporte y seguridad vial en instituciones educativas públicas y privadas, esto era absolutamente indispensable, la capacitación de los conductores profesionales y no profesionales que se realizará en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito y los Institutos Técnicos y Tecnológicos de Educación Superior. Esto se merece también un aplauso porque solo así podremos evitar los siniestros como los había señalado. El Consejo Consultivo hará recomendaciones sobre seguridad vial y política pública, se reunirá mes a mes y será integrado por delegados permanentes de instituciones públicas, representantes de la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

sociedad civil, ciclistas y personas con discapacidad. La conformación de este ente también es importante, las operadoras de transporte serán responsables por los incumplimientos de la Ley previo a procesos administrativos, es decir, si se está guardando realmente los procedimientos que se establecen, igualmente se estipulan infracciones administrativas, económicas susceptibles de incremento por reiteración y se propone también incentivos y creo que una Ley tiene que ser eso, que también genere políticas de incentivos a través de la propia Agencia Nacional de Tránsito, de los gobiernos autónomos descentralizados a operadoras de transporte, pero si le hace falta que se especifique el tipo de los mismos, no está, señala este tipo de incentivos, perdón, señala que haber incentivos pero no especifica cuáles son aquellos. Los exámenes médicos como requisito de la licencia para conductores profesionales que van a ser anuales y para los no profesionales cada vez que se renueve la licencia. Yo creo que en general la ley tiene cosas muy positivas, pero yo quiero realizar, señor Presidente y colegas asambleístas, unas observaciones en los artículos ciento treinta y nueve y ciento cuarenta del proyecto de ley se reforman los artículos doscientos nueve y doscientos diez de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial respectivamente se dispone: la realización de auditorías viales, pero que no se hace mención al perfil y calificación o formación del auditor vial y es un tema muy importante porque ya hemos referido a la alta siniestralidad mundial por accidentes de tránsito. Anualmente en el mundo fallecen quinientas mil personas, en el Ecuador dos mil trescientas personas por año con una proyección que va en aumento por el incremento de vehículos, por la afectación que esto tiene, esto de hecho redundará también en un rango de la afectación al producto interno bruto del uno al dos por ciento pasando del primer mundo al tercer mundo. Los auditores viales pueden ser los ingenieros civiles que tienen



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

conocimientos en diseño vial y de normas geométricas y constructivas, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas debe ser el organismo que acredite la condición de auditor vial. Esa es puntualmente mi observación y que para ser auditor se requerirá tener experiencia en diseño y fiscalización de obras de al menos cinco años. Esta observación, señor Presidente, la hago porque creo que es importante mantener esta relación respecto al control. Esta tarde también se han hecho claras referencias respecto a los reparos de la ley y que de hecho quizás no haya el total consenso como esperaríamos, pero es complejo porque por la propia modalidad y por la propia configuración de la ley aborda muchos aspectos que posiblemente muchos de los sectores, se sientan perjudicados. Pero creo que aquí el bien general es que la Ley de Tránsito necesita políticas fuertes para organizar la circulación y el transporte, y esa es la única manera de prevenir accidentes y garantizar la excelencia en el servicio. Esta propuesta que hoy la estamos revisando y que ha sido un trabajo de tantos meses en la Comisión Ocasional presenta un amplio conjunto de elementos que ayudan y facilitan, a la implementación y mejoramiento del sistema de tránsito y transporte terrestre. Yo quiero por eso felicitar a la Comisión Ocasional, a su Presidente, el colega Fafo Gavilánez y a todos los miembros de la Comisión, y espero que en este segundo debate hayan podido aquilatar también los pronunciamientos claros que se han dado, pronunciamientos yo diría técnicos también que llevan también a la reflexión de que se requiere precisamente algunos cambios ya en la propuesta establecida. Yo aspiro, señor Presidente, que esta norma sirva efectivamente para mejorar a este sector económico importante, pero también para que en el cuidado de todo lo que implica las modalidades de transporte, los usuarios del transporte y también los peatones y todos los ciudadanos podamos contar con una herramienta



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

que privilegie, sobre todo, a los ecuatorianos en general que son los usan el sistema de transporte terrestre. Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, colegas asambleístas. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el asambleísta Fredy Alarcón. -----

EL ASAMBLEÍSTA ALARCÓN GUILLÍN FREDY. Muchas gracias, Presidente. Muy buenas noches, a usted y a todos los asambleístas, mi saludo también a toda la transportación del país en todas las modalidades, a todos quienes conducimos cualquier tipo de vehículo y sobre todo mi saludo a la provincia de Sucumbíos, desde donde están escuchando la voz de quien representa a la transportación de la provincia de Sucumbíos y del país. Yo quiero agradecer al compañero asambleísta Javier Cadena por sus palabras, pero también reconocer su entereza, su seriedad, su dedicación en este trabajo de la Comisión, a Fafo Gavilánez quiero agradecerle también por ese trabajo serio, permanente y porque esta Ley no es que no ha sido socializada, se ha socializado en las veinticuatro provincias inclusive a mi provincia tuvo la gentileza de acompañarme a uno de los tres procesos de socialización. Quiero saludar al equipo técnico de la Comisión, a los asesores y reconocer ese trabajo como siempre lo he hecho un trabajo fuerte, un trabajo incansable, aunque ya no están como servidores de la Comisión, pero quiero desde acá reconocer ese valioso trabajo. Pero si quiero discrepar con algunas expresiones que han hecho en el chat de la Comisión que me parece que cada quien tenemos nuestras competencias y nuestras funciones. Yo quiero también, Presidente, un poco discrepar con lo que decía el colega César Rohón a quien respeto y valoro, pero no creo que sea al apuro la aprobación de esta Ley. Esta Comisión tiene dos años ocho meses desde





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

que se creó y este segundo debate tiene un poco más de nueve meses de para de suspensión. Por lo tanto, yo me pregunto que se ha hecho en estos nueve meses que estuvo el debate suspendido era la oportunidad de consensuar con los diferentes gremios, con los diferentes dirigentes, con la ciudadanía porque la Comisión ya lo hizo, ya expresaron. Ana Belén fue muy clara y dijo que aquí participaron absolutamente todos los dirigentes de todas las modalidades, la Policía Nacional, la Comisión de Tránsito del Ecuador, el Ministerio de Gobierno, el Ministerio del Transporte, la Agencia Nacional de Tránsito a todos ellos mi agradecimiento sincero por sus aportes, pero yo si tengo que decir algo porque aquí o hay que ser fríos o hay que ser calientes, no hay que ser a medias compañeros. Yo quiero pasar hacer algunos análisis y algunos aportes muchos ya lo han hecho, ya lo han dicho, pero también hay algo que no se ha topado, por ejemplo. Yo creo que una vez que la preocupación del Legislador dentro de la Comisión fue darle fuerza a la formación, a la capacitación de los señores vigilantes y agentes de tránsito y la parte transversal de la ley establece la educación superior. Es por ello que en el artículo treinta punto dos en su segundo inciso se debe incorporar a las instituciones de educación superior especializadas en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de manera que no sea únicamente la Comisión de Tránsito del Ecuador y la Policía Nacional la que capacite a este personal, así que yo propongo el siguiente texto. Las unidades de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos o municipales estarán conformados por personal civil especializado seleccionado y contratado por el gobierno autónomo descentralizado y formado por la Comisión de Tránsito del Ecuador, la Policía Nacional y las instituciones de educación superior especializadas en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial acreditadas en el país por el ente



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

encargado del sistema de educación superior y autorizadas por el Directorio Nacional de la Agencia Nacional de Tránsito. Esto con el fin de evitar lo que está pasando ahora, Presidente, hay investigación de la Fiscalía por actos de corrupción supuestamente en el proceso de formación de los agentes para el control del tránsito en las vías. En el tema de la denominación del transporte mixto de pasajeros y/o bienes, yo quiero decir que aquí no existe la necesidad de especificar que el transporte mixto es de pasajeros o bienes en la ley, pues en la lectura del artículo se confunde con la redacción. Además, el transporte mixto es sumamente claro en su definición y naturaleza. La misma que se encuentra precisada con total claridad expresa en el reglamento y por eso propongo el siguiente texto: Elimínese en el artículo cuarenta y dos que reforma el artículo cincuenta y siete en el inciso segundo la denominación mixto de pasajeros y/o bienes, a fin de que conste simplemente mixto porque clarísimo he dicho que la definición del transporte mixto está totalmente definida. Respecto de las plataformas digitales que algunos le han topado superficialmente en el artículo cuarenta y siete que reforma el artículo sesenta y dos A y que este fue un tema discutido, debatido que incluso no tuvo consenso en la Comisión en el momento de votar este artículo y que realmente yo creo que junto a los gremios, junto a la Comisión se analizó, se debatió insistentemente y finalmente se votó este artículo, pero más allá de eso yo quiero decir compañeros que todos tenemos el derecho al trabajo, pero al trabajo organizado, al trabajo constituido respetando la normativa. Aquí no podemos nosotros permitir la competencia desleal, no podemos permitir la ilegalidad, no podemos permitir la piratería que se está dando en este país, por lo tanto, yo propongo el siguiente texto: La Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial regulará, homologará y autorizará el funcionamiento de las plataformas de servicios digitales,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

únicamente, a través de operadoras legalmente constituidas y que cuenten con un permiso de operaciones y más requisitos previstos en la ley. De esta manera estamos ordenando el transporte, de esta manera estamos diciendo que quienes quieran trabajar tienen que organizarse y yo si quiero reiterar lo que han dicho los compañeros el tema del sistema de puntos, de la licencia bajo el sistema de puntos, también fue un tema muy discutido, muy debatido, pero aquí no hay que tener miedo a nada, aquí hay que ser frontal, hay que ser frontal, aquí no hay que tener miedo que se va a resentir el gremio de al lado o el otro gremio, no compañeros, aquí tenemos que ser frontales, directos y precisos. El sistema de puntos en el país como lo han dicho fue adoptado de un modelo europeo. La Comisión pidió a la Agencia Nacional de Tránsito el sustento técnico, jurídico del por qué se implementó este sistema de puntos en nuestro país, nunca jamás se nos entregó, nunca se nos entregó un informe sustentado que diga por esto, por esto y por esto se incrementó o se implementó la licencia por puntos en el país. No ha permitido absolutamente nada para bajar la accidentabilidad en el país, no ha permitido para mejorar las prácticas de conducir en el país y yo les pregunto a ustedes asesores que están chateando, asambleístas, ustedes conducen mejor por el miedo a que le bajen los puntos o conducen mejor porque es parte de su conciencia, porque es parte de su educación, porque es parte de su cultura, la respuesta la tendrán ustedes. Yo digo que yo no conduzco por el miedo a que me bajen los puntos, yo conduzco porque mi conciencia, porque mi educación, porque mi cultura me dice que tengo que conducir así, que tengo que cumplir la normativa, que tengo que cumplir la ley. Por eso yo he propuesto, Presidente de la Asamblea y Presidente de la Comisión, que se elimine el artículo noventa y siete y los consecuentes, respecto del otorgamiento de la licencia bajo el sistema de puntos y no tengo miedo a que me critiquen, a que me digan



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

que estoy legislando para un sector, no señor aquí hay más de cuatro millones, más de cinco millones de conductores de las diferentes modalidades que han sido afectados, que se han quedado sin trabajo y que no han podido llevar el pan que tanto pregonamos a sus mesas. Por lo tanto, al no servir para nada, sino para el chantaje de pronto para otros fines protervos este sistema de puntos yo he propuesto que se elimine. El tema de la revisión técnica vehicular yo concuerdo con muchos asambleístas, estos momentos difíciles no está como para exigirle al transportista dos revisiones al año, eso cuesta dinero, cuesta tiempo y, por lo tanto, hay que eliminar, Presidente, el artículo doscientos seis A referente a la doble revisión técnica vehicular para el transporte público y comercial al año, de manera que la revisión técnica sea una sola vez al año. Respecto de los taxis en la Amazonía estoy totalmente de acuerdo esta propuesta ya lo hice en la Comisión está recogida y quiero sí que recojamos, lo último que decía el compañero Henry Moreno de la provincia de Pastaza. Respecto del transporte en Galápagos hemos acogido la propuesta de asambleísta Washington Paredes, y hay que acoger el último pedido de eliminar la palabra que él quiere acá en este tema. Yo quiero resaltar y un poco respaldar también lo que decía el compañero Eddy Peñafiel, no puede ser posible Presidente que bajo un decreto se haya reformado el reglamento y que esté en peligro el patrimonio de los ciudadanos, de las personas que invierten, de que arriesgan su capital, el patrimonio de la familia cuando yo tengo que poner a nombre de la compañía, no solo del mixto, sino también del camionero, del volquetero, del transporte pesado, a nombre de la compañía mi patrimonio y qué tal si quiebra la compañía, qué va a pasar con esos recursos que invertí. Por lo tanto, mi respaldo total a la iniciativa que ha planteado el asambleísta Eddy Peñafiel, de que las unidades estén matriculadas a nombre de su propietario legítimo a



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

nombre de su dueño. Yo quiero decirles finalmente presidentes tanto de la Asamblea como de la Comisión que hay que sintonizar la voz del pueblo, que la voz del pueblo es la voz de Dios se dice no pero hay que practicarla, pues, hay que practicarla y que han pedido los ciudadanos en todos los recorridos del país, han pedido que por favor esta Ley sea hecha de manera técnica no de manera política ya pasó la campaña electoral ahora estamos en un nuevo momento, pero no podemos dejar esta responsabilidad a la Asamblea que viene, es un trabajo que se ha hecho como dije durante dos años ocho meses y un poco más y, por lo tanto, no es que estamos haciendo nada a la carrera, aquí se ha debatido, se ha recibido a todos los gremios, a todos los dirigentes, a todos los representantes. Y, por lo tanto, yo creo que es hora de que votemos y aprobemos esta Reforma en este período de la Asamblea, que no vamos a poder contentar a todos es cierto nunca jamás en la historia de la construcción de la normativa de una ley ha contentado a todos los ecuatorianos. Habrá siempre que mejorar, habrá siempre que ir progresando en la construcción de las leyes, pero así tenemos que actuar con frontalidad. Y yo quiero agradecer una vez más a usted Presidente, agradecer a todos los compañeros de la Comisión Ocasional de Tránsito, a los equipos técnicos, a los equipos jurídicos. Y, por favor, con el respeto que ustedes se merecen también nosotros nos merecemos respeto en calidad de legisladores y el marco de la competencia que tenemos cada uno en nuestros espacios. Una buena noche para todos. Muchísimas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Punto de información solicitada por el asambleísta Alberto Arias. Punto de información solicitada por el asambleísta Alberto Arias. Señor Asambleísta, por favor, encienda su



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

micrófono. -----

EL SEÑOR ASAMBLEÍSTA ARIAS RAMÍREZ ALBERTO. Gracias, Presidente. Era necesario pedir el punto de información, porque cuando se habla de reformas a la Ley de Tránsito se habla exclusivamente del derecho que tienen todos los ciudadanos, y cuando hablamos de todos los ciudadanos también están incluidos ahí los ciudadanos que son transportistas. Y en la Ley de Transito se tiene que visualizar todos los derechos, la justicia, que la justicia es un bien común que tiene que ser equilibrada. Algunos asambleístas han mencionado modernizarse, sí, modernización equilibrada, justa y voy a resaltar el tema que dijo la asambleísta Salgado, cuando habló de que se había, estoy pidiendo tarifa, habido una equivocación de parte de ella en el momento de entender lo que se estaba planteando. Cuando se habla de equidad y se habla de justicia, se habla también de esos quinientos mil transportistas que con su núcleo familiar representan a más de dos millones de ecuatorianos, que tienen que andar mendigando para que le hagan un equilibrio financiero que es la obligación de las autoridades de turno, de acuerdo a su competencia. Es necesario, compañeros legisladores, entrar a una sensibilidad porque así tiene que ser una sensibilidad de que en la ley como está estipulada ahora solo se diga que sí, que el Estado va a garantizar con tarifa socialmente justa y que pasen diecisiete años y que no se la revise técnicamente, eso es injusticia, eso es injusticia y eso yo estoy planteando que haya equidad, no estoy planteando tarifa, estoy planteando revisiones técnicas. Yo me alegro que aquí se plantea en las reformas a la Ley de Transito técnicamente todo, pero cuando se habla de esto se quiere dejar de lado lo técnico, no es técnico, mi solidaridad para el sector del transporte en todas sus modalidades porque están pasando días durísimos. Muchos en los próximos días entregarán sus



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

unidades a las instituciones financieras porque llevan arrastrando ocho, diez meses y un año que no han podido pagar. Antes de la pandemia el sector estaba ya bien golpeado por no hacer un análisis técnico real del costo operativo, el equilibrio financiero que determina el costo operativo, pasó la pandemia se terminó el sector, quebró. Hoy en la actualidad aparte de que el tema de la pandemia aparece el tema del combustible que ha subido en un cuarenta por ciento al sector del transporte, son ciudadanos, tiene que levantarse la voz del ciudadano conductor y del ciudadano transportista, pero para que haya equidad, justicia y derecho. Eso es lo que se pretende en esta Ley de Tránsito y por eso es que me permití decirle de que no solamente hablarlo en un artículo, sino que también poner el tiempo determinado para que sea obligación de poder revisar de acuerdo a las competencias cada dos años, porque si fuera esto que se está planteando ilegal, entonces, sería ilegal que todos los años al sector de los trabajadores de la patria se les revise el sueldo año a año, es ilegal entonces. No al contrario hay que respaldar esas gestiones porque son dentro de la legalidad que se tiene, son derechos constituidos en cualquier actividad se tienen que revisar costos operacionales, porque o si no se va a la quiebra, un sistema que viene sosteniendo al país por décadas. Es necesario escucharlos, es necesario entrar en un proceso de revisión de sensibilidad y decirles a los ciudadanos transportistas y a los ciudadanos chóferes profesionales, estamos escuchando el clamor de ustedes y estamos analizando. Definitivamente, esta Ley de Tránsito va a traer este debate que el día de hoy se está haciendo, sí, pero deben de ser respetados los derechos que tienen los ciudadanos y en base a eso tiene que ser la discusión, si se los están respetando o se lo están irrespetando. Si se los está irrespetando busquemos la manera de llegar a un acuerdo para que se respeten los derechos.



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

Y así, vamos a poder pagar esa deuda social que tienen los ciudadanos conductores y los ciudadanos transportistas y, podemos decirle gracias por hacerse escuchar y gracias por permitirnos a nosotros llevar su voz y elevarlo a una ley que va hacer equilibrada para la solución del problema del transportista. Querido Presidente, muchísimas gracias por darme el espacio de punto de información. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Ya no hay más solicitud de palabra en este punto. Le voy a dar la palabra al asambleísta Fafo Gavilánez, como ponente para que pueda hacer su intervención final en función de este Proyecto de Ley. Asambleísta Fafo Gavilánez tiene la palabra. -----

EL ASAMBLEÍSTA GAVILÁNEZ CAMACHO FAFO. Buenas noches, señor Presidente. No sé si me escuchan, por favor. Hola si me escuchan por favor. Buenas noches, tengo retorno. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Le escuchamos perfectamente asambleísta, si están gentil puede continuar con su intervención. Asambleísta. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos asambleísta Gavilanes. -----

EL ASAMBLEÍSTA GAVILÁNEZ CAMACHO FAFO. Buenas noches, si me escuchan por favor. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Asambleísta le escuchamos perfectamente, si es tan gentil puede continuar con su intervención. -----





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

EL SEÑOR ASAMBLEÍSTA GAVILÁNEZ CAMACHO FAFO. Buenas noches, señor Presidente. Buenas noches, señoras y señores asambleístas. Un saludo cordial a todos los ecuatorianos, a través de los medios de comunicación que han seguido esta importante sesión. Quiero empezar agradeciendo la iniciativa de la señora asambleísta Elizabeth Cabezas, al conformar la Comisión Ocasional de Transito Transporte y Seguridad Vial, fortalecerla cuando fue Presidenta de la Asamblea Nacional y a usted señor Presidente, ingeniero César Litardo, por permitirnos a la Comisión de Transito, trabajar de manera objetiva y de manera técnica, al acceder a nuestro pedido que no se trate este debate en momentos o en tiempos electorales. Esto ha permitido mantener la objetividad y la técnica en los debates de los diferentes integrantes de esta Mesa, representado por todos los sectores políticos de esta Asamblea Nacional y los equipos técnicos, los legisladores y el equipo por su reconocimiento por su trabajo en base a su conocimiento técnico y sus aportes. Agradecer todas las intervenciones que en esta tarde y en la sesión anterior han hecho sus aportes correspondientes los diferentes colegas asambleístas, hemos tomado nota, estamos trabajando en paralelo con el equipo técnico y las observaciones que ustedes, acá lo han remitido serán consideradas siempre tomando en cuenta la parte legal, la parte objetiva, de una manera transversal que beneficie a los dieciocho millones de ecuatorianos. Nosotros, si bien es cierto su nombre indica Ley de Transito Transporte y Seguridad Vial y por supuesto que tenemos que conversar con los actores del transporte, pero también tenemos que conversar con todos quienes hacemos movilidad en el Ecuador, y eso hemos hecho. Hemos recorrido las veinticuatro provincias del Ecuador, en reuniones, en sesiones con toda la sociedad civil, peatones ciclistas, motociclistas, personas con discapacidad, conductores, trabajadores del transporte, empresarios del transporte, transportistas, dirigentes, bases,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

con todos, en donde de una manera didáctica y amplia en reuniones de hasta seis, siete u ocho horas para escucharles a todos, la metodología ha sido tomar nota de las observaciones de los requerimientos de todos quienes han querido intervenir en estos recorridos. Lo hemos hecho, no con recursos de la Asamblea Nacional, lo hemos hecho en bus, lo hemos hecho en tráiler, lo hemos hecho en bici. Por qué, porque yo tengo el dicho que decía mi madre, solo la mama cuchara sabe el sabor del caldo, ingresábamos a los terminales, cogíamos un taxi, cogíamos un bus he íbamos viendo y sintonizándonos, con todos quienes hacen movilidad en el Ecuador, ya los colegas legisladores de la Comisión y otros legisladores, han hecho análisis técnico de lo que consta en los diferentes capítulos. Pero yo quiero en marcarme en ejes fundamentales que logramos coincidir en los debates en la capacitación, en la seguridad vial y claro económicamente considerando con el transporte es un eje estratégico para la economía y el desarrollo del Ecuador. Pero la capacitación, por qué la capacitación, porque nos íbamos dando cuenta en estos recorridos y en estas reuniones que no teníamos identificado claramente lo que significaba nuestras responsabilidades como peatones, nuestras obligaciones como (audio inentendible) nuestras obligaciones y nuestros derechos con los motociclistas. Entonces, emprendimos (audio inentendible) la educación y por eso como eje transversal, en el artículo cuatro disponemos al ministro del ramo se dicte la materia de tránsito y seguridad vial en todas las unidades educativas del país, desde primero de básica hasta tercer año de bachillerato, pero claro esta será una nueva generación de jóvenes que salen con el conocimiento de lo que significa transito transporte y seguridad vial, pero no solo nos quedamos ahí, sino también a las mallas curriculares para quienes están formando a conductores, para quienes están haciendo el control como los agentes y no una malla curricular sencilla, con buenas intenciones que lo hace la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

Agencia Nacional de Transito. Ahora esta malla curricular tiene que estar trabajada en equipo con el sistema de cualificaciones y con el aval del máximo organismo de Educación Superior el Ceases, esto va a permitir tener una formación adecuada y por supuesto no solo en la teoría, sino también en la práctica. Por eso es que nosotros incorporamos en esta reforma que a los jóvenes nuestro cariño, nuestra gratitud y nuestra confianza permanente, pero para este tipo de profesión, consideramos que no es prudente que después de cumplir dieciocho años, usted vaya a seguir un curso de seis meses y ya le otorguen la licencia profesional Tipo E, que significa esto, que pueda conducir un autobús, una volqueta, un tráiler, quizá lo va hacer bien, pero nuestra geografía, nuestra geografía ecuatoriana permite de que tengamos diferentes (audio inentendible) y deben tener experiencia, la experticia en conducir un vehículo de alto tonelaje y aún más con muchos pasajeros. Por eso propusimos y proponemos en ese segundo informe, que si bien es cierto usted vaya a los dieciocho años y haga el curso pero le otorguen la licencia profesional Tipo C, para que pueda conducir un auto de cuatro llantas y si usted quiere renovar su licencia pasen al menos dos años para que nuevamente haga un curso le otorguen la licencia profesional Tipo B, y si usted quiere mejorar, quiere alcanzar su licencia profesional Tipo E avance dos años más y haga un curso para que le otorguen la licencia profesional Tipo E y, de esta manera abarcarle de experiencia al conductor profesional. Pero no nos hemos olvidado de los conductores no profesionales, porque en apenas quince días a usted ya le dan una licencia profesional, una licencia no profesional, una licencia sportman, también hemos cambiado el número de horas y el número de horas prácticas que al menos un cuarenta por ciento tienen que ser práctico, con la finalidad que no se le entregue en apenas quien dice días la licencia no profesional. Hablaba de seguridad, nosotros identificamos que hay



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

muchos factores en el tema de accidentes, pero el eje tecnológico nos va a permitir controlar la velocidad, por eso disponemos de que se incorpore el tacógrafo, el GPS en todas las unidades mayores a tres punto cinco su velocidad desde su inicio hasta su final de la partida y también el tacógrafo donde se pueda insertar la licencia, para saber quién empieza a conducir y quien hace el viaje y quien no lo hace. Muchas veces por uno pagan todos, pero aquí tenemos que poner estos ejemplos, muchas veces el dueño del bus saca y al pasar un kilómetro le dice al oficial anda termina el viaje y es el oficial quien hace el viaje, con el tema tecnológico nos vamos a permitir identificar quien es el conductor. En el tema de seguridad, en el tema de los ciclistas, en la anterior ley en la que estamos reformando existía apenas tres artículos respecto al ciclismo, pero claro no es culpa del conductor que atropella al ciclista o si es culpa del conductor o es también irresponsabilidad del ciclista. Por eso también propusimos y proponemos que tengan todas las seguridades necesarias para que se identifique y se respete también al ciclista y de esta manera poder identificar, los errores que tanto que en un sector o el otro pueda existir, pueda ocurrir. Si hablamos de seguridad y transparencia. Nosotros proponemos que los agentes de tránsito tengan una cámara para que se grave el momento de que hacen los operativos, y estos operativos puedan ser acompañados por la sociedad civil acompañados por la sociedad civil y estos operativos puedan ser, gravados y subidos a una plataforma como el ECU 911 para poder identificar ese proceso, esa comunicación entre el agente y el conductor. No es posible extorsión en muchos de los casos hacia los conductores y choferes profesionales del país. Nosotros podemos identificar en esta reforma construida desde abajo, construida desde los estándares generales, no es lo mismo la movilidad en Quito que en Esmeraldas, no es lo mismo la movilidad en Galápagos, no es lo mismo la movilidad en diferentes zonas del Ecuador.



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

Como siempre me caracterizo de ser respetuoso con los aportes y con las discrepancias, siempre me caracterizaré por respetar a todas y a todos los ecuatorianos. Nosotros somos formados en la Politécnica Nacional donde sabemos si nos dan una tarea cumplirla, nos dieron esta tarea de trabajar en la elaboración de esta reforma y no es que hemos contentado a un sector y otro sector no está contento, no nos debemos a un sector. Esta Ley se debe a todos quienes hacemos movilidad en el Ecuador, está considerado todos los sectores, están considerado todos los dieciocho millones de ecuatorianos, pero, por supuesto, siempre estaremos abiertos a recibir aportes, observaciones constructivas. Pero que no es complejo en la vida, que ley no es compleja, pero quiero decir que esta Ley es una de las más sensibles, es una de las más sensibles, sino la más sensible que estamos tramitando en esta Asamblea Nacional. Solicito, señor Presidente, colegas legisladores, démosles una respuesta a los ecuatorianos, esta Asamblea Nacional ha trabajado desde el territorio y no desde el escritorio, esta Asamblea Nacional ha trabajado objetiva y técnicamente en esta reforma a la Ley de Transito Transporte y Seguridad Vial. Por lo cual me permito, señor Presidente, solicitarle el tiempo prudencial para recopilar las observaciones si es posible unas veinticuatro horas, de igual manera para (audio inentendible) unas veinticuatro horas tengan en sus correos electrónicos todos los señores asambleístas y lo puedan revisar o lo podamos revisar, y después de eso solicitar de la manera más comedida exista el apoyo para esta importante ley. Que sea esta Asamblea Nacional, que sea esta Asamblea Nacional que le dé la respuesta a los ecuatorianos, que sea esta Asamblea Nacional, que sea esta Asamblea Nacional que le dé la respuesta a los ecuatorianos. Que sea esta Asamblea Nacional que le dé la respuesta a todos los sectores, a todas las familias ecuatorianas que necesitan de esta importante reforma en estos momentos difíciles, en estos momentos



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-E**

duros, en estos momentos en que hemos perdido (audio inentendible), colega asambleísta se ha muerto en esta pandemia, familiares de colegas asambleístas se han muerto. Nuestro amigo Byron, alguien que siempre hemos estado conversando, ha sido parte de este proceso y familiares de nosotros, estamos sobreviviendo una tercera guerra mundial, lo denomino yo, pero mientras tengamos esta salud y la vida y podamos mirarlos a los ojos a los ecuatorianos vamos a darle una respuesta positiva a las y los ecuatorianos. Señor Presidente, si usted considera pertinente lo que yo he solicitado le agradezco, sino más dejo a su criterio la disponibilidad de cómo podríamos alcanzar ya el límite de alcanzar la votación. Para terminar, quiero agradecer nuevamente a todos quienes han portado, a todos quienes han dado sus aportes positivos, a todos quienes han defendido desde su espacio, desde su vereda a su sector, ha habido discrepancias, ha habido diferentes tonos de voz, pero siempre ha existido la caballerosidad, la generosidad del dialogo, de la democracia de construir, nosotros ponemos el hombro para que la carga sea más liviana, no ponemos el pie a nadie para que nadie se tropiece y ampliamente de manera transparente hemos construido esta reforma importante, porque sabemos brillar por luz propia, sin apagar la luz de nadie. Gracias a todos los sectores que nos están escuchando, que saben que mi número telefónico es público y que a través del WhatsApp siempre estamos atendiendo cualquier necesidad o cualquier inquietud respecto a esta reforma. De esta manera nos hemos convertido la Asamblea Nacional se ha convertido en una Asamblea que trabaja desde el territorio y no desde el escritorio, a los señores legisladores que terminamos esta Comisión a sus equipos técnicos, al equipo de la Comisión, a todo el país, gracias a los medios de comunicación que nos acompañaban a las sesiones a las seis de la mañana para lograr el objetivo que lo alcanzamos al presentar este informe muy detallado, muy organizado, muy técnico, muy objetivo. 7



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-E

Señor Presidente, muchas gracias por otorgarme la palabra y dejen planteada esta consideración para su análisis y autorización. Buenas noches a todas y a todos. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Agradecemos a todos los que nos reunimos en este debate, será seguramente un procesamiento bastante importante que se da, no se va, como decían varios de ustedes contentar al cien por ciento a todos porque es una ley importante creo que fundamental acá es que esta es una ley transversal en muchos aspectos. Tal vez lamentablemente el sector de los peatones, algunos sectores más, no tienen gremios que los defiendan que puedan aquí tener su voz democrática y por ende también lo vemos como que quienes con una justa razón tienen su derecho a opinar, sean los únicos interesados en esta Ley. Esta es una Ley de Tránsito integral, tiene que ver con el transporte, tiene que ver con el peatón, con el ciclista, con la seguridad vial ciudadana, así que hay que verlo de esa manera y la Asamblea tiene que actuar, si bien es cierto desde la lógica política también desde la lógica de dar unas normas que rijan y mejoren el tránsito y la seguridad vial en el país. En ese sentido, creo que es fundamental no pensar que aquí hay que contentar a unos u otros, aquí lo hay que hacer es lo correcto y lo correcto es darle un marco de seguridad vial integral al país. Le quiero solicitar al señor Presidente de la Comisión que en el plazo que él crea conveniente, no más allá de veinticuatro horas se procesen estos cambios que son fundamentales. Es una ley que se ha tratado desde hace dos años acá y que difícilmente será posible llegar a un texto a un cien por ciento de un consenso de todos, pero si el más apegado a la realidad y a los acuerdos posibles y tentativamente señor Presidente de la Comisión con el texto que usted pueda enviar lo antes posible, finalmente, podamos enviarlo a los



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 674-E**

asambleístas para que lo revisen y podríamos retomar la sesión el día viernes para votar ese texto que usted pueda enviarnos. Con esos antecedentes, por favor, señor Secretario, suspendamos la sesión, por favor. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Tomamos nota, señor Presidente. Una buena noche con todos los señores asambleístas. -----

**V**

El señor Presidente suspende la Sesión cuando son las diecinueve horas cuarenta y un minutos. -----

  
**ING. CÉSAR LITARDO CAICEDO**  
Presidente de la Asamblea Nacional

  
**ING. CÉSAR SOLÓRZANO SARRIA**  
Primer Vicepresidente de la Asamblea Nacional

  
**DR. JAVIER RUBIO DUQUE**  
Secretario General de la Asamblea Nacional

  
MRP