



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 674-D**

27 DE AGOSTO DE 2020

**SUMARIO:**

**CAPÍTULOS**

**TEMAS**

- 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 DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.
- V SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.

**ANEXOS**



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

Acta 674-D

### ÍNDICE:

CAPÍTULOS	TEMAS	PÁGINAS
I	Verificación del cuórum. -----	1
II	Reinstalación de la Sesión. -----	1
III	Lectura de la Convocatoria y Orden del Día. -	2
IV	<b>Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. -----</b>	<b>3</b>
	Presidente suspende la Sesión e instala en comisión general para recibir a los representantes del sector del transporte. -----	3
	Intervención del señor Carlos Zurita, representante de los biciusuarios. -----	4
	Intervención del señor Víctor Hugo Cepeda, representante de la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías del Ecuador. -----	8
	Intervención del señor Wilmer Guillermo Gallo, representante de la Asociación de Compañías y Operadoras de Transporte de Pichincha. -----	12
	Intervención del señor Martín Mera Bercenas, representante de la Asociación de Taxis de Pichincha Nueva Generación. -----	15
	Presidente clausura la comisión general y reinstala la sesión.-----	17
	Lectura del informe de la Comisión. -----	17
	Intervenciones de los asambleístas:	



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

Gavilánez Camacho Fafo. -----	77
Doumet Chedraui Michael. -----	90
Alarcón Guillín Fredy. -----	97
Simbaña Villarreal Marcelo. -----	103
Marín Aguirre Ana Belén. -----	108
Chactong Velasco Ximena. -----	120
Cabezas Guerrero Elizabeth. -----	123
Cambala Montecé Carlos. -----	127
Suquilanda Valdivieso Byron. -----	132
Peñañiel Izquierdo Eddy. -----	135
Carrión Cevallos María José. -----	140
Asume la Dirección de la Sesión la asambleísta Ana Belén Marín Aguirre, Primera Vocal del Consejo de Administración Legislativa. -----	149
Yandún Pozo René. -----	149
Cuesta Ríos Liuba. -----	153
Carrión Morena César. -----	156
Terán Salcedo Ramón. -----	160
Saltos Moreira Gabriela. -----	162
Flores Vásquez Fernando. -----	167
Duchi Guamán Encarnación. -----	172
<b>V      Suspensión de la Sesión. -----</b>	<b>177</b> *



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 674-D**

**ANEXOS:**

1. **Convocatoria y Orden del Día.**
2. **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.**
5. **Voto electrónico.**



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las doce horas cincuenta y tres minutos del día veintiocho de julio del año dos mil veinte, se reinstala la sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su Presidente, asambleísta César Litardo Caicedo.-----

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

EL SEÑOR PRESIDENTE. Buenos días, compañeros, compañeras asambleístas. Vamos a dar inicio a esta Sesión. Por favor, señor Secretario sírvase verificar el cuórum respectivo. -----

#### I

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Señor Presidente, buenas tardes; señores asambleístas muy buenas tardes. Con su venia, señor Presidente, procedo a verificar el cuórum para la instalación de la continuación de la Sesión número seis siete cuatro. Señoras y señores asambleístas, por favor, registrar la asistencia en sus curules electrónicas. Dé existir alguna novedad, por favor, informar a esta Secretaría y a cada uno de sus técnicos asignados. Muchas gracias. Informo, señor Presidente, que contamos con ciento treinta y tres asambleístas registrados en la Sesión virtual, por tanto, tenemos el cuórum reglamentario. -----

#### II

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Se reinstala la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

Sesión. Por favor, dé lectura a la convocatoria del día de hoy. -----

#### III

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Con su venia, 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 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 día martes 28 de julio de 2020, a las 11h45, 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 que el señor ministro de Salud Pública, doctor Juan Carlos Zevallos López, responda respecto al manejo e identificación de cadáveres en los diferentes hospitales públicos de la ciudad de Guayaquil. 3. 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-CoV-2 (coronavirus Covid-19) sea accesible para el mundo en forma gratuita. 4. 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 Lenin Moreno Garcés, el 24 de mayo de 2020”. Hasta aquí el texto de la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

convocatoria, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Primer punto del Orden del Día, por favor. -----

#### IV

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. 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". -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Entiendo que hay cuatro comisiones generales que estaban pendientes la Sesión anterior. Por favor, procedamos con ellas para ya cumplir con este objetivo de escuchar a la ciudadanía en esta importante Ley. Vamos a suspender la Sesión temporalmente para declararnos en comisión general y poder escuchar a los ciudadanos que hoy harán uso de esta comisión general, por favor, señor Secretario. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE SUSPENDE LA SESIÓN E INSTALA EN COMISIÓN GENERAL PARA RECIBIR A LOS REPRESENTANTES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE, CUANDO SON LAS DOCE HORAS CINCUENTA Y CUATRO MINUTOS.-----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor Presidente. Efectivamente están previstas las comisiones generales con las intervenciones de las siguientes personas. En primer lugar, tenemos



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

la participación del señor Carlos Zurita como representante de Biciusuario. Adelante, señor Zurita si es tan amable. Señor Zurita, le pedimos comedidamente si puede, por favor, encender su micrófono para poder realizar su intervención. -----

EL SEÑOR CARLOS ZURITA, REPRESENTANTE DE BICIUSUARIO.  
¿Hola, me escucha? -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Señor Carlos Zurita, muy buenos días. -----

EL SEÑOR CARLOS ZURITA, REPRESENTANTE DE BICIUSUARIO.  
Mucho gusto. ¿No sé si me escuchan? -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, le escuchamos perfectamente. -----

EL SEÑOR CARLOS ZURITA, REPRESENTANTE DE BICIUSUARIO. No tenía acceso al micrófono. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Por favor, si puede continuar. Le escuchamos, señor Zurita. -----

EL SEÑOR CARLOS ZURITA, REPRESENTANTE DE BICIUSUARIO. Claro que sí, mucho gusto. Bueno, estoy aquí porque estoy convencido que la bicicleta es el camino y la solución a la movilidad de las ciudades en el Ecuador, y para esto necesitamos que la ley nos proteja. Buenas tardes con todos y con todas. Agradecer de antemano al equipo de trabajo de





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

Sebastián Palacios y Fafo Gavilánez, con quienes hemos trabajado en el capítulo de movilidad activa, es por esta razón que estoy aquí. La bicicleta es una herramienta de cambio, ha estado presente en cada momento de la historia, al igual que en las anécdotas de la mayoría de personas cuando hemos sido niños o niñas. En este contexto distinto a todo, volvía a demostrar que la bicicleta es el medio de transporte más eficiente, accesible, inclusivo. Ha facilitado el traslado de miles de personas que no han tenido otra opción de movilidad, ha incentivado a muchas otras a desempolvarla y sacarla. Sin duda, la pandemia ha convertido a la bicicleta en un objeto de reserva, es por esta razón y por todas, que el capítulo generado y trabajado incansablemente con Sebastián y con Fafo Gavilánez en relación a la movilidad activa, requiere de toda su atención y respaldo. Es ahora cuando podemos dejar, eliminar el argumento que muchas personas utilizan en relación a que no salimos en bicicleta porque es inseguro. Para tener un poco de contexto en relación a como fue concebido el capítulo y que es la movilidad activa, es importante conocer que es aquella que depende del movimiento físico de las personas, está vinculada directamente a la movilidad sostenible, sobre todo a través de este capítulo tratamos de potenciar dos elementos, que es; la caminata y la promoción del uso de la bicicleta, es sumamente importante entender y saber que una ley no se puede construir si no tiene principios básicos como los que recoge este capítulo, que es el tema de equidad pensando en el respeto en el espacio público, la accesibilidad, que es el alcance que podemos tener como biciusuarios, como usuarios de bicicleta o como peatones, la seguridad; creemos que poder recorrer un espacio de un punto A, a un punto B sin tener ningún tipo de problemas, y por último, el tema de la inclusión. Es importante que toda planificación de transporte se construya bajo la inclusión desde que esté



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

pensado hasta cuando se ejecute. Volviendo al tema de la planificación que es uno de los elementos que contiene este capítulo, la planificación del transporte es fundamental para garantizar la circulación segura, inclusiva, eficiente, armónica en cada una de las ciudades, basándonos y aplicando el concepto básico que imagino que todos lo conocemos es el tema de la pirámide invertida de la movilidad donde tenemos al peatón y al usuario de la bicicleta como los elementos o los actores con mayor prioridad. Es importante reconocer el transporte sostenible como preferente y de interés público. Otro elemento que se lo topa y que lo hemos trabajado incansablemente, es el tema del presupuesto para jerarquizar el transporte sostenible, presupuesto que nos permita desarrollar planes, programas y proyectos. No basta con la voluntad pública, es necesario que se vea reflejado en un presupuesto promover sistemas de transporte público con bicicleta. Varias ciudades aquí en el Ecuador ya lo han implementado como es el caso de Cuenca, en su momento Quito, muchos con mucho éxito. En este sentido es importante promover este tipo de proyectos para generar de esa manera diferentes opciones de movilidad, diferentes opciones de transporte para la ciudadanía, eso va vinculado con otro elemento fundamental que es la intermodalidad. Es imposible pensar o construir o planificar las ciudades sin promover diferentes formas de intermovilidad, intermovilidad pensando en cómo articulas tu viaje en bicicleta con el transporte público u otras formas de movilidad. No podemos dejar a un lado el tema de los incentivos. Aquí hablamos con incentivos y no hablemos de incentivos económicos, hablemos cuando un usuario de bicicleta va a su diferente lugar o destino de trabajo, va a necesitar y tiene la necesidad de tener una infraestructura adecuada, a qué me refiero con esto, a parqueaderos seguros, a lugares donde puedan descansar o a su vez poder tomar una



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

ducha o algo por el estilo, es necesario pensar en incentivos para promover el uso de la bicicleta. Lo que pasa en otros países, no iremos muy lejos, lo que pasa en Colombia, en otros países muy cercanos donde el uso de la bicicleta se lo incentiva mediante algún tema de vacaciones u otras cuestiones por el estilo que están identificadas en diferentes instituciones tanto públicas o privadas, es importante pensar en los incentivos porque de esa manera también se promociona el uso de la bicicleta. Por último, y es importante hacer una reflexión y pensar que los GAD tienen mucha responsabilidad en este capítulo que hemos creado, ellos tienen la responsabilidad de incorporar, de elevar estas discusiones a hechos y a realidades, lo que normalmente no ha pasado. Es importante reflexionar y pensar que la Ley vigente no protege las necesidades de los ciclistas ni de los peatones, es por eso que hemos trabajado este capítulo y creemos, tomando más aún el contexto que estamos viviendo, que es totalmente necesario promover acciones que permitan la seguridad de quienes nos movemos en bicicleta. La bicicleta para muchas personas ha estado participe en cada uno de los momentos cuando hemos sido niños. Recordemos nuestros viajes, recordemos todas las actividades que hemos hecho y pensemos que generar y promover este capítulo y aprobar este capítulo significa también salvar vidas. Las bicicletas redefinen las ciudades, las bicicletas convierten a las ciudades más eficientes; generan interacción social y equidad, aportan sin duda a la salud pública, minorizan el gasto público, incrementan el volumen de ventas y por último aumentan el valor de las propiedades. Les pido, por favor, que reflexionemos y que pensemos sobre este capítulo. ¿Quién no se ha subido a una bicicleta? Les invito a que se suban a la bicicleta y en realidad analicemos este Proyecto y analicemos este capítulo, porque sin lugar a dudas lo necesitamos. -----



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

EL SEÑOR PRESIDENTE. Siguiente comisión general, señor Secretario, por favor. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor Presidente. A continuación, escucharemos la intervención del señor Víctor Hugo Cepeda Jácome, en su calidad de Presidente de la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías, Canfac. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR VÍCTOR JÁCOME CEPEDA PRESIDENTE DE LA CÁMARA NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERÍAS DEL ECUADOR. Buenas tardes, señores asambleístas. Un saludo por parte de la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías del Ecuador. La razón y el motivo que estamos aquí interviniendo para este Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es porque existe una corrupción a nivel privado entre los importadores de buses y los dirigentes de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador y los dirigentes de las cooperativas de transporte provincial e intraprovincial. El problema es que los dirigentes del transporte son invitados por los representantes, distribuidores de buses importados a los países de origen de estos buses en donde son tratados muy bien, les alimentan muy bien, les hacen pasar muy bien, les hacen conocer las fábricas y luego viene las negociaciones y viene el acto de corrupción que es imponer aquí a los socios la adquisición de buses importados a través de sus reglamentos internos, sus resoluciones internas y las decisiones de los directivos, gerente, presidente y de la comisión de vigilancia de las cooperativas, compañías de transporte, entonces, uno de los principales problemas que tenemos es que en este tipo de resoluciones hay, si les podríamos colocar



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

ahí los puntos. Hay una discriminación que, prácticamente, está viviendo el sector carrocerero por parte de las cooperativas y compañías de transporte de pasajeros a nivel nacional, los reglamentos internos, resoluciones internas y decisiones de las directivas de las cooperativas y compañías de transporte de pasajeros, por ejemplo, para el ingreso, incremento de cupo, cambio o reemplazo deberán poner una unidad con carrocería importada marca Marcopolo o doble piso con carrocería importada marca Marcopolo de Shandong. En este punto, aparte de lo que se está exigiendo que debe ser carrocería importada, ya se está exigiendo hasta la marca de la carrocería importada, otro ejemplo, dentro de las cooperativas y compañías de transporte se establecen tiempos de vida útil de las unidades y en estas resoluciones que ellos toman se dice, se establece los siguientes tiempos de vida de las unidades al interior de las cooperativas o compañías de transporte de pasajeros, unidades con carrocería nacional seis años, unidades con carrocería importada, ocho a diez años, unidades con carrocería doble piso importada diez años. Entonces, aquí igual hay el perjuicio de que si tanto la carrocería nacional como la carrocería importada cumple con todos los reglamentos técnicos ecuatorianos del INEN, con todas las normativas técnicas ecuatorianas del INEN, con todas las resoluciones de la Agencia Nacional de Transito, ¿por qué esa discriminación de tiempo en la vida útil al interior de las cooperativas y compañías de transporte? Otro de los puntos que también colocan en sus resoluciones es, establecen dos tablas de trabajo al interior de las cooperativas o compañías de transporte de pasajeros. Sistema diferenciado, las más lucrativas con los mejores turnos, los mejores horarios y las mejores rutas, para unidades con carrocería importada. Un sistema normal, las menos lucrativas con las peores rutas y los peores horarios para unidades con carrocería nacional; igual,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

sentimos una discriminación, tanto entre producto nacional y producto importado, esto se debe regular automáticamente; el mercado es el que debe regularse, auto regularse, el que tiene posibilidades para viajar en un bus con mayores prestaciones, mayores comodidades, pues que vaya en un bus de esos y el que no que vaya en un bus con menos prestaciones, aunque hoy en día las prestaciones de las carrocerías nacionales son superiores a las prestaciones de una carrocería importada. Otro de los problemas que se tiene es que los miembros de la directiva de las cooperativas y compañías de transporte, están exigiendo a sus empleados, encargados de la venta de los pasajes en las boleterías de los terminales a nivel nacional, que vendan, preferentemente, pasajes a las unidades importadas discriminando a los buses de fabricación nacional, sino realizan esto toman represalias con sus empleados, con sus vendedores de boletos llegando al punto de despedirles. Entonces, la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías ha venido tratando esto desde hace muchos años, lo que nosotros pedimos es un trato igualitario, un trato justo, un trato por igual a las dos partes y por ese motivo...-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Existe algún problema técnico, por favor, corregir. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR VÍCTOR JÁCOME CEPEDA, PRESIDENTE DE LA CÁMARA NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERÍAS DEL ECUADOR. ¿Si me escuchan? -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Si le escuchamos, por favor, continúe. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR VÍCTOR JÁCOME CEPEDA, PRESIDENTE



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

DE LA CÁMARA NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERÍAS DEL ECUADOR. Como les venía diciendo, nosotros hemos presentado una propuesta para que se agregue una disposición general que creemos que sería la vigésima octava a este nuevo Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la cual se propone el texto que dice: Se prohíbe todo tipo de discriminación positiva o negativa al interior de las operadores del transporte terrestre determinadas en el artículo setenta y siete de la presente Ley, en la prestación del servicio del transporte terrestre en cualquiera de sus clases de servicio y ámbitos de operación para la designación de rutas y frecuencias, de asignación de tablas de trabajo, incrementos de cupos o cambios o reemplazos, compra y renovación de unidades, así como los tiempos de vida útil de las mismas al interior de las operadoras del transporte terrestre, direccionar la venta de boletos o pasajes y demás que puedan afectar la libertad de elección de cada uno de los socios o cooperados o de los usuarios de elegir libremente, so pena de la revocatoria del permiso de operación, título habilitante para el ejercicio de su actividad. Las operadoras de transporte terrestre, determinarán únicamente los niveles de calidad de servicio de las unidades en las clases de servicio y ámbito de operación, en tal sentido se prohíbe expresamente por cualquier medio la procedencia y las marcas específicas para que los socios o cooperados adquieran unidades en incrementos de cupos, cambios o reemplazos, compra o renovación y así precautelar el derecho de la libertad de contratación de igualdad, so pena de la sanción ya prescrita. Entonces, esto es lo que la Cámara ha venido pidiendo desde hace mucho tiempo a través del ministerio de Industrias. La última reunión que tuvimos con el señor ministro Iván Ontaneda, igual, tenemos todo el apoyo por parte del Gobierno nacional a través del



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

Ministerio de Industrias, a través de su ministro, y valga la oportunidad que ahora tenemos esta apertura por parte de la Asamblea Nacional para poder, como ustedes verán, nosotros no estamos pidiendo que nos privilegien, lo único que estamos pidiendo es un trato igualitario. Si es que en las operadoras de transporte ellos deciden, la mayoría decide adquirir unidades importadas, nosotros no nos oponemos, pero si así mismo la minoría decide adquirir unidades nacionales que tampoco se opongan, que les dejen en libertad de poder escoger y poder adquirir lo que ellos deseen y que no haya esa discriminación en el tiempo de vida útil dentro de las operadoras, que no haya esa discriminación de los turnos de trabajo por ser nacional y por ser importado y que tampoco haya esa presión a sus empleados para direccionar la venta de boletos. Por nuestra parte, se les agradece la atención que nos han brindado, espero que acojan nuestra solicitud, nuestro pedido y que sientan que la industria nacional, antes de este momento de pandemia estuvo muy golpeada y ahora en este momento de pandemia está extremadamente golpeada. Muchas gracias y muy buenas tardes. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Siguiente comisión general, señor Secretario, por favor. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor Presidente. A continuación, tendremos la participación del señor Wilmer Guillermo Gallo Mora, representante de la Asociación de Compañías y Operadores de Transporte de Pichincha. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR WILMER GUILLERMO GALLO MORA,  
REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE COMPAÑÍAS Y





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

OPERADORES DE TRANSPORTE DE PICHINCHA. Señor Presidente de la Asamblea Nacional, señor Presidente de la Comisión, ingeniero Fafo Gavilánez, asambleístas presentes. Como representante de la Asociación de Compañías y Operadoras de Transporte de Pichincha, Asocotap, con Resolución ministerial ciento ochenta y cuatro del veintitrés de mayo del dos mil dieciséis. Permítanme exponer lo que consideramos las bases del taxismo de Pichincha. Considerando que el día de hoy, en comisión general, para nosotros poder exponer la realidad por la cual estamos viviendo en el tema del transporte en taxi. Sabemos que el derecho al trabajo consagrado en la Constitución de nuestro querido Ecuador nos protege el derecho al trabajo, manifestarles, partiendo desde ahí que está muy bien, pero un derecho al trabajo legal y organizado. Decirles, señores asambleístas, que nosotros como organización no nos negamos a las plataformas tecnológicas, es más, el mundo global va de la mano con el sistema tecnológico, lo cual quiero manifestar que las tecnologías que ustedes las van a legalizar y que va a pasar la competencia a los GAD municipales, que se las hagan pero a través de operadoras legalmente constituidas y con unidades de transporte con permiso de operación, cumpliendo todas las normas legales de servicio, esto quiere decir con todos los estándar de homologación. Nosotros como organización de bases no nos estamos negando a esta oportunidad, pero si, señores asambleístas, manifestarles, miembros de la Comisión, que el taxismo antes de la pandemia ya estaba en decadencia, en quiebra y mucho menos ahora en este estado de excepción. ¿Por qué? Porque la competencia es desleal. No puede ser justo, señores asambleístas, que podamos competir con plataformas ilegales, con conductores que no cumplen ni con la mínima capacitación, ni cuentan siquiera con una licencia sportman, en alguno de los casos, peor con vehículos



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

homologados, a eso es lo que nosotros nos oponemos, que somos el otro lado que se si hemos cumplido con todos los requisitos como conductores profesionales y también nuestras unidades dentro de la homologación emitida por la Agencia Nacional de Tránsito. Esto, puntualizar lo que sería una competencia desleal, lo cual nosotros respetuosos del derecho al trabajo pedimos que se incluya en los artículos de la reformatoria de la nueva Ley de Transporte de Tránsito y Seguridad Vial, que se ponga, que se cumpla en los GAD municipales que las tecnologías deben ser aplicadas para la prestación de servicio con unidades de transporte legalizado y operadoras legalmente constituidas, de esa manera cumpliremos con el objetivo de solucionar el trabajo que está totalmente en decadencia de los agremiados de base, que somos los que palpamos la realidad en las calles del diario vivir. Mencionar, muy comedidamente a usted, señor Presidente de la Comisión, ingeniero Fafo Gavilánez, conociendo su espíritu de solidaridad con el gremio, va a tomar en cuenta este pedido de nosotros y que se aclare que el taxismo responsable no estamos en contra de la tecnología. Estamos pidiendo que la tecnología trabaje con las operadoras legalmente constituidas y con vehículos homologados que cumplan todas las normas ambientales y de seguridad, esa mi intervención y mi pedido, señor Presidente de la Asamblea, señor Presidente de la Comisión Ocasional y asambleístas presentes, muy amables y muy agradecido por haberme escuchado mi intervención. Muchas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias a usted. Siguiendo comparecencia, señor Secretario, por favor. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

Presidente, tenemos como cuarta y última intervención la presencia del señor Martín Mora Barcenes, representante de la Asociación de Taxis de Pichincha, Nueva Generación. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Prosiga, señor, por favor. Encienda el micrófono, por favor. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Señor Mora, si es tan gentil, podría habilitar su micrófono para poder escuchar su intervención. Muy gentil, muchas gracias. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR MARTÍN MORA BARCENES, REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE TAXIS DE PICHINCHA NUEVA GENERACIÓN. ¿Me escucha, por favor? -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, le escuchamos perfectamente. Adelante, señor Mora, si es tan gentil. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR MARTÍN MORA BARCENES, REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE TAXIS DE PICHINCHA NUEVA GENERACIÓN. Señor Presidente de la Asamblea Nacional, ingeniero César Litardo, ingeniero Fafo Gavilánez, Presidente de la Comisión Ocasional de Tránsito; señores asambleístas. Gracias por darnos la oportunidad de manifestarnos, nosotros somos dirigentes de las bases del gremio taxista, de los que trabajamos día a día para un porvenir mejor de nuestras familias y de nuestro país. Como dijo ya el compañero, estamos muy preocupados al ver que las plataformas tecnológicas han invadido nuestro país y principalmente a nuestra



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

ciudad de Quito, en donde nos han hecho una competencia totalmente desleal a vista y paciencia de las autoridades de turno, quienes no han hecho absolutamente nada por combatir este transporte que están brindando de una forma irregular. Entonces, nosotros como transporte organizado con un permiso operacional, pedimos a ustedes que vean la manera necesaria que las plataformas tecnológicas se dé paso al transporte regularizado y con un permiso operacional, ese es nuestro pedido. No estamos en contra de la tecnología, la tecnología tiene que ir de la mano con el transporte regularizado y sería bueno también la propuesta que ustedes van a hacer, que las plataformas tecnológicas los manejen los GAD municipales, eso lo vemos bien, nosotros como lo repito, no nos oponemos a la tecnología, lo que queremos es que las plataformas nos brinden eso al transporte organizado, regularizado y con permiso operacional. Ahora, nosotros en la nueva Ley de Transito queremos que en el artículo se incluya donde si las compañías, asociaciones o un grupo de compañías tienen la capacidad económica de formar su propia plataforma tecnológica, que nos den paso, siempre hemos querido estar nosotros a la par con la tecnología, pero hemos tenido bastantes tropiezos de parte de las mismas autoridades, quienes no nos han dado paso para nosotros tener nuestra propia aplicación como en las grandes ciudades que he mencionado en reuniones anteriores si lo tienen y en Quito realmente no lo tenemos y si es que en alguna asociación lo han tenido, por descuido y mal manejo de los mismos agremiados no ha funcionado, pero ahora queremos que la Asamblea Nacional y los GAD municipales, nos den la facilidad de nosotros tener nuestra propia aplicación, con eso aseguraremos el mejor servicio, la mejor garantía a nuestros clientes, a nuestros agremiados y a los dueños de los vehículos, a nuestros conductores. Eso es, señores



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

asambleístas, esperando que en el artículo que van a incluir en la nueva Ley de Tránsito, sea acogido que nosotros queremos la tecnología, pero con carros totalmente regularizados con permisos operacionales. Gracias por escucharme, señores asambleístas, buenas tardes. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias a usted. Confirme, señor Secretario, si es que era la última comisión general que teníamos prevista para el día de hoy. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Sí, señor Presidente, me permito informar que han concluido las comisiones generales que estaban previstas para el día de hoy. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario, vamos a reinstalar la Sesión, luego de recibir las comisiones generales y le solicito a usted la lectura del informe correspondiente a esta Ley, para luego inmediatamente iniciar el debate de la misma, por favor, señor Secretario.

EL SEÑOR PRESIDENTE CLAUSURA LA COMISIÓN GENERAL Y REINSTALA LA SESIÓN, CUANDO SON LAS TRECE HORAS TREINTA Y UN MINUTOS. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Con su autorización, señor Presidente, voy a dar lectura al informe solicitado. "Quito 13 de marzo de 2020. Oficio N° 16-AN-CEOCESCC-FGC-2019-O. Señor ingeniero César Litardo, Presidente de la Asamblea Nacional del Ecuador. Presente. De mi consideración: Por disposición del asambleísta Fafo Gavilánez Camacho, Presidente de la Comisión Especializada



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

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, amparado en el artículo 60 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, tengo a bien remitir el Informe para segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a fin de que se continúe con el trámite respectivo al interior de la Asamblea Nacional. Adicionalmente, debo manifestar que los asambleístas Ximena Chactong y Luis Alberto Pachala Poma, mediante Memorando 023-AN-AXCH-202 de 12 de marzo de 2020 y Memorando N° LPP-007-2020 de 12 de marzo de 2020, respectivamente, se adhirieron a la votación del Informe para segundo debate de este Proyecto de Ley. Por la atención que brinde al presente, anticipo mis agradecimientos. Atentamente, abogada Ana María Fernández E., 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. 1. Objeto. El presente documento tiene por objeto poner en conocimiento del Pleno de la Asamblea Nacional, el Informe para segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que fue calificado por el Consejo de Administración Legislativa y asignado para el tratamiento de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 2. Antecedentes. 2.1. La Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial fue aprobada por el Pleno de la Asamblea Nacional en Sesión de 31 de agosto de 2017, por sugerencia del Consejo de Administración Legislativa, mediante Resolución CAL-2017-2019-047 de 23 de agosto de 2017, en la que se estableció que tendría un plazo de 90 días contados a partir de su aprobación. 2.2. Mediante Resolución CAL-2017-2019-183 de 14 de diciembre de 2017, el Consejo de Administración Legislativa autorizó extender el plazo de duración de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por un año contado a partir de la fecha de vencimiento de la misma. 2.3. Por Resolución del CAL-2017-2019-300 de 05 de abril de 2018, el Consejo de Administración Legislativa facultó a esta Comisión Ocasional, para que sea la encargada de conocer, tratar e impulsar una reforma integral a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 2.4. En Sesión Ordinaria No. 016, desarrollada el 15 de mayo de 2018, la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, elaboró el cronograma para la construcción legislativa del Proyecto y la sistematización de las propuestas recibidas por la Comisión; y, en la continuación de la Sesión Ordinaria No. 018, desarrollada el 19 de junio de 2018, se aprobó el plan general de trabajo para la elaboración de la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 2.5. Según Resolución CAL-2017-2019-428 de 26 de julio de 2018, el Consejo de Administración



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

Legislativa resolvió la unificación de los veintiún proyectos reformativos de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 2.6. Mediante Memorando SAN-2018-03478 de 05 de octubre de 2018, la Secretaría General de la Asamblea Nacional del Ecuador, notificó sobre la autorización de prórroga solicitada para la presentación del Informe para primer debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta el 20 de octubre de 2018. 2.7. En Sesión No. 33 de 18 de octubre de 2018, la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial aprobó con 8 votos a favor, el Informe para primer debate del "Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial". 2.8. En Resolución CAL-2017-2019-522 de 24 de octubre de 2018, el Consejo de Administración Legislativa autorizó extender el plazo de duración de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta el 31 de diciembre de 2018. 2.9. Según Resolución CAL-2017-2019-561 de 19 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración Legislativa autorizó ampliar el plazo de funcionamiento de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta el 30 de abril de 2019. 2.10. Por Resolución CAL-2019-2021-009 de fecha 26 de mayo del 2019, el Consejo de Administración Legislativa





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

resolvió ampliar el plazo de funcionamiento de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta el 31 de diciembre de 2019. 2.11. Mediante Resolución CAL-2019-2021-123 de 22 de noviembre de 2019, el Consejo de Administración Legislativa resolvió ampliar el plazo de funcionamiento de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta el 31 de enero de 2020. 2.12. En Resolución CAL-2019-2021-181, de 29 de enero de 2020, el Consejo de Administración Legislativa resolvió ampliar el plazo de funcionamiento de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta el 16 de marzo de 2020. 2.13. En la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional No. 549, que inició el 06 de noviembre de 2018, reinstalada el 30 de abril de 2019, 30 de mayo de 2019, 04 de junio de 2019, 02 de julio de 2019 y clausurada el día 03 de octubre de 2019, fue conocido y debatido el Informe para primer debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, actuando como ponente del mismo el asambleísta Fafo Gavilánez Camacho, Presidente de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 2.14. Fueron recibidos en comisión general por el Pleno



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

de la Asamblea Nacional No. 549, los siguientes representantes de los gremios del transporte terrestre: 06 de noviembre de 2018. -----

1	Luis Antonio Salazar Jaramillo, Compañía Tricimotos Pueblito de Ensueño
2	Calderón Casco, Fedotaxis
3	Gustavo Eduardo Moreira, Transportación Rural
4	Ramón Wilfrido Moreira, Campesinos Zona Norte de Manabí

30 de mayo de 2019 -----

1	Abel Gómez, Presidente de la Federación de Transportistas del Ecuador
2	Carlos Brunis Valencia, Presidente de la Unión de Cooperativas de Taxis del Pichincha
3	Luis Felipe Vizcaíno, Presidente Ejecutivo de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador
4	Javier Salazar Villamar, Secretario Relator de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador
5	Jorge Calderón Casco, Fedetaxis
6	Napoleón Cabrera, Presidente de la Federación Nacional del Transporte Liviano, Mixto y Mediano del Ecuador

04 de junio de 2019 -----

1	Damien Keintz, Representante del sector de los ciclistas
2	Ernesto Avilés, Coordinador del Proyecto Luz es Vida
3	Soraya Herrera, Presidente de la Fundación CAVAT
4	Hernando Condo, Presidente de la Asociación de Escuelas del Ecuador

02 de julio de 2019 -----



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

1	Guillermo Abad, Secretario de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.
2	Guilherme Chalhout, Director de Gestión de Movilidad del Municipio de Cuenca
3	Juan Carlos Aguirre, Gerente de la Empresa de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca.
4	Luis Javier Días Riofrío, Presidente de la Cámara de Transporte Turístico Regional Centro
5	Agustín Guaquipana, Representante del Transporte Comunitario de la Provincia de Bolívar
6	Carlos Serrano, Representante de la Transportación de la provincia de Bolívar
7	Víctor Jiménez, Representante de Justicia Vial

2.15. Han intervenido y realizado observaciones al Proyecto Reformatorio de la Ley en la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional No. 549, los siguientes asambleístas: 06 de noviembre de 2018. -----

1	Fafo Gavilánez
2	Verónica Guevara
3	Marcelo Simbaña
4	Ana Belén Marín
5	Javier Cadena
6	Fredy Alarcón
7	Michel Doumet
8	Hermuy Calle
9	Fernando Burbano
10	Fernando Callejas
11	Marcela Aguiñaga
12	Karla Cadena
13	Ángel Sinmaleza
14	Luis Fernando Torres
15	Washington Paredes
16	Ángel Gende

30 de abril de 2019 -----



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 674-D**

1	Luis Pachala
2	Carlos Viteri
3	Mauricio Proaño
4	Jaime Olivo
5	Marcela Holguín

30 de mayo de 2019 -----

1	Cesar Carrión
2	Marcia Arregui
3	Tanlly Vera
4	Fabricio Villamar
5	Marcela Aguiñaga
6	Alberto Arias
7	Rene Yandún
8	María José Carrión
9	Cesar Carrión

04 de junio de 2019 -----

1	Eddy Peñafiel
2	Byron Valle
3	Patricio Donoso
4	Fernando Burbano
5	Fausto Terán
6	Absalón Campoverde
7	Sebastián Palacios
8	Cesar Rohón
9	Javier Cadena
10	Raúl Tello

02 de julio de 2019 -----

✓



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

1	María Mercedes Cuesta
2	Juan Pablo Velín
3	Henry Moreno
4	Teresa Benavides
5	Jaime Olivo

03 de octubre de 2019 -----

1	Fafo Gavilánez
2	Alberto Zambrano
3	Mercedes Serrano
4	Fredy Alarcón
5	Henry Moreno
6	Henry Cucalón

2.16. Han comparecido en Comisión General a esta Comisión Legislativa para la elaboración del Informe para Segundo Debate los siguientes ciudadanos, gremios, organizaciones y actores públicos y privados: -----

N°	N° SESIÓN	FECHA	COMPARECIENTES
1	34	20-NOV-2018	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Dirigentes de Transportación Imbabura</li><li>2. Representantes de la Federación Nacional de Transporte Pesado</li><li>3. Carlos Brunis, Presidente de la Unión de Transporte Terrestre de Pichincha y Federación Provincial de Transporte Terrestre de Pichincha</li><li>4. Representantes de la Federación Nacional de Transporte en Taxis del Ecuador</li><li>5. Representante de la</li></ol>



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

			Empresa Pública (Portovial). 6 Representante de la Federación Nacional de Mototaxi.
2	35	28-NOV-2018	1. Representantes de la Federación Nacional de Transporte Liviano, Mixto y Mediano (FENACOTRALI). 2. Representantes de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador (FENACOTIP) 3. Representante de la Cámara Nacional de Transporte Pesado
3	36	22-ENE-2019	1. Luis Azogue, Transporte Técnico Logístico 2. Oswaldo Guamán, (FENATEI) 3. José Luzón Denuncia contra la ANT 4. Carlos Delgado, (ASOTRASET) 5. Oscar Terán, Asociación de Trabajadores del Transportes 6. Hernán Condo, Representante del Consejo Consultivo 7. Luis Aníbal Delgado, Representante de Taxis Convencionales (LIMOTAXIS) 8. Camilo Jarrín, Presidente de la Cámara de Transporte Pesado de Pichincha
4	37	12-FEB-2019	1. Oswaldo Guamán, representante de FENATEI
5	40	26-JUN-2019	1. Luis Stiven, Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito CONASET de Chile. 2. Álvaro Gómez, Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial en España. 3. Carolina Figueroa, Presidenta de la Fundación Emilia de Chile



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

6	42	27-JUL-2019	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad del GAD DMQ</li><li>2. Juan Carlos Aguirre, Gerente General EMOV.EP - Cuenca</li><li>3. Alfonso García, Miembro de la Guardia Civil de España.</li><li>4. Guilherme Chalhoud, Director de Movilidad del GAD Cuenca.</li></ol>
	44	29-JUL-2019	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Cristhian Salinas, Director Ejecutivo del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT)</li></ol>
	45	05-AGO-2019	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Esteban Ortiz Mena, Intendente de Compañías de Quito.</li><li>2. Andrés Roche Pesantes, Gerente General de la Empresa Pública Municipal de Tránsito de Guayaquil.</li><li>3. Shirley Rivera Guerrero, Presidenta de Fenatture.</li></ol>
	47	16-SEPT-2019	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Washington Alberto Núñez, representante de la UTA (UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO).</li><li>2. Manuel Guillermo Escobar, Representante de la UNIANDES</li><li>3. Hernán Condo, Presidente de la Federación de Escuelas de conducción no profesionales Centro- Sierra</li><li>4. Juan Pablo Rosales, Presidente del colectivo Asociación de Peatones de Quito</li></ol>
	48	25-SEP- 2019	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Napoleón Cabrera, Presidente de Fenacotrali</li><li>2. Alfredo Aguilar, Concejal de Cuenca</li></ol>



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

2.17. Mediante Resolución CAL-2019-2021-114, de fecha 09 de diciembre de 2019, el Consejo de Administración Legislativa resolvió “principalizar provisionalmente al suplente del asambleísta Carlos Eloy Viteri Gualinga o al asambleísta que le corresponda, sin necesidad de excusa del asambleísta principal y por el tiempo que dure la causa administrativa (...)”. 2.18. En los debates para la aprobación del Informe para Segundo Debate han participado en las sesiones de la Comisión, los asambleístas que se detallan a continuación, los cuales han realizado aportes y observaciones: -----

ORD	ASAMBLEÍSTAS MIEMBROS DE LA COMISIÓN	No.	ASAMBLEÍSTA NO MIEMBROS
1	Fafo Gavilánez – Presidente	11	Alberto Arias
2	Fabrizio Villamar, Vicepresidente	12	Washinton Paredes
5	Ana Belén Marín	13	Elio Peña
6	Michel Doumet	14	Jaime Olivo
7	Carlos Viteri	15	Karla Cadena
8	Luis Pachala	16	Absalón Campoverde
9	Marcelo Simbaña	17	Juan Cárdenas
10	Ximena Chactong	18	Pedro Curichumbi
		14	Marcela Holguín
		15	Sebastián Palacios
		16	Patricio Donoso
		17	Ximena Peña
		18	Cesar Solórzano
		19	Ramón Terán

2.19. Para la elaboración y aprobación del Informe para Segundo Debate del Proyecto Reformatorio de Ley, se han recibido por escrito aportes, observaciones y puntos de vista de los siguientes ciudadanos,





# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## Asamblea Nacional

### Acta 674-D

asambleístas, gremios, organizaciones y actores públicos y privados:

Observaciones de la sociedad civil: -----

1	145ACHQ	23 de octubre de 2018	LA ASOCIACIÓN DE CHOFERES JUBILADOS DEL SINDICATO DEL CANTÓN QUEVEDO
2	080-FENATRAPE-2018	18 de octubre de 2018	LUIS FELIPE VIZCAÍNO, PRESIDENTE EJECUTIVO DE FENATRAPE
3	0604-FEDOTAXIS	24 de octubre de 2018	FEDOTAXIS , JORGE CALDERÓN
4	058 ACHP	23 de octubre de 2018	ASOCIACIÓN DE CHOFERES PROFESIONALES JUBILADOS DE QUEVEDO
5	OFICIO SN	5 de noviembre de 2018	NT, XAVIER ABAD VICUÑA
6	OFICIO SN	5 de noviembre de 2018	UNIÓN DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE EN TAXI DE PICHINCHA
7	OFICIO SN	12 de noviembre de 2018	VC. ÁNGEL RIVERA BEJARANO
8	OFICIO SN	15 de noviembre de 2018	FRENTE NACIONAL DE TRANSPORTE TÉCNICO LOGÍSTICO, LUIS ALFREDO AZOGUES
9	096-FENATRAPE-2018	23 de noviembre de 2018	LUIS FELIPE VIZCAÍNO, PRESIDENTE EJECUTIVO DE FENATRAPE
10	0685-FEDOTAXIS	26 de noviembre de 2018	DOTAXIS, JORGE CALDERÓN, LUIS LAMBERT BORJA
11	0092-MPY-FENATEI-2018	27 de noviembre de 2018	OSWALDO GUAMÁN MARTÍNEZ, FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DEL ECUADOR "FENATEI"
12	OFICIO SN	29 de noviembre de 2018	DIONISIO ALARCÓN BENAVIDES, CÁMARA NACIONAL DE TRANSPORTE INTRACANTONAL DEL ECUADOR



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

13	0686- FEDOTAXIS	29 de noviembre de 2018	FEDOTAXIS, JORGE CALDERÓN
14	0695- FEDOTAXIS	10 de diciembre de 2018	FEDOTAXIS, JORGE CALDERÓN
15	0697- FEDOTAXIS	20 de diciembre de 2018	FEDOTAXIS, JORGE CALDERÓN
16	OFICIO S/N	15 de enero de 2019	APARICIO CAICEDO, DIRECTOR EJECUTIVO DE ECUADOR LIBRE
17	OFICIO FENPE 2173	23 de enero de 2019	HERNÁN CONDO, VOCAL PRINCIPAL ANTE EL CONSEJO CONSULTIVO
18	OFICIO N°.003-19 CANATRAPE	30 de enero 2019	NELSON CHÁVEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO DEL ECUADOR Y DEL MEDIO AMBIENTE (CANATRAPE)
19	OFICIOS FEDOTAXIS	1 de febrero de 2019	JORGE CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS
20	OFICIO SN	12 de febrero de 2019	WILLIAM GUERRERO PEREIRA, INICIATIVA CIUDADANA
21	MEMORANDO SAN 2019-5148	1 de marzo de 2019	COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES DE PICHINCHA
22	OFICIO S/N	1 de marzo de 2019	NELSON CHÁVEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO DEL ECUADOR Y DEL MEDIO AMBIENTE (CANATRAPE)
23	OFICIO S/N	28 de marzo de 2019	ASAMBLEÍSTA RENE YANDÚN REMITE OBSERVACIONES DE MOTOCICLISTAS DE ECUADOR
24	OFICIO S/N	8 de abril de 2019	HERNÁN BARROS LOYOLA Y GUIDO CALDERÓN, SOCIEDAD CIVIL
25	FENPE 2139	16 de abril de 2019	HERNÁN CONDO VOCAL PRINCIPAL ANTE EL CONSEJO CONSULTIVO DE LA ANT
26	OFICIO S7N	16 de abril de 2019	LA ASOCIACIÓN DE ESCUELAS DE CONDUCCIÓN NO PROFESIONALES



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

27	NATRAPE 2018	29 de abril del 2019	LUIS FELIPE VIZCAÍNO, PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO DEL ECUADOR
28	OFICIO S/N	29 de abril del 2019	POLICÍA NACIONAL
29	OFICIO S/N	7 de mayo de 2019	PROPUESTA DE ARQUITECTO IVÁN MENA GUERRERO, CIUDADANO
30	NATRAPE 2018	13 de mayo del 2019	FEDERACIÓN DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PESADO DEL ECUADOR
31	149 ACHJ-Q	17 de mayo de 2019	ROBERTO OÑA CAJAS, ASOCIACIÓN DE CHOFERES PROFESIONALES JUBILADOS DEL SINDICATO DEL CANTÓN QUEVEDO
32	074-FENATRAPE-2018	28 de mayo de 2019	LUIS FELIPE VIZCAÍNO, PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO DEL ECUADOR
33	076-F-2019	29 de mayo de 2019	ABEL GÓMEZ, FEDERACIÓN NACIONAL DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS FENACOTIP
34	005-CEVZ-CUGADMJ-2019	1 de julio de 2019	OBSERVACIONES DEL VICEALCALDE DEL GAD DEL CANTÓN JUNÍN
35	OFICIO S/N	4 de junio de 2019	PREFEDERACIÓN Y CONDUCTORES UNIDOS A NIVEL NACIONAL
36	OFICIO-PRE-CANTIEC-1100	4 de junio de 2019	DIONISIO ALARCÓN, CÁMARA NACIONAL DE TRANSPORTE INTRACANTONAL DEL ECUADOR "CANTIEC"
37	10-2019-UPOTRALYM-JCC	de junio de 2019	JUANITA CEDEÑO, PRESIDENTA DE LA UNIÓN PROVINCIAL DE OPERADORES DE TRANSPORTE LIVIANO Y MIXTO DE MANABÍ
38	OFICIO S/N	de junio de 2019	HOOVER DELGADO, FEDERACIÓN ECUATORIANA DE OPERADORES Y MECÁNICOS DE EQUIPOS CAMINEROS "FEDESOMEK"



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

39	34-CTTRC3-2019	de julio de 2019	CÁMARA DE TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO DE LA REGIÓN CENTRO 3
40	OFICIO S/N	de julio de 2019	FUNDACIÓN DE CORAZONES AZULES
41	431-FEDOTAXIS	3 de julio de 2019	JORGE CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS
42	035-CTTRC3-2019	de julio de 2019	LUIS JAVIER DÍAZ, CÁMARA NACIONAL TERRESTRE TURÍSTICO DE LA REGIÓN CENTRO 3
43	0446-FEDOTAXIS	15 de julio de 2019	JORGE CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS
44	0447-FEDOTAXIS	15 de julio de 2019	JORGE CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS
45	OFICIO S/N	de julio de 2019	PATRICIO FAJARDO, PRESIDENTE DE LA RUTAS DE AMÉRICA TRANSPORTE Y TURISMO. INTERNACIONAL
46	OFICIO S/N	18 de julio de 2019	FREDDY GUSTAVO BORJA BORJA
47	022-FENATTURE-2019	de julio de 2019	SHIRLEY RIVERA GUERRERO, FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE TÚRISTICO DEL ECUADOR
48	MEMORANDO SAN 2019-0849	de julio de 2019	FEDOTAXIS
49	056-MPY-FENATEI-2019	de julio de 2019	OSWALDO GUAMÁN, FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DEL ECUADOR "FENATEI"
50	0799-FENATTME-19	e agosto de 2019	FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE EN TRICIMOTOS, MOTOTAXIS AFINES DEL ECUADOR "FENATTME"
51	0484-FEDOTAXIS	2 de agosto de 2019	JORGE CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS
52	OF.N:114-UPTC-2019	e agosto de 2019	LUIS MORAN CASTRO, UNIÓN PROVINCIA DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE "TAXISTAS EN COTOPAXI"
53	0499-FEDOTAXIS	7 de agosto de 2019	JORGE CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

54	OFICIO S/N	de agosto de 2019	OBSERVACIONES DE CARLOS MOYA, REPRESENTANTE DEL GREMIO DE CHOFERES PROFESIONALES DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR CLASE OBRERA
55	OFICIO S/N	18 de septiembre de 2019	OBSERVACIONES BICIACCIÓN
56	089-MPY-FENATEI-2019	23 de septiembre de 2019	OSWALDO GUAMÁN, FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DEL ECUADOR "FENATEI"
57	013-UNCO-TRAPACATU-2019	14 de octubre de 2019	PATRICIO MORENO ALTAMIRANO, PRESIDENTE DE LA UNIÓN DE COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CARGA Y TURISMO DE SANTA CRUZ
58	014-UNCO-TRAPACATU-2019	15 de octubre de 2019	PATRICIO MORENO ALTAMIRANO, PRESIDENTE DE LA UNIÓN DE COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CARGA Y TURISMO DE SANTA CRUZ
59	007-UNCO-TRAPACATU-2019	de octubre de 2019	PATRICIO MORENO ALTAMIRANO, PRESIDENTE DE LA UNIÓN DE COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CARGA Y TURISMO DE SANTA CRUZ
60	708-EDOTAXIS	8 de noviembre de 2019	CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS
61	OFICIO S/N	18 de noviembre de 2019	XAVIER ABAD VICUÑA SECRETARIO GENERAL PROVISIONAL DE LA CORPORACIÓN RENTA DE ACTIVOS Y DE CORTO Y LARGO PLAZO ( CORPORENT)
62	0736-FEDOTAXIS	20 de noviembre de 2019	CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS
63	OFICIO S/N	22 de noviembre de 2019	XAVIER ABAD VICUÑA, SECRETARIO GENERAL PROVISIONAL DE LA CORPORACIÓN RENTA DE ACTIVOS Y DE CORTO Y LARGO PLAZO ( CORPORENT)
64	MEMORANDO SAN 2019-1993	28 de noviembre de 2019	CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

65	792-FCHPE-2019	28 de noviembre de 2019	JAVIER SALAZAR, SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN DE CHOFERES PROFESIONALES DEL ECUADOR
66	0770N-FEDOTAXIS	17 de diciembre de 2019	CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS
67	MEMORANDO SAN-2019-2178	20 de diciembre de 2019	CALDERÓN CAZCO, FEDOTAXIS
68	CIP-346-PE	23 de diciembre de 2019	PABLO ZAMBRANO ALBUJA, PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA CÁMARA DE INDUSTRIAS Y PRODUCCIÓN
69	MEMORANDO SAN 20192019-2221	27 de diciembre de 2019	PABLO ZAMBRANO ALBUJA, PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA CÁMARA DE INDUSTRIAS Y PRODUCCIÓN
70	077-EDOTAXIS	14 de enero de 2020	JORGE CALDERÓN CAZCO
71	080-EDOTAXIS	15 de enero de 2020	JORGE CALDERÓN CAZCO
72	SERCOP-SERCOP-2020-0028-OF	de enero de 2020	ECONOMISTA LAURA SILVANA VALLEJO, DIRECTORA GENERAL DE SERCOP
73	OFICIO S/N	de enero de 2020	TECNÓLOGO ERICK MONSERRATE YCAZA, PRESIDENTE EJECUTIVO DE CORPORACIÓN DELTA CHARLIE ECUADOR
74	OFICIO S/N	20 de enero de 2020	CÉSAR A DUQUE, CIUDADANO
75	CNTTME	de enero de 2020	REPRESENTANTES DE FEDERACIONES DE TRANSPORTE EN TRICIMOTOS Y MOTOTAXIS DEL ECUADOR
76	OFICIO S/N	de enero de 2020	CARLOS BRUNIS, PRESIDENTE DE LA UNIÓN DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE EN TAXIS DE PICHINCHA
77	OFICIO S/N	de enero de 2020	JUAN MANUEL AGUIRRE, DIRECTOR DE LA AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO DE QUITO
78	OFICIO S/N	e febrero de 2020	EDGAR RODRÍGUEZ JIMÉNEZ, APODERADO ESPECIAL DE CON-



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

			DELPI CONSORCIO DEL PICHINCHA S.A.
79	132-EDOTAXIS	13 de febrero de 2020	JORGE CALDERÓN CAZCO
80	147-EDOTAXIS	19 de febrero de 2020	JORGE CALDERÓN CAZCO
81	SN-GRUPOUGUS-010	20 de febrero de 2020	GRUPO UGUS ONLINE, DIRIGENTES BARRIALES TRANSPORTE ARTISTAS

Observaciones presentadas por los asambleístas. -----

No.	Número de Oficio	Fecha	Asambleísta
1	AN.LP.0150-2019	19 de octubre de 2018	LUIS PACHALA
2	0277-SB-CAL-AN-2018-2021	23 de octubre de 2018	SOLEDAD BUENDÍA
3	151 MP-AN 2018	25 de octubre de 2018	MAURICIO PROAÑO
4	058-SP-AN-2018-M	30 de octubre de 2018	SEBASTIÁN PALACIOS
5	S/N	06 de noviembre de 2018	ANA MERCEDES GALARZA
6	SCEPDEPM-031- 2018	07 de noviembre de 2018	ESTEBAN ALBORNOZ
7	136-TVM-AN-2018	06 de noviembre de 2018	TANLLY VERA
8	AN-WP-255	06 de noviembre de 2018	WASHINGTON PAREDES
9	0291-SB-CAL-AN-2018-2021	06 de noviembre de 2018	SOLEDAD BUENDÍA
10	VP-CEPPCCS-AGC- 0090-AN-2018	12 de noviembre de 2018	ÁNGEL GENDE
11	VP-CEPPCCS-AGC- 0089-AN-2018	12 de noviembre de 2018	ÁNGEL GENDE
12	AN-AGL-2018-053	13 de noviembre de 2018	GABRIELA LARREÁTEGUI
13	0193-AN-FOAG-2018	13 de noviembre de 2018	FREDY ALARCÓN



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

14	AN-WP-266	22 de noviembre de 2018	WASHINGTON PAREDES
15	SCEPDEPM-034- 2018	20 de noviembre de 2018	ESTEBAN ALBORNOZ
16	314-2018-AN-PIND- EA	12 de noviembre de 2018	ELISEO AZUERO
17	0715- JC-CREO-AN-2019	13 de noviembre de 2018	JEANINNE CRUZ
18	086-AN	15 de noviembre de 2018	MANUEL OCHOA
19	AN-MD-118-2019	28 de noviembre de 2019	MICHEL DOUMET
20	AZCH-AN-2018-185	29 de noviembre de 2018	ALBERTO ZAMBRANO
21	144-RYP-AN-2018	29 e noviembre de 2018	RENE YANDÚN
22	170-AN-VA-CAL-2018	29 de noviembre de 2018	VERÓNICA ARIAS
23	210-AC-AN	06 de diciembre de 2018	ABSALÓN CAMPOVERDE
24	176-AN-MHN-2018	21 de diciembre de 2018	MARCELA HOLGUÍN
25	013-MZV-AN-2019	05 de febrero de 2019	MAURICIO ZAMBRANO
26	031-AAYE-AN-2019	12 de febrero del 2019	ANDREA YAGUANA
27	460-VGV-CEPSADSAP-AN	12 de febrero de 2019	VERÓNICA GUEVARA
28	025-RYP-AN-2019	28 de marzo de 2019	RENE YANDÚN
29	AN.-CH-JWCA-347	30 de abril de 2019	JORGE COROZO
30	35-JCY-2019	30 de abril de 2019	JUAN CARLOS YAR
31	208-2019-MMV-AN	02 de mayo del 2019	MAE MONTAÑO VALENCIA
32	166-AN-FOAG-2019	15 de mayo de 2019	FREDY ALARCÓN
33	AN-CDCCI-VP-JWCA-008	30 de mayo de 2019	JORGE COROZO
34	0101-BVP-AN-2019	04 de junio de 2019	BAIRON VALLE PINARGOTE
35	AZCH-AN-2019-076	05 de junio de 2019	ALBERTO ZAMBRANO
36	519-MMCC-AN-2019	05 de junio de 2019	MARÍA MERCEDES CUESTA
37	0920-JC-CREO-AN-19	05 de junio de 2019	JANINE CRUZ





# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

38	0261-AN-PML	10 de junio de 2019	PABEL MUÑOZ
39	AN-CX-ABMA-435- 2019	10 de junio de 2019	ANA BELÉN MARÍN
40	-07-LDA-AN-19	18 de junio de 2019	LILIANA DURÁN
41	042-AN-MCV-2019	04 julio de 2019	MERCEDES SERRANO VITERI
42	0544-CABR-AN-2019	04 de julio de 2019	CARLOS BERGMANN
43	AN-CFCP-JCZ-2019- 2024-115	11 de julio de 2019	JOHANNA CEDEÑO
44	092-SSA-AN-2019	18 de julio de 2019	SILVIA SALGADO
45	124-CC-AN-2019	22 de julio de 2019	CESAR CARRIÓN
46	AN-CX-ABMA-558- 2019	06 de agosto de 2019	ANA BELÉN MARÍN
47	AN-CX-ABMA-600- 2019	26 de septiembre de 2019	ANA BELÉN MARÍN
48	680-CCM-AN-2019	26 de septiembre de 2019	CARLOS CAMBALA
49	164-AN-RTB-2019	1 de octubre de 2019	RAÚL TELLO
50	124-DSC-AN-019-2021	03 de octubre de 2019	DORIS SOLIZ
51	JCLLV-2019-0070	04 de octubre de 2019	JUAN CRISTÓBAL LLORET
52	FV-AN-0194-2019	04 de octubre de 2019	FABRICIO VILLAMAR
53	113-RVR-AN-2019	07 de octubre de 2019	ROSA VERDESOTO
54	AN.LP.0118-2019	07 de octubre de 2019	LUIS PACHALA
55	MSVAN-099-2019	16 de octubre de 2019	MARCELO SIMBAÑA
56	604-MMCC-AN-2019	16 de octubre de 2019	MARÍA MERCEDES CUESTA
57	AN.LP.0119-2019	17 de octubre de 2019	LUIS PACHALA
58	AN-MD-0891-2019	21 de octubre de 2019	MICHEL DOUMET
59	FV-AN-0203-2019	21 de octubre de 2019	FABRICIO VILLAMAR
60	218-AN-PCY-2019	21 de octubre de 2019	PEDRO CURICHUMBI
61	0115-2019-LCO-AN	21 de octubre de 2019	MARÍA DE LOURDES CUESTA



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

62	0125 GPCM-AN-2019	27 de noviembre de 2019	GABRIELA CERDA
63	736-2019-FFV-AN	09 de diciembre de 2019	FERNANDO FLORES
64	00217-DGSM-AN-2019	17 de diciembre de 2019	GABRIELA SALTOS
65	AN-DIMA-002-2020	08 de enero de 2020	DANIEL MENDOZA
66	ED-013-2020	21 de enero de 2020	ENCARNACIÓN DUCHI
67	115-RGA-AN-EC-2020	31 de enero de 2020	ROBERTO GÓMEZ
68	116-RGA-AN-EC-2020	31 de enero de 2020	ROBERTO GÓMEZ
69	AN-HM-2020-0022- O	05 de febrero de 2020	HENRY MORENO
70	AN.LP.016-2020	06 de febrero de 2020	LUIS PACHALA
71	0252-AN-PCY-2020	12 de febrero de 2020	PEDRO CURICHUMBI

Observaciones presentadas por distintas instituciones. -----

N°	N° DE OFICIO	INSTITUCIÓN	REPRESENTANTE
1	S/N	COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL ECUADOR	JIMMY NEGRETE
2	VS VS-IRQ- 2019-00008441-O	SUPERINTENDENCIA DE COMPAÑÍAS, VALORES Y SEGUROS	ESTEBAN ORTIZ
3	A-0042	ALCALDÍA DE QUITO	MAURICIO RODAS
4	MTOP-MTOP- 19-295-OF	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS	RGE AURELIO HIDALGO
5	0196-DE-WM- AME-2019	ASOCIACIÓN DE MUNICIPALIDADES ECUATORIANAS	WENDY MACÍAS
6	WAP-AC- 171-2019	GAD DE MONTECRISTI	WILVER ARTEAGA



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

7	OFICIO S/N	30 de enero de 2019	INGENIERO JIMMY NEGRETE NÚÑEZ, DIRECTOR EJECUTIVO DE LA CTE
8	OFICIO N° EPMTG-GG- 2019-1127	13 de diciembre de 2019	ANDRÉS ROCHE, GERENTE GENERAL ATM GUAYAQUIL

2.20.- Para la aprobación del Informe para Segundo Debate se han unificado los siguientes proyectos de ley: -----

No.	PROYECTO DE LEY	PONENTE	RESOLUCIÓN CAL
1	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMA- TORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANS- PORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURI- DAD VIAL	JAIME OLIVO	CAL-2017-2019-457
2	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMA- TORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANS- PORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURI- DAD VIAL	KARLA CADENA	CAL-2017-2019-481
3	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMA- TORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANS- PORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURI- DAD VIAL	ABSALÓN CAMPOVERDE	CAL-2017-2019-494
4	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMA- TORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANS- PORTE TERRESTRE	JUAN CÁRDENAS	CAL-2017-2019-596



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

	TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL		
5	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	PEDRO CURICHUMBI	CAL-2017-2019-597
6	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	ANA GALARZA	CAL-2017-2019-598
7	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	MARCELA HOLGUÍN	CAL-2017-2019-647
8	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	SEBASTIÁN PALACIOS	CAL-2019-2021-015
9	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	PATRICIO DONOSO	CAL-2019-2021-016
10	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	ALBERTO ARIAS	CAL-2019-2021-152



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

11	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATIVA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	ALBERTO ARIAS	CAL-2019-2021-045
12	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATIVA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	MICHEL DOUMET	CAL-2019-2021-046
13	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATIVA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	MICHEL DOUMET	CAL-2019-2021-047
14	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATIVA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	DIANA SALTOS MOREIRA	CAL-2019-2021-153
15	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATIVA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	KHARLA CHÁVEZ	CAL-2019-2021-154
16	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATIVA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	RAMÓN TERÁN	CAL-2019-2021-155



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

17	PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	CÉSAR SOLÓRZANO	CAL-2019-2021-158
----	---	-----------------	-------------------

2.21. Dentro de la sesión 049-2019 de fecha 17 de octubre de 2019, se aprobó el cronograma para el tratamiento, análisis y aprobación del articulado para la elaboración del informe para segundo debate. 2.22. La Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ha analizado y debatido el contenido y alcance del Proyecto de Ley Orgánica Reformativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la emisión y aprobación del informe para segundo debate con la finalidad de recibir, recoger, procesar, analizar y escuchar los planteamientos y comentarios de los numerosos ciudadanos, asambleístas, gremios, instituciones, organizaciones y actores públicos y privados interesados en el mismo, se realizaron 48 sesiones detalladas a continuación: -----

Nro.	Sesión No.	Fecha
1	40	26 de junio de 2019
2	41	10 de julio de 2019
3	42	17 de julio de 2019
4	43	24 de julio de 2019
5	44	31 de julio de 2019
6	45	7 de agosto de 2019
7	46	14 de agosto de 2019
8	47	18 de septiembre de 2019
9	48	25 de septiembre de 2019



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

10	49	17 de octubre de 2019
11	50	21 octubre de 2019
12	Continuación Sesión No. 50	21 octubre de 2019
13	Continuación Sesión No. 50	23 de octubre de 2019
14	Continuación Sesión No. 50	28 de octubre de 2019
15	Continuación Sesión No. 50	29 de octubre de 2019
16	Continuación Sesión No. 50	30 de octubre de 2019
17	Continuación Sesión No. 50	31 de octubre de 2019
18	Continuación Sesión No. 50	6 de noviembre de 2019
19	Continuación Sesión No. 50	6 de noviembre de 2019
20	Continuación Sesión No. 50	11 de noviembre de 2019
21	Continuación Sesión No. 50	26 de noviembre de 2019
22	Continuación Sesión No. 50	27 de noviembre de 2019
23	Continuación Sesión No. 50	28 de noviembre de 2019
24	Continuación Sesión No. 50	29 de noviembre de 2019
25	Continuación Sesión No. 50	4 de diciembre de 2019
26	Continuación Sesión No. 50	10 diciembre de 2019
27	Continuación Sesión No. 50	10 de diciembre de 2019
28	Continuación Sesión No. 50	11 de diciembre de 2019
29	Continuación Sesión No. 50	7 de enero de 2020
30	Continuación Sesión No. 50	8 de enero de 2020
31	Continuación Sesión No. 50	9 de enero de 2020
32	Continuación Sesión No. 50	14 de enero de 2020
33	Continuación Sesión No. 50	15 de enero de 2020
34	Continuación Sesión No. 50	16 de enero de 2020
35	51	21 de enero de 2020
36	Continuación Sesión No. 50	28 de enero de 2020
37	Continuación Sesión No. 50	29 de enero de 2020
38	Continuación Sesión No. 50	30 de enero de 2020
39	Continuación Sesión No. 50	3 de febrero de 2020
40	52	4 de febrero de 2020
41	Continuación Sesión No. 50	4 de febrero de 2020
42	Continuación Sesión No. 50	5 de febrero de 2020
43	Continuación Sesión No. 50	6 de febrero de 2020
44	Continuación Sesión No. 50	11 de febrero de 2020
45	Continuación Sesión No. 50	12 de febrero de 2020



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

46	Continuación Sesión No. 50	13 de febrero de 2020
47	Continuación Sesión No. 50	12 de marzo de 2020
48	53	12 de marzo de 2020

2.23. Una vez concluido el primer debate, a más de realizarse las sesiones de Comisión de manera continua, la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conformó mesas técnicas integradas por los asesores de los asambleístas comisionados, el equipo de la Comisión Ocasional, delegados de la Policía Nacional del Ecuador, la Comisión de Tránsito del Ecuador, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de manera permanente. Eventualmente y para temas específicos se contó en las mesas técnicas con la colaboración de las escuelas de Conducción de Profesionales y no Profesionales, gremios del transporte, delegados de los biciusuarios y peatones, instituciones públicas y privadas, fundaciones, representantes de los gobiernos autónomos descentralizados. Las mismas fueron realizadas en las siguientes fechas: -----

MES	NÚMERO DE SESIONES
OCTUBRE 2019	5
NOVIEMBRE 2019	12
DICIEMBRE 2019	4
ENERO 2020	12
FEBRERO 2020	8
Total sesiones	41

2.23. En la Sesión No. 53 del 12 de marzo de 2020, la Comisión





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial aprobó con siete (7) votos a favor, el Informe para segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 3. Base legal. Para el tratamiento del Proyecto de Ley Orgánica Reformativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se han considerado los siguientes aspectos de carácter constitucional y legal: Constitución de la República. “Artículo. 120. La Asamblea Nacional tendrá las siguientes atribuciones y deberes, además de las que determine la ley: (...) 6. Expedir, codificar, reformar y derogar las leyes, e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio. (...)” “Artículo. 132. La Asamblea Nacional aprobará como leyes las normas generales de interés común. Las atribuciones de la Asamblea Nacional que no requieran de la expedición de una ley se ejercerán a través de acuerdos o resoluciones. Se requerirá de ley en los siguientes casos: 1. Regular el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales. 2. Tipificar infracciones y establecer las sanciones correspondientes. 3. Crear, modificar o suprimir tributos, sin menoscabo de las atribuciones que la Constitución confiere a los gobiernos autónomos descentralizados. 4. Atribuir deberes, responsabilidades y competencias a los gobiernos autónomos descentralizados. 5. Modificar la división político-administrativa del país, excepto en lo relativo a las parroquias. 6. Otorgar a los organismos públicos de control y regulación la facultad de expedir normas de carácter general en las materias propias de su competencia, sin que puedan alterar o innovar las disposiciones legales.” “Artículo. 133. Las leyes serán orgánicas y ordinarias. Serán leyes orgánicas: 1. Las que regulen la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

organización y funcionamiento de las instituciones creadas por la Constitución. 2. Las que regulen el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales. 3. Las que regulen la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los gobiernos autónomos descentralizados. 4. Las relativas al régimen de partidos políticos y al sistema electoral. La expedición, reforma, derogación e interpretación con carácter generalmente obligatorio de las leyes orgánicas requerirán mayoría absoluta de los miembros de la Asamblea Nacional. Las demás serán leyes ordinarias, que no podrán modificar ni prevalecer sobre una ley orgánica. “Artículo. 134. La iniciativa para presentar proyectos de ley corresponde: 1. A las asambleístas y los asambleístas, con el apoyo de una bancada legislativa o de al menos el cinco por ciento de los miembros de la Asamblea Nacional. (...)” “Artículo. 136. Los proyectos de ley deberán referirse a una sola materia y serán presentados a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional con la suficiente exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que con la nueva ley se derogarían o se reformarían. Si el proyecto no reúne estos requisitos no se tramitará.” “Artículo. 137. El proyecto de ley será sometido a dos debates. La Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional, dentro de los plazos que establezca la ley, ordenará que se distribuya el proyecto a los miembros de la Asamblea y se difunda públicamente su extracto, y enviará el proyecto a la Comisión que corresponda, que iniciará su respectivo conocimiento y trámite. Las ciudadanas y los ciudadanos que tengan interés en la aprobación del proyecto de ley, o que consideren que sus derechos puedan ser afectados por su expedición, podrán acudir ante la Comisión y exponer sus argumentos. Aprobado el proyecto de ley, la Asamblea lo enviará a la Presidenta o Presidente de la República para que lo sancione u objete de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

forma fundamentada. Sancionado el proyecto de ley o de no haber objeciones dentro del plazo de treinta días posteriores a su recepción por parte de la Presidenta o Presidente de la República, se promulgará la ley, y se publicará en el Registro Oficial.” “Artículo. 394. El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.” “Artículo. 424. La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica. La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público.” “Artículo. 425. El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos. En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior. La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

descentralizados.” Ley Orgánica de la Función Legislativa. “Artículo. 9. Funciones y Atribuciones. La Asamblea Nacional cumplirá las atribuciones previstas en la Constitución de la República, la Ley y las siguientes: (...) 6. Expedir, codificar, reformar y derogar las leyes, e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio; (...)” “Artículo. 53. Clases de Leyes. Las leyes serán orgánicas y ordinarias. Serán leyes orgánicas: Las que regulen la organización y funcionamiento de las instituciones creadas por la Constitución de la República: 1. Las que regulen el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales; 2. Las que regulen la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los gobiernos autónomos descentralizados; y, 3. Las relativas al régimen de partidos políticos y al sistema electoral. La expedición, reforma, derogación e interpretación con carácter generalmente obligatorio de las leyes orgánicas requerirán mayoría absoluta de las y los miembros de la Asamblea Nacional. Las demás serán leyes ordinarias, que no podrán modificar ni prevalecer sobre una ley orgánica. Las leyes ordinarias se aprobarán con la mayoría absoluta de las y los miembros de la Asamblea Nacional.” “Artículo. 55. De la presentación del Proyecto. Los proyectos de ley serán presentados a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional, quien ordenará a la Secretaría General de la Asamblea Nacional distribuya el proyecto a todas las y los asambleístas, difunda públicamente su contenido en el portal Web oficial de la Asamblea Nacional, se difunda públicamente su extracto y remita el proyecto al Consejo de Administración Legislativa.” “Artículo. 56. Calificación de los proyectos de Ley. El Consejo de Administración Legislativa calificará los proyectos de ley remitidos por la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional y verificará que cumpla, con los siguientes requisitos: 1. Que se refiera a una sola materia, sin perjuicio



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

de los cuerpos legales a los que afecte; 2. Que contenga exposición de motivos y articulado; y, 3. Que cumpla los requisitos que la Constitución de la República y esta Ley establecen sobre la iniciativa legislativa. Si el proyecto no reúne los requisitos antes detallados no se calificará. Si el proyecto de ley es calificado, el Consejo de Administración Legislativa establecerá la prioridad para el tratamiento del mismo y la comisión especializada que lo tramitará. El Secretario General del Consejo de Administración Legislativa inmediatamente remitirá a la Presidenta o Presidente de la Comisión Especializada, junto con el proyecto de ley, la resolución en la que conste la fecha de inicio de tratamiento del mismo. El Consejo de Administración Legislativa, en un plazo máximo de treinta días, contestará motivadamente a los proponentes del proyecto de ley, la resolución que se ha tomado respecto del trámite de su propuesta. La Presidenta o Presidente del Consejo de Administración Legislativa, ordenará a la Secretaría General de la Asamblea Nacional, que distribuya a todas las y los asambleístas el contenido de la resolución que califica o no el proyecto de ley, dentro de las veinticuatro horas siguientes de adoptada, así como que se difunda públicamente su contenido en el portal Web oficial de la Asamblea Nacional.” “Artículo. 57. Del tratamiento del proyecto de Ley. A partir de la fecha de inicio del tratamiento del proyecto de ley, dispuesta por el Consejo de Administración Legislativa, la Presidenta o Presidente de la Comisión Especializada ordenará se ponga inmediatamente en conocimiento de todas las y los integrantes de la misma, de la ciudadanía y de las organizaciones registradas para el efecto, el inicio de dicho trámite y el proyecto de ley, a través del portal web oficial de la Asamblea Nacional.” “Artículo. 58. Informes de las comisiones especializadas. Las comisiones especializadas dentro del plazo máximo de cuarenta y cinco días contados a partir de la fecha de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

inicio del tratamiento del proyecto de ley, presentarán a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional sus informes con las observaciones que juzguen necesarias introducir. Dentro del referido plazo, se deberá considerar un tiempo no menor a los quince primeros días, para que las ciudadanas y los ciudadanos que tengan interés en la aprobación del proyecto de ley, o que consideren que sus derechos puedan ser afectados por su expedición, puedan acudir ante la comisión especializada y exponer sus argumentos. En ningún caso, la Comisión Especializada podrá emitir su informe en un plazo menor a quince días. La Comisión Especializada podrá pedir justificadamente a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional, una prórroga de máximo veinte días para presentar el informe detallado en este artículo. En todos los casos, uno o varios asambleístas podrán presentar informes de minoría.” “Artículo. 60. Inclusión del informe para primer debate en el orden del día. Las comisiones especializadas elevarán los respectivos informes a conocimiento de la Presidencia de la Asamblea Nacional. El Presidente o Presidenta de la Asamblea Nacional, ordenará su distribución a los asambleístas por Secretaría General de la Asamblea Nacional. El primer debate se desarrollará, previa convocatoria del Presidente o Presidenta de la Asamblea Nacional, en una sola sesión y las y los asambleístas presentarán sus observaciones por escrito en el transcurso de la misma sesión o hasta tres días después de concluida la sesión. El Pleno, con la mayoría absoluta de sus miembros, podrá resolver el archivo del proyecto de ley.” “Artículo. 61. Del segundo debate. La Comisión Especializada analizará y de ser el caso recogerá las observaciones efectuadas al proyecto de Ley. Dentro del plazo de cuarenta y cinco días, contado a partir del cierre de la sesión del Pleno, la comisión Especializada deberá presentar a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional el informe



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

para segundo debate. La comisión especializada podrá pedir justificadamente a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional la prórroga que considere necesaria para presentar el informe correspondiente. La Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional determinará si concede o no la prórroga, así como el plazo de la misma. La Presidenta o Presidente, recibido el informe para segundo debate, ordenará por Secretaría de la Asamblea Nacional, la distribución del informe a las y los asambleístas. El segundo debate se desarrollará, previa convocatoria de la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional, en una sola sesión. Durante el segundo debate el o la ponente podrá incorporar cambios al proyecto de ley que sean sugeridos en el Pleno. En el caso de negarse el informe de mayoría, el Pleno de la Asamblea, por decisión de la mayoría absoluta de sus integrantes, podrá decidir el conocimiento y votación del o los informes de minoría. Se podrá mocionar la aprobación del texto íntegro de la ley, o por títulos, capítulos, secciones o artículos. Asimismo, por decisión del Pleno de la Asamblea Nacional, se podrá archivar un proyecto de ley.” “Artículo. 63. De la remisión del proyecto de ley a la Presidenta o Presidente de la República. Como tiempo máximo, a los dos días hábiles siguientes luego de la aprobación del proyecto de ley, la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional lo enviará a la Presidenta o Presidente de la República para que lo sancione u objete de forma fundamentada. Sancionado el proyecto de ley o de no haber objeciones dentro del plazo máximo de treinta días posteriores a su recepción por parte de la Presidenta o Presidente de la República, se promulgará la ley y se publicará en el Registro Oficial.” “Artículo. 64. De la objeción al proyecto de ley. Si la Presidenta o Presidente de la República objeta totalmente el proyecto de ley, la Asamblea Nacional podrá volver a considerarlo solamente después de un



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

año contado a partir de la fecha de la objeción. Transcurrido este plazo, la Asamblea Nacional podrá ratificarlo en un solo debate, con el voto favorable de las dos terceras partes de sus miembros, y lo enviará inmediatamente al Registro Oficial para su publicación. Si la objeción fuera parcial, la Presidenta o Presidente de la República presentará conjuntamente con su objeción un texto alternativo, que no podrá incluir materias no contempladas en el proyecto; igual restricción observará la Asamblea Nacional en la aprobación de las modificaciones sugeridas. La Asamblea Nacional examinará la objeción parcial dentro del plazo máximo de treinta días contados a partir de la fecha de su entrega, y podrá, en un solo debate, allanarse a ella, en todo o en parte, y como consecuencia del allanamiento enmendar el proyecto con el voto favorable de la mayoría de asistentes a la sesión. También podrá ratificar el proyecto inicialmente aprobado, en todo o en parte, con el voto favorable de las dos terceras partes de sus miembros. En ambos casos, la Asamblea Nacional enviará la ley al Registro Oficial para su publicación. Si la Asamblea Nacional no considera la objeción o no se ratifica en su texto en el plazo señalado, se entenderá que se allanó a ésta, y la Presidenta o Presidente de la República dispondrá la promulgación de la ley y su publicación en el Registro Oficial. Si la objeción fuera también por inconstitucionalidad, se resolverá primero la objeción por inconstitucionalidad.” “Artículo. 65. Objeción por inconstitucionalidad. Si la objeción de la Presidenta o Presidente de la República se fundamenta en la inconstitucionalidad total o parcial del proyecto, requerirá dictamen de la Corte Constitucional, que lo emitirá dentro del plazo de treinta días. Si el dictamen confirmara la inconstitucionalidad total del proyecto, éste será archivado, y si esta fuera parcial, el proyecto será devuelto a la respectiva Comisión Especializada de la Asamblea Nacional para que realice los cambios necesarios. El Pleno





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

de la Asamblea Nacional aprobará los cambios en un solo debate, y luego los enviará para la sanción de la Presidenta o Presidente de la República. Si la Corte Constitucional dictamina que no hay inconstitucionalidad, la Asamblea Nacional lo promulgará y ordenará su publicación.” Reglamento de la Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales. “Artículo 28. De los informes. Las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales elaborarán un informe sobre el proyecto de ley o resolución, que contendrán, como mínimo, lo siguiente: Número y nombre de la Comisión Especializada Permanente y Ocasional. Fecha de informe. Objeto. Antecedentes: Detalle de la sistematización de las observaciones realizadas por los asambleístas y de los ciudadanos que participaron. Detalle de la socialización realizada por la Comisión Especializada Permanente y Ocasional. Análisis y razonamiento. Asambleísta ponente. Nombre y firma de los asambleístas que suscriben el informe. Texto propuesto de articulado de proyecto de ley o resolución, según corresponda. Certificación de la secretaria o secretario relator de los días en que fue debatido el proyecto de ley o resolución, según corresponda. Detalle de anexos, en caso de existir. (...)” El Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial regula y realiza varias reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, logrando que su iniciativa y tratamiento sean correctos y correspondan a los de una ley de este carácter, por cuanto cumple con todos los requisitos dispuestos para su trámite y es acorde con las disposiciones legales y constitucionales vigentes. 1. Plazos para el tratamiento del Proyecto de Ley. En lo que respecta al segundo debate, establece el plazo de cuarenta y cinco días, contado a partir del cierre de la Sesión del Pleno, para que la Comisión Especializada presente a la Presidenta o Presidente de la



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

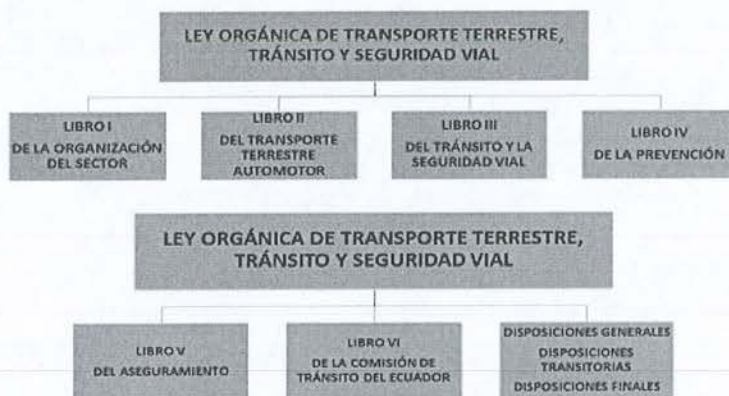
## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

Asamblea Nacional el informe para segundo debate, se puede pedir justificadamente a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional la prórroga que considere necesaria para presentar el informe correspondiente. En el presente caso, la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional No. 549, se clausuró en fecha 03 de octubre de 2019, fecha a partir de la que empieza a decurrir el plazo para presentar el informe para segundo debate. Mediante oficio Nro. 108-AN-CEOCESCC-FGC- 2019- O, de fecha 07 de noviembre de 2019 se solicitó se conceda una prórroga de 45 días para la entrega del informe para segundo debate, la misma que fue aprobada y extendida hasta el 16 de enero de 2020. En oficio Nro. 001-AN.CEOCESCC-FGC- 2019- O, de fecha 09 de enero de 2020 se solicitó por segunda ocasión la ampliación del plazo para la entrega del informe de segundo debate, la misma que fue aprobada y extendida hasta el 16 de marzo de 2020, según consta en el memorando SAN- 2020-2331.

2. Análisis y razonamiento. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, está construida con base en seis (6) libros que contienen las siguientes temáticas: -----

#### ESTRUCTURA DE LA LEY



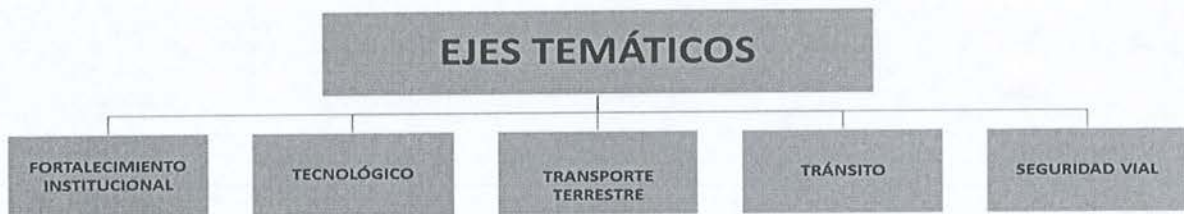


# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## *Asamblea Nacional*

### Acta 674-D

5.1. Ejes temáticos. Planteada de esta manera la estructura de la norma, la Comisión partió de la identificación de los ejes temáticos que se encuentran dispersos a lo largo de toda la Ley, con la finalidad de que en las sesiones de la Comisión Ocasional como de la Mesa Técnica de asesores, se cuente con el enfoque holístico necesario para el análisis por tópicos específicos, evitando de esta manera que se duplique el tratamiento de los artículos y que cada tema presentado ante la Comisión se lo ubique con la coherencia necesaria dentro de la estructura. Los ejes temáticos que identificó la Comisión dentro del Proyecto de Reforma son los siguientes: -----



Hay que mencionar que en el tratamiento de las propuestas previas al segundo debate se incorporó el “Eje de Fortalecimiento Institucional”, debido a que varias iniciativas presentadas versaban sobre cambios dentro de la composición institucional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Con la identificación de los ejes temáticos antes mencionados, se construyeron 6 matrices por cada eje, en función de los cuales se desarrolló el orden para su tratamiento dentro de las sesiones de trabajo, precautelando que cada eje temático observe en su redacción los principios de seguridad jurídica, reserva de ley y unidad en la materia.

5.2. Criterios de orientación. Asimismo, habiendo revisado cada una de las propuestas, proyectos y observaciones se pudo determinar factores comunes, sobre los cuales la Comisión definió los criterios de orientación



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

para la formulación de reformas que permitieron unificar, en gran medida, todas estas iniciativas legislativas, institucionales y ciudadanas. Los criterios que orientaron el presente Proyecto de Reforma fueron los siguientes: 1. Fortalecer los procesos de educación vial a nivel nacional, haciéndolos transversales e integrándolos de forma práctica en el sistema educativo ecuatoriano. 2. Reforzar los procesos de formación, capacitación y entrenamiento de conductores profesionales y no profesionales en el país, vinculando a otras instituciones estatales que son corresponsables en el campo de la movilidad, prevención de riesgos, y disminución de siniestralidad. 3. Garantizar el cumplimiento del modelo de gobierno descentralizado y el respeto a la autonomía y a las competencias exclusivas constitucionales de los gobiernos autónomos descentralizados en materia de planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. 4. Mejorar el servicio en las distintas clases y tipos de transporte en el Ecuador para garantizar la libre movilidad de las personas y bienes y su seguridad vial. 5. Promover e incentivar el uso de vehículos eléctricos o de cero emisiones que precautelen el cuidado del ambiente y la disminución del consumo de combustibles fósiles. 6. Respetar la jerarquía de los actores de la movilidad dentro de la planificación y regulación, incorporando conceptos de movilidad activa acorde con la realidad nacional (caminata y bicicleta). 7. Enfocar las actividades y ejecutorias dentro del ámbito de la prevención en materia de tránsito y transporte terrestre. 8. Considerar las realidades culturales, lingüísticas, geográficas, socio-políticas, regímenes especiales y caracterización vial en el país. 9. Crear incentivos hacia las buenas prácticas de conducción responsable, fomentando la cultura de la convivencia y seguridad vial entre todos los actores de la movilidad, que permitan conseguir la disminución de índices de siniestralidad y



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

mortalidad en el país. 10. Utilizar la ciencia y tecnología para ayuda a la planificación y al control de las Entidades que forman parte de la estructura de la Ley de la materia. 11. Reconocer los derechos y garantías laborales de choferes profesionales y trabajadores de las operadoras de transporte. 12. Actualizar los conceptos y procedimientos legales con base en el ordenamiento jurídico vigente y en el derecho comparado. Considerando los criterios de orientación antes referidos, el análisis y redacción de los textos propuestos, garantizan que la estructura y sistematización del Proyecto Reformatorio guarde un orden lógico y coherente, permitiendo que, en su aplicación, se facilite la localización de cada tema en el contexto integral, cuando la norma se inserte en el ordenamiento jurídico nacional. Para ello, se partió siempre del conocimiento del marco general por cada temática hacia las particularidades, determinando las reglas comunes y luego las excepciones propias de todo cuerpo normativo, pero respetando la estructura de la Ley vigente -por tratarse de proyecto de carácter reformatorio-, esto es por Libros, que a su vez contienen Títulos, Capítulos y Secciones, cada uno de estos, dependiendo de la temática, con disposiciones directivas, sistemáticas y procedimentales. Por otra parte, se deja constancia en el presente informe, que varios proyectos de ley, propuestas y observaciones presentados a esta Comisión versaban sobre hechos contravencionales y sanciones de carácter penal que no forman parte de la materia de la presente Reforma, sino del Código Orgánico Integral Penal. Las situaciones jurídicas que por su especificidad y contenido residual no se enmarcan dentro de la parte dispositiva de la norma, han sido debidamente incorporados en las disposiciones generales, reformatorias y finales de la Ley, en tanto que todas aquellas nuevas directrices, funciones, atribuciones y mandatos en



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

general de la Ley, se ven garantizados dentro de un régimen transitorio que les permita a los órganos ejecutores contar con el tiempo suficiente para la aplicación de las nuevas normas legales incorporadas en el presente Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria, garantizando la vigencia escalonada de varios preceptos que demandan un período de tiempo para su planificación y ejecución y su correspondiente rendición de cuentas ante la Asamblea Nacional. 5.3. Construcción legislativa del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria. El nivel de producción de disposiciones reformatorias, a lo largo del primer y segundo debates se resumen en el siguiente cuadro: -----

	LEY VIGENTE	PRIMER DEBATE	SEGUNDO DEBATE
ARTÍCULOS	161	51	182
DISP. GENERALES	25	5	47
DISP. TRANSITORIAS	27	8	42
DISP. REFORMATORIAS	1	0	2
DISP. FINALES	2	0	0
<b>TOTALES:</b>	<b>216</b>	<b>64</b>	<b>273</b>

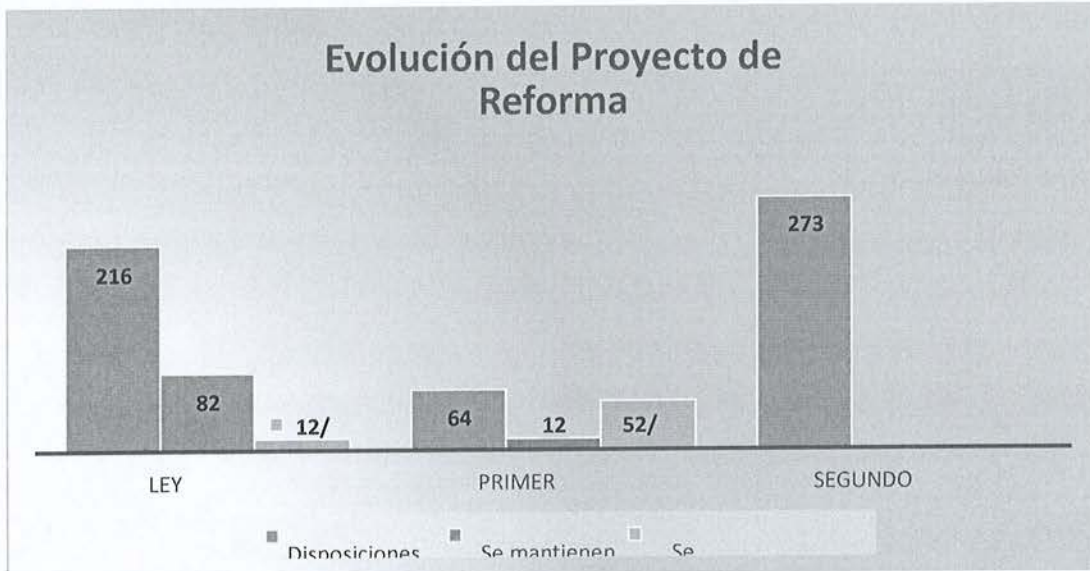
Cabe señalar que luego del primer debate y con las disposiciones aprobadas para el presente Informe de segundo debate, el texto del Proyecto de Ley Reformatorio quedaría de la siguiente manera: Ochenta y dos (82) disposiciones que corresponden a la Ley vigente se mantendrían con el texto actual; Doce (12) disposiciones aprobadas en el primer debate mantendrían el texto aprobado; y, Doce (12) disposiciones se derogarían de la Ley actual con las propuestas incorporadas para primer y segundo debates. Sumadas las 273 disposiciones discutidas y aprobadas, más las 82 disposiciones que no es modifican de la Ley vigente y más las 12 disposiciones del primer debate que tampoco se han modificado, resultaría un total de 367 artículos de la Ley reformada. -----



# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## Asamblea Nacional

### Acta 674-D



En el cuadro que presentamos a continuación, se puede observar el nivel de producción normativa específico para el informe de segundo debate, del cual se desprende que ciento veintiocho (128) disposiciones aprobadas por la Comisión, modifican textos de la Ley vigente, y otros aprobados en primer debate. En tanto que, para el presente informe de segundo debate, se incorporan adicionalmente ciento cuarenta y cinco (145) nuevas disposiciones al Proyecto Reformatorio que no constaban ni en la Ley vigente ni en los textos de primer debate, lo que sumado nos da un total de doscientos setenta y tres (273) disposiciones discutidas y aprobadas por esta Comisión Ocasional: --

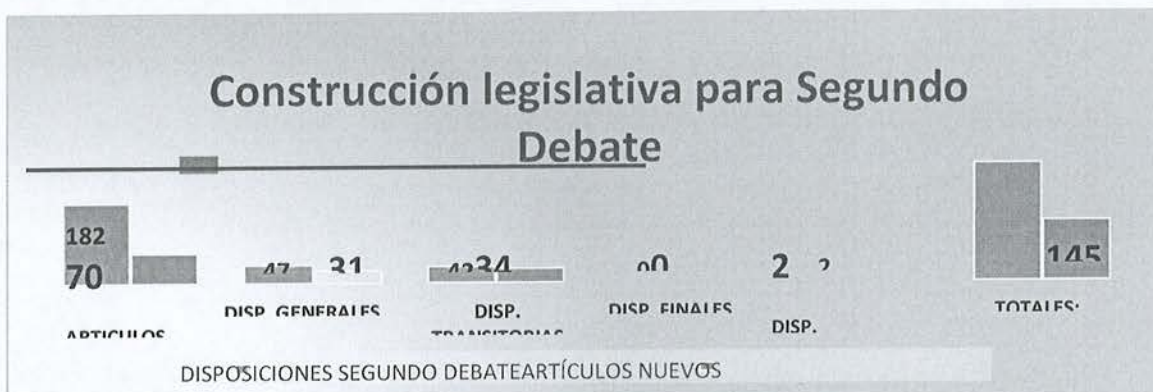
	DISPOSICIONES APROBADAS PARA SEGUNDO DEBATE	DISPOSICIONES NUEVAS 2do DEBATE
ARTÍCULOS ANALIZADOS	182	71
DISP. GENERALES	47	35
DISP. TRANSITORIAS	42	37
DISP. REFORMATORIAS	2	2
DISP. FINALES	0	0
<b>TOTALES:</b>	<b>273</b>	<b>145</b>



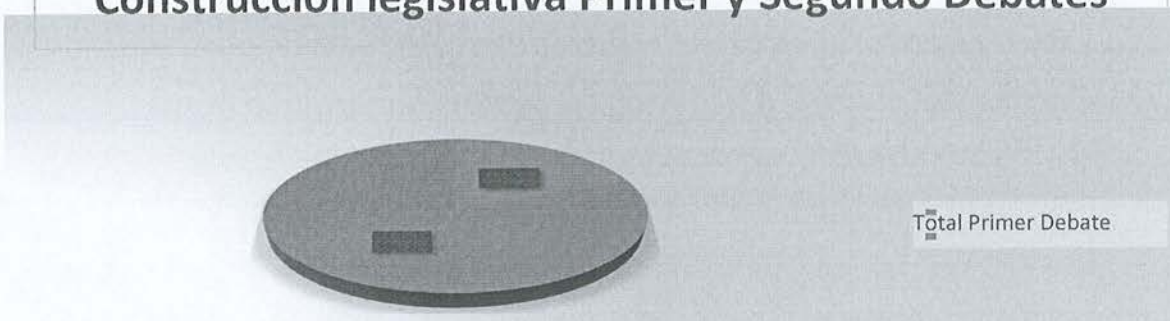
# REPÚBLICA DEL ECUADOR

## Asamblea Nacional

### Acta 674-D



### Construcción legislativa Primer y Segundo Debates



El total de artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con la presente reforma sería de 367. 5.4. Principales tema de proyectos de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 5.4.1. Movilidad sostenible (electromovilidad, movilidad activa y micromovilidad). Declarar de interés público la promoción del transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones en todo el territorio nacional. El Gobierno nacional como los gobiernos autónomos descentralizados, desarrollarán y promoverán incentivos que impulsen el uso de vehículos 100 % eléctricos y de cero





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

emisiones, los cuales estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en todo el país, tales como el pico y placa, día sin carro, hoy no circula, etc., y tendrán gratuidad en el uso de los espacios de parqueo público tarifados del país. Las entidades públicas y otros establecimientos destinarán un porcentaje de al menos un 2 % del total de plazas de parqueo habilitadas, para el uso preferencial de vehículos eléctricos. Los municipios regularán y autorizarán la operación de estaciones de carga autosustentables para vehículos eléctricos. La matrícula vehicular contendrá el detalle del servicio asociado al mismo, y si se trata o no de un vehículo cero emisiones o 100 % eléctrico, lo que permitirá beneficiarse de los incentivos que promueve la reforma. Las regulaciones referentes al uso de scooters eléctricos y otros medios asociados a la micro movilidad serán regulados por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales mediante ordenanzas. Si estos son parte de un nuevo servicio de transporte público, los procesos de contratación contendrán reglas que fomenten la participación de los emprendedores locales impulsando la tecnología nacional. Impulsa iniciativas de vehículo compartido para optimizar la ocupación de un automotor, lo que permitirá disminuir las emisiones hacia el medio ambiente y mejorar la fluidez del tránsito. Los gobiernos autónomos descentralizados destinarán anualmente presupuesto para fortalecer la movilidad activa en planes, programas y proyectos enfocados a los peatones y biciusuarios. Garantiza la integración física, operativa e informativa para que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones, propendan a la conexión con el transporte público y el uso de la bicicleta en sus diferentes rutas, tanto urbanas como rurales. Impulsa la gestión de unidades funcionales, la planificación de las ciudades promoverá la aproximación entre la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

vivienda, el trabajo, servicios públicos y otros puntos atractores que eviten desplazamientos y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad. Establece la obligación de promover actividades recreativas, que busquen fortalecer el uso de medios de transporte, espacios y servicios relacionados con la movilidad activa. Incorpora a la legislación el urbanismo táctico, es decir la realización de intervenciones temporales en el sistema viario de las urbes, con la finalidad de evaluar las mejores opciones previas a realizar una reconfiguración vial. En función de la tendencia mundial de reducción de siniestralidad, se incorpora como medida de pacificación del tránsito, las “Zonas 30” en áreas residenciales o locales, así como se elevaría a categoría de ley la velocidad de 20km en zonas escolares, que actualmente consta solo en el Reglamento. En adelante el otorgamiento o renovación de títulos habilitantes, incrementos de flota vehicular o ajustes tarifarios del transporte público, se condicionará a que las unidades cuenten con todos los elementos de accesibilidad para las personas con discapacidad y con estructura portabicicletas. Las entidades públicas y privadas, generarán planes de incentivos para sus servidores y empleados, a fin de fomentar el uso de medios sostenibles de transporte terrestre para su traslado. Crea el registro de biciusuarios, a efectos de conocer la estructura, ubicación, composición y riesgos de siniestralidad del parque ciclista para optimizar la planificación y las mejoras viales. Los gobiernos autónomos descentralizados implementarán redes de ciclo parqueaderos públicos de corta y larga estancia seguros y visibles, en sitios estratégicos de su jurisdicción, cuya ubicación será difundida a la ciudadanía. 5.4.2. Desarrollo del modelo de gobierno descentralizado y coordinación interinstitucional. Entre los ministerios rectores del Transporte y Gobierno, determinarán las zonas en donde tanto la Policía Nacional



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

como la Comisión de Tránsito del Ecuador realicen el control de tránsito dentro de la red vial estatal, excepto en las zonas de control exclusivo de los gobiernos autónomos descentralizados. Los gobiernos autónomos descentralizados realizarán el control de tránsito en las vías interestatales cuando estas atraviesen la zona urbana (control de las autopistas cercanas). Los gobiernos autónomos descentralizados, podrán emitir licencias de conducir y realizar entrega de placas vehiculares en sus territorios, siempre que se encuentren listos y facultados por el Consejo Nacional de Competencias, garantizando un servicio más eficiente y descentralizado. Los gobiernos autónomos descentralizados que no se encuentren en ejercicio de la competencia en esta materia, suscribirán convenios de cooperación interinstitucional con cualquier ente de control facultado en la Ley para efectuar el control operativo de tránsito dentro de su jurisdicción. Los gobiernos autónomos descentralizados podrán establecer la posibilidad de sustituir las sanciones administrativas pecuniarias derivadas de sus ordenanzas, por un número de horas de servicio comunitario en aplicación del principio de proporcionalidad. Se crea la Mesa Técnica de Seguridad Vial, como el espacio de coordinación y cooperación interinstitucional encargado de prestar asesoría técnica en materia de seguridad vial al Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de prevenir y disminuir los índices de siniestralidad, muertes y lesiones, derivados de los siniestros de tránsito. Los gobiernos autónomos descentralizados, contarán con sistemas de matriculación propios, que observen las directrices de interoperabilidad que dicte la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y garanticen la seguridad informática y las pistas de auditoría. 5.4.3. Fortalecimiento de la educación vial. Incorpora



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

a la malla curricular de las instituciones educativas públicas y privadas la materia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, a partir de la educación inicial hasta el bachillerato, con respeto a la realidad lingüística de las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas. Las escuelas de conducción e instituciones de educación superior encargadas de la capacitación, formación y entrenamiento para conductores profesionales y no profesionales, contarán adicionalmente con acreditación por parte del ente nacional encargado de la Calidad del Sistema de Educación Superior, lo que garantizará el mejoramiento de los niveles educativos y de formación en la materia. Las horas de formación práctica de conducción, no podrán ser inferiores al 40 % del contenido total de la malla curricular. Los cursos para la obtención de la licencia de conducción no profesional, no podrán tener una duración menor a noventa (90) horas académicas. Para el caso de cursos para la obtención de la licencia de conducción profesional, el número mínimo de horas académicas será de cuatrocientos ochenta (480). Los conductores profesionales se someterán anualmente a los exámenes médicos, psicológicos, psicosenométricos y teóricos. Se crea la licencia especial de operador para conductores de tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares, misma que habilitará a su titular para operar el tipo de transporte específico para el que le fue otorgada. Los conductores no profesionales se someterán a los exámenes médicos, psicológicos, psicosenométricos, y teóricos cada vez que se renueve su licencia de conducir conforme con términos y condiciones que determine para el efecto del Reglamento de esta Ley. Se crean mecanismos de incentivo a las buenas prácticas de conducción, exonerando en un 50 % el costo de la licencia a los ciudadanos que durante 5 años no pierdan los 30 puntos; adicionalmente, por cada año que una persona demuestre



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

un record positivo en su licencia accederá a 4 puntos extras como incentivo, con un límite de 30. La preocupación de los conductores será en adelante adecuar su conducta hacia un mejoramiento de la convivencia vial y de prácticas de conducción. Para el cambio de categoría de licencia, es decir para pasar de ser conductor no profesional a profesional se debe contar con al menos 2 años la licencia de conducir en la categoría no profesional tipo B o cualquier tipo dentro de la categoría del tipo que desea acceder. Para el caso de conductores profesionales, que deseen acceder a una licencia de categoría superior, deben acreditar haber mantenido mínimo por el lapso de dos años, una licencia profesional de categoría inferior a la que se pretende obtener. Los ciudadanos tendrán la posibilidad de acceder de forma voluntaria al programa de recuperación de puntos sin que para aquello requiera contar con cero puntos. En los cursos de conducción, se incorporarán obligatoriamente programas de movilidad sostenible, y sensibilización del conductor mediante situaciones vivenciales que simulen a las experiencias vividas por personas con discapacidad, peatones y biciusuarios. En el transporte público se permitirá la difusión de contenidos que coadyuven a mejorar la seguridad vial, promuevan el turismo, la cultura de paz, la inclusión, no discriminación, y buenas prácticas de comportamiento en el espacio público, con consideración de los idiomas de los pueblos y nacionalidades indígenas y se sancionará cuando se transmitan contenidos prohibidos por la Ley. 5.4.4. Mejoramiento de la seguridad vial. Prohíbe la homologación de vehículos de baja puntuación en pruebas de deformación por colisión o la utilización de chasis de vehículos de carga para transporte público, para precautelar la vida de los conductores y pasajeros. Se plantea que la jornada de trabajo de los conductores de cualquier tipo de transporte, en



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

ningún caso podrá exceder el número de horas diarias que determinará el Ministerio del Trabajo, debiendo considerarse el tiempo de descanso y la alternancia obligatoria de sus conductores como parte de la seguridad vial. Establece la obligatoriedad de ejecución de auditorías de seguridad vial en todas las carreteras, en las fases de estudios, ejecución y operación, lo que conseguirá disminuir el alto índice de mortalidad en nuestro país, con base en la eliminación de elementos que en un siniestro de tránsito ocasionan la muerte de los ocupantes de un automotor, además el total de artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con la presente reforma sería de 367. 5.4. Principales tema de proyectos de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 5.4.1. Movilidad sostenible (electromovilidad, movilidad activa y micromovilidad). Declarar de interés público la promoción del transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones en todo el territorio nacional. El Gobierno nacional como los gobiernos autónomos descentralizados, desarrollarán y promoverán incentivos que impulsen el uso de vehículos 100 % eléctricos y de cero emisiones, los cuales estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en todo el país, tales como el pico y placa, día sin carro, hoy no circula, etc., y tendrán gratuidad en el uso de los espacios de parqueo público tarifados del país. Las entidades públicas y otros establecimientos destinarán un porcentaje de al menos un 2 % del total de plazas de parqueo habilitadas, para el uso preferencial de vehículos eléctricos. Los municipios regularán y autorizarán la operación de estaciones de carga autosustentables para vehículos eléctricos. La matrícula vehicular contendrá el detalle del servicio asociado al mismo, y si se trata o no de un vehículo cero emisiones o 100 % eléctrico, lo que permitirá beneficiarse de los



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

incentivos que promueve la reforma. Las regulaciones referentes al uso de scooters eléctricos y otros medios asociados a la micro movilidad serán regulados por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales mediante ordenanzas. Si estos son parte de un nuevo servicio de transporte público, los procesos de contratación contendrán reglas que fomenten la participación de los emprendedores locales impulsando la tecnología nacional. Impulsa iniciativas de vehículo compartido para optimizar la ocupación de un automotor, lo que permitirá disminuir las emisiones hacia el medio ambiente y mejorar la fluidez del tránsito. Los gobiernos autónomos descentralizados destinarán anualmente presupuesto para fortalecer la movilidad activa en planes, programas y proyectos enfocados a los peatones y biciusuarios. Garantiza la integración física, operativa e informativa para que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones, propendan a la conexión con el transporte público y el uso de la bicicleta en sus diferentes rutas, tanto urbanas como rurales. Impulsa la gestión de unidades funcionales, la planificación de las ciudades promoverá la aproximación entre la vivienda, el trabajo, servicios públicos y otros puntos atractores que eviten desplazamientos y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad. Establece la obligación de promover actividades recreativas, que busquen fortalecer el uso de medios de transporte, espacios y servicios relacionados con la movilidad activa. Incorpora a la legislación el urbanismo táctico, es decir la realización de intervenciones temporales en el sistema viario de las urbes, con la finalidad de evaluar las mejores opciones previas a realizar una reconfiguración vial. En función de la tendencia mundial de reducción de siniestralidad, se incorpora como medida de pacificación del tránsito, las "Zonas 30" en áreas residenciales



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

o locales, así como se elevaría a categoría de ley la velocidad de 20km en zonas escolares, que actualmente consta solo en el Reglamento. En adelante el otorgamiento o renovación de títulos habilitantes, incrementos de flota vehicular o ajustes tarifarios del transporte público, se condicionará a que las unidades cuenten con todos los elementos de accesibilidad para las personas con discapacidad y con estructura portabicicletas. Las entidades públicas y privadas, generarán planes de incentivos para sus servidores y empleados, a fin de fomentar el uso de medios sostenibles de transporte terrestre para su traslado. Crea el registro de biciusuarios, a efectos de conocer la estructura, ubicación, composición y riesgos de siniestralidad del parque ciclista para optimizar la planificación y las mejoras viales. Los gobiernos autónomos descentralizados implementarán redes de ciclo parqueaderos públicos de corta y larga estancia seguros y visibles, en sitios estratégicos de su jurisdicción, cuya ubicación será difundida a la ciudadanía. 5.4.2. Desarrollo del modelo de gobierno descentralizado y coordinación interinstitucional. Entre los ministerios rectores del Transporte y Gobierno, determinarán las zonas en donde tanto la Policía Nacional como la Comisión de Tránsito del Ecuador realicen el control de tránsito dentro de la red vial Estatal, excepto en las zonas de control exclusivo de los gobiernos autónomos descentralizados. Los gobiernos autónomos descentralizados realizarán el control de tránsito en las vías interestatales cuando estas atraviesen la zona urbana (Control de las autopistas cercanas). Los gobiernos autónomos descentralizados, podrán emitir licencias de conducir y realizar entrega de placas vehiculares en sus territorios, siempre que se encuentren listos y facultados por el Consejo Nacional de Competencias, garantizando un servicio más eficiente y descentralizado. Los gobiernos autónomos descentralizados





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

que no se encuentren en ejercicio de la competencia en esta materia, suscribirán convenios de cooperación interinstitucional con cualquier ente de control facultado en la Ley para efectuar el control operativo de tránsito dentro de su jurisdicción. Los gobiernos autónomos descentralizados podrán establecer la posibilidad de sustituir las sanciones administrativas pecuniarias derivadas de sus ordenanzas, por un número de horas de servicio comunitario en aplicación del principio de proporcionalidad. Se crea la Mesa Técnica de Seguridad Vial, como el espacio de coordinación y cooperación interinstitucional encargado de prestar asesoría técnica en materia de seguridad vial al Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de prevenir y disminuir los índices de siniestralidad, muertes y lesiones, derivados de los siniestros de tránsito. Los gobiernos autónomos descentralizados, contarán con sistemas de matriculación propios, que observen las directrices de interoperabilidad que dicte la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y garanticen la seguridad informática y las pistas de auditoría. 5.4.3. Fortalecimiento de la educación vial. Incorpora a la malla curricular de las instituciones educativas públicas y privadas la materia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, a partir de la educación inicial hasta el bachillerato, con respeto a la realidad lingüística de las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas. Las escuelas de conducción e instituciones de educación superior encargadas de la capacitación, formación y entrenamiento para conductores profesionales y no profesionales, contarán adicionalmente con acreditación por parte del ente nacional encargado de la Calidad del Sistema de Educación Superior, lo que garantizará el mejoramiento de los niveles educativos y de formación en la materia. Las horas de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

formación práctica de conducción, no podrán ser inferiores al 40 % del contenido total de la malla curricular. Los cursos para la obtención de la licencia de conducción no profesional, no podrán tener una duración menor a noventa (90) horas académicas. Para el caso de cursos para la obtención de la licencia de conducción profesional, el número mínimo de horas académicas será de cuatrocientos ochenta (480). Los conductores profesionales se someterán anualmente a los exámenes médicos, psicológicos, psicosenométricos y teóricos. Se crea la licencia especial de operador para conductores de tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares, misma que habilitará a su titular para operar el tipo de transporte específico para el que le fue otorgada. Los conductores no profesionales se someterán a los exámenes médicos, psicológicos, psicosenométricos, y teóricos cada vez que se renueve su licencia de conducir conforme con términos y condiciones que determine para el efecto del Reglamento de esta Ley. Se crean mecanismos de incentivo a las buenas prácticas de conducción, exonerando en un 50 % el costo de la licencia a los ciudadanos que durante 5 años no pierdan los 30 puntos; adicionalmente, por cada año que una persona demuestre un record positivo en su licencia accederá a 4 puntos extras como incentivo, con un límite de 30. La preocupación de los conductores será en adelante adecuar su conducta hacia un mejoramiento de la convivencia vial y de prácticas de conducción. Para el cambio de categoría de licencia, es decir para pasar de ser conductor no profesional a profesional se debe contar con al menos 2 años la licencia de conducir en la categoría no profesional tipo B o cualquier tipo dentro de la categoría del tipo que desea acceder. Para el caso de conductores profesionales, que deseen acceder a una licencia de categoría superior, deben acreditar haber mantenido mínimo por el lapso de dos años, una licencia



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

profesional de categoría inferior a la que se pretende obtener. Los ciudadanos tendrán la posibilidad de acceder de forma voluntaria al programa de recuperación de puntos sin que para aquello requiera contar con cero puntos. En los cursos de conducción, se incorporarán obligatoriamente programas de movilidad sostenible, y sensibilización del conductor mediante situaciones vivenciales que simulen a las experiencias vividas por personas con discapacidad, peatones y biciusuarios. En el transporte público se permitirá la difusión de contenidos que coadyuven a mejorar la seguridad vial, promuevan el turismo, la cultura de paz, la inclusión, no discriminación, y buenas prácticas de comportamiento en el espacio público, con consideración de los idiomas de los pueblos y nacionalidades indígenas y se sancionará cuando se transmitan contenidos prohibidos por la Ley. 5.4.4. Mejoramiento de la seguridad vial. Prohíbe la homologación de vehículos de baja puntuación en pruebas de deformación por colisión o la utilización de chasis de vehículos de carga para transporte público, para precautelar la vida de los conductores y pasajeros. Se plantea que la jornada de trabajo de los conductores de cualquier tipo de transporte, en ningún caso podrá exceder el número de horas diarias que determinará el Ministerio del Trabajo, debiendo considerarse el tiempo de descanso y la alternancia obligatoria de sus conductores como parte de la seguridad vial. Establece la obligatoriedad de ejecución de auditorías de seguridad vial en todas las carreteras, en las fases de estudios, incorporarán elementos de seguridad en sitios estratégicos, etc. Para la obtención de la licencia de conducir para motocicletas, la capacitación será presencial, con equipamiento obligatorio y pruebas de destreza. La reforma, además de las causas para que una licencia pueda ser anulada o suspendida, desarrolla las causales de revocatoria de las mismas en los siguientes



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

casos: Cuando los exámenes correspondientes determinen la incapacidad física, mental o psicológica de su titular para conducir vehículos; cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un período de un año por conducir un vehículo en estado de ebriedad o bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan; cuando el titular haya sido sancionado en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir; por muerte de su titular; por el uso de la licencia de conducción estando suspendida; y, en los demás casos previstos en el ordenamiento jurídico vigente. Lo indicado se verá reflejado en el sistema nacional, facilitando el control operativo en la vía pública. Se faculta a los servidores encargados del control de tránsito, el retiro de circulación de las licencias de conducir caducadas, sin puntos u obtenidas indebidamente. Los colores de las placas vehiculares cubrirán íntegramente la misma, particular que facilitará las labores de control en las vías de nuestro país. Crea una nueva Sección de Seguridad Vial para motocicletas y similares. Se destaca, entre otras directrices, el dispositivo de encendido automático de luces mientras se circula, que de acuerdo con la experiencia internacional contribuirá a una disminución de siniestralidad entre 15 y 30 %. No se permitirá el comercio de productos dentro de las unidades de transporte público mientras estas se encuentran en circulación y sin que se cuente con la autorización de la autoridad de tránsito dentro del ámbito de su competencia. 5.4.5. Capacitación de los servidores del control operativo de tránsito. Las entidades de control, incluidos los gobiernos autónomos descentralizados capacitarán al menos dos veces al año a todo su personal de control operativo, en mejora del desempeño de sus funciones. La temática contendrá mínimamente: atención como primeros respondedores en caso de siniestros de tránsito; actualización



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

del marco jurídico vigente relacionado con sus funciones; relaciones humanas y atención a los usuarios; sistema anticorrupción; técnica de oratoria en audiencias de impugnación; y, otros. Las evaluaciones derivadas de las capacitaciones antes señaladas serán consideradas para los procesos de ascenso, permanencia y promoción de los servidores antes indicados. El personal operativo de las instituciones de control, incluidos los Gobiernos Autónomos Descentralizados, rendirá anualmente una evaluación de desempeño, laboral, cognoscitivo, de salud, psicológicas y con pruebas técnicas de seguridad y confianza. Dará cumplimiento al Plan de Carrera para Agentes Civiles de Tránsito, Vigilantes de la Comisión de Tránsito del Ecuador, y Personal Policial, que contenga los procesos de formación académica, profesional y especialización. Todo operativo de control estará dentro de una orden de cuerpo planificada donde conste: el sitio, el número de agentes, el tiempo de duración y a órdenes de quién está el operativo, acción que evitará actos de corrupción de operativos improvisados; su inobservancia dará lugar a las sanciones respectivas. Se implementarán mecanismos de coordinación interinstitucionales para mejorar los tiempos de respuesta frente a emergencias producidas en siniestros de tránsito. 5.4.6. Seguridad jurídica y eficiencia en la prestación de servicios a la ciudadanía. Las autoridades de tránsito trasladarán las multas ocasionadas por quienes al comprar un vehículo no han realizado el traspaso, ocasionando un grave perjuicio a los vendedores que ven injustamente reflejadas multas por contravenciones que estos no han cometido, medida con la cual se da respuesta y solución a un problema generalizado a nivel nacional. Se exceptúa del pago de la matrícula vehicular a los vehículos de transporte masivo administrados por el Estado de forma directa. La revisión técnica de esta clase de vehículos



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

garantizará las condiciones técnicas de seguridad y mantenimiento, para la prestación de un servicio eficiente y seguro. Se elimina el recargo del 2 % mensual (multa adicional) cuando una persona no cancela las multas de tránsito. En su lugar las personas que procedan a la cancelación de las multas provenientes de las contravenciones de tránsito dentro del término de 20 días contados a partir de la fecha en que fueran notificados con la citación respectiva, serán beneficiarias del 50 % de reducción del monto de la multa respectiva. Los gobiernos autónomos descentralizados podrán adoptar una medida similar para las multas generadas por ordenanzas locales. Para evitar la especulación y venta ilegal de cupos, los socios o accionistas de la operadora, no puedan dejar de formar parte de la misma por un período de 5 años a partir de su ingreso, cuya inobservancia dará lugar a la reversión administrativa del cupo al Estado. Las tarifas de la transportación obedecerán siempre a estudios técnicos, serán justas y equitativas para los usuarios y las operadoras. A fin de proteger a los ciudadanos, cuidar el medio ambiente y depurar los patios de retención en el país, los vehículos que hayan sido chatarrizados, rematados, robados o hurtados, serán dados de baja en el sistema nacional, así como los valores impagos asociados con estos vehículos serán exonerados. Entrega gratuita del adhesivo especial, que permitirá la utilización de parqueos exclusivos, la libre y permanente circulación del vehículo, exención de prohibiciones municipales de circulación, que sustituye cualquier tipo de salvoconducto a personas con discapacidad en el territorio ecuatoriano. Las infracciones de tránsito podrán ser impugnadas ante el juez del domicilio, excepto cuando se trate de medidas privativas de libertad. Se dispone el uso de centros logísticos para carga y descarga del transporte pesado, cuya instalación será autorizada y controlada por los gobiernos autónomos descentralizados. 5.4.7.



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

Planificación, control y tecnología. Creación del Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito, que se alimentará de la información de las entidades encargadas de control a nivel nacional y servirá para optimizar el control y a la seguridad integral a nivel nacional, además será de acceso público siempre que no se trate de información protegida. Creación del Registro de Patrones de Movilidad como una herramienta de planificación, destinada a conocer los factores, condiciones y necesidades que motivan el desplazamiento de personas en el territorio nacional, cuyo procesamiento permitirá adoptar medidas para optimizar los desplazamientos. Creación del sistema nacional unificado de peajes automáticos que tendrá como finalidad conseguir el enlace integral entre las instituciones encargadas de la administración de peajes a nivel nacional. Las unidades de las operadoras de transporte contarán con sistema de posicionamiento global satelital (GPS) de tecnología abierta para mejorar el control por parte de las entidades de tránsito. Los controles de tránsito a través de medios tecnológicos cumplirán previamente con estudios técnicos de siniestralidad, lesiones y muertes para determinar los puntos para su emplazamiento; no podrán estar instalados en curvas y pendientes, pasarán por un proceso de socialización con la ciudadanía; y, todos los lugares de su emplazamiento contarán con señalización vertical y horizontal tanto en el punto de control como antes del mismo. Los organismos de control de tránsito priorizarán la dotación de cámaras externas para patrullas y cámaras personales homologadas a su personal operativo, con la finalidad de registrar los procedimientos propios de las infracciones de tránsito. Las entidades encargadas de recaudación de valores de la Ley, implementarán mecanismos de pago en línea y a través de instituciones bancarias. 7. Conclusión y recomendación. La Comisión Especializada



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, considera necesaria la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sobre las base de los argumentos antes expuestos, pone en conocimiento del Pleno de la Asamblea Nacional el Informe para segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el mismo que fue tratado y aprobado en la Sesión No. 053 de 12 de marzo de 2020. Toda vez que, el texto propuesto en el presente Informe, permite incidir de manera efectiva y positiva en la estructura del sector de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, convirtiéndola en una normativa eficaz y coherente con la realidad nacional, esta Comisión recomienda se apruebe el presente Informe. 8. Resolución. Por las motivaciones constitucionales y legales expuestas, así como la Sesión No 50, esta Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Resuelve aprobar el presente Informe para segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con siete (7) votos a favor, cero (0) en contra, cero (0) abstenciones, y cero (0) blancos de las y los asambleístas presentes. 9. Asambleísta ponente. La Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, delega al asambleísta Fafo Gavilánez Camacho, miembro y Presidente de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar,





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como Ponente del presente Informe y Proyecto de Ley". Hasta aquí el presente informe, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Una vez que se ha cumplido la lectura del informe, vamos a empezar el debate de esta importante Ley para el país. Quiero empezar agradeciendo el trabajo de la Comisión liderada por el asambleísta Fafo Gavilánez, que ha sido un trabajo extenso, complejo, con diversidad de criterios territorial también, eso es importante en una Ley que no es sencilla, tiene sus grandes complicaciones, pero que en un marco democrático esperemos que la Asamblea pueda aprobar la misma. Así que, iniciamos este debate con el asambleísta Fafo Gavilánez, ponente de la Ley. Por favor, asambleísta Gavilánez.-----

EL ASAMBLEÍSTA GAVILÁNEZ CAMACHO FAFO. Buenas tardes, señor Presidente, colegas legisladores, si es tan gentil, ¿me escucha, por favor? -----

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

EL ASAMBLEÍSTA GAVILÁNEZ CAMACHO FAFO. Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias a todos los colegas asambleístas, un saludo cordial a todo el Ecuador quien está pendiente de esta importante reforma a través de los diferentes medios de comunicación. Si es tan gentil, señor Secretario, de poner la presentación. Quiero expresar el



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

agradecimiento a los integrantes, a las y los colegas legisladores de la Comisión Ocasional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, a sus equipos de trabajo, al equipo técnico de la Comisión, y decirles a todos que han tenido la gentileza de estar en esta Asamblea Nacional, de ser recibidos por usted, señor Presidente, de una manera amplia y democrática para que todos puedan expresar lo que sienten sus diferentes sectores, y todavía no está escrito en piedra, estamos dispuestos a abrir, a recibir todas las observaciones necesarias. El listado de las y los colegas asambleístas que están en la pantalla de todo corazón, muchas gracias, por sus aportes, a quiénes empezaron esta Comisión Ocasional, de igual manera, a dieciséis legisladores, muy gentiles por sus aportes de manera permanente. Hemos tenido setenta y una observaciones de colegas legisladores, en el primer debate hubo cincuenta y una intervenciones, de la sociedad civil ochenta y nueve observaciones, Proyectos de Ley aprobados por el CAL, diecisiete, recibidos en comisión general treinta y dos en la Comisión, y en el Pleno de la Asamblea Nacional veintiuno más veintidós, en total cuarenta y tres comisiones generales que hemos recibido en el Pleno de la Asamblea Nacional. Han existido cuarenta y ocho sesiones, gracias también, por aquellas madrugadas a las seis de la mañana que nos permitía también acoplarnos a diferentes horarios con la finalidad de poder avanzar en esta importante reforma. Como podemos ver, tenemos seis libros: De la organización del sector del transporte terrestre automotor, Del tránsito, De la seguridad vial, De la prevención, Del aseguramiento, De la Comisión de Tránsito del Ecuador, Disposiciones transitorias, generales y finales. Los ejes temáticos han sido muy identificados entre los cuales el eje institucional, el eje tecnológico, el eje transporte terrestre, tránsito y el eje de seguridad. Hemos tenido doce orientaciones, criterios de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

orientación muy identificados que en el informe ya se lo leyó de manera muy específica, por eso quisiera pasar a la siguiente, si es tan gentil. Y empezar con los ejes potencializados, realmente la movilidad activa, la micromovilidad para nosotros ha sido un eje fundamental, antes existían apenas tres artículos, hoy tenemos un capítulo entero. De igual manera, el desarrollo del gobierno descentralizado y coordinación interinstitucional, el fortalecimiento de la educación vial, el mejoramiento de la seguridad vial, la capacitación de los servidores de control operativo de tránsito, seguridad jurídica y eficiencia en la prestación de servicios a la ciudadanía, la planificación, control y tecnología. La movilidad sostenible, la extra movilidad, la movilidad activa y la micromovilidad. Miren, declarar de interés público la promoción del transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones. El Gobierno y los GAD desarrollarán incentivos que impulsen el uso de vehículos el cien por ciento eléctricos y de cero emisiones, además de estar exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en todo el país tales como el pico y placa, día sin carro, hoy no circula, etcétera, y tendrán gratuidad en el uso de los espacios de parqueo público tarifados del país. Los GAD regularán y autorizarán la operación de estaciones de carga autosustentables para vehículos eléctricos. Los GAD regularán el uso de scooter eléctrico y otros medios asociados a la micromovilidad. Los GAD determinarán anualmente el presupuesto para fortalecer la movilidad activa en planes, programas, proyectos enfocados a los peatones y biciusuarios. Se garantiza la integración física para la conexión entre el transporte público y la bicicleta en sus diferentes rutas, tanto urbanas como rurales. Es obligación de los GAD promover actividades recreativas que busquen fortalecer la movilidad activa. Se incorpora como medida de planificación de tránsito las zonas treinta en áreas residenciales y se



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

eleva a categoría de ley la velocidad de veinte kilómetros en zonas escolares que actualmente consta solo en el Reglamento. Para la renovación de los actuales títulos habilitantes, incrementos de flota vehicular o ajustes tarifarios del transporte público, se condiciona que las nuevas unidades cuentan con todos los elementos de accesibilidad para las personas con discapacidad y con estructura porta bicicletas. Se faculta a las entidades públicas y empresa privada para que generen planes de incentivos para sus servidores y empleados por el uso de medio sostenible del transporte para su traslado. Crea el registro de mis usuarios a efectos de conocer la estructura, ubicación, composición y riesgos de siniestralidad del parque ciclista para optimizar la planificación y las mejoras viales. Los GAD implementarán redes de ciclos parqueos públicos de corta y larga distancia seguros y visibles en sitios estratégicos. Del desarrollo del modelo de los gobiernos descentralizados y coordinación institucional, los GAD realizarán el control de tránsito en la red vial interestatales cuando estas atraviesan por la zona urbana, control de las autopistas cercanas. Los GAD podrán emitir licencias de conducir y realizar la entrega de placas cuando sean calificados por el Consejo Nacional de Competencias. Los GAD que no se encuentren en ejercicio de la competencia podrán suscribir convenios de cooperación para efectuar el control de tránsito en su territorio. Los GAD podrán sustituir sanciones pecuniarias por servicio comunitario. Los GAD contarán con sistema de matriculación propio que interoperen con el sistema nacional. El fortalecimiento de la educación vial: Se incorpora la malla curricular de las escuelas y colegios la materia de tránsito, transporte y seguridad vial, las cuarenta horas de formación práctica de conducción no podrán ser inferiores al cuarenta por ciento del contenido total de la malla curricular. Los cursos para la obtención de la licencia



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

de conducción no profesional no podrán tener una duración menor a noventa horas académicas. Para el caso de cursos para la obtención de licencias de conducción profesional el número mínimo de horas académicas será de cuatrocientas ochenta horas. Los conductores profesionales se someterán anualmente a los exámenes médicos psicológicos, psicosenométricos y teóricos. Para la obtención de la licencia de conducir para motocicletas la capacitación será presencial con equipamiento obligatorio y pruebas de destreza. La licencia será revocada definitivamente en los siguientes casos: cuando los exámenes correspondientes determinen la incapacidad física, mental o psicológica de su titular para conducir vehículos; cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un período de un año por conducir un vehículo en estado de ebriedad o bajo efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas o preparados que las contengan; cuando el titular haya sido sancionado en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir por muerte de su titular; por el uso de la licencia de conducción estando suspendida, y en los demás casos previstos en el ordenamiento jurídico vigente. Se crea la licencia especial de operador para conductores de tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares. Se crean incentivos por buenas prácticas de conducción exonerando un cincuenta por ciento el costo de la licencia a quienes durante cinco años no pierdan los treinta puntos. Por cada año que una persona demuestre un récord positivo en su licencia accederá a cuatro puntos extras como incentivo con un límite de treinta. Los ciudadanos tendrán la posibilidad de acceder de forma voluntaria al programa de recuperación de puntos sin que tengan que tener cero puntos. En los cursos de conducción se incorporan programas de sensibilización del conductor mediante situaciones vivenciales que simulen la experiencia



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

de personas con discapacidad, peatones, biciusuarios. En el transporte público se permitirá la difusión de contenidos que coadyuven a mejorar la seguridad vial, promuevan el turismo, la cultura de paz, la inclusión, no discriminación y buenas prácticas del comportamiento en el espacio público. El mejoramiento de la seguridad vial: Prohíbe la homologación de vehículos de baja puntuación en pruebas de deformación por colisión o la utilización de chasis de vehículos de carga para transporte público para precautelar la vida de los conductores y pasajeros. Se plantea que la jornada de trabajo de los conductores de cualquier tipo de transporte se considere su tiempo, su descanso y la alternancia. Se ejecutarán auditorías de seguridad vial en todas las carreteras para disminuir el alto índice de mortalidad. Se faculta a los agentes de tránsito el retiro de circulación de las licencias caducadas sin puntos o ilegales. Los colores de las placas vehiculares cubrirán integralmente la misma, se crea una nueva sección de seguridad vial para motocicletas, similares. No se permitirá el comercio de productos dentro de las unidades del transporte público mientras estas se encuentren en circulación y sin que cuenten con la autorización del GAD o la ANT. La capacitación de los servidores de control o de tránsito: Los vigilantes de tránsito se capacitarán al menos dos veces al año en temas de primeros auxilios, actualización de leyes, relaciones humanas y atención a los usuarios, sistema anticorrupción, técnica de oratoria en audiencias de impugnación y otros. Los vigilantes rendirán anualmente una evaluación de desempeño laboral cognoscitivo, de salud, psicológicas y con pruebas técnicas de seguridad y confianza. Dará cumplimiento al plan de carrera para agentes civiles de tránsito que contengan los procesos de formación académica profesional y especificación. Todo operativo será dentro de una orden de cuerpo donde constará el sitio, el número de agentes, el tiempo de duración y a órdenes



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

de quién está el operativo, acción que evitará actos de corrupción. La seguridad jurídica y eficiencia en la prestación de servicios a la ciudadanía: Se trasladarán las multas ocasionales por quienes al comprar un vehículo no han realizado el traspaso, ocasionando perjuicios a los vendedores que injustamente ven multas por contravenciones que estos no han cometido, medida con la cual se da respuesta y solución a un problema generalizado a nivel nacional. Se elimina el recargo del dos por ciento mensual que era una multa adicional a las multas por infracciones de tránsito. Crea el pronto pago, las personas que procedan a la cancelación de las multas por contravenciones de tránsito dentro de los veinte días desde la citación, serán beneficiadas del cincuenta por ciento de reducción del monto de la multa. Se prohíben la especulación y venta ilegal de cupos de transporte, los socios o accionistas de la operadora no pueden dejar de formar parte de la misma por un período de cinco años a partir de su ingreso, caso contrario se revertirá el cupo al Estado. Los vehículos que hayan sido chatarrizados, rematados, robados o hurtados, serán dados de baja en el sistema nacional, así como los valores impagos asociados con estos vehículos serán exonerados. Se entregará gratuitamente el adhesivo especial que permitirá la utilización de parqueos exclusivos, excepción de prohibiciones municipales de circulación lo que sustituye cualquier tipo de salvoconducto a personas con discapacidad en el territorio. Las infracciones de tránsito podrán ser impugnadas ante el juez del domicilio del contraventor. Planificación, control y tecnología: La creación del Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito que se alimentará de la información de tránsito de todo el país y servirá para optimizar el control a nivel nacional, será de acceso público. Creación del registro de patrones de movilidad como una herramienta de planificación destinada a conocer las necesidades que



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

motivan al desplazamiento de personas en el territorio nacional, su procesamiento permitirá adoptar medidas para optimizar los desplazamientos. Creación del sistema nacional unificado de peajes automáticos a nivel nacional: Las unidades de las operadoras de transporte contarán con GPS de tecnología abierta para mejorar el control de tránsito. Las plataformas digitales para el despacho de flota vehicular del transporte terrestre serán autorizadas por los GAD o la ANT, respectivamente, dentro de su jurisdicción y competencia. Los controles de tránsito a través de medios tecnológicos cumplirán previamente con estudios técnicos de siniestralidad, lesiones y muertes para determinar los puntos para su emplazamiento, no podrán estar instalados en curvas y pendientes, pasarán por un proceso de socialización con la ciudadanía y todos los lugares de su emplazamiento contarán con señalización vertical y horizontal. Los organismos de control de tránsito dotarán de cámaras externas para patrullas y cámaras personales a su personal operativo para así registrar y transparentar los procedimientos. Las entidades de control implementarán mecanismos de pago en línea a través de instituciones bancarias. Señor Presidente, yo quiero expresar algunos criterios después de haber leído por la tecnología algunos puntos importantes, relevantes, de lo que representa esta reforma. Dejar claro que esta Asamblea Nacional ha dado la apertura a todas y a todos los ecuatorianos para poder incorporar las observaciones que así lo han requerido. Señor Presidente, colegas legisladores y Ecuador entero, han sido unas jornadas duras, arduas, hemos recorrido todo el Ecuador, las veinticuatro provincias en donde hemos tenido jornadas de seis, siete horas, asambleas de hasta mil quinientas personas donde les hemos escuchado a todos quienes no pueden llegar muchas veces a una comisión general, pero sí pueden llegar hacia nosotros por medio de





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

nuestras visitas. Han sido debates amplios, álgidos, pero si quiero recalcar que ha sido un debate transparente, objetivo, técnico, no hemos tenido presiones de ningún sector, hemos tenido el apoyo del Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Agencia Nacional de Tránsito, ha estado permanentemente el Ministerio del Interior por medio de la Policía Nacional, la Comisión de Tránsito del Ecuador. Han sido públicas las sesiones, han sido transmitidas por los diferentes medios de comunicación, esto permite, haber construido un segundo informe para esta tarde iniciar el debate dejando constancia de que seguimos abiertos a todas las observaciones que en mucho de los casos lo han hecho de una manera muy profesional, y muy objetiva. A las señoras y señores que participaron en las comisiones generales, muchas gracias, porque así se tienen que decir las cosas claramente, claramente, transparente y frontalmente, eso nos ha caracterizado a nosotros y a esta Comisión en poner en debate todas las inquietudes que nos han solicitado. Y ese trabajo técnico, profesional de toda la Mesa técnica, de los equipos de las señoras y los señores legisladores, del equipo de la Comisión en jornadas duras, profesionales, pero abiertas a todos los sectores. Señor Presidente, agradecerle a usted, recorrimos algunas provincias con usted, socializando esta importante reforma y se escuchaba lo que planteaban los agricultores. Se da una propuesta hoy para el transporte comunitario o el transporte rural para todo el Ecuador, en donde era una necesidad de más de dos millones y medio de ecuatorianos. Se pone a consideración que sean los GAD quienes den los permisos de operación o títulos habilitantes a esos compañeros que tienen su vehículo para poder transportar las personas, para poder transportar de un lugar a otro. Los GAD tiene esa facultad porque están en territorio, conocen y de esa manera igual no desordenar, no



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

desordenar las diferentes modalidades que existen en transporte. Señor Presidente, siempre confiaremos en la juventud, pero, el ser conductor profesional necesita de experiencia, por eso, si en la actual Ley que estamos reformando, a los dieciocho años y medio siguiendo el curso del conductor profesional le podían dar la licencia tipo E para que pueda manejar un bus, un tráiler, etcétera, a lo mejor lo podía hacer, pero nuestra geografía, la Sierra, la Costa, la Amazonía es tan diversa que necesita de experiencia. Por eso, nosotros hemos aprobado y ponemos a consideración que para renovar su licencia profesional, al menos la licencia anterior esté en vigencia dos años ¿qué quiero decir con esto? Que si usted va a sacar su licencia profesional le empiecen entregando la licencia tipo C, después de dos años la licencia tipo D y después de dos años la licencia tipo E, con eso se gana experiencia en todo el nivel, de igual manera para los conductores no profesionales. Ha habido amplias jornadas, y siempre la apertura, pero es importante que no en quince días le entreguen una licencia profesional, no en quince días le entreguen una licencia no profesional, perdón, hoy nosotros proponemos que sean noventa horas y al menos con el cuarenta por ciento que sea práctico, que sea práctico porque manejar se lo hace de una manera práctica, si es necesaria la teoría, pero también la práctica. Hemos tenido muchas reuniones en este recorrido por el Ecuador y se han manifestado por el sistema de puntos, el sistema de puntos su aplicación ha sido la incorrecta, su aplicación muchas veces ha servido para extorsionar a los conductores de la patria, a los conductores del Ecuador. Por eso, y por precautelar el empleo, por precautelar el trabajo de los conductores ecuatorianos, proponemos no esperar a tener cero puntos para empezar a recuperar, proponemos de que si es que pierden los primeros quince puntos a través de un curso voluntario puedan recuperarlo, si es por



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

segunda vez puedan recuperarlo diez, si es por tercera vez puedan recuperar cinco de manera voluntaria, pero si así nos descuidamos y no lo hacemos le obligamos a que haga un curso nuevamente para recuperar quince, diez y cinco, respectivamente. Y si mismo realmente se descuidó totalmente o no lo tomó con la importancia necesaria, porque somos mucho más rigurosos. Actualmente, Presidente, no se pueden retirar las licencias, hoy los agentes de tránsito están autorizados a retirar las licencias por las circunstancias que lo dijimos, pero si usted, conductor, si usted, chofer, está en estado etílico, ha sido sancionado dos veces al año, se le retirará su licencia por cinco años, con la finalidad de que no puede ser que usted esté conduciendo en estado etílico, peor con sustancias estupefacientes, hay que hacer y tener una hoja, una hoja de vida, por decirlo así, una hoja clínica de los conductores del país, por eso se pide hacer exámenes médicos a todos los sectores, a todos los conductores, pero de igual manera como les exigimos, también respetamos el horario de trabajo para que sean sus ocho horas de trabajo y también con intervalo, porque no está bien, no está bien que un conductor maneje veinticuatro horas seguidas. Señor Presidente, como eje transversal, colegas legisladores, es la educación; le apostamos a la educación, le apostamos a la formación del conocimiento, le apostamos a elevar el nivel de cultura de lo que significa la movilidad en el Ecuador, por eso se dispone que se dicte la materia de tránsito y seguridad vial en todas las unidades educativas del Ecuador, de primero de básica hasta tercer año de bachillerato; también las mallas curriculares ahora serán autorizadas por el máximo organismos de educación superior, de esta manera tenemos que exigir y tenemos que darles a los ecuatorianos seguridad; que un conductor profesional esté debidamente capacitado, que un conductor no profesional de igual manera. A los compañeros de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

biciación y de todas las fundaciones, muchas gracias, muchas gracias por esas sugerencias, ustedes, así como tienen ahora un capítulo entero en función de la movilidad activa, también tienen sus obligaciones, tienen derechos y obligaciones. Señor Presidente, actualmente tenemos entre seis y siete centros técnicos de revisión vehicular en el país, por diferentes motivos los gobiernos autónomos descentralizados no han construido, en alguno de los casos han hecho mancomunidades, pero esta reforma, esta reforma da la posibilidad de una alianza público privado para que las mecánicas, los talleres autorizados, a través de estar homologados con los requerimientos de la Agencia Nacional de Tránsito, puedan hacer una alianza público privado para tener, al menos, un taller o un centro técnico de revisión vehicular en el país. Presidente, la Comisión de Tránsito del Ecuador después de muchos años no ha captado todo el territorio nacional en asumir la competencia del control de tránsito y la Policía Nacional lo venía haciendo casi en un setenta por ciento del territorio nacional, se incorpora a la Policía Nacional en el eje institucional para que haga el control de tránsito, y además no podemos trabajar por separado, el municipio a un lado, la Agencia, la Comisión de Tránsito en otro lado, la Policía en otro lado; no, se faculta para que podamos hacer convenios interinstitucionales porque somos un mismo Estado, somos un mismo Ecuador y de esta manera poder distribuir el personal de la mejor manera. Imagínense, no que cada municipio se declara República independiente y pone los radares en curvas, ponen los radares escondidos con el afán recaudatorio, eso estamos prohibiendo, se tiene que socializar, tiene que ser de prevención, no de recaudación, pero no dejamos suelto que la política pública lo establece el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, será quien dictamine la política pública en sus diferentes estamentos y con sus diferentes instituciones, ese será el



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

corazón, ese será quien emita la política pública en el tránsito, transporte en el Ecuador. Querida ciudadanía, mucho se ha hablado del Consejo Consultivo. El Consejo Consultivo no se reunió nunca, el Consejo Consultivo no se reunió con el afán de buscar y de precautelar la seguridad de los ecuatorianos y nosotros identificamos una debilidad, que el Consejo Consultivo eran integrados por los mismos ministros del ramo, entonces no había mucha presión, mucha exigencia para poder reunirse. Esta Comisión, esta Asamblea Nacional propone al país que, de la ciudadanía, de los diferentes sectores de la ciudadanía y a través de la Ley de Participación Ciudadana en su reglamento se verá como es la elección, el Presidente del Consejo Consultivo sea un miembro de la sociedad civil, y este Presidente del Consejo Consultivo sea parte del directorio de la Agencia Nacional de Tránsito donde se emiten las políticas públicas de igual manera. Ya no, ya no tanto centralismo, señor Presidente y colegas legisladores, vamos a aplicar la Constitución y a darle fuerza a la autonomía, por eso se establece, también, que los gobiernos autónomos descentralizados puedan otorgar placas, lógicamente cumpliendo los parámetros propuestos por la Agencia Nacional de Tránsito. Es una ley en donde no buscamos que sea sancionatoria, existe incentivos como ya los leí, pero sobre todo, señor Presidente, hago el llamado a ustedes, colegas legisladores, a que tengan la gentileza, en el debate, abrir todas las oportunidades para poder aportar y mejorar este texto que hemos propuesto en esta tarde. Agradecerle a usted, señor Presidente, agradecer a las y los miembros de la Asamblea Nacional y agradecer a todo el Ecuador que tuvo la gentileza de recibirnos en esta jornada de socialización. Muchas gracias y buenas tardes. Estamos abiertos a recibir las observaciones. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, asambleísta Gavilánez. Vamos a



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

iniciar este debate con las intervenciones de los asambleístas pertenecientes a la Comisión. Le damos la palabra al asambleísta Michel Doumet. -----

EL ASAMBLEÍSTA DOUMET CHEDRAUI MICHEL. Muchas gracias, Presidente. Si se me escucha, por favor. -----

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

EL ASAMBLEÍSTA DOUMET CHEDRAUI MICHEL. Muchas gracias. Un saludo, Presidente, a usted, a todos los colegas, a las personas que nos están viendo a través de los medios de comunicación y a todas las personas que de una u otra manera están relacionadas con el transporte, con quienes durante mucho tiempo hemos tenido una serie de reuniones para tratar a fondo esta importante Ley y en el sentido de que es tremendamente valioso el poder sacar un proyecto fuerte que, finalmente, logre de alguna manera importante, junto a todas las actividades que se realicen por parte de las autoridades de control en materia de tránsito, una reducción significativa en el tema accidentes de tránsito. Definitivamente es muy penoso que nos ha tocado ver muy de cerca casos desgarradores, donde familias han perdido hijos, han perdido hermanos, no se diga padres, madres, etcétera en lamentables accidentes. La Comisión Ocasional de Transporte ha realizado un arduo y fecundo trabajo en la formación y tratamiento de las reformas a la Ley que nos ocupa, contando actualmente con trescientos sesenta y siete artículos y doscientas setenta y tres disposiciones que se deben conocer y discutir en este Pleno. Como miembro activo durante todo este tiempo, bastante largo, con muchas sesiones, hemos venido trabajando y proponiendo



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

distintas temáticas de los ejes principales de esta Ley de Tránsito, preocupaciones que por mi parte, resultante de la experiencia laboral en el sector del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sensible de las necesidades de los actores principales del sector como son los ciudadanos, los peatones, los biciusuarios, los transportistas, los formadores y educadores en educación vial y todos quienes integran la convivencia vial nacional. En ese sentido me corresponde exponer ante este Pleno, las bondades principales de este Proyecto de Ley reformativo que busca el mejoramiento técnico y el fortalecimiento de la estructura jurídica del sistema de transportación terrestre, tránsito y sobre todo de la seguridad vial dentro del territorio nacional. Uno de los puntos principales que siempre vimos que era una falencia que había que fortalecer, es algo que hemos logrado poner de manera unánime dentro de la Comisión Ocasional de Tránsito para este debate en el Pleno, es la enseñanza obligatoria de la seguridad vial. Se aprobó la obligatoriedad de impartir la materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en la malla curricular de las instituciones educativas públicas y privadas a partir del primer año de educación básica hasta el tercer año de bachillerato a cargo del Ministerio rector de educación en coordinación con la autoridad nacional de tránsito. Esperamos que este tema influya de una manera, en parte, positivamente para que se vaya creando esta cultura de educación vial. Hay muchos casos en donde hemos comentado, a veces en círculos sociales, entre amistades, que a muchas personas lo que les hace falta es la cultura de educación vial, u otros que viajan incluso al exterior y manejan y ahí se comportan de una manera correcta, cuando, lamentablemente, en nuestro territorio nacional no es así, así que esperamos que esto tenga un impacto positivo. En cuanto a la licencia de conducir, la obligatoriedad del curso de conducción para la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

obtención de la licencia de conducir no profesional tipo B, por unanimidad se aprobó reformar la Ley de Tránsito, recuperando la obligatoriedad del curso de capacitación y formación para los conductores no profesionales que por primera vez buscan obtener la licencia categoría no profesional, adicionalmente se ha reforzado los parámetros de la rendición y aprobación de los exámenes sensométricos de motricidad, teóricas y prácticas tomadas por las escuelas de conducción. En cuanto al tema de las operadoras de transporte, también se ha definido incentivos. Dentro de estas reformas se logró plasmar un sistema de incentivos para las operadoras de transporte que vengán cumpliendo a cabalidad con las disposiciones legales y reglamentarias en procura de una movilización libre, segura y de calidad. Otro tema importante es la educación, capacitación y formación en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial respecto a la educación lingüística de cada sector, pese a que la Constitución y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre contempla la garantía de la educación y formación en materia de transporte, tránsito, seguridad vial, esta no es aplicable en su totalidad, ya que no existen mallas curriculares adaptadas a la realidad lingüística nacional, así mismo, carecemos de educadores, capacitadores y formadores de educación que ejerzan su cátedra acorde a la realidad lingüística de los ciudadanos dejando un sector considerable de nuestro país sin un acceso real a una educación integral bilingüe, es importante resaltar que la reforma se encamina en invertir en la formación ciudadana en materia de seguridad vial, quienes conocerán, aprenderán y practicarán comportamientos propios y una convivencia vial bajo su misma lengua. El otro tema importante es la administración de las compañías rentadoras y de alquiler de vehículos. Con la aprobación de esta propuesta legal se





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

incorporan artículos relativos al funcionamiento, regulación, control, administración y sanción a las compañías de renta o alquiler de vehículos a fin de cumplir con los lineamientos de servicio y seguridad que la Ley contemple. Otro punto de la administración y control; control de las compañías de transportación de mercancías y sustancias peligrosas. Esta propuesta legal incorpora en un capítulo sobre la administración y control a las compañías que brindan el transporte de mercancías y sustancias peligrosas, estableciendo parámetros mínimos de seguridad vial, industrial, ambiental, etcétera, que llegan a cumplir quienes sean titulares de una autorización por parte de la ANT. Otro tema es la movilidad sostenible, electromovilidad, movilidad activa y micromovilidad, declarar de interés público la promoción de transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones. El Gobierno y los GAD desarrollarán incentivos que impulsen al uso de vehículos cien por ciento eléctricos y de cero emisiones, además de estar exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en todo el país tales como el pico y placa, días sin carro, hoy no circula, etcétera y tendrán gratuidad en el uso de los espacios de parqueo público tarifados del país. Los GAD regularán y autorizarán la operación de estaciones de carga autosustentables para vehículos eléctricos. Los GAD regularán el uso de scooters eléctricos y de otros medios asociados a la micromovilidad. Los GAD destinarán anualmente presupuesto para fortalecer la movilidad activa en planes, programas y proyectos enfocados a los patrones y biciusuarios. Garantiza la integración física para la conexión entre el transporte público y la bicicleta en sus diferentes rutas, tanto urbanas como rurales, se incorpora también como medidas de pacificación del tránsito zonas tren en áreas residenciales y se eleva a categoría de ley la velocidad de veinte kilómetros en zonas escolares que actualmente consta



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

únicamente en el Reglamento. Se faculta a las entidades públicas y empresas privadas para que generen planes de incentivos para sus servidores y empleados por el uso de medios sostenibles de transporte para su traslado. Otro punto importante es la capacitación de los servidores del control operativo de tránsito. Los vigilantes de tránsito se capacitarán al menos dos veces al año, en temas de primeros auxilios, actualización de leyes, relaciones humanas y atención a los usuarios, sistema anticorrupción, técnicas de oratoria en audiencias de impugnación y otros. Los vigilantes de tránsito rendirán anualmente una evaluación de desempeño laboral, cognoscitivo, de salud, psicológicas y con pruebas técnicas de seguridad y confianza. Dará cumplimiento al plan de carrera para agentes civiles de tránsito que contenga los procesos de formación académica, profesional y de especialización. Otro punto importante es la seguridad jurídica y eficiencia en la prestación de servicios a la ciudadanía. Se elimina el recargo del dos por ciento mensual de las multas por infracciones de tránsito, se crea el pronto pago, posibilitando que las personas que procedan a la cancelación de las multas por contravenciones de tránsito dentro de los primeros veinte días, desde la citación, serán beneficiadas en el cincuenta por ciento de reducción del monto de la multa. Se prohíbe también la especulación y venta ilegal de cupos de transporte, los socios accionistas de las operadoras no pueden dejar de formar parte de la misma por un periodo de cinco años a partir de su ingreso, caso contrario se revertirá el cupo al Estado. Los vehículos que hayan sido chatarrizados, rematados, robados o hurtados serán dados de baja en el sistema nacional, así como los valores impagos asociados con estos vehículos, serán exonerados. A los vehículos de las personas con discapacidad se les entregará gratuitamente el adhesivo especial que permitirá la utilización de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

parqueos exclusivos, excepción de prohibiciones municipales de circulación lo que sustituye cualquier tipo de salvoconducto. Las infracciones de tránsito podrán ser impugnadas ante el juez del domicilio del contraventor. Otro tema importante es la planificación, el control y la tecnología. Se crea el Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito que se alimentará de la información del tránsito de todo el país y servirá para optimizar el control a nivel nacional, será de acceso público, la creación también del registro de factores de movilidad como una herramienta de planificación destinada a conocer las necesidades que motivan al desplazamiento de personas en territorio nacional, su procesamiento permitirá adoptar medidas para optimizar los desplazamientos, la creación del sistema nacional unificado de peajes automáticos a nivel nacional, las unidades de las operadoras de transporte contarán con GPS de tecnología abierta para mejorar el control de tránsito. Las plataformas digitales para el despacho de flota vehicular del transporte terrestre serán autorizadas por los GAD o la ANT, según sea el caso dentro de su jurisdicción y competencia. Los controles de tránsito por medios tecnológicos cumplirán previamente con estudios técnicos de siniestralidad, lesiones y muertes para determinar los puntos para su emplazamiento. Los organismos de control de tránsito contarán de cámaras externas para patrullas y cámaras para su personal operativo para registrar y transparentar todos los procedimientos; las entidades de control implementarán mecanismos de pago en línea y a través de instituciones adecuadas. Sobre el tema de los biciusuarios, este Proyecto de Ley contempla una sección sobre los derechos y obligaciones de los biciusuarios, se otorga un espacio de participación rotativa dentro de la conformación del Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a los delegados de las organizaciones



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

legalmente reconocidas de biciusuarios; crea el registro de biciusuarios a efecto de conocer la estructura, la ubicación, la composición y el riesgo de siniestralidad del parque ciclista para organizar la planificación a las mejoras viales. Los gobiernos autónomos descentralizados implementarán redes de cicloparqueo públicos de corta y larga estancia, seguros y visibles en sitios estratégicos de su jurisdicción, cuya obligación será difundida a la ciudadanía; los GAD implementarán redes de cicloparqueaderos de corta y larga estancia visibles en sitios estratégicos. En adelante el otorgamiento, renovación de títulos habilitantes, incremento de flota vehicular, ajustes tarifarios de transporte público se condicionará a que las unidades de transporte cuenten con todos los elementos y estructuras de porta bicicletas de uso oficial para los biciusuarios. Otro tema importante, finalmente, es el de las personas con discapacidad, el Proyecto de Ley garantiza el acceso de las personas con discapacidad para el transporte público de pasajeros, facilitará el uso y el goce de sus derechos al brindar condiciones de accesibilidad dentro de las unidades de transporte, eliminar obstáculos en procura del mayor grado de autonomía en su movilidad. Las operadoras de transporte terrestre de pasajeros en el otorgamiento, renovación de títulos habilitantes, incremento de flota vehicular, ajustes tarifarios deberán condicionarse los mismos a que las unidades cuenten con todos los elementos de accesibilidad para las personas con discapacidad. En importación de vehículos de transporte terrestre público de personas, con ensamblaje de la carrocería se deberán verificar que se cumpla con las normativas técnicas nacional que defina las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad. En los cursos de conducción se incorporarán obligatoriamente programas de movilidad sostenible y sensibilización del conductor, mediante



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

situaciones vivenciales que simulen a las experiencias vividas por personas con discapacidad, peatones y biciusuarios. Se hará un espacio fundamental para la participación activa ciudadana de las personas con discapacidad como integrantes del Consejo Consultivo de manera rotativa. Estos son uno de los principales puntos que me he permitido mencionar a todos los colegas y las personas que me escuchan, para que se pueda analizar junto con todas las demás intervenciones que estoy seguro que serán muy profesionales y técnicas por parte de los colegas, esperamos tener, en ese sentido, el apoyo en todo lo que hemos trabajado durante mucho tiempo durante esta Comisión. Agradecerles a las personas, a los diferentes miembros de la Mesa técnica, los colegas, los asesores de los diferentes equipos de trabajo que han hecho un trabajo muy importante, técnico y profesional. Esperamos lograr sacar un producto que realmente contribuya a que existan menos siniestros de tránsito a nivel nacional y a que podamos tener conductores mucho más capacitados, cada vez más profesionales de la mano también de los amigos transportistas que puedan impulsar este Proyecto para que sea de beneficio común para todos. Muchas gracias, Presidente, y un abrazo grande para todos quienes nos escuchan. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias. Tiene la palabra, asambleísta Fredy Alarcón. -----

EL ASAMBLEÍSTA ALARCÓN GUILLÍN FREDY. Gracias, Presidente. Muy buenas tardes a usted. Buenas tardes a cada uno de los compañeros y compañeras asambleístas, y saludo a todo el Ecuador que nos escucha y nos sigue en este debate tan importante de un Proyecto de Ley, que posiblemente se constituya en uno de los más importantes que apruebe



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

esta Asamblea Nacional y que ha sido trabajado desde lo técnico y no desde lo político. Yo creo que el contenido mismo de esta Ley, tiene un altísimo contenido técnico que con toda la responsabilidad los miembros de esta Comisión lo hemos tratado, lo hemos debatido, lo hemos discutido. Ya se han dicho muchas cosas acá, pero quiero reiterar, Presidente, compañeros, el agradecimiento a cada uno de los compañeros asambleístas de la Comisión, al Presidente, al Vicepresidente, al equipo técnico de la Comisión, mi agradecimiento, como también a los equipos técnicos de cada uno de los asambleístas que aportaron y quiero agradecer también la participación permanente en los debates de los Plenos de la Comisión, de la Agencia Nacional de Transito, de la Policía Nacional, de la Comisión de Tránsito del Ecuador, de las diferentes fundaciones que existen en defensa de los derechos de los ciudadanos, de los biciusuarios, de los motociclistas, de los dirigentes de todo el transporte del país, de las diferentes modalidades, de los ciudadanos, de las escuelas de conducción profesionales, no profesionales que han acudido, que han trabajado y que han respaldado este trabajo importante de la Comisión. Seguramente, Presidente, luego de este debate, luego de aprobar estas importantísimas reformas a esta Ley, la Comisión de Justicia inmediatamente, tiene una tarea fundamental de reformar y darle el tratamiento a las diferentes iniciativas que allí están, respecto de lo que tiene que ver al capítulo de multas y contravenciones constantes en el Código Integral Penal y que no fueron debatidas en el conjunto, sino que se había sugerido que se deje como un tema aparte para tratar luego de la aprobación de las reformas a la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Yo quiero resaltar una coincidencia fundamental, especial que se ha dado el día de hoy. En la mañana, el asambleísta ponente de la Ley que se aprobó respecto del consumo de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

drogas, en el artículo cuatro había hecho notar que es necesario incluir en las mallas curriculares, temas referentes a cómo mejorar, a cómo salir a través de la educación de este problema lacerante que tenemos en el país. En esta reforma yo quiero resaltar con letras mayúsculas, en el artículo cuatro, hemos consensuado, hemos aprobado en esta Comisión en informe para segundo debate, que la educación será el único medio que nos pueda sacar de esta altísima accidentabilidad que existe en el país, ¿y cómo? Insertando dentro de la malla curricular en la educación básica hasta el tercer año de bachillerato contenidos referentes al tránsito, al transporte terrestre y a la seguridad vial, ese será el único camino para bajar esta accidentabilidad grande que existe en el país. Ya lo han hecho otros países y además de esto, claro está, los incentivos que ya lo han dicho los compañeros a las buenas prácticas de conducción, a la profesionalización, a la capacitación constante que deben tener nuestros conductores, tanto profesionales como no profesionales, así que, yo creo, fundamentalmente, el sistema educativo y la inclusión de este tema, de esta materia como una nueva en el currículo desde el primero de inicial hasta el tercero de bachillerato, será el detonante para reducir estos altísimos índices de accidentabilidad y allí juega un papel fundamental, preponderante, el Ministerio de Educación, porque ya en una transitoria manda la Ley a que el Ministerio rector de la política educativa tenga que adecuar las mallas curriculares y también tengan que capacitar a los docentes en esta materia. Se ha determinado a través de varios estudios, que quienes cometen la mayor cantidad de accidentabilidad en el país son los conductores no profesionales, no lo dice la Comisión, no lo decimos nosotros, lo dicen los estudios y por ello es que hemos tenido un debate permanente, una discusión de cuántas horas hay que incrementar para que quienes vayan a optar por la licencia



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

no profesional se capaciten, cuántas horas mismo, se proponía ciento veinte, otros proponían más, pero finalmente en el debate y en el consenso y dentro de la parte técnica con la concurrencia de la Policía, de todas las entidades que han participado en este debate, de las mismas escuelas de conductores no profesionales, la Comisión ha concluido de que deben ser noventa horas, antes eran cuarenta horas, hoy son noventa horas, esto yo creo que le dará mayor tiempo a los conductores no profesionales para conocer ciertas normativas que no tenían la oportunidad de conocer inclusive las instituciones que tienen que ver con la autorización de las mallas curriculares, con la adecuación, tengan que insertar otro tipo de materias y que el cuarenta por ciento de estas noventa horas sean en eminentemente prácticas, porque yo creo que hay que combinar lo uno con lo otro, y en ese sentido yo quiero agradecer a la Academia también, la Academia ha jugado un papel importantísimo también en este trabajo, la presencia de representantes de institutos, de politécnicas, de universidades ha sido fundamental también en este trabajo. Yo creo que vivimos tiempos sumamente difíciles, complicados y no debemos mirar a un lado, sino, Presidente de la Comisión, Presidente de la Asamblea, compañeros asambleístas, creo que el momento nos exige a tomar otro tipo de decisiones en este caso y quiero proponer algo nuevo que no se discutió, no se debatió en la Comisión dado estos temas de pandemia, de emergencia sanitaria que vivimos, en el artículo ciento ochenta y ocho de esta reforma, quiero proponer algo tomando en cuenta esta difícil situación que atravesamos y que nos hemos visto en la necesidad de vincularnos a los medios telemáticos, yo pido, Presidente de la Comisión, compañeros, que abramos la posibilidad de que las capacitaciones teóricas puedan llevarse a cabo de manera virtual para los cursos y la obtención de la licencia tanto profesional como no





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

profesional, siempre y cuando las instituciones que oferten estos cursos cumplan con los requisitos, den las facilidades y sobre todo tengan esta posibilidad y los medios necesarios para implementar esta modalidad. Así que en consecuencia de esto, quiero proponer en el tercer inciso de este artículo ciento ochenta y ocho, después de la palabra: conducción, que se incorpore: la capacitación teórica podrá ser de forma virtual, mientras que la práctica será de forma presencial, siempre que existan las condiciones técnicas, las facilidades necesarias a través de las instituciones para implementarlas. Yo creo que es fundamental también pensar en este tema, porque, qué va a pasar con las instituciones que se dedican a este trabajo, si es que no hay la posibilidad de regresar a las aulas, difícilmente podrán seguir trabajando, seguir produciendo, seguir capacitando a los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales. Algo fundamental que creo que en el aspecto educativo, qué sucede ahora, sobre todo en el transporte interprovincial, se ponen contenidos en las unidades de transporte, violentos, de todo tipo, discriminatorios, contenidos que no están permitidos inclusive para los menores de edad que viajan en las unidades, hoy la Ley obliga que en todo el transporte público única y exclusivamente se permita la difusión de contenidos que ayuden a mejorar la seguridad vial, que promuevan el turismo de cada uno de los sectores, la cultura de paz, la inclusión, la no discriminación y las buenas prácticas de comportamiento en los espacios públicos, creo que es un avance fundamental, sustancial en el tema educativo. Muchos de los accidentes en el tema ya de la seguridad vial, se producen por varios aspectos que la Comisión ha analizado, primero que nada hacer un llamado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el mejoramiento de las vías es parte fundamental para la seguridad vial, para también bajar los accidentes de tránsito. Otro tema que hemos



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

considerado creo que es también las jornadas de trabajo, por cansancio, porque a veces un solo conductor tiene que manejar varias horas en las vías, yo creo que es fundamental y obligatorio el cambio de conductores para que no haya más accidentes de pronto por cansancio. Un tema creo fundamental, importantísimo que tuvo mucho, pero mucho, mucho debate en la Comisión, es el tema de las plataformas digitales y allí quiero coincidir con la aportación que han hecho algunos representantes de gremios del transporte, mi propuesta fue clara, clarísima respecto de que la utilización de plataformas digitales sea única y exclusivamente a través de operadoras debidamente constituidas a través de la Ley y que tengan un permiso de operaciones, y yo quiero decir que por este artículo no voté en la Comisión, porque realmente no hubo el consenso necesario y está bien que sean los gobiernos descentralizados municipales que puedan autorizar la utilización, pero siempre y cuando observemos la Ley, observemos la norma y quienes pueden hacer el servicio comercial. Y finalmente, Presidente, compañeros, yo quiero decir que se ha cogido algunas observaciones de ciudadanos que lo han expresado a través de las socializaciones, por ejemplo, acá se decía, cómo puede ser posible que cuando cometemos una infracción en otra provincia tengamos que ir allá, a esa provincia a presentar una apelación, hoy esta Ley permite que en cada una de nuestras jurisdicciones podamos presentar la apelación, no importando donde le hayan multado. Otro tema rápidamente es el tema de la revisión técnica vehicular, que donde que usted haga, en cualquier provincia del país, usted puede circular libremente sin que nadie le multe, sin que los municipios le pongan multas porque no ha hecho en su jurisdicción. Y un tema fundamental, yo creo que en el tema de la Amazonía, algo que estaba en una Resolución de la Agencia Nacional de Tránsito se le ha elevado a categoría de Ley, de que se pueda operar tanto



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

en camionetas como en autos en la Región Amazónica, considerando la situación geográfica que acá vivimos. Y el último tema que salió en una socialización, decíamos los transportes escolares, los transportistas de esta modalidad que cuando ya se termina el periodo escolar, ellos se van con su familia a la playa, pero que en las carreteras le hacen control y les multan, porque ellos no pueden salir, hoy se permite salir con la familia sin que sean multados. Finalmente, creo que todos los aportes que han hecho en comisiones generales aquí en esta Asamblea son valiosos, pero creo que la Comisión debe darse un tiempo para acoger las que sean viables y no cause controversia, ni se desbarate, ni se desarme lo técnicamente que ha sido construido esta propuesta de Reforma a la Ley. Muchísimas gracias, Presidente, gracias y buenas tardes a todos los compañeros asambleístas. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Tiene la palabra el asambleísta Marcelo Simbaña. -----

EL ASAMBLEÍSTA SIMBAÑA VILLAREAL MARCELO. Saludos cordiales con todos los colegas asambleístas, señor Presidente, muy buenas tardes; un saludo al Ecuador entero y principalmente a la provincia de Imbabura a la cual me debo y represento. Deseo empezar mi intervención destacando que el eje principal de esta reforma, siempre fue el ser humano, velar por la vida y porque no se pierdan esas importantes y valiosas vidas en las carreteras del país, el objeto fue siempre la planificación, la regulación, la modernización y el control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con la intención de proteger, proteger siempre a las personas y los bienes que circulan por las carreteras del país. Colegas asambleístas, reducir la tasa de siniestralidad y



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

accidentalidad en las carreteras del país, fue una de las temáticas principales que la Comisión se impuso al reformar la Ley de Tránsito a través de un conjunto de acciones y mecanismos que garantizan una convivencia social y una seguridad vial de los ecuatorianos, como parte integrante de la Comisión Ocasional, debo dar fe y testimonio del trabajo responsable, arduo y complejo dentro del análisis técnico y jurídico de las reformas que hoy se están poniendo en conocimiento al Pleno de la Asamblea Nacional, pues sintetiza una labor mancomunada, en equipo para lo cual se empezó conformando mesas técnicas y pragmáticas a través de la participación de diferentes actores con experiencia suficiente en el campo del transporte, del tránsito y la seguridad vial, estos organismos son la Policía Nacional, la Agencia Nacional de Tránsito, la Comisión de Tránsito del Ecuador y demás sujetos activos de organizaciones de la sociedad civil, a los cuales aprovecho la oportunidad para agradecer sus importantes aportes en esta reforma. Esta norma no solo hay que considerarla como una Ley disciplinaria o correctiva, sino también es una norma que viene a compensar o a estimular el buen comportamiento y las buenas prácticas de las personas y organizaciones. Ciudadanos, tengan la completa certeza de que estas reformas nacieron para solventar las deficiencias que aquejan a la normativa actual vigente, aquí no hay lugar para la desinformación, en la construcción de este importante Proyecto, hemos respetado y revalorizado las competencias y garantías que corresponden a cada una de las ramas del transporte, certificamos que lo que hemos hecho es cuidar también la economía de las operadoras que trabajan en función de los servicios de transporte, así por ejemplo, tenemos que se establecen incentivos para los operadores de transporte terrestre que no han incurrido en alguna infracción de tipo administrativo y que por supuesto tengan buenas prácticas y mejoren la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

calidad del servicio y la seguridad vial, por otro lado también se establecen incentivos para las buenas prácticas de conducción. Es necesario, colegas asambleístas, destacar que dentro del análisis técnico se pudo llegar a la conclusión, que para disminuir los accidentes de vehículos en nuestro país, es necesario implementar un sistema de educación y capacitación a todos los sujetos activos de la movilidad, por lo que el cambio en el diseño curricular, en la formación y capacitación de conductores profesionales y no personales, fue un contenido que se consideró y la ANT conjuntamente con el sistema de calidad de la educación superior, expedirán el diseño curricular para la formación, capacitación y entrenamiento de conductores profesionales y no profesionales, del mismo modo las instituciones de educación pública y privada a partir del primer año de educación básica hasta el tercer año de bachillerato, deberán incorporar la materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial como parte de la malla curricular del sistema educativo, cabe recalcar que en el contenido las mallas curriculares para la formación, capacitación y entrenamiento de conductores profesionales y no profesionales, se priorizará la inclusión de temas relacionadas con cultura general, tránsito, ética, valores y normas comunes al transporte, tránsito y la seguridad vial, esta norma a más de ser un conjunto de mecanismos que incentiva y estimula a las personas, es también inclusiva ya que incorpora un capítulo completo en lo que respecta a la movilidad activa y con el mismo propósito se declara de interés público la movilidad eléctrica y sostenible, que no es otra cosa que el uso de energías renovables como insumo indispensable para el fortalecimiento de la transportación y la movilidad, promocionando de esta manera el transporte eléctrico y de cero emisiones en todo el territorio nacional, por lo que el Gobierno nacional conjuntamente con los GAD en el ámbito de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

sus competencias, desarrollarán y promoverán incentivos que impulsen el transporte terrestre ciento por ciento eléctrico y de cero emisiones, por lo que, señor Presidente, pensamos y estamos convencidos de que este aporte de todos los miembros de la Comisión, más las experiencias invaluable de muchas personas y organizaciones de la sociedad civil, han sido grandes avances incluidos en la formación de conductores a nivel de todos los sectores sociales del país. Hemos tenido la oportunidad de intercambiar conocimientos y experiencias con expertos en la materia y no nos queda duda que de aprobarse esta reforma, estaría de vanguardista a nivel de toda la región, podría considerarse una de las más avanzadas de Hispanoamérica, de igual manera siguiendo esta temática y preocupados por la grave crisis socioeconómica por la pandemia Covid-19, creo que es oportuno también tratar de ayudar al sector de la transportación, porque debemos recordar a todos los colegas asambleístas y a las personas que nos escuchan, que la transportación, el desarrollo del país, el desarrollo de las actividades productivas muchas, muchísimas de las veces se lo hacen bajo y como utilización de las ruedas, esas ruedas tan importantes para el progreso de nuestra patria, por esa manera solicito, señor Presidente de la Comisión, que para pensar en una verdadera reactivación económica a nivel general podríamos comenzar estimulando el sector del transporte, ya que es importantísimo proponer una disposición transitoria que diga que en el término de treinta días a partir de la vigencia de la presente Ley, la autoridad nacional en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial y los gobiernos autónomos descentralizados que ejerzan las competencias, emitirán las resoluciones necesarias para reglamentar los requisitos y condiciones para acceder una a una prórroga por calamidad pública en los procedimientos para la obtención, renovación,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

traspaso y otras acciones relacionadas con los trámites de títulos habilitantes, matrículas, permisos, vida útil de vehículos y demás documentos e instrumentos en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. En ningún caso los plazos que sean dispuestos por la autoridad nacional de la materia o los gobiernos autónomos descentralizados, serán inferiores a los doce meses después de culminado el estado de excepción, decretado producto de la emergencia sanitaria por el Covid-19, se prohíbe que los valores por concepto de dichos trámites sean gravados con intereses o recargos, siempre que se refieran a este período de excepción, esta disposición creo que es necesaria incluirla debido a la grave crisis económica que atraviesa el sector de transporte en todo el territorio nacional. Colegas asambleístas, se ha dicho muchas versiones en cuanto a cómo se ha construido la Ley, también se ha dicho de que las plataformas están incluidas en esta propuesta de reforma, lo que no se ha dicho es que en las disposiciones de los articulados se dice y se incluye que sean los gobiernos autónomos descentralizados en el ámbito de las competencias y conjuntamente conociendo la realidad de cada uno de sus territorios, los que puedan incluir o permitir el trabajo con plataformas tecnológicas para el despacho de flota vehicular, en ningún momento se ha dicho que se pretende aprobar las plataformas, previo a las disposiciones técnicas y a un análisis serio podría darse el lugar o no de la utilización de las plataformas, conociendo las realidades de cada territorio. Colegas asambleístas, para terminar los invito, para concluir perdón, los invito a construir juntos esta importante reforma en beneficio de la sociedad ecuatoriana cuya prioridad siempre ha sido formar, educar, capacitar en beneficio de toda la sociedad. Señoras y señores, señor Presidente, muchas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Tiene la palabra



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

la asambleísta Ana Belén Marín. -----

LA ASAMBLEÍSTA MARÍN AGUIRRE ANA BELÉN. Gracias, señor Presidente, yo quisiera empezar mi intervención haciendo el justo reconocimiento a los integrantes de la Comisión, a cada uno de esos equipos, a quienes nos acompañaron de manera permanente, a la Policía Nacional, a la Comisión de Tránsito a sus especialistas que formaron parte permanente y sustancial de esta construcción y reconstrucción de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, que sin duda alguna ha causado mucha preocupación, pero yo más siento que ha causado también ánimos positivos, porque el contenido de esta norma tiene mucho contenido que avanza, que está a nivel tecnológico, que incluye también las necesidades de las distintas modalidades y que nosotros cuando empezamos a debatir esta reconstrucción decíamos, de dónde partimos, qué vamos a hacer, nos vamos a limitar exclusivamente al consejo consultivo o cuál tiene que ser nuestro objetivo, nuestro objetivo tiene que ser disminuir la cantidad de siniestros, de muertes, de corazones de azules en las calles, este tiene que ser nuestro objetivo, entonces teníamos que sumar todos los esfuerzos para que eso llegue a pasar en esta norma y que ya en la aplicación, por supuesto, se vuelva una realidad, que ha sido un caminar extenso, que ha sido una de las comisiones ocasionales más extensas, sí, pero tenemos resultados y los resultados están a la mano de ustedes, queridos colegas asambleístas y también de la población en general que está interesada en este importante reforma. Yo quiero empezar haciendo dos importantes puntualizaciones, la primera es que yo les consultaba a mis colegas, recuerdo como si fuese ayer, les decía, qué queremos, queremos una Ley preventiva o queremos una Ley punitiva, partamos de ahí, porque si





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

nosotros tenemos la claridad que necesitamos capacitar, que necesitamos educar, entonces tenemos que construir una Ley preventiva, pero si queremos sancionar, queremos irnos en contra del bolsillo de los ecuatorianos entonces creemos una Ley sancionadora, pero yo considero que de manera unánime estamos convencidos desde ese momento que empezó el debate, decidimos que esta Ley sea preventiva y que incluya y que nos incluya como Ecuador al estar en la última tecnología y en la vanguardia que esto así amerita, el país necesita una renovación y refrescamiento en el sector del transporte, muchos de los actores que han participado en las comisiones generales participaron también en la Comisión, agradecerles por eso, porque estuvieron pendientes y ese es mi segundo momento en el que quería puntualizar y es que todas las modalidades para los integrantes de la Comisión son importantes, absolutamente todas y entonces no podemos y no podríamos nosotros decir, pongámonos a favor de unos o pongámonos en contra de otros, eso quedó totalmente desplazado, nuestra posición fue absolutamente técnica y en lo personal también puedo ratificar que fue así, que de manera objetiva buscamos que no se afecte a una modalidad o que se afecte a otra con los articulados y entonces ustedes verán en el desarrollo de la Ley que es bastante extensa, pero que realmente vale la pena sus artículos, podrán constatar que evidentemente se tiene esta clasificación respetando las modalidades y por eso más bien les invitamos a todos los colegas asambleístas que respetemos esas modalidades que históricamente han venido teniendo su fuerza, han venido teniendo sus reformas al interno inclusive, partiendo del interprovincial, recordemos que ha sido uno de los espacios más importantes y hay que reconocer su valía y así como también en el camino se han ido construyendo nuevas modalidades y que para nosotros son absolutamente válidas, esa es la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

puntualización y de estos dos ejes quiero partir, porque en este momento de la pandemia nos hemos dado cuenta con claridad que nosotros quienes nos encontramos en este momento en la cuarentena, qué se requiere, se requiere fundamentalmente del transporte, entonces el transporte sigue siendo la base fundamental para la economía, para la reactivación, para llevar y traer no solamente productos, sino para la movilidad y es entonces en donde nosotros podemos sustanciar nuestras necesidades para argumentar cuál va a ser el objetivo de estas reformas, entonces las reformas fueron encaminadas a eso y el siguiente paso que dimos, bueno ya sabemos cuáles son los objetivos, sabemos que no tenemos que ir en contra de ninguna de las modalidades, pero también sabemos que es necesario reformar y fortalecer a nivel institucional, sabemos que es necesario también reconstruir el tema de tránsito y transporte terrestre, es necesario el tema de tránsito del eje como tal, es necesario verificar que es lo que está pasando a nivel tecnológico, si es que es necesario nosotros reformar hagámoslo, entonces yo voy a intentar sintetizar lo que más he considerado oportuno trasladarles a ustedes, pero que también han sido muchas veces polémico, pero que al final del día hemos logrado tener consensos mayoritarios, no en todo, pero mayoritarios sí y eso se debe al liderazgo del Presidente de la Comisión, agradecerle el presidente Fafo Gavilánez que realmente ha tenido un espíritu democrático y que ha permitido que inclusive podamos desde las diversidades que participamos en esta Comisión poder nosotros sustanciar nuestras argumentaciones y que sean incluidas en esa norma, entonces dentro de los ejes que nosotros hemos considerado reformar, fortalecerles está el tema de la institucionalidad, en este eje en particular el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sería el responsable de la rectoría y el control general del sistema nacional de tránsito, transporte



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

y seguridad vial, pero en conjunto con la Agencia Nacional de Tránsito y también en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados, recuerden que cuando se desconcentró una competencia, a los gobiernos autónomos descentralizados se les desconcentró sólo la competencia, pero no el presupuesto, he ahí una de las debilidades, entonces necesariamente hay que generar una reconstrucción de la institucionalidad y por supuesto un trabajo coordinado entre las mismas, la Agencia Nacional de Tránsito sigue siendo la responsable de regular, de planificar el control, pero se le están dando más funciones a esta entidad que son fundamentales que las revisan a detalle, porque estamos creando una Agencia Nacional de Tránsito a la altura que merece el país, no solamente con cosas digamos tibias y que si no más bien genere esa autoridad real de una agencia nacional de control, entonces esto va inclinado a especificar con mayor detalle, cuáles son las funciones, especificidad también y funcionalidad y quiénes participarán del Consejo Consultivo, se creó la mesa técnica de seguridad vial y algo importante que pidieron los gremios, la profesionalización del director ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito, aquí tenemos ya requisitos establecidos, que tendrá que cumplir el director y que no será solamente por tener acercamientos con el Gobierno de turno, sino que sea específicamente un cumplimiento de requisitos de un perfil para que puedan estar en ese cargo. La Comisión de Tránsito del Ecuador también será responsable del control de la red vial estatal, excepto de las zonas urbanas que son competencias de los gobiernos autónomos descentralizados y de esta manera se va aclarando y especificando su competencia a nivel de territorio. Por otro lado, a nivel ya de las especificaciones, de las distintas modalidades. En este articulado que es el artículo cincuenta y siete que también tuvimos mucho tiempo en debate, habla del transporte



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

comercial, que es aquel que presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, excepto el transporte colectivo, masivo. Y entonces, incluye el escolar, el institucional, los taxis, el alternativo, y nosotros hemos puesto esto del alternativo comunitario rural excepcional y que incluye, y que eso quede absolutamente claro, que los servicios del transporte alternativo comunitario rural excepcional se prestarán en comunidades, en comunas, en recintos, en barrios, en parroquias rurales y urbano marginales donde sean seguras y posible su prestación, previo informe favorable del Ministerio responsable. Porque sabemos en esta Comisión escuchar a las distintas organizaciones, sobre todo la necesidad de los actores de nuestras comunidades que se encuentran más alejadas, de los recintos más alejados y que no tienen forma de acercarse a las cabeceras cantonales, sin duda alguna es necesario, sin entrar en competencia con las otras modalidades, pues, hacer uso de este tema, de esta modalidad alternativa comunitario rural excepcional. Y también, por supuesto, lograr que la Agencia Nacional de Tránsito y los GAD competentes entreguen los títulos habilitantes basados en los estudios técnicos aprobados por las autoridades respectivas. Dos ejes importantes también en cuanto al tema de transporte terrestre, una de esas es la protección y la garantía de los derechos laborales y la seguridad social del personal de operadores de transporte terrestre y unidades. Nosotros escuchamos en este Pleno a nivel virtual las comparecencias y uno de ellos es el señor Oña, que viene luchando permanentemente por el tema de los jubilados del sector del transporte, lamentablemente no hay afiliados, no hay un espacio, ellos han venido aportando a través de sus gremios, pero no tienen recompensa en este momento. Es algo que todavía tiene que seguirse discutiendo, lo hemos puesto sobre el tapete, pero que también es necesario que las organizaciones comprendan y los



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

gremios comprendan que existen también otras normas, las cuales ya abarcan estas necesidades que no necesariamente tienen que estar nuevamente endosadas en una norma. Y en este tema también del trabajo del transporte terrestre está la atención preferente de calidad y calidez a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, niños, niñas, adolescentes y la aplicación de tarifas preferenciales. Recordemos que ahora para la obtención de licencia por primera vez ya no será lo mismo, hay un cambio sustancial para la obtención de la licencia por primera vez, en lo cual nosotros creemos oportunos que deben aprobarse cursos previos de conducción, rendir y aprobar pruebas psicológicas, psicométricas, de motricidad, teóricas, prácticas, ¿para qué? Para renovar y tener un ascenso a otras categorías de licencia. También es necesario que una vez que haya pasado este proceso, pues, tengan las habilidades, las destrezas necesarias para poder rendir primero una prueba y de ahí progresivamente llegar a conseguir las siguientes categorías de licencia. Respecto al tema de tránsito, ahí nosotros hemos también tenido una discusión importante respecto a las licencias de conducir bajo el sistema de puntaje. Hay que ir a la pregunta ¿nos quedamos con el sistema de puntaje o lo eliminamos?, ¿qué hacemos?, ¿qué es lo que a la ciudadanía realmente le preocupa? A la ciudadanía lo que le preocupa es que por una infracción le estén sancionando tres, cuatro veces por una sola infracción, que le quitan puntos, que le ponen una infracción encima, que, adicionalmente tiene que ir a pagar, entrar en un juicio y demás cosas, lo cual para nosotros ha sido, afortunadamente, escuchar al ciudadano y que en esta ocasión en particular hemos hecho un detalle específico para la recuperación de los puntos, los cuales evidentemente no entran en detalle. Pero, tiene una recuperación real y que eso para nosotros



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

significa a través de capacitación, a través de un procedimiento real de construcción efectiva de quienes van a estar en el volante, tengamos las habilidades y las destrezas suficientes y aptos para poder estar manejando y tener esa gran responsabilidad. Es notable que para nosotros ha sido evidente y necesario fortalecer la educación y la capacitación, y también es un ámbito en el cual considero que deben involucrarse no solamente la malla curricular, nosotros hemos hecho dos ejes adicionales que también las escuelas de formación y capacitación y el entrenamiento deberán ser acreditadas y autorizadas por entes competentes. Acuérdense, lamentablemente, lo que ha sucedido que muchos centros clandestinos estaban entregando licencias de manera clandestina, entonces esto lo que hace es regular de alguna manera y también que la Agencia Nacional de Tránsito y los GAD controlen y exijan la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación de conductores profesionales y no profesionales. Esto va de la mano, por supuesto, con educación y capacitación. Y el siguiente eje en seguridad vial corresponde a todo lo que significa la electromovilidad y la movilidad activa. Entiendo que en la Comisión de Desarrollo Económico están tratando una ley referente a temas de movilidad e invitaría a que podamos unificar, como siempre lo he dicho, porque no es oportuno o por lo menos considero que no sería oportuno tener una Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y aparte una ley específica para electromovilidad específicamente, cuando dentro de esta misma Ley ya hay un capítulo que habla respecto a aquello. Después, en seguridad vial hay varias iniciativas muy interesantes, por ejemplo, que previo al inicio de una obra obligatoriamente deberán y en los estudios estar constando la señalización vial para todas las vías construidas o habilitadas o mantenidas y de auditorías permanentes de seguridad vial en fases de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

estudios de ejecución y operación. ¿A qué ayuda eso? Ayuda a que, si se va a crear una nueva vía, que ya tengan la obligación de entender que tienen que ir con las especificaciones técnicas y señalizaciones, no solamente para vehículos sino para los otros tipos de modalidades de transporte y que tienen que respetarse. Los centros de revisión técnica vehicular son y han sido un problema, porque lamentablemente en las provincias pequeñas, no en todos los cantones se cuenta con un centro de revisión técnica y eso se ha convertido en un problema superior porque la revisión se ha vuelto visual y no hay una revisión técnica vehicular real, contundente. Porque recordemos, si tuviéramos este centro de revisión activados en cada uno de los cantones estuviese activo, realmente y si se pudiese poner en la práctica disminuirían notablemente los accidentes de tránsito, porque tendría la capacidad de controlar y velar que los vehículos que están trasladándose o que están en movilidad, están con las características adecuadas, pero, lamentablemente eso no sucede. A nivel tecnológico se habla de distintos ejes, el uno son los controles de tránsito a través de medios tecnológicos, esto es algo muy interesante, motivador y que más bien todos deberíamos estar alertados a que esto se incluya, que esto permanezca en la norma, que las unidades operadoras de transporte también deben contar con experiencia de tecnología abierta. Yo pregunto: en este momento todos los celulares cuentan con GPS, deberíamos nosotros aprovechar que podemos estar a la vanguardia y juntar todas estas necesidades, necesidades del transportista, necesidad de los gremios, necesidad del usuario para que todo esto repunte y que podamos tener la tranquilidad de que cuando me traslade de un lugar a otro voy a poder llegar con vida. Y después, también está la creación de un sistema nacional unificado de peajes automáticos, es algo que realmente como todo está muy retrasado que ya



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

es hora de hacerlo. La creación de un Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito y a la vez el registro de patrones de movilidad. Esto también es algo que nos va a permitir no solamente a los gobiernos autónomos descentralizados, tener una herramienta fundamental para planificar a nivel de los territorios, los cuáles serán inclusive las herramientas tecnológicas que puedan aplicar. Y después están las plataformas digitales que no quisiera ahondar, ya quien me antecedió en la palabra el asambleísta Simbaña, explicó muy bien lo que corresponde a estas plataformas. Solamente, especificar, que para que todo esto suceda de las plataformas, Arcotel, previo a la concesión de frecuencias de radioperadores del transporte terrestre, debe solicitar a la Agencia Nacional de Tránsito la certificación de la condición de la operadora de tránsito. Entonces, pueden quedarse tranquilos porque los procedimientos están para nosotros claros y también con candados, absolutamente sencillos, pero, de clasificación A que es transparencia para quienes quieren ejercer el transporte en las provincias, en el país, pues, tengan un espacio de competencia transparente y leal. Eso es en cuanto a los ejes. Sin embargo, yo también tengo cuatro puntos en los cuales creo que tenemos que mejorar en esta norma, es una propuesta de ley extremadamente bien hecha, pero no es perfecta, que es todavía perfectible y que, inclusive siendo parte de la Comisión, considero que necesitamos hacer la revisión de ciertos artículos. El primer artículo es respecto a una nueva redacción que se incluyó en la Disposición General Segunda que habla respecto a la sustitución de una disposición que ya existía, entonces, específicamente habla de las tricimotos, entonces, a qué se refiere. Miren, en enero de dos mil dieciocho yo presenté una reforma a esta disposición general, la misma que fue aceptada en el informe del primer debate, estuvo ya en el informe del primer debate





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

aprobado, sin embargo, en el informe para segundo debate se incorpora un texto que no corresponde al espíritu de la propuesta planteada que no tiene nada que ver. Y aquí, mucho ojo, queridos colegas de la Comisión y queridos colegas del Pleno, se incluye lo siguiente, dice: los denominados tricimotos, mototaxis o triciclos motorizados, podrán prestar servicio comercial o por cuenta propia. Aquí lo delicado son dos cosas; primero, que se pone las tricimotos, los triciclos motorizados en los cuales, evidentemente, se está poniendo como una nueva modalidad algo que nosotros no habíamos considerado; y, en segundo momento, que también es delicado, es que se ponga por cuenta propia. No es posible que se puedan prestar servicios específicamente por cuenta propia de motor de tres ruedas porque, específicamente, de cuenta propia porque estaríamos dejando al libre albedrío para quien desee compre una moto y diga: bueno, yo por cuenta propia me voy a poner el día de hoy una mototaxi, un tricimoto y a partir de hoy hago mi negocio, entonces, estaríamos yéndonos en contra de esta modalidad. Una modalidad que ha demostrado un trabajo noble, una modalidad que ha demostrado respeto a las demás modalidades y que, sin duda, también se ha generado conflictos en los territorios, por qué, porque no saben o posiblemente no existe la responsabilidad de los gobiernos autónomos descentralizados para especificar con claridad cuáles serían las rutas de los mototaxis, cuáles serían las rutas de los taxis, cuáles serían las rutas de los buses y no tener esta compleja controversia que hay en el territorio. Pero, su delicadeza con la que ellos han logrado avanzar en el territorio a nivel de todo el país, es que hay que respetar esta noble labor, así como respetamos todas las modalidades. Y por eso invito, señor Presidente, que, por favor, en este artículo ciento cincuenta y cinco se excluya, específicamente que se borre “por cuenta propia” que eso no cabe porque



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

de lo contrario no serviría para nada esta Ley, porque por cuenta propia también yo saco mi vehículo y le hago taxi, entonces, no tiene sentido. Así que, específicamente lo que solicito es que en la Disposición General Segunda se diga que 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 determinadas por los gobiernos autónomos descentralizados y a las condiciones técnicas a efecto de la ley y la normativa que esté vigente. Las siguientes observaciones tienen que ver respecto al tercer inciso del artículo noventa y ocho, los tres tienen que ver con la misma preocupación, también la Disposición General Quinta que es la referente al artículo ciento cincuenta y siete, y también la Disposición General Trigésima Cuarta que es respecto al artículo ciento sesenta y seis. Ustedes me preguntarán qué tienen que ver estos tres artículos, y es que en los debates nosotros, particularmente en el artículo noventa y ocho, se aprobó que se deberá incentivar a aquellos conductores que no han sido sancionados, es lo correcto, hay que incentivar, si, estableciendo que aquellos que no han cometido infracciones en el lapso de un año se les asignarán hasta cuatro puntos adicionales a su licencia de conducir. Sin embargo, en el último inciso se incluye como incentivo la rebaja del cincuenta por ciento en el pago del valor de la especie de la licencia quien no haya sido sancionado durante la vigencia de la licencia, exoneración que podría afectar a los ingresos presupuestados por los gobiernos autónomos descentralizados y, adicionalmente, constituye una facultad limitada de la Asamblea Nacional en cuanto a reformar impuestos y tributos. Recordemos, que en el Código Orgánico también del Cootad, en el artículo cuatrocientos noventa y uno considera como impuestos a aquellos que se imponen



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

sobre los vehículos y sobre las matrículas y sobre las patentes. Por lo tanto, mi recomendación es que se elimine el tercer inciso del noventa y ocho, que se elimine el penúltimo inciso de la Disposición General Quinta del ciento cincuenta y siete, que se elimine la Disposición General Trigésima Cuarta. Pero a su vez como estamos de acuerdo en que tiene que existir incentivo, propongo que para que esto quede amparado se incluya como segundo inciso en la Disposición General Trigésima Quinta que se pueda incluir lo siguiente: La Agencia Nacional de Regulación y Control y Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los gobiernos autónomos descentralizados dentro de su competencia y su jurisdicción, podrán establecer incentivos y descuentos por su pronto pago en las multas por contravenciones de tránsito. Y, en el parte final también tengo el último de mis observaciones, es que estoy recomendando una nueva redacción respecto a la Disposición Transitoria Sexagésima Quinta, en la cual habla respecto al que el ministro rector del transporte en el plazo de seis meses a partir de la vigencia de la presente Ley, dictará la política pública nacional para el ejercicio y control del operativo de tránsito por parte de la Comisión de Tránsito del Ecuador, cuando eso no es lo correcto porque el ministro de Transporte tiene que más bien coordinar con el Ministerio rector del Gobierno. Entonces, esa es la especificidad que quiero hacer en esta disposición transitoria y que, por favor, sean consideradas, estas propuestas han sido ya entregadas de manera oportuna al señor Presidente de la Comisión. Finalizo, nuevamente, haciendo un reconocimiento para todos quienes formamos parte de esta Comisión, pero, sobre todo, a quienes han estado atentos, y que, invitarles una vez más, muchas veces nos dejamos llevar del comentario, me comentaron que dice eso en la Ley, me dijeron que esto estaba en la Ley. Queridos amigos, queridas las amigas del tránsito, del transporte a



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

nivel público, a nivel privado, de las bicis, de las motos, los peatones, absolutamente todos quienes formamos parte de la sociedad y generamos movilidad, tenemos la responsabilidad de leer este documento y no solamente asumir porque alguien me comentó. Esto lo hago con el mayor comedimiento y el mayor respecto, pero sí creo conveniente que debemos empaparnos bien porque estamos gustosos de recibir sus aportes para fortalecer esta Ley para que vaya en beneficio de las grandes mayorías del Ecuador. Muchas gracias, Presidente, colegas asambleístas, buenas tardes.-----

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

LA ASAMBLEÍSTA CHACTONG VELASCO XIMENA. Hola, muchas gracias, Presidente, buenas tardes con todos, colegas asambleístas. Quiero iniciar agradeciendo y reconociendo el trabajo de la Comisión de Tránsito y Seguridad Vial, a su Presidente, a todos los colegas asambleístas integrantes y sus respectivos equipos de trabajo, a todos los invitados dentro de la misma Asamblea e invitados externos que de una u otras formas diversas permitieron conocer más de cerca sobre esta temática. Agradecer al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Policía Nacional, además, también, por sus valiosos aportes. Los ejes temáticos fueron en esta Comisión ampliamente debatidos obteniéndose un producto considero inclusivo, responsable, innovador, conservándose acorde a las necesidades de la mayor parte de los sectores involucrados. Sin embargo, coherente con la realidad que vivimos, quiero referirme a la situación actual a esta pandemia que nos azota y que ha golpeado a los diferentes sectores de la economía, uno de ellos el sector del transporte



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

escolar, de quienes he acogido sus necesidades y sus aportes para mejorar esta Ley y que me permitiré señalar a continuación. Empiezo señalando que soy integrante de esta Comisión Ocasional de Tránsito y se me ha consultado respecto a por qué se espera este segundo debate para entregar las reformas que fueron presentadas a la Comisión el trece de julio pasado. Debo indicar que junto a mi equipo de trabajo se estableció que para febrero del dos mil veinte, cuando se realizó la presentación oficial del informe no teníamos en consideración a cerca de esta nueva normalidad que vivimos producto del Covid-19. Entonces, tenemos nuevos hechos que marcan otra situación, especialmente para el sector del transporte escolar e institucional, no contamos con clases presenciales lo que nos hace imposible que tengan cualquier tipo de reactivación laboral inmediata o al menos mediata. Es más, yo soy una de las legisladoras que debo manifestarlo me encuentro, pues, opuesta al retorno de la jornada escolar de manera presencial, y lo digo como madre y como médica de profesión que soy. Veamos que en otros países donde se creía que estaba superado el Covid, pues, existan rebrotes. Recordemos que además existirían doce tipos de cepas nuevas del virus, lo que hace aún más difícil esta situación. Con base al Proyecto de reformas que ha enviado la Fenatei, es necesario realizar algunas anotaciones y por las cuales me he sumado a la misma, como mediadora que soy y lo he demostrado en el ejercicio del trabajo legislativo y en vista de la situación actual en caso de que no aunemos los esfuerzos y no trabajemos unidos, la dispersión solamente nos llevará al retraso y por ende al fracaso. En el transporte turístico con dos mil personas, mientras que en el transporte escolar tenemos a casi mil cuatrocientos hombres y mujeres que pueden adaptar sus unidades a las especificaciones técnicas que demanda la modalidad del turismo. ¿Qué es lo que necesitan?



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

Necesitan parlantes, necesitan micrófono, en lo que se debe invertir en es las guías de turismo a quienes ustedes vamos a abrir, pues, un abanico de nuevas oportunidades conforme a las bases técnicas. Hay que entrar en un proceso de capacitación y formación en temas turísticos para los operadores escolares e institucionales donde veo además una enorme fortaleza. En la mayoría de las provincias del Ecuador no existen vehículos de turismo ni operadores que realicen esta actividad, pero sí está presente el transporte escolar e institucional que únicamente realiza actividad escolar y permanece dos meses sin tener el trabajo por las vacaciones escolares. Normalmente los fines de semana se deben autorizar a vehículos de transporte intraprovincial 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 que propongo. Por lo tanto, con esos antecedentes mi propuesta es en el siguiente sentido: reforma a los artículos setenta y cuatro y setenta y cinco, literales b) de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Artículo setenta y cuatro: compete a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial otorgar los títulos habilitantes a) contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas o bienes para los ámbitos intrarregional, intraprovincial, intraprovincial e internacional; b) permisos de operación de servicios de transporte comercial bajo la modalidad de carga pesada y turismo en todos los ámbitos; c) permisos de operación de servicios de transporte comercial para todos los ámbitos a excepción del intracantonal; y d) autorizaciones de operación para el servicio de transporte por cuenta propia para todos los ámbitos. En el ámbito internacional los títulos habilitantes serán otorgados de conformidad a los convenios y normas internacionales



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

vigentes. En el artículo setenta y cinco corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ejercicio de sus respectivas competencias en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) contratos de operación para la prestación de servicios de transporte público, de personas o bienes para el ámbito intracantonal; y b) permisos de operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todas sus modalidades a excepción de carga pesada y turismo para el ámbito intracantonal. Compañeros legisladores, pues, estos son unos aportes que me permito ponerles en consideración del Pleno de la Asamblea Nacional insistiéndoles, pues, que he sostenido intensas reuniones de trabajo con sectores de la transportación, sobre todo, escolar, la federación, las dirigencias provinciales varias, y yo creo que hay un consenso en este sentido. Creo que todas las modalidades son sumamente respetables, pero, estamos en un momento histórico apuntemos a hacer una ley más perfectible, seamos propulsores del cambio legítimo del Ecuador y empecemos ahora. Muchas gracias, compañeros, gracias Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias a usted, Asambleísta. Tiene la palabra la asambleísta Elizabeth Cabezas.-----

LA ASAMBLEÍSTA CABEZAS GUERRERO ELIZABETH. Gracias, Presidente, muy buenas tardes señores asambleístas. Quisiera empezar haciendo una memoria y un recuento de la historia que tiene esta Ley y cuáles fueron las motivaciones que generaron a la Comisión Especial de Tránsito y Transporte que ahora está tratando justamente las reformas a esta Ley. Si ustedes recuerdan, el treinta y uno de agosto del dos mil



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

diecisiete y tras una serie de eventos y de siniestros de tránsito que enlutaron las carreteras de nuestro país, propuse en el Seno de la Asamblea Nacional la creación de una Comisión Especial para tratar estos temas de la accidentalidad vial y también para tratar la reforma de la Ley de Tránsito y Transporte. Esto fue en agosto de dos mil diecisiete, y gracias al apoyo de todos los miembros de la Asamblea, fue posible que dicha Resolución se apruebe y genere esta Comisión que hoy está debatiendo las reformas de la Ley. El catorce de diciembre, el CAL aceptó que esta Ley que estaba en un momento determinado en la Comisión de Desarrollo Económico pase a esta Comisión Especial, y el compromiso de la Comisión que en ese momento yo la presidía, era de que en un año esté lista esta reforma. La intención de una Comisión Ocasional era ponerle pedal a la reforma de esta Ley y agilidad para que podamos tener una reforma que, además, dé respuestas a una situación en el tema de tránsito y transporte extremadamente compleja. Lastimosamente, los tiempos no se han cumplido se pidieron varias extensiones de la Comisión, y hoy en julio del dos mil veinte estamos ya abordando estas reformas en un segundo debate. Así que yo sí cuestiono la agilidad y los tiempos con que estos temas se han venido ventilando dentro de la Comisión. Definitivamente, los temas de siniestralidad vial, lastimosamente, no se van a solucionar con una nueva ley, vemos, que a pesar de las continuas reformas los accidentes de tránsito siguen enlutando las carreteras del país. A diciembre de dos mil diecinueve fueron dos mil ciento ochenta fallecidos por causa de accidentes en las vías, sin contar la cantidad de personas con discapacidad que quedan a consecuencia de, justamente estos accidentes. Sin embargo, y una vez que estamos abordando este tema tan importante de las reformas a la Ley de Tránsito, si quiero poner sobre el tapete un tema que me parece





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

que es sustantivo y al que se han referido varios de los miembros de esta Comisión y es el que tiene que ver con la movilidad sostenible. En abril del dos mil diecinueve fui la proponente de la Ley de Electromovilidad la misma que está siendo tratada en la Comisión de Desarrollo Económico, una ley que le da una visión distinta a lo que es la movilidad en el país, una ley que no solamente está pensando en la eficiencia de la movilidad sino en la eficiencia del uso de los combustibles fósiles, pero, sobre todo, en el medio ambiente y en cumplir nuevas normas para que el tema de la transportación cambie. Por lo tanto, no estoy de acuerdo y rechazo la propuesta de que esta Ley pueda ser incluida en las reformas de la Ley de Tránsito y Transporte, y voy a dar mis razones. De hecho, la Ley de Tránsito y Transporte y lo que es el transporte terrestre en el país ha tenido muchos vicios, ha tenido muchos conflictos y hay muchísimos cuestionamientos sobre cómo funciona. De hecho hay tantos conflictos que no tenemos un sistema ágil, no tenemos unos centros de revisión adecuados, no tenemos a nivel nacional muchísimos temas que deberíamos haberlos ya cubierto para evitar que existan, primero, tantos accidentes; y, segundo, que a veces los grupos de transportistas se conviertan en grupos cerrados que no permitan y que generen presión alrededor de reformas que puedan modernizar el tema de la transportación a nivel nacional. La Ley de Electromovilidad que estamos conociendo en la Comisión de Desarrollo Económico es una Ley que le plantea al país una renovación absoluta, no solamente del sistema de transporte, de cambiar del uso de combustibles fósiles a una combustión limpia como es la electricidad, sino que cambia también la forma de gestionar la transportación. No consideramos, y yo no estoy de acuerdo con mantener los esquemas vigentes que, definitivamente, lo que han hecho es mantener más conflictos que soluciones en el que el servicio



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

público, lastimosamente, es carente de eficiencia bajo todo punto de vista y en el cual todavía hay mucho que mejorar. Así que yo si bien veo que hay un entusiasmo inusual dentro de la Comisión para incorporar en los últimos momentos un capítulo sobre movilidad sostenible dentro de la Ley de Tránsito y Transporte, creo que sería un craso error que mezclemos un tema nuevo, innovador que requiere de toda una infraestructura distinta dentro de una temática que ya la tenemos hace tantos años y que no ha tenido ni siquiera un viso de modernización ni de solución en el país. Por lo tanto, señor Presidente, yo quería dejar sentada, primero, el historial de la Comisión, los tiempos en donde realmente teníamos previsto que este tema ya se ventile, pero sobre todo, mi rechazo absoluto de pretender mezclar el tema de la movilidad eléctrica, de electromovilidad que es una ley completa que la estamos tratando en la Comisión de Desarrollo Económico, como un capítulo adicional de la Ley de Tránsito y Transporte en donde seguramente se perderá entre los tantos artículos que existen y este país quedará condenado a mantener un sistema de transporte como el que ahora tenemos, sin opción de modernización, sin opción de renovación y sin opción de cambio. Así que, realmente, yo presento mi exposición para prevenir que en un momento dado no se intente mezclar estos dos temas, porque sería enterrar antes de nacer una alternativa que puede ser muy buena para el país y que en todos los países desarrollados se la viene impulsando de manera intensa. Definitivamente el Ecuador tiene que cambiar hacia mecanismos amigables y sostenibles y este de electromovilidad es uno de ellos. Recordemos que uno de los objetivos de desarrollo sostenible es mutar y así estar más previsto en las leyes del Ecuador, mutar a un sistema de movilidad eléctrica hasta el año dos mil treinta. Por lo tanto, debemos trabajar de manera intensa en cumplir con



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

esos objetivos y darle una oportunidad al Ecuador para cambiar sustantivamente estos mecanismos y estos sistemas tradicionales de transporte en el país. Gracias, Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra el asambleísta Carlos Cambala. -----

EL ASAMBLEÍSTA CAMBALA MONTECÉ CARLOS. Buenas tardes. ¿Si tengo audio?-----

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

EL ASAMBLEÍSTA CAMBALA MONTECÉ CARLOS. Muy amable. Señor Presidente, señoras y señores asambleístas. Sin lugar a dudas, la Reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial es una de las más necesarias y urgentes para el país. Buen trabajo. Felicito, sinceramente, a la Comisión, a su Presidente y a la Asamblea en su persona, señor Presidente Cesar Litardo, por la importancia y por su impacto en toda la ciudadanía ecuatoriana. Hoy más que nunca en estos momentos críticos y de pandemia, esto llega como una solución a un tema tan trascendental. Esta Ley afecta directamente a más del setenta por ciento de la población ecuatoriana por su incidencia directa en los conductores profesionales y no profesionales, en los pasajeros de transporte público y el peatón que son parte fundamental en este tema. Por ello su fundamental importancia y por ello hay que brindarle al país, al Ecuador una ley técnica, jurídica y viable. La socialización previa de una ley, es tan importante que ahí radica el éxito o el fracaso de su plena



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

vigencia. La Comisión Ocasional ha realizado un arduo trabajo en territorio, somos testigo de aquello, aquí, en Santa Elena. Pero, aun así, es imperativo, es necesario que sus actores principales se pronuncien y den sus observaciones y sugerencias, bienvenido sea aquello. En esta oportunidad brillante que me presenta el destino como integrante de la asamblea nacional, hablaré en nombre de los miles y miles de choferes profesionales del país a quien tributo mi admiración y respeto, quienes a través de sus dirigentes de este gran gremio me han pedido que hoy exponga en este debate de altura, de respeto, las observaciones que consideran pertinentes. Y por ello, porque son los conductores profesionales los que directamente se verán favorecidos o perjudicados con esta reforma, debemos debatir en forma seria, responsable y sobre todo en una forma técnica sus propuestas. Señor Presidente de la Asamblea, me permito formular las siguientes observaciones. Con respecto al artículo ochenta y seis del Proyecto de Ley que reforma el artículo noventa y dos de la ley sobre la licencia de conducir, en el Proyecto de reforma indica que el documento, es decir la licencia de conducir la entregara la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los gobiernos autónomos descentralizados que obtengan la autorización por parte del ente encargado de las competencias a nivel nacional, con base al procedimiento que determine dicho organismo y a las disposiciones de carácter nacional que emita la Agencia Nacional de Tránsito. Al respecto, con el debido comedimiento al pueblo ecuatoriano, manifiesto que no es prudente ni viable otorgar la facultad de la emisión de las licencias de conducir a los gobiernos autónomos descentralizados, por la categórica afirmación que esto servirá para alimentar la corrupción que desgraciadamente hoy se encuentra enquistada en muchos municipios,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

hay excepciones lógicamente. Donde se matriculan vehículos de dudosa procedencia, se encuentran emisiones adulteradas y muchas otras anomalías. Lo técnicamente recomendable sería que en las direcciones y subdirecciones provinciales de la Agencia Nacional de Tránsito se dote de un equipo y personal especializado, capacitado más que en conocimientos, en valores morales, éticos y de honestidad para una pronta, oportuna y honesta atención al usuario. Con respecto al artículo noventa y cuatro del Proyecto que agrega el artículo noventa y ocho punto a, en cuanto a la recuperación por pérdida total de puntos, la que en resumen indica que perdidos los treinta puntos de la licencia de conducir, sin haber realizado ningún curso de capacitación voluntaria, será suspendida de forma automática por sesenta días, luego por ciento veinte días y luego por un año y hasta por un periodo de cinco años en los casos recurrentes. Esto, señoras y señores, pueblo ecuatoriano, se convierte en un castigo, en un castigo demasiado exigente y drástico para los conductores que son ecuatorianos también, principalmente profesionales, que su título para poder trabajar es la licencia de conducir. Este pretendido artículo resulta totalmente discriminatorio, discriminatorio que atenta a la libertad de trabajo en un Estado constitucional de derechos como es el Ecuador. También es importante considerar que sí se establece como requisito para la recuperación de los puntos, el hecho de que un conductor debe realizar un curso de capacitación, al momento que culmine y apruebe, a más de recuperar los puntos, inmediatamente debe levantarse la suspensión de la licencia de conducir. Pero con este artículo se empeora la situación del conductor, pues, al suspenderla por un lapso de hasta cinco años se afecta un derecho, su derecho al trabajo, antecedente que ya lo advirtió la Corte Constitucional a través de la sentencia cero dos cuarenta y seis – quince



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

– septiembre. CC. Resulta esencial la realización de otros derechos humanos y constituye una parte inherente, inseparable de la dignidad humana, por lo que toda persona tiene derecho a trabajar para vivir con dignidad y llevar el pan a su familia. La importancia de este derecho radica en que sirve para la supervivencia del individuo y de su familia, núcleo de la sociedad ecuatoriana, y contribuye, pues, además en tanto que el trabajo sea acogido o aceptado libremente y con responsabilidad a su plena realización y a su reconocimiento en el sano esparcimiento y en el sano ejercicio en la comunidad. La licencia del conductor al ser citado por el agente de tránsito o policía, deberá ser retenida a fin de que en el plazo máximo de treinta días el o la infractora pague la multa correspondiente y retire su licencia de conducir en la agencia de tránsito más cercana a su domicilio. Con este mecanismo se desconcentraría enormemente las unidades judiciales de tránsito a nivel nacional, siendo además, que se evitaría el doble cobro de la multa al propietario y a veces al conductor mismo del vehículo por muchas veces, así como también se evitarían juicios coactivos por el no pago de multas, haciendo que la recaudación de estas sea más efectiva y directa. Con respecto al artículo ciento dieciséis del Proyecto de reforma, el artículo ciento ochenta y ocho sobre escuelas de formación, capacitación y entrenamiento; la formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales estará a cargo de las escuelas de conducción, y las instituciones de educación con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, acreditadas legal y debidamente en el país por el ente encargado del sistema de calidad de educación superior. Señores asambleístas, señor Presidente, pueblo ecuatoriano, las escuelas de formación y capacitación de conductores profesionales de los sindicatos de choferes profesionales que conforman



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, son sin fines de lucro, el remanente se lo invierte en ayuda social para los agremiados, salud, asesoría jurídica y desarrollo institucional y esto debe mantenerse. Se debe especificar en esta Ley a las escuelas de conducción por su categoría y sus tipos de licencia que otorgan mediante la capacitación, escuelas que forman en categoría profesional y escuelas que forman en categoría no profesional, teniendo en cuenta que las escuelas de conductores profesionales capacitan y entrenan a los aspirantes para licencias tipo C, E y D, y las escuelas no profesionales capacitan y entrenan a los aspirantes para licencias tipo A y B. La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales, estará a cargo de las escuelas de capacitación profesional como institutos técnicos y tecnológicos de educación superior, universidades y escuelas politécnicas acreditadas legalmente por el Concejo de Aseguramiento de la Calidad de Educación Superior y sindicatos de choferes profesionales autorizados también por el directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Finalmente, auguro que esta Ley aporte en algo al desarrollo del país, pero que también quede claro en esta tarde, en este día, esta nueva ley no va en definitiva a acabar con los accidentes, depende de la concentración, depende de la responsabilidad porque el ser humano, el conductor tiene que poner de su parte. La ley no va a evitar accidentes, no con esta Ley vamos a evitar que se riegue o que se siga regando sangre en las carreteras, mientras el conductor, mientras el ser humano no ponga de su parte. He dicho. Muchas gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias. Tiene la palabra asambleísta Byron



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 674-D**

Suquilanda. -----

EL ASAMBLEÍSTA SUQUILANDA VALDIVIESO BYRON. Señor Presidente, ¿me escucha? -----

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

EL ASAMBLEÍSTA SUQUILANDA VALDIVIESO BYRON. Gracias, señor Presidente. Caluroso saludo para usted y para todos los colegas asambleístas. Permítame felicitar a la Comisión que ha legislado con mucho acierto y con mucho conocimiento de la gran mayoría de la verdad que se está acopiando en las disposiciones legales en las cuales se está analizando y estamos debatiendo. Y permítame, así mismo, señor Presidente con todo respeto, elevar mi protesta por la manera indolente e insensible con que el Ministerio de Finanzas ha tratado a los servidores públicos del país al no cancelarles ya más de dos meses de sus haberes, mi solidaridad con los servidores públicos, con los maestros, con los médicos y todos quienes hacen ese motor de desarrollo económico del país. Señor Presidente, si bien es cierto, aquí estamos hablando de una ley en donde se está hablando de sancionar, de educar, de prevenir, se está descuidando un poco lo que es el asunto de fuentes de trabajo que podrían generarse en el transporte público del país, me quiero referir concretamente a los sectores marginales por los cuales yo siempre hablo, los sectores fronterizos, los sectores amazónicos y los sectores de los migrantes ecuatorianos. Nuestra Constitución en su articulado habla del derecho, la garantía que tiene el ecuatoriano a tener trabajo, salud y educación en forma mandatoria de parte del Gobierno. La Declaración Universal de los Derechos Humanos también habla del derecho al





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

trabajo, a la salud y a la educación, pero parece que en ciertos momentos nos estamos olvidando de esto en la Ley que estamos analizando, reclamo comedido que les hago por qué razón. Me voy a referir a los migrantes retornados que vuelven al país y vienen con la esperanza de comprar un vehículo para hacer transporte como una fuente de trabajo y se encuentran con las grandes empresas que cierran el paso a los cupos en los taxis, en los buses, en la frontera sur existen camionetas de doble cabina que hacen transportación mixta que por ahora lo están haciendo de una manera ilegal y de manera intercantonal. Lo que tiene que ver dentro del cantón que lo regulan los GAD cantonales funciona bien, pero cuando tienen que salir por a o b emergencias fuera del cantón o fuera de los cantones, comunicarse con la cabecera provincial, ir más allá de doscientos, doscientos cincuenta kilómetros, viene el enfrentamiento con las grandes empresas que tienen derecho a trabajar, pero también tienen derecho a trabajar los pequeños que están emprendiendo recién y que quieren tener una fuente de trabajo honesta. Señor Presidente, yo creo que se debería considerar, señor Presidente de la Comisión, distinguido colega Fafo Gavilánez, y miembros de la Comisión, el incluir sobre todo en estas provincias del cordón fronterizo, donde se habla a las que se refiere el artículo dos cuarenta y nueve de la Constitución del Estado, mostrando preferencia para este tipo de transporte. Es un transporte pequeño y eficiente, es un tipo de transporte que le gusta al usuario, que le gusta al pueblo movilizarse ahí, porque los toman en la casa y los dejan en su casa, y esa es una fuente honrada, honesta para trabajar y que prácticamente ayudaría a erradicar lo que es el contrabando del cual tanto están preocupados los señores que hacen el control en la frontera sur del Ecuador. Señor Presidente de la Comisión, permítame sugerirle de la manera más comedita, incluir en la Disposición Sexagésima



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

Tercera que habla de los estudios técnicos ambientales y necesidad relacionados con el transporte terrestre, dentro de la provincia de Galápagos por su régimen especial, contarán con el informe previo favorable del Concejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos y del gobierno autónomo descentralizado municipal, en los estudios de necesidad la asignación de cupos será por tipo de vehículos y no por asiento, lo que expresamente constará dentro de las resoluciones de la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, este párrafo, señor Presidente, le solicito adicionar. Particular que regirá en la provincia de Galápagos y en las provincias fronterizas y amazónicas, y sigue el siguiente párrafo que es tercero que diga, toda disposición en contrario se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil y administrativa a que haya lugar. Además, señor Presidente, en la Disposición Cuadragésima Octava le pido, muy comedidamente incluir a los señores miembros, que después del párrafo que dice la presentación de la solicitud para la obtención del título habilitante para la prestación del servicio de transporte terrestre, público y comercial en las zonas solicitadas o para actividades específicas, estará condicionada al estudio técnico por necesidad de servicio y obedecerá mínimamente a criterios de oferta y demanda, costo, beneficio, inflación, manejo ambiental, preferencia de vehículos no contaminantes, caracterización vial, priorización de transporte público que realizará la Agencia de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, aquí le solicito muy comedidamente añadir este párrafo, los títulos habilitantes se otorgaran bajo una metodología que contenga obligatoriamente márgenes de preferencia para personas migrantes retornados y criterios de inclusión con los grupos de atención prioritaria, señor Presidente y señores miembros de la Comisión. Además, me quiero



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

referir a un tema que es preocupación en todos los migrantes ecuatorianos, que tiene que ver con la homologación de las licencias de manejo, en Estados Unidos para obtener una licencia de manejo se debe hacer exámenes escritos, exámenes orales, exámenes de visión, exámenes prácticos, en fin, es un trámite que hay que realizarlo exhaustivo con mucha seriedad y mucha responsabilidad, siempre apegados a la responsabilidad que es enfrentarse a manejar un vehículo en las carreteras de esta gran metrópoli como es los Estados Unidos, y cuando regresan al Ecuador, tienen trabas cuando quieren homologar su licencia, yo sé que ahora lo han tomado en cuenta en el artículo noventa y seis, según me lo comentaba el señor magister Marcelo Simbaña en el asunto homologación de títulos. Yo lo único que pido es influir que se dé celeridad a aquellos ecuatorianos que han retornado o a aquellos ecuatorianos que vuelven a nuestro país con el ánimo de reinsertarse en el ámbito económico, social y político de nuestra patria. Señor Presidente, espero que mi sugerencia tenga el asidero en vuestra Comisión; señores miembros de la Comisión, reitero mi agradecimiento por esa gran acogida que sé que va a tener mi sugerencia. A usted, señor Presidente, como siempre le reitero mi aprecio y mi consideración como a todos los ciento treinta y seis colegas que hacen esta Asamblea Nacional. Muchas gracias y buenas tardes. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias a usted. Tiene la palabra asambleísta Eddy Peñafiel. -----

EL ASAMBLEÍSTA PEÑAFIEL IZQUIERDO EDDY. Muchas gracias, compañero Presidente. ¿Compañero asambleísta, sí me escucha? -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos, señor asambleísta por



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

favor. -----

EL ASAMBLEÍSTA PEÑAFIEL IZQUIERDO EDDY. Gracias, compañero Presidente, compañeros asambleístas; un saludo también a todo el país, principalmente a la provincia de Orellana a la cual represento. Yo quiero sumarme a las expresiones dadas por el compañero Byron Suquilanda, para iniciar en este rechazo ante la falta de pagos a los servidores públicos, ya se los ha mencionado. Pero, yo sí quiero ser explícito y claro en el sentido de que también los servidores legislativos están en este periodo de dos meses que no se los cancela y por ello yo quiero elevar mi voz y decir que el Ministerio de Finanzas a la brevedad posible debería cancelar todos los haberes del sector público, incluidos los compañeros de la Función Legislativa. Yo quiero decir que felicito a la Comisión Ocasional de Transito que, en estos meses, en estos años ha venido trabajando esta Ley de fundamental importancia para todos los ecuatorianos, cuyo principal propósito es el de salvar las vidas, de precautelar la integridad física de cada uno de nosotros los ciudadanos. Lo que todas las leyes buscan es eso, pero, sobre todo, ante tanta accidentabilidad que ha habido en los últimos años en el Ecuador, lo que queremos es que esta Ley contribuya a aquello, aunque mucho va a depender de cada uno de nosotros, de la conciencia, de que a veces está la ley ahí, lo que no hacemos conciencia de que a veces vamos conduciendo, pero a la vez vamos utilizando el teléfono, vamos haciendo otras actividades y no hay una concentración total a esa alta responsabilidad que significa el estar atrás de un volante. Quiero saludar a cada uno de los miembros del transporte organizado y a cada uno de los que tienen que ver y se relacionan con el tema del tránsito, que en la semana pasada y este día han estado dando su opinión, dando su



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

sugerencia en esta importante Ley. Hemos escuchado que ha habido criterios a favor y en contra de algunos artículos, algunos han expresado inclusive su inconformidad en la totalidad de esta Ley, de esta reforma, pero es importante escucharlos a todos ustedes. Más, sin embargo, siempre las leyes van dirigidas al común de los ciudadanos, a la generalidad, a la mayoría de los ecuatorianos y lo que tratamos de hacer es eso. El día de hoy ya se han vertido algunos criterios por los estimados asambleístas y en el transcurso de la tarde los vamos a seguir escuchando, agradecer a usted, compañero Presidente, por haber traído ya al debate, al segundo debate la ley, y esperamos que a la brevedad posible se puede llegar al máximo consenso y dar esta nueva normativa legal a los ecuatorianos y al país. La provincia de Orellana y esto tengo que manifestarlo el día de hoy, si bien es cierto hemos avanzado en cuanto a que el transporte organizado ha venido adquiriendo ciertas conquistas, el compañero Byron Suquilanda que me antecedió en la palabra, hablaba de la oportunidad del trabajo, hablaba de los sectores fronterizos y, sobre todo, de nosotros los amazónicos. En la provincia de Orellana tenemos el transporte mixto, tenemos el transporte pesado, turismo, escolar, pero lamentablemente vemos que esa mano de obra, que ese servicio no se lo contrata con nuestros ciudadanos, sino que lamentablemente son de otras partes del país; lo que quiero decir es que todos tienen el derecho al trabajo, pero principalmente son de aquellos sectores que están altamente afectados. El tema de la explotación petrolera, el tema de la contaminación ambiental, hace que primeramente tiene que ser atendido nuestro sector tal como lo manda la Ley amazónica, que ustedes, estimados compañeros lo aprobaron, donde dice que el setenta por ciento tiene que ser de la localidad y el otro treinta por ciento tiene que ser a nivel del país, pero no se lo cumple,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

especialmente de la principal empresa que genera trabajo en la Amazonía como es Petroamazonas. Ahí vemos que todavía existen marginaciones, que todavía existen normativas internas que se sobreponen a la Ley general, como por ejemplo la vida útil de los vehículos, son algunos aspectos que una vez que esté aprobada la Ley macro, tendrán que ir ajustándose a esta normativa. Vemos con beneplácito que algunos temas son importantes y que los compañeros de la Comisión lo han debatido con absoluta responsabilidad; el compañero Fafo Gavilánez, Presidente de la Comisión, ha visitado nuestra provincia de Orellana, ha escuchado los planteamientos de cada uno de los sectores en magnas asambleas, así como, también, a través de la intervención de su asambleísta allá en la asamblea y también la entrega de documento de propuestas a la Comisión. Una de ellas es importantísima, ya lo mencionaba más temprano el compañero Alarcón, en una resolución se menciona que tanto en la Amazonía como en Galápagos, los taxis se pueden hacer en doble cabina, en camionetas doble cabina. Ahora, no solo queremos por seguridad de los compañeros que tienen inversiones en sus transportes, en sus camionetas, es que manifiesta ahora la propuesta de Ley que estamos analizando, de que se lo eleve a la normativa superior y que conste tanto en la Región Amazónica como en Galápagos, se permita prestar este tipo de servicio tanto en camionetas como también en tipo sedán o los utilitarios. De tal manera que, me parece importante ese condicionamiento, y como digo una vez más, asegurar la inversión de los compañeros taxistas de la Amazonía y Galápagos. Así mismo, yo creo que es un error de la Comisión, en el sentido de que sí bien es cierto esta Ley es innovativa, esta Ley va a sentar los principios fundamentales para cambiar esta concepción de lo que es el tránsito y la seguridad vial, como es la educación y la formación a nuestros jóvenes y desde la niñez, tal



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

como lo manifiesta la Ley, más, sin embargo, insisto, creo que puede ser error de forma en el artículo tres del informe, en el cual menciona que el Ministerio rector implementará en la malla curricular de las instituciones públicas y privadas a partir del primer año de educación inicial. Yo creo que eso es educación básica lo que se estaba manifestando, lo que ya he escuchado también y no como lo dice el texto que menciona desde la educación inicial. Hay otros aspectos importantes como, por ejemplo, el tema de la recuperación de puntos. Acá, en su normativa interna también, que manejan las petroleras, dicen que si un transportista tiene menos de veinticinco puntos ya no califica para trabajar con ellos, eso es una violación tanto a la Constitución, a la ley, una violación al derecho al trabajo, por lo tanto consideramos que este proceso de recuperación de puntos, aunque no justifico el hecho de que este sea un pretexto para que no se los contrate, más sin embargo va a haber la posibilidad de que ellos puedan obtener esta recuperación de puntos y que obviamente contribuya a que puedan ser contratados. El otro aspecto importante que hay que resaltar, tiene que ver con la obtención de las licencias por primera vez que se manifiesta que tiene que haber los cursos de capacitación. Es la misma responsabilidad que tiene un conductor de licencia B con uno de licencia C u otras, es casi la misma responsabilidad porque está tras de un volante, está en muchos casos conduciendo otras vidas humanas y al frente de él, al costado de él también hay vidas humanas y lo que tiene que hacerse, por lo tanto es una mínima capacitación, es lo mismo que el otro chofer que va a obtener su otro tipo de licencia, por lo tanto me parece super acertado el hecho de que la Comisión haya acogido el hecho de que ya se incluya para poder obtener su licencia, el acceder a este curso de capacitación. En la Disposición General Cuadragésima Novena, hay una preocupación y yo debo



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

manifestarlo, obviamente, como representante de la provincia de Orellana, que acá se manifiesta sobre el transporte alternativo comunitario. Yo creo que este es un tema que si hay que analizarlo, hay que mirarlo de distintos ángulos, porque si bien es cierto este artículo lo que trata es de dar una salida, una alternativa a aquellos ciudadanos que viven en las partes más alejadas de nuestro país donde no existe el transporte público, es verdad que también eso se puede, de alguna manera, contaminar, se puede prestar para que, como es una competencia que se le está entregando a los gobiernos seccionales, el hecho que ellos no puedan regular, se pueda prestar para algunas interpretaciones tal como lo decía enantes el compañero Carlos Cambala, que existen actos de corrupción dentro de los gobiernos municipales, no en todos, obviamente, hay muchos que hacen su trabajo bien hecho pero que esto se podría prestar. Además, se lo ve como una competencia tanto al transporte organizado en taxi, como también al transporte en cuanto a mixto, tanto de pasajeros como de carga, en todo caso existe una preocupación en ese sentido y yo quisiera que en eso la Comisión lo pueda resolver, lo pueda analizar de mejor manera. No quiero más cansarles, compañeros, creo que todos tienen el espacio de querer manifestar sus opiniones, así que, pues, le agradezco mucho y buenas tardes con todos los compañeros y compañeras. -----

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

LA ASAMBLEÍSTA CARRIÓN CEVALLOS MARÍA JOSÉ. Gracias Presidente, gracias queridos compañeros asambleístas. Presidente, efectivamente, la discusión de esta Ley es fundamental, pues, plantea el análisis de una Ley que han ido estando en vigencia por algún tiempo y





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

que requiere tener una modificación de acuerdo a la realidad que presentan los compañeros transportistas, la ciudadanía en relación y en términos de movilidad en ciudades donde la modificación hacia el futuro va a ser fundamental en vista de, por ejemplo, ciudades como Quito donde entra en vigencia el metro de Quito o ciudades como Cuenca donde el tranvía ha cambiado la realidad de esa ciudad y de su provincia. Efectivamente, creo que también es muy importante reconocer todos, todas aquellas comparecencia de los ciudadanos que durante estos días se han pronunciado en relación a la Ley, en relación a aquellos aspectos que deberían ser modificados, que deberían ser planteados, que deberían ser contemplados la posibilidad de permanecer dentro de la norma y aquellos elementos que siendo importantes toman mayor relevancia, por ejemplo, en términos del control de la salud en relación a la pandemia, por ejemplo, aquellos elementos de economía de las familias del transporte de Ecuador y que en estos momentos, incluso, acogiendo a lo proyectado por la Ley Humanitaria, muchos transportistas del país piden y claman porque la Ley inmediatamente tome su vigencia, que las casas de crédito, los bancos, las compañías también, privadas, donde tienen ellos sus deudas por renovación de automotores, etcétera acojan inmediatamente la Ley Humanitaria, hay muchas quejas, muchos pronunciamientos sobre la imposibilidad de que esta ley haya sido, digamos, implementada, no se ha implementado adecuadamente en ciertos sectores. En este sentido y bajo estos parámetros, Presidente, en representación del taxismo del Ecuador, ha hablado el compañero Jorge Calderón quien ha sido muy enfático en señalar, primero, la necesidad de conocer la realidad en estos momentos del taxismo, el taxismo a nivel nacional está teniendo muchas dificultades, por precisamente presentar problemas económicos, por la dificultad y lo riesgoso que también está



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

siendo el transporte para las personas, para los choferes para quienes conducen las unidades y que en este momento también muchos de ellos se han enfermado, un abrazo para el transporte en general público y de taxi en términos específicos también, un abrazo fraterno para todas aquellas familias que se han contaminado también de este virus tan complejo, tan grave que afectó a las familias ecuatorianas. Presidente, creo que hay que hacer un ejercicio de, hacer un análisis realmente profundo y también reconocer el trabajo que la Comisión ha hecho, los recorridos que la Comisión ha hecho a nivel nacional han sido fructíferos, han logrado tener la participación de miles de personas planteando sus puntos de vista, pero ya el trabajo que nos corresponde a los asambleístas en este momento es buscar los acuerdos sociales necesarios alrededor de varios temas. Y creo que la Asamblea Nacional debe estar a la altura de las necesidades y plantear que es imposible que una Asamblea quite el pan de una mesa y ponga el pan en otra mesa, y por qué digo esto, porque efectivamente los compañeros del taxismo viven una realidad económica muy acuciante, de igual forma del transporte y hablo especialmente por un transporte que conozco muy de cerca que es el transporte de Quito, de los compañeros que constantemente nos hablan, nos dicen alrededor del tema del transporte, la Cámara de Transporte de Pichincha, el compañero Pepe Santamaría también y los demás líderes, Carlos Mosquera y otros líderes que están allí en la Cámara y que son parte del transporte de Pichincha, los cuales plantean que la situación económica es muy compleja y creo que si es de responsabilidad nacional que exista una revisión adecuada, acorde, que no afecte los bolsillos de las familias pero que también se resuelva el tema económico de la familia del transporte. En este momento la canasta del transportista está mucho más elevada de los ingresos reales que tiene el transporte, de los ingresos



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

reales que tiene el taxista y tomando en cuenta las consideraciones de la seguridad de las personas y de la seguridad sanitaria, sobre todo ahora, el tema de la imposibilidad de llenar en un viaje el cien por ciento de los asientos, eso hace que disminuya, por supuesto los ingresos, lógicamente, y dificulta la situación económica del transportista, entonces, lo que se había logrado en la Ley Humanitaria, el hecho de que solo exista una revisión, por ahora y por esta situación específica debe mantenerse de manera acorde a lo que establece la Ley Humanitaria. De igual forma debe buscarse los mecanismos que incluso en esta reforma de llegarse a los acuerdos políticos necesarios, se visibilice la posibilidad de varias cosas. Si bien es cierto, yo apoyo, sin duda alguna, que se mire hacia futuro y se plantee el tema del transporte eléctrico, eso es muy importante pero los costos son muy elevados, unidades de transporte eléctrico están casi al bordear más de un cuarto de millón de dólares, más de doscientos cincuenta mil dólares puede constar una unidad de transporte eléctrico, incluso puede llegar a trescientos mil, un poco más de la información que tenemos, esto implica que hay un costo elevadísimo de las unidades, de algunas experiencias que se han tenido de transporte eléctrico no ha habido la posibilidad de tener este tipo de transporte, por ejemplo, en ciudades que tiene una geografía bastante compleja como la de Quito, por ejemplo, se entiende que probablemente no tengan la capacidad técnica de dar y además de surtirse a través de las electrolíneas, no habría la posibilidad técnica de que este transporte sea eficiente en ciudades como Quito. Estas consideraciones hay que tomarlas en cuenta para no construir en la Ley una generalidad que sea luego inaplicable. Por otro lado es también importante decir que hay un Acuerdo Ministerial y que eso ha planteado Jorge Calderón con claridad, que plantea la posibilidad que el taxismo pueda ir al consumo de gas



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

natural, esto haría importante también analizarlo desde la reforma propia de la Ley, para que efectivamente se pueda dar esta posibilidad al transporte de ir hacia el consumo del gas natural y en este sentido poder hacer una producción específica para esto, que los taxis se transforman al gas natural se ahorraría mucho el consumo de combustible fósil y lo que esto significaría un gran ahorro para el país. Hay que analizar esto, hay que discutir esto y que sea una mesa técnica, probablemente alrededor de esto con el ministro de Recursos Naturales y que, efectivamente, podamos discutir esto que ya está en una normativa inferior que es un acuerdo ministerial, un decreto presidencial, perdón, que podría subir inmediatamente en calidad de ley y en ese sentido también discutir qué beneficios tendríamos para el país el ahorro del consumo de los más de ochenta mil unidades de taxi si se transforman al gas, sería muy importante también hacer ese análisis técnico económico para ver la viabilidad de esto y que de hecho ya hay algunas unidades de taxi con estas condiciones en Guayaquil, en Guayas donde vienen funcionando con absoluta regularidad. Otro tema muy importante también es que exista una complementabilidad en el control, en el control tanto de la informalidad, así como que exista una complementariedad en el control de los vehículos que en este momento a través de plataformas prestan servicios como Uber, como Cabify etcétera, porque es muy importante que estas plataformas entren a brindar un servicio con las garantías que te da el servicio del taxismo. ¿Qué garantías son? Tienen casi once tipo de identidades, es decir una unidad de taxi tiene los números pintados, tiene placas especiales, tiene identidades en todo el carro, además que el chofer tiene un tipo de licencia específica para poder hacer el servicio, tiene las revisiones vehiculares, tiene el control de las propias compañías a las que pertenecen, todo esto implica un trabajo



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

histórico del taxismo a nivel nacional que no se puede, como digo, quitarle el pan de una mesa y ponerle en otra. Hay que garantizar de que estas plataformas, de querer ingresar al país cumplan con los debidos requisitos y que cumplan con estos requisitos que son universales para los taxistas y que se los hace cumplir en todas las entidades de control municipal para dar las siguientes matrículas y la habilitación necesaria, que también inmediatamente cumplan con todos los requisitos técnicos y que también aporten al país con los debidos impuestos como lo hacen las cooperativas de manera reiterada y de manera permanente, siendo un aporte económico también para la economía del país. Es importante decir entonces, no es que se esté en contra de que las plataformas ingresen, sino que las plataformas deberían actuar y trabajar con aquellas plataformas técnicas y estructurales que tienen históricamente, no tecnológicas, pero también ya reincorporando la tecnología por culpa de aquellas plataformas que se tienen en términos de organización de las cooperativas, etcétera, esa organización ahí deberían incrustarse las plataformas, estas nuevas como Uber y demás. Es importante decir que mientras se hace un proceso de ir o la utilización del gas natural o en su defecto la utilización de buses que tengan adecuado costo, que no impliquen un gasto enorme, porque además hay que decir, el transporte público la mayoría son empresas privadas, familiares, es decir el dueño de una unidad de bus, luego su hijo pasa a ser dueño de esa unidad de bus y hay una historia familiar y una historia de desarrollo económico de esas familias en relación al transporte, por tanto en este tema es importante también decir que hay una inversión económica y que no se puede dejar de lado lo que ha invertido en este caso los dueños de las unidades de transporte y decir que si se va a hacer hacia futuro, verdad, debe analizarse los costos, beneficios de ir hacia la implementación del



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

transporte eléctrico, que si bien es cierto ecológicamente será muy viable para el país, quizá beneficiosos pero las electrolinerías no existen, no existen en este momento un sistema de dotación de estas electrolinerías o una proyección hacia futuro de cómo podría ser aquello, por tanto si es importante entonces, algo que estamos trabajando desde hace algún tiempo ya con algunas organizaciones de trabajadores del volante y de cooperativas de transporte sobre el tema de la calidad del diésel. Es muy importante y entiendo que el Ministerio de Energía, conjuntamente con Petroecuador han hecho caso a ciertos oficios que en su momento enviamos para mejorar la calidad del diésel, especialmente de Quito que tiene una muy baja calidad en comparación con las del resto del país. Mejorar la calidad del diésel del que en este momento consumen las unidades de transporte es fundamental y esto también debe tener una contemplación normativa, es decir, debemos poner, qué tipo de calidad del diésel se deben dar a los transportistas, porque es fundamental la calidad para mejorar el aire y evitar la contaminación y sobre todo las enfermedades que junto con esta contaminación vienen. Después, obviamente, hay que garantizar de que exista a través de las organizaciones territoriales de las cooperativas, etcétera, buscar aquellos alivios económicos también desde esta Ley y garantizar que se pueda hacer importaciones para mantenimiento de las unidades, llantas, aceites, repuestos, etcétera, para que los transportistas puedan hacer estas importaciones también de manera directa a través de los gremios a los cuales ellos pertenecen y de esta forma garantizar el que tengan acceso a estos alivios económicos también, que en su momento la Ley Humanitaria planteó pero que ya en términos generales se puede en este momento recoger en esta Ley que estamos discutiendo. Señor Presidente, tanto el transporte público, como las unidades escolares, como el



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

taxismo, así como las camionetas, etcétera, todo el sector del transporte, el transporte interprovincial está sufriendo una crisis económica muy fuerte y es importante para ellos y para el Ecuador entero, contar con ese servicio y con ese trabajo tan necesario para el desarrollo económico de nuestro país, por tanto, todo lo que se pueda hacer, en efectos de mejorar la calidad de vida de las familias de los transportistas, de los choferes, de los controladores, de todo el proceso económico que se genera a través del transporte, las mecánicas, de los que venden llantas, etcétera, todo esto debería tener todo un apoyo en esta Ley. Si bien es cierto esta Ley viene discutiéndose desde mucho antes, señor Presidente, creo que el momento político y social, pero sobre todo sanitario y económico que está viviendo el Ecuador, amerita que tomemos en consideración esto y que en este debate se pueda incluir aquellos elementos que sirvan para que las familias del transporte no quiebren, para que no se vaya al traste con todo el servicio que históricamente y por muchos años han dado el sector del transporte. Por supuesto, también con el compromiso del sector del transporte con mejorar la calidad del servicio, con garantizar un servicio óptimo, con garantizar también aquellas personas que tienen dificultad de movilidad, como por ejemplo, las personas con discapacidad, las personas de la tercera edad que puedan tener las condiciones adecuadas que tiene que ser un compromiso entre, también, los gobiernos autónomos descentralizados por efectos de las paradas, de todo el servicio que da, en este caso, las alcaldías, especialmente, con las veredas, las paradas, etcétera que son obras específicas que tienen que establecer los municipios, si hacemos una adecuada sinergia desde esta ley para garantizar una mejoría efectiva y contundente la situación del transporte va a ser fundamental. En Quito no se ha aumentado la tarifa de veinticinco centavos, eso está matando a las familias del transporte,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

no tienen una situación económica óptima. Otro tema importante y que hay que decirlo, qué va a pasar con todas aquellas furgonetas que dan el transporte escolar, que tipo de direccionamiento se puede dar desde nosotros, cómo podemos ayudar a esas familias que están endeudadas, que no tienen ya estudiantes que movilizar, que tienen una situación económica muy compleja y que están esperando también que haya un apoyo desde esta Asamblea Nacional. Creo que debemos pensar en todos aquellos elementos, Presidente, yo sí creo que es necesario que el Presidente de esta Comisión a quien nuevamente ratifico, felicito por esa apertura, escuchar a todo el mundo y que en varias ocasiones me ha recibido con el sector del transporte de Pichincha, con el taxismo a nivel nacional, pedirle que, por favor, hagan los mejores esfuerzos por tomar en consideración todos aquellos elementos que han salido este año, que no han sido contemplados en años anteriores por la situación, ahora específica que estamos viviendo, es un tema muy delicado, la situación económica del transporte y ojalá también poder poner en una transitoria que se darán créditos especiales para el sector del transporte que accederán, efectivamente, a través de lo que establece la Ley Humanitaria, pero podemos poner aquí un énfasis en el tema del transporte, para que este sector acceda a los créditos suficientes para que pueda tener refinanciación adecuada, para que esas personas que ahora han dejado de tener esa entrada económica, como por ejemplo, el sector del transporte escolar puedan tener un alivio económico y de igual forma las deudas no les aprieten, no les ahorquen y que ellos puedan seguir siendo, pues, parte de ese sector estratégico que es el transporte para el Ecuador y que cuando pasemos esta pandemia, podamos tener un transporte fortalecido y con un alivio que venga de esta Asamblea Nacional solidaria, una Asamblea Nacional que sea capaz de llegar a la





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

sensibilidad, pero sobre todo con una solidaridad efectiva, dar alivios y dar opciones específicas para que este sector no se ahogue, para que este sector de país tan importante como lo es el transporte, pueda tener alivios desde esta Asamblea que debe ser sensible a esta realidad. Muchas gracias, Presidente. -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN LA ASAMBLEÍSTA ANA BELÉN MARÍN AGUIRRE, PRIMERA VOCAL DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN LEGISLATIVA, CUANDO SON LAS DIECISÉIS HORAS CINCUENTA Y SIETE MINUTOS. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias a usted asambleísta María José Carrión. Buenas tardes, queridos colegas asambleístas, asumo desde este momento el conducir esta Sesión, por lo cual les traslado a su conocimiento que existen más de quince pedidos de palabra y estaremos trabajando, posiblemente, una hora adicional. Así que, en este momento, por favor, tiene la palabra el señor asambleísta César Carrión. Por favor, señor Secretario, si me confirma si el señor asambleísta César Carrión se encuentra en la plataforma, por favor.-----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Me permito informarle, señora Presidenta, que el asambleísta Carrión no se encuentra presente en la Sala en este momento. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. De acuerdo, entonces seguimos en el orden que se ha planteado, por favor, tiene la palabra el señor asambleísta René Yandún. -----

EL ASAMBLEÍSTA YANDÚN POZO RENÉ. Buenas tardes, señora



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

Presidenta, encargada. Buenas tardes compañeros asambleístas. ¿Se me escucha, por favor? -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, perfectamente, Asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA YANDÚN POZO RENÉ. Muchas gracias. Señores asambleístas, compañeros; pueblo en general. Tal como lo hice en mi intervención el treinta de mayo del año pasado, quiero iniciar felicitando y recociendo el trabajo realizado por los miembros de la Comisión Ocasional, al presentarnos este informe del Proyecto para reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como se denomina. En este informe hemos podido constatar que algunas de las observaciones que presenté por escrito han sido también acogidas, por lo que debo agradecer, así por ejemplo, lo relacionado con el empleo adecuado y técnico del equipo de radares, aparatos indispensables para el control de la velocidad que en ciertos casos, desgraciadamente se convirtieron en mecanismos de recaudación irregular y en ciertos casos de actos ilícitos en lugar de cumplir su verdadero rol preventivo y de brindar seguridad a los usuarios. Otro aspecto importante que se ha contemplado es la utilización de dispositivos de seguridad como GPS en las unidades de transporte público, el mismo que permitirá verificar la ubicación, velocidad, las paradas, lo cual mejora las condiciones de seguridad, tanto de los pasajeros como de los prestadores del servicio. También considero muy importante la inclusión de varias disposiciones relacionadas con el uso de la motocicleta, también medio de transporte que cada día se está incrementando por lo que los conductores deberán estar apegados al uso racional, legal y reglamentario y también para que sean respetados sus derechos cuando están circulando tanto en la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

ciudad cuanto en las carreteras, sin embargo considero necesario, señora Presidenta encargada, insistir en otras propuestas y observaciones relacionadas con los aspectos, especialmente, presentados por la Federación del Transporte Pesado. ¿Por qué hablo de esto, compañeros asambleístas? Simplemente porque en mi provincia, que es la segunda provincia que tiene el sistema motorizado pesado más grande a nivel nacional y fue entregada una carta con un mensaje a la Comisión, en ella se resalta el grado de siniestralidad que existe, con datos estadísticos, en fin, que alcanza a dos mil ciento cincuenta y un fallecidos en veintiocho mil quinientos treinta siniestros. Habla sobre la creación de la Secretaría Técnica de Seguridad Vial con sus funciones, atribuciones y hasta con el propio financiamiento, pero esto no fue atendido. También habla sobre la política única del transporte, se refiere al tránsito de seguridad vial para que pueda controlar a los conductores, vehículos, pasajeros e inclusive lo que se necesita es controlar el tipo de carga que se transporta, porque eso es muy delicado, muy sensitivo, especialmente en los sectores fronterizos, también se habla de multas excesivas o de doble sanción por algunas faltas, también se habla de que sería importante considerar que haya la policía única de control de las vías, prácticamente esto está desorganizado, en fin, yo considero que se han hecho muchos progresos, muchos adelantos, hemos escuchado detenidamente ya las explicaciones de los demás compañeros, pero lo que si me llama la atención, señora Presidenta encargada, es sobre el artículo dieciocho del Proyecto, que trata sobre el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así se denomina, que lo conforman ocho autoridades a nivel ministerial, regional y municipal. Bien por ello, pero no se ha habla sobre la inclusión, al menos, de un representante nacional del transporte



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

pesado, de un representante del transporte nacional de buses, de un representante del taxismo del Ecuador, así como del sector turístico. Claro que ellos, necesariamente, o algo de esto sería lo ideal por cuanto ellos son los verdaderos actores de esta Ley, ya que es indispensable que estos importantes sectores participen en el directorio de la Agencia Nacional con voz informativa y sin voto, de tal manera que las decisiones de este organismo respondan en forma efectiva a las necesidades de cada sector. Esa mi observación, señora Presidenta, yo considero, tuve la oportunidad de estar presente en unas cuantas sesiones y, bueno, las personas que estaban allí no conocían cuales son los problemas del transporte, y no podían como buscar una solución, pero si se incluye en la Mesa como se está pretendiendo hacer, pero se necesita en el directorio, razón por la que esa mi propuesta, señora Presidenta, y señor Presidente de la Comisión. La otra duda es el cobro de multas o sanciones, ya que las quejas son innumerables en especial por faltas inexistentes u ocurridas en lugares ni siquiera visitados. En fin, son muchas las fallas y debilidades que se mantienen dentro de la Agencia Nacional de Tránsito así como el incipiente o inexistente control que mantienen los GAD que recién están comenzando a trabajar. Por lo tanto, señora Presidenta, yo quiero ver que esta Ley dé especial atención, de una manera justa, equitativa, transparente para que haya el servicio moderno, racional, que es lo que necesitamos, y lo que necesitamos los ecuatorianos. Yo creo que la modernización de lo que se está pretendiendo hacer es un objetivo posible de alcanzarlo, pero si es que todas las autoridades, todos los transportistas, los conductores, pasajeros y los peatones también estamos imbuidos de una cultura para poder levantar el ánimo de los ecuatorianos, para organizarnos de mejor manera y tener un transporte y una movilidad humana más moderna y



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

más cómoda para los ecuatorianos. Esa es mi inquietud y gracias, señora Presidenta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias a usted, querido asambleísta René Yandún. En este momento, por favor, tiene la palabra la asambleísta Liuba Cuesta.-----

LA ASAMBLEÍSTA CUESTA RÍOS LIUBA. Buenas tardes. Gracias, señora Presidenta encargada. Muy buenas tardes con todos, asambleístas y ciudadanos, que nos sintonizan a través de los diferentes medios digitales y legislativos. Sin duda alguna, la Ley de Transporte es fundamental para el desarrollo de nuestro país, por lo tanto, es necesario analizar estas reformas que deben responder a las necesidades de los gremios del transporte en todas sus modalidades. Agradecer este trabajo del Presidente de la Comisión, Fafo Gavilánez y de los asambleístas que lo conforman. El transporte es un servicio público y debe de ser de calidad y calidez, por lo tanto, es necesario que dichas reformas esté orientadas a mejorar aquello, donde los únicos beneficiarios son los ciudadanos que hacen todos los días uso de este servicio, porque todos necesitamos de transporte público o privado para trasladarnos a nuestros trabajos, a la casa, o a diferentes espacios de recreación, etcétera. Por lo tanto, este debate es uno de los más trascendentales porque cualquier cambio beneficiaría o afectaría a nuestra vida cotidiana. También es cierto que el transporte público atraviesa una fuerte crisis ocasionada por la pandemia del Covid-19. Ahora las unidades deben trabajar con medidas de bioseguridad y protocolos durante la semaforización de cada cantón o provincia, Las unidades que presten estos servicios deberán ocupar máximo el cincuenta por ciento, lo que disminuye su capacidad de traslado de pasajeros y esta situación pone en crisis a este sector. Esto



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

significa menos ingresos que se desata en una crisis económica de toda la cadena de servicios, afectando a los dueños de las unidades, choferes y oficiales. Cada una de estas personas en su mayoría son el sostén del núcleo familiar y algunos no estuvieron lejos de ser contagiados, por lo tanto, es menester analizar con justicia esta situación. Pero la crisis golpea a los más pequeños y en especial hablo por lo que dan este servicio en las zonas rurales, a estos sectores de transporte que se dedican a una sola actividad económica como es en este caso el transporte escolar e institucional, que a nivel nacional son trece mil ochocientos noventa unidades, que hoy frente a la suspensión de clases y paralización, se encuentran totalmente abatidos. Ya han pasado más de cinco meses que sus unidades se encuentran paralizadas y ello implica que tampoco tienen ingresos para mantener a sus familias, además muchas de estas unidades fueron renovadas como parte de los requisitos de operatividad, los préstamos no esperan. Las entidades financieras, tanto públicas como privadas, los están ajustando, insistiendo a que sus préstamos sean cancelados en los tiempos acordados entre los usuarios y la entidad bancaria correspondiente. La mujer en el sector transportista, ha tenido en los últimos años un espacio importante en esta actividad, y es así que cuatro mil setecientos veintitrés mujeres laboran en las unidades y son el sustento de sus familias, por lo tanto, golpea a este sector con mayor fuerza, porque tienen que ser al mismo tiempo madres y esposas quienes llevan el sustento a sus hogares, es necesario y urgente escuchar estas voces de los que dan este servicio en los cantones, quienes han hecho llegar sus observaciones correspondientes para la aplicación de los artículos cincuenta y siete, setenta y cuatro, setenta y cinco, setenta y ocho y setenta y nueve. Indican que se modifique el artículo cincuenta y siete, segundo párrafo, después de la palabra "escolar" sustituirse "l" por



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

una coma, y agréguese después de institucional “y de turismo”, quedando redactado de la siguiente manera el artículo cincuenta y siete, segundo párrafo, “Dentro de esta clasificación se encuentra el servicio de transporte escolar, institucional y de turismo, taxis, alternativo comunitario, rural excepcional”. Según los interesados, esto permitiría realizar actividades de turismo que años atrás ya se realizaba. Además, modificar los artículos setenta y cuatro y setenta y cinco literales b), para mayor detalle revisar los archivos adjuntos que he remitido formalmente por escrito a la Comisión que se encuentra tratando estas reformas. Espero y aspiro que dichas peticiones sean acogidas por el bien de este sector y que su economía mejore, una vez que estas reformas sean acogidas por la Comisión y el Pleno de la Asamblea Nacional. Mi compromiso siempre será con los sectores que día a día enfrentan estas dificultades y que a pesar de ello continúan luchando por conseguir mejores días. Como asambleístas no podemos dejarlos desprotegidos, recordemos que son seres humanos, seres valiosos, son padres, son madres de familia que necesitan de nosotros, no los dejemos solos, no los abandonemos. El momento de cumplir con ellos es ahora. No permitamos que por los préstamos que ahora los están cobrando ellos pierdan sus unidades, sus transportes, por lo que se han sacrificado, han puesto el sacrificio de sus familias para poder obtener un medio con qué laborar. Apelo a la sensibilidad de todos, de cada uno de los que saben del sacrificio que tienen estos pequeños transportistas y que necesitan ahora de nosotros para poder seguir trabajando, para seguir siendo el sustento de cada uno de sus hogares. Muchas gracias, señora Presidenta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias a usted, estimada asambleísta Liuba Cuesta. En este momento ya se encuentra en la Sala el señor asambleísta César Carrión, por favor, queda en este momento habilitado su



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

micrófono.-----

EL ASAMBLEÍSTA CARRIÓN MORENO CÉSAR. Señora Presidenta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Le escuchamos, señor Asambleísta, por favor.-----

EL ASAMBLEÍSTA CARRIÓN MORENO CÉSAR. Gracias, señora Presidenta encargada de la Presidencia. Señoras y señores asambleístas, buenas tardes. Hay que reconocer el esfuerzo de la Comisión Ocasional y sus integrantes, presidida por el señor asambleísta Fafo Gavilánez, quienes han tenido que sortear todas las adversidades para finalmente presentarnos el informe para segundo debate de este Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Con su autorización, señora Presidenta, solicito al señor operador que presente la primera diapositiva al respecto.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Siga, por favor.-----

EL ASAMBLEÍSTA CARRIÓN MORENO CÉSAR. Bien. Las reformas planteadas y que acertadamente han sido enfocadas en estos cinco ejes, como son el fortalecimiento institucional, tecnológico, transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, plantean normativas para la solución de aspectos sobre la organización y estructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Un importante enfoque después de doce años de aprobarse la Constitución de la República, no se ha podido disminuir la alta tasa de siniestralidad. No se ha podido disminuir y se ha evidenciado por el elevado número de fallecidos y lesionados producidos por los accidentes de tránsito, como vamos a ver en la





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

siguiente diapositiva, por favor. La Constitución de la República otorgó en el artículo correspondiente pues, en el artículo doscientos sesenta y dos, se le otorgó la competencia a los gobiernos regionales, tampoco estos gobiernos regionales han asumido las competencias, el treinta por ciento apenas de los GAD, han asumido el tema de la planificación, regulación y control. El setenta por ciento sigue en manos de la policía todavía y no han podido hacerse cargo de lo que realmente significa especialmente en el control de tránsito. Si bien es cierto, aquí podemos observar una estadística muy importante. Por qué sube este fenómeno de la siniestralidad. La siniestralidad se va incrementando a partir del dos mil ocho al dos mil nueve. Qué pasó en el dos mil ocho, aprobamos la Carta Constitucional y se les entrega la competencia a los gobiernos autónomos descentralizados y se duplican, se duplican los fallecidos de mil cuatrocientos veintidós en el dos mil nueve a dos mil trescientos trece. Y esta estadística es fuente de la Agencia Nacional de Tránsito, pero tampoco es una estadística exacta, porque el instituto, el INEC, que lleva las estadísticas, tiene otro número, es decir, tiene tres mil ciento cuarenta y dos por hacer referencia en el dos mil dieciocho, mientras que en la estadística de la Agencia Nacional de Tránsito para el dos mil dieciocho, hace referencia a dos mil ciento cincuenta y un fallecidos. Hay una gran diferencia de casi mil fallecidos, es decir, esta estadística no es la exacta, sin embargo esta es la fuente de la Agencia Nacional de Tránsito. Este era uno de los objetivos por los cuales desde agosto, según manifestó la colega asambleísta Elizabeth Cabezas, pues presentó ese proyecto y debe estar enfocado en este fenómeno que se ha dado, la entrega en la parte del control de tránsito y la falta de asumir de los gobiernos autónomos descentralizados, tenemos este fenómeno que llegamos en el dos mil catorce a treinta y ocho mil seiscientos treinta siniestros de tránsito, casi



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

prácticamente un récord de accidentes a nivel nacional y podemos seguir en la siguiente diapositiva, por favor. Solamente si nos referimos a las entidades complementarias que realizan el control del tránsito, podemos enumerar cuatro entidades, la Policía Nacional, la Comisión de Tránsito del Ecuador que regenta directamente a la Agencia Nacional de Tránsito, los agentes metropolitanos de tránsito y los agentes municipales de tránsito de cada cantón, doscientos veintiún cantones, doscientos veintiún regulaciones diferentes para un control de tránsito, esa es la falta de unidad en cuanto al direccionamiento que debe tener una organización en el tema, especialmente del control de tránsito, tendremos este problema por muchos años, han pasado doce años, quizás en doce años más podamos tener ya el control total de los gobiernos autónomos descentralizados para que puedan asumir no solamente en las zonas urbanas, sino también en las zonas rurales, pero la Policía también debe estar en los ejes viales, en la frontera, en las fronteras tanto norte como sur, el ingreso también debe ser controlado por el tema de la seguridad. esta dispersión de jurisdicciones y entes de control viene a constituir factores de la inseguridad del tránsito, porque las personas con sus vehículos se movilizan fuera de sus jurisdicciones cantonales y provinciales, el delito no tiene jurisdicción y tiene que estar la Policía también en las carreteras, las infracciones de tránsito, los delitos son burlados fácilmente cuando pasan a otras jurisdicciones, por eso se incrementa el robo también de vehículos y de motos a nivel donde se han hecho cargo parcialmente algunos gobiernos descentralizados. Una de las soluciones para la disminución de la siniestralidad, es la propuesta que insisto por segunda ocasión que sean tomados en cuenta y lo he remitido al señor Presidente de la Comisión que estuvo realizando este informe para segundo debate, mediante el Oficio 092-CCAN de fecha dos mil



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

veinte, de 7 de julio del dos mil veinte. En la siguiente diapositiva, por favor, mire hay una gran diferencia y la reglamentación ha hecho lo que ha querido para hacer los distintivos de las placas, solamente si miramos al lado izquierdo, un ribete superior diferenciaba de los servicios que prestan los distintos vehículos, para identificar los distintos vehículos, pero con el clima se sale el color superior, el ribete superior de la placa y parecen que todos los vehículos son particulares, en la propuesta que he realizado al artículo ciento uno guión A, es para que se establezca en la Ley, no en el Reglamento, porque hubieron varios reglamentos y acuerdos que cambiaron esta formalidad y vemos pues una variedad de colores distintivos, y mi propuesta es que el color sea íntegro en la Ley, en el artículo ciento uno guion A, a efectos de que el color del servicio que prestan sea íntegro y que se adicione un color más, el color celeste para aquellos que tienen el derecho y la obligación, para que asuman su responsabilidad, el conducir un vehículo para una persona que tiene discapacidad o para la persona autorizada para trasladar a una persona discapacitada, esa es la propuesta que he enviado por escrito al señor Presidente de la Comisión Ocasional para que se tome en cuenta esta reforma en este artículo, sé que lo pusieron parcialmente en la Sexagésima Segunda Disposición Transitoria, pero no especifica como lo estoy señalando en este momento. La siguiente diapositiva, por favor. Otras de las soluciones para la disminución de la siniestralidad y la seguridad vial que tiene que ver sobre uno de los ejes que hemos señalado en esta reforma, también lo he remitido mediante el oficio a la Comisión, mediante el Oficio 091 de fecha siete de julio del dos mil veinte, respecto a las entidades que hacen el control de tránsito, tiene que haber una coordinación eficaz en tiempo real y tiene que haber primero una coordinación, sabemos que es del ente rector de tránsito el Ministerio del



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

Transporte, pero tiene que haber una integración entre el Ministerio de Seguridad del ente rector de seguridad, el Ministerio de Gobierno para que en un plazo de seis meses, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, puedan emitir políticas públicas para el ejercicio del control operativo de tránsito entre la Comisión de Tránsito del Ecuador y la Policía Nacional dentro de la red vial, de las zonas de frontera y vías colectoras, esto es importante enfocado siempre desde el tema de la seguridad vial, espero que estas dos propuestas sean recogidas en la forma que yo he enviado y ante estos dos oficios a la Comisión correspondiente. Gracias, señora Presidente. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias a usted, querido asambleísta César Carrión, en este momento tiene la palabra el señor asambleísta Ramón Terán, por favor, que le habiliten el audio. -----

EL ASAMBLEÍSTA TERÁN SALCEDO RAMÓN. Gracias, señora Presidenta encargada, colegas asambleístas muy buenas tardes. Se debe destacar el trabajo cumplido por la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento a las Responsabilidades del Consejo Consultivo prevista en el artículo veintitrés de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que sistematizó todos los proyectos de Ley encaminados a reformar la Ley de Tránsito que presentamos los legisladores en ejercicio de nuestras atribuciones constitucionales y legales, es evidente que este Proyecto para segundo debate mejora la concepción institucional de los organismos que regulan y dirigen el transporte terrestre, a la vez que desarrolla de mejor manera las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados en esta materia, se debe destacar también el concepto en el ámbito educativo que tiene esta materia, se debe destacar también el contexto del ámbito



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

educativo que tiene el tránsito y la seguridad vial y su inclusión en el pensum de estudios como eje transversal que sensibiliza al educando en el respeto a la Ley y al derecho ajeno, además del compromiso de la sociedad para cuidar la transportación de las personas con discapacidad, particularmente resaltó la acogida que tuvo la Comisión a mi Proyecto de Ley, referido al transporte por cuenta propia que consta como artículo cuarenta y tres que reforma el artículo cincuenta y ocho de la Ley, esta reforma supera la incongruencia existente entre lo que dictamina el Reglamento de Transporte por Cuenta Propia y la prescripción contenida en el vigente artículo cincuenta y ocho, que bajo el principio de jerarquía de la norma hacia inaplicable lo regulado por el Reglamento, con la reforma acogida por la Comisión queda claro que todo propietario de vehículo puede transportar los productos de su propiedad y en su propio automotor o transportar al personal que labora en su empresa, en el autobús de su propiedad debidamente registrado ante la autoridad competente, esta disposición sin lugar a dudas da agilidad a los procesos productivos en beneficio de la competitividad, solamente quiero hacer una cordial observación al artículo trece que sustituye al artículo dieciocho, referido a la integración del directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su literales f) y g), en el artículo doscientos cuarenta y dos de la Constitución de la República, dice que el Estado se organiza territorialmente en regiones, provincias, cantones, parroquias rurales, como es conocido hasta el momento no se han constituido en las regiones, por lo mismo al no existir legalmente en las regiones, mal pueden acreditar la representación para elegir a un miembro del directorio de la agencia, ya sea como representante de las jurisdicciones con más de un millón de habitantes previstas en el literal f) o de las



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

jurisdicciones con menos de un millón de habitantes que consta en el literal g) del referido artículo trece que reforma al artículo dieciocho, por esta razón solicito al Asambleísta ponente, recoja el cambio de la palabra: regionales, por las palabras: provinciales, en los literales f) y g), del referido artículo dieciocho reformado y así se evitará un veto de forma en este importante Proyecto de Ley. Señora Presidente, colegas asambleístas, muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias a usted señor, asambleísta Ramón Terán, por favor, tiene la palabra la señora asambleísta Verónica Guevara. Por favor, si le activan el micrófono a la señora Asambleísta. Señora Asambleísta, está activado su audio. Al parecer existe algún inconveniente en su conexión, por lo que vamos a dar la palabra a la señora asambleísta Gabriela Saltos, mientras logramos la conexión con la asambleísta Verónica Guevara, por favor, conecten el audio de la señora asambleísta Gabriela Saltos. -----

LA ASAMBLEÍSTA SALTOS MOREIRA GABRIELA. Muchas gracias, señora Presidenta encargada, muy buenas tardes compañeros y compañeras asambleístas; un saludo fraterno también a la ciudadanía que está siguiendo la transmisión. Indudablemente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es una Ley importantísima para el país, es por eso que debemos ser meticulosos en el análisis de las reformas planteadas, quiero indicar a ustedes, compañeros y compañeras asambleístas, que presenté hace algunos meses atrás un Proyecto de Ley Reformatoria el artículo cincuenta y ocho del cuerpo legal hoy en discusión, el mismo que hace referencia al transporte por cuenta propia, todos conocemos que la operación del transporte constituye un elemento primordial en el ámbito del desarrollo



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

de las actividades productivas, comerciales o empresariales, puesto que su costo incide de forma directa en el éxito o fracaso de estos, en este sentido la actual Ley contempla la figura del servicio de transporte por cuenta propia que está concebido precisamente como un servicio para satisfacer las necesidades de movilización de personas o bienes, de personas naturales o jurídicas dentro del ámbito de sus actividades comerciales y económicas, más, sin embargo, en la práctica diaria no ha logrado consolidarse el propósito para el que fue creado dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por el contrario ha sido un verdadero fracaso, prestándose inclusive como un mecanismo de extorsión por parte de los controladores del tránsito hacia microempresarios, artesanos y sobre todo agricultores, sean estos pequeños, medianos o grandes. Muchos ciudadanos de mi provincia han manifestado su inconformidad frente al trámite que deben cumplir para obtener este permiso, puesto que es bastante enredado, engorroso, confuso y largo, muchas veces demora más de seis meses, inclusive no se considera la realidad de aquellos agricultores que no cuentan con internet o que se encuentran alejados de las oficinas en donde se realiza esta tramitología, este problema se refleja cada vez en mayor escala a nivel nacional, hoy es muy común ver como los medios de comunicación recogen las protestas que poblaciones enteras realizan ante los abusos que se cometen por la falta de estos permisos que tienen un costo entre la multa, garaje y servicios legales de más de mil doscientos dólares por la retención de los vehículos, que muchas veces no cargan más de cinco o diez sacas y son camionetas de nuestros agricultores que no les alcanza para pagar el flete de un vehículo. Por eso, compañeros y compañeras asambleístas, como siempre lo he dicho en cada una de mis intervenciones, es nuestra obligación crear normas desde la realidad de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

los ciudadanos, no desde el escritorio, una Ley debe ser creada desde la necesidad ciudadana, no desde nuestra realidad, uno de los ejemplos más palpables es el de los pequeños productores agrícolas de mi provincia, Los Ríos, quienes utilizan su vehículo particular que con mucho esfuerzo lo han adquirido y que no superan los tres punto cinco toneladas para transportar el o los productos cosechados y además para transportar diversos suministros, maquinarias, etcétera y estos son diariamente sancionados por los agentes de tránsito, debido a que como manda la Ley y su Reglamento de aplicación, actualmente estos debe contar con un permiso por cuenta propia y no podrán transportar más de un solo producto, significando aquello que si un ciudadano tiene más de una actividad económica, comercial o productiva en el RUC, debería adquirir varios vehículos para transportar sus productos, convirtiéndose en un problema grave para su ya escuálida economía, en este contexto me permito presentar, señora Presidenta, el siguiente texto alternativo para el artículo cincuenta y ocho: Las personas naturales o jurídicas que usaren vehículos propios o flota privada de más de cuatro punto cinco toneladas, con la finalidad de satisfacer necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de sus actividades económicas, comerciales o productivas, solicitarán ante la autoridad de transporte nacional el permiso de operación por su propia cuenta propia, pudiendo ser este urbano, interprovincial, intrarregional, interprovincial e intercantonal. Quienes usaren vehículos de menos de cuatro punto cinco toneladas, no requerirán permiso operacional alguno. La autoridad de transporte nacional otorgará este tipo de permiso únicamente a los vehículos que constan a nombre de las personas naturales o jurídicas que presten dicho servicio, si la persona natural o jurídica registrará más de una actividad económica, comercial o productiva en el Registro Único





**REPÚBLICA DEL ECUADOR**  
*Asamblea Nacional*

**Acta 674-D**

de Contribuyentes el RUC, sean estas interrelacionadas o no, la autoridad de transporte terrestre nacional otorgará en un solo documento, el permiso para cada una de estas. En el caso de no ser obligatorio contar con el permiso requerido en el presente artículo, para justificar la movilización de bienes o personas, bastará únicamente con la presentación del RUC ante el agente de control, en el que constará la actividad económica a desarrollarse, en ningún caso se obligará a constituir o formar parte de una operadora para otorgar dicho permiso, el vehículo por cuenta propia no podrá prestar otro tipo de servicios de transporte terrestre, los vehículos que han sido autorizados para el transporte terrestre por cuenta propia, no podrán ser deshabilitados del título habilitante otorgado en al menos cinco años desde que la unidad vehicular fue habilitada. Debo destacar la importancia de esta reforma que beneficiará a un sector importante en la sociedad ecuatoriana, un sector que con su trabajo diario aporta para el engrandecimiento y desarrollo de nuestro país, un sector además que demanda este cambio en la Ley para que pueda desenvolver sus actividades sin problema alguno, sin trabas, como lo realizaba antes de esta poco desarrollada idea que se la plasmó en una obligatoriedad, sin pensar en el perjuicio ocasionado para muchos sectores de nuestra economía. Estimados asambleístas de la Comisión, esta no es una petición de quien les habla, este es un clamor de todos los agricultores y en sus manos queda ayudar o no, dar la espalda o no, a nuestros pequeños agricultores. Además, estimados asambleístas, la Constitución de la República establece que todos los ecuatorianos somos iguales ante la Ley y todos tenemos los mismos derechos y obligaciones, por lo que en el marco de los principios y derechos constitucionales, considero injusta que hay un sector de la sociedad ecuatoriana a quien se le prohíba poder ejercer la actividad



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

económica del transporte en su calidad de servidores públicos, por lo que solicito, señor ponente, que se elimine definitivamente de la Disposición General Decimoctava que prohíbe a los miembros de la Policía Nacional, agentes civiles, etcétera, mantener unidades de su propiedad en las operadoras de transporte, esto porque sería una norma totalmente discriminatoria que atenta inclusive al derecho al trabajo como un medio de realización humana. Señora Presidenta, quiero indicar a usted que en mi rol de fiscalizadora, solicite también por cuatro ocasiones información a la autoridad nacional de tránsito, respecto a la implementación del fondo de cesantía para los conductores profesionales, sin embargo, hasta la actualidad no he recibido respuesta y ahora en esta reforma se pretende eliminar precisamente los artículos doscientos treinta y doscientos treinta y uno, y en este sentido nosotros los asambleístas tenemos la obligación de legislar para que los derechos de los ciudadanos sean progresivos y no regresivos, por lo que solicitó al señor Presidente la Comisión no se elimine de la Ley los artículos doscientos treinta y doscientos treinta y uno de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para terminar mi intervención quiero hacer un llamado de atención a los altos mandos quienes dirigen el tránsito, que las leyes, normas y obligaciones es para todos, que en lo personal he evidenciado en muchos controles que realizan los agentes, sus vehículos no portan placas y tienen vidrios polarizados, el ejemplo debe empezar principalmente de casa, adicionalmente debo felicitar a la Comisión por incluir el artículo cuatro sobre la enseñanza obligatoria de regulaciones sobre tránsito e incluir un artículo que haga referencia de la obligatoriedad de las instituciones públicas encargadas del control del tránsito para capacitar constantemente a sus funcionarios, para fortalecer sus conocimientos, habilidades y destrezas para el ejercicio



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

de sus funciones de manera eficiente, evitar malos tratos a los conductores, evitar que los agentes sean víctimas de malos tratos y evitar actos de corrupción que desdibujan el quehacer institucional. Muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. A usted, muchas gracias, asambleísta Gabriela Saltos, por favor, solicito nuevamente insistir con la señora asambleísta Verónica Guevara, si por favor, le pueden habilitar el audio. Se encuentra habilitado su audio, señora asambleísta Guevara. Lamentablemente no le escuchamos, por favor, comedidamente al equipo informático que se contacte con la señora Asambleísta y le de todas las facilidades para que pueda, por favor conectarse y tomar la palabra como le corresponde, mientras tanto vamos a conceder la palabra al señor asambleísta Fernando Flores. -----

EL ASAMBLEÍSTA FLORES VÁSQUEZ FERNANDO. Gracias, muy gentil. Estimados colegas legisladores, a través del Oficio 736-2019-FFV, de nueve de diciembre del dos mil diecinueve, me permití enviar a la Comisión Ocasiona que estaba tratando esta reforma tan importante a la Ley de Tránsito, para Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de Responsabilidades del Consejo Consultivo, previsto en el artículo veintitrés de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en las siguientes observaciones. Hemos visto que hoy en día cuando sale a la luz pública toda esta trama de corrupción, cuando gente inescrupulosa utilizando un carné con discapacidad, pues ha hecho uso de beneficios que únicamente les competen a las personas con discapacidad, me permití proponer a la Comisión y no sé por qué, señor Presidente de la Comisión, no se acogió esta propuesta que la fui a defender justamente en su Comisión, donde hablábamos de que las placas de los vehículos de



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

personas con discapacidad deben constar dentro de la Ley, así como tenemos nosotros un color de placa, por ejemplo, el color blanco para las unidades particulares, para las unidades públicas o comercial naranja, para el transporte turístico verde, para las unidades del Gobierno central un color oro, los gobiernos autónomos descentralizados un color amarillo, los diplomáticos y organismos internacionales tienen un color azul, las unidades que están temporalmente en el país de color rojo, las unidades de carga de color naranja, solicité que se incorpore que las placas de las personas con discapacidad que han hecho uso de ese derecho sean de color celeste, pero eso tiene no solamente el hecho de identificar a un vehículo que transporta o es conducido por una persona con discapacidad, sino para que las autoridades competentes puedan brindar los beneficios y los derechos que tienen las personas con discapacidad, como por ejemplo, el estacionarse en sitios que son exclusivamente para ese tipo de vehículos, hoy en día llama mucho la atención cuando recorremos las ciudades, en los centros comerciales, los estacionamientos públicos, cómo se hace uso indiscriminado de estos sitios que son únicamente para personas con discapacidad, para personas mayores, para señoras embarazadas, es decir se aplicó en la Ley que tengan prioridad en cuanto al uso de los estacionamientos y cuando uno recorre vemos que no sucede así, que simplemente se estaciona todo el mundo en esos puestos y quien realmente tiene derecho a usarlo pues nos lo hace, por eso, señor Presidente, me he permitido remitir a su correo institucional y al de la Comisión, que se haga o se agregue un artículo innumerado en este sentido después del artículo ciento cinco, con el siguiente texto: Del color de las placas. Las placas de identificación vehicular indicarán la clasificación de matrícula y el servicio a que pertenecen, con el color total de la misma, ya que hemos



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

visto como unas placas blancas con una cinta únicamente en la parte superior, no permiten la identificación de los vehículos y muchas veces se cometen faltas a la Ley de Tránsito y se obvian las sanciones porque no están plenamente identificados. Igualmente he solicitado, señor Presidente de la Comisión, en la vigésima octava que se ponga una disposición general, que las señales donde consten que los estacionamientos exclusivos para uso de personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores, deberán agregar el valor de la multa para quienes incumplan de conformidad con la Ley y su Reglamento. Esto ocurre en todas partes del mundo, cuando uno viaja a otros países ve cuando llega a los estacionamientos, hay una placa de prohibición de estacionamiento para particulares y únicamente para personas que tienen estos derechos, y ahí claramente establece de una vez la multa para que quien se estaciona, hace mal uso de ese espacio, pues sepa que va a ser sancionado de esa manera tanto económicamente como en el caso nuestro con el tema de los puntos en su licencia. Entonces, me he permitido hacerle llegar en ese sentido, señor Presidente, espero que estén acogidos esos dos artículos, ya que hoy en día vemos como a través de un decreto ejecutivo se trató o se reformó más de bien dicho el Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades, en el artículo veintiocho derogaba el artículo treinta del Reglamento, donde se quiere dar justamente esta identificación a los vehículos que son para uso exclusivo de personas con discapacidad, espero que se acoja esto, claramente hay sanciones en este sentido y esperemos que sean acogidas. Igualmente he escuchado con mucha atención la comparecencia de varios de los líderes del transporte nacional, donde nos vienen a hablar de la situación grave económica que están atravesando, situación que por cierto la estamos atravesando todos los ecuatorianos,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

y siendo un servicio particular debe someterse a las leyes, a los reglamentos y a la situación que estamos viviendo actualmente todos los ecuatorianos. Se pretende que el derecho de ochenta mil personas que no tienen... no puede estar sobre el derecho de diecisiete millones de ecuatorianos. Cuando hablamos del transporte público, de los taxis, de los servicios de transporte de autobuses, de pasajeros siempre se habla de los transportistas, pero no se está hablando de los ciudadanos. Los legisladores tenemos que hacer leyes y legislar siempre en beneficio de la mayoría de los ecuatorianos, no de grupos. Siempre hemos sido críticos en ese sentido, hoy hemos sido criticados o cuando se nos dice que queremos legislar exclusivamente para ciertos grupos. En este caso es lo mismo, yo espero que en esta Ley se amplíe claramente las competencias de la regulación y autorización para las plataformas digitales que deben operar en el país. Es el ciudadano el que tiene derecho a escoger el servicio que considere de su mejor uso, que le brinde calidad de servicio, que le brinde seguridad, que le brinde precios justos en cuanto al traslado cuando uno utiliza este tipo de unidades, no entiendo por qué se quiere limitar. Se habla de privilegios, se habla de que hay que hacer ciertos requisitos, hay que recordarles a los señores transportistas que tienen beneficios porque compran vehículos con cero aranceles para los vehículos de los taxis en este caso o el transporte pesado, esos son beneficios que tiene un grupo de una empresa particular, de una empresa que no es pública, es un negocio privado. Y, entonces, a qué le tienen tanto miedo a la competencia en este sentido, porque más desleal sería que usted pueda comparar un vehículo que normalmente un ciudadano compra en veinticinco mil dólares, las líneas de taxis lo adquieren en quince mil, dieciséis mil dólares, eso es un beneficio. Tienen beneficio cuando se importan los cauchos o las llantas para la utilización



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

justamente de sus unidades o de repuestos o de baterías, esos son beneficios que obtiene un negocio privado. Por eso, me llama mucho la atención cuando nos vienen a reclamar a los asambleístas y en tonos bastante fuertes, yo creo que deben realmente los señores del transporte ubicarse dentro de la sociedad ecuatoriana. Nosotros debemos siempre legislar en beneficio de la mayoría de los ecuatorianos, y si los ecuatorianos consideran que un servicio privado les brinda seguridad porque no van a ser asaltados en las unidades, no van a ser utilizadas las unidades para asaltar a los ciudadanos o a los transeúntes, eso es lo que deberían buscar, mecanismos para mejorar en vez de venirnos a cuestionar a los legisladores de que estamos nosotros legislando para ciertos grupos, lo cual considero que no es verdad. Ojalá se abra ampliamente este mercado en el sentido del servicio del transporte privado a particulares y que el ciudadano escoja porque tiene el derecho a escoger lo mejor en este sentido. Así que, señor Presidente, espero que estas reflexiones y estas solicitudes que he hecho por escrito a su Comisión, sean acogidas para que consten en esta Ley tan importante para los ecuatorianos. Muchísimas gracias, señora Presidenta, gracias, señores legisladores. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias a usted, señor asambleísta Fernando Flores. Me han informado del servicio de comunicación que está ya resuelto el inconveniente de la asambleísta Verónica Guevara, por favor, si le pueden activar el audio. Está habilitado el audio, pero no le logramos escuchar, señora Asambleísta. Bueno, lamentamos mucho, hemos insistido por tres ocasiones, aspiramos que para la siguiente Sesión que se continúe con el tratamiento, pues, resuelva su tema informático, querida Asambleísta. En este momento damos la palabra a la señora asambleísta Marcela Aguiñaga. Al parecer no se encuentra en la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

plataforma, por favor, si me verifique por Secretaría si la señora Asambleísta Marcela Aguiñaga se encuentra en la plataforma. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Me permito informar, señora Presidenta, que en este momento no se encuentra presente en la Sala la asambleísta Marcela Aguiñaga. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muy amable, señor Secretario, entonces, por favor, damos la palabra a la señora asambleísta Encarnación Duchi. -----

LA ASAMBLEÍSTA DUCHI GUAMÁN ENCARNACIÓN. Muchas gracias, señora Presidenta encargada de la Asamblea Nacional y que está, pues, llevando la presente Sesión. Muy buenas tardes, colegas asambleístas, todos quienes escuchan y están pendientes del desarrollo de la presente Sesión. Quiero partir en mi intervención, sin duda, es digno de felicitar el trabajo que ha realizado la Comisión Ocasional que ha estado a cargo de reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Sin duda, muchos temas importantes relacionados al transporte, al tránsito y la seguridad vial han sido acogidos en esta propuesta de reforma. Quiero partir mencionando, señores asambleístas, que el transporte terrestre en las diferentes modalidades que reconoce la Ley es fundamental, sobre todo, para el desarrollo económico del país. Por lo tanto, sus leyes y sus normativas tienen que estar ajustadas a su realidad, es por ello que, por ejemplo, el artículo tres noventa y cuatro de la Constitución establece la garantía de libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional y establece que tiene que ser sin ningún privilegio o sin privilegios de ninguna naturaleza. Sin embargo, yo creo que en este tema el incumplimiento a la norma





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

constitucional existe, es permanente y es sistémica también, sobre todo, por las diversas realidades socioeconómicas, realidades geográficas, también, que existen en muchos sectores a nivel nacional. En el sector rural, por ejemplo, está caracterizado por su exclusión y pobreza, según datos del INEC, por ejemplo, el cuarenta y ocho por ciento de la población es pobre y, lastimosamente, estos datos, estos porcentajes tienden a crecer, justamente son por las malas políticas que se implementan a nivel nacional por cada uno de los gobiernos de turno. Sin duda, esta pobreza también, considero que está asociada a la disminución o anulación de derechos humanos elementales, en este caso como la garantía de transporte, principalmente para transportar y poder vender sus productos del trabajo y sacrificio diario de las áreas rurales. Y en muchas ocasiones ni siquiera se venden a precios justos para recuperar el costo de la producción que esto implica, esto lleva a la pobreza, a la desmotivación y al abandono del campo como se está viviendo actualmente. Por suerte los campesinos son perseverantes y algunos de ellos han podido adquirir una camioneta para que sirva como transporte de sus productos que cultivan en la tierra; sin embargo, es una realidad también que estas personas han sido víctimas de los abusos de los agentes de tránsito y de la Policía, es una realidad. Ante esta realidad el quince de agosto de dos mil diecisiete presentamos un Proyecto de Reforma a la Ley para que el transporte comunitario sea reconocido legalmente, cuya organización, planificación, procesos y requisitos esté a cargo de cada uno de los gobiernos autónomos descentralizados en coordinación con la entidad correspondiente y sobre todo con las comunidades rurales, quienes certifiquen la condición de comunero y propietario del vehículo a legalizarse en esta modalidad que habíamos propuesto. De hecho, revisando ya el informe de la Comisión, se ve que



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

ha tratado de acoger parte de la propuesta presentada, pero yo creo, señores miembros de la Comisión y colegas asambleístas, que de alguna manera hay que revisarlo porque se distorsiona, sobre todo, el sentido del transporte comunitario al incorporar en el artículo cincuenta y seis A al transporte colectivo que estará, dice, destinado al transporte colectivo de personas que pueden tener estructura exclusiva y operen sujetos a itinerarios, horarios, niveles de servicio y política tarifaria, así se establece en el artículo ciento cincuenta y seis A. Sin embargo, en el artículo cincuenta y siete habla ya de un transporte alternativo comunitario rural excepcional, así lo consideraron, No sé si se trata de transporte colectivo o si se trata de otra categoría de transporte, pero, si se trata, por ejemplo, de transporte comunitario no puede asociarse con un tipo de transporte comercial porque pierde la esencia de lo comunitario. Pero, además, lo que más me preocupa es que en la Disposición General Cuadragésima Novena vuelve a definir lo que es el transporte alternativo comunitario rural excepcional y dice que es para el traslado de terceras personas o de bienes desde un lugar a otro, operará en comunidades, comunas, recintos, barrios, parroquias rurales y urbanos marginales donde sea segura y posible su prestación. Y dice ahí, siempre que no exista la transportación pública u otro tipo de transporte comercial, esta parte hay que considerarla también. Además, establece en esta disposición una serie de requisitos y procedimientos que simplemente es poner, yo creo, más trabas para que nuestra gente que vive en las zonas alejadas no cuente con este servicio elemental y no puedan legalizar el transporte comunitario alternativo como se trata de incluir en esta propuesta de ley. Bajo esta lógica, por ejemplo, lógica de la Disposición Cuadragésima Novena, los comuneros a nivel nacional que tengan un vehículo, deben esperar el informe favorable, primero, del



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 674-D**

Ministerio de Transporte para luego esperar que la Agencia de Regulación y Control de Tránsito y Seguridad Vial otorgue los títulos habilitantes. No estoy en contra de las regulaciones, por supuesto, de hecho, debe existir regulación, pero esto debe ser ágil y oportuno. Por eso, es que, propusimos nosotros que sean los municipios quienes regulen, quiero pedir, pues, que no caigamos en este juego de seguir centralizando los trámites, sobre todo. Además, no es una novedad la trama de corrupción que existe en las diferentes entidades, lamentablemente, como lo hay en otras instituciones donde le ponen un precio para otorgar, por ejemplo, un permiso de operación y han sido también sujetos de denuncia. Seamos sinceros, colegas asambleístas, hay que ser prácticos, tal como está propuesta la Ley y sobre todo los requisitos que establece la disposición general, el reconocimiento del transporte comunitario alternativo será un saludo a la bandera, como lastimosamente ocurre con otras leyes y con los derechos de manera general. Creo que la Ley debe ser clara, debe ser precisa para evitar ambigüedades y abusos de las autoridades, de los entes de control y también de los prestadores de servicios del transporte comunitario. Por ello, quiero solicitar, señor Presidente, señores miembros de la Comisión, que se incorpore en el artículo cincuenta y seis un nuevo literal b). El artículo cincuenta y seis está estableciendo los diferentes tipos de transporte; por lo tanto, si es que incorporamos un literal b) en el artículo cincuenta y seis, que diga del transporte comunitario rural excepcional y alternativo y que lo defina como el transporte comunitario rural excepcional que es el servicio de transporte para el traslado de terceras personas desde un lugar a otro, que operará en comunidades, comunas, recintos, barrios, parroquias rurales y urbano marginales, tal como está establecido en la disposición, el mismo que estará regulado, sí,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### Acta 674-D

por el Ministerio del Transporte, pero, con la coordinación de los gobiernos autónomos descentralizados y también con las autoridades comunitarios. Y si es que ponemos y creamos este literal b) en el artículo cincuenta y seis, ya podemos eliminar la Disposición General Cuadragésima Novena para que no exista confusión. Quiero resaltar, también, que el transporte comunitario no afecta de ninguna manera a los tipos de transporte ya existentes en nuestro país, de hecho estoy segura que en todas las parroquias del país habrá una, dos o más cooperativas y compañías de transporte, pero estas no brindan servicio dentro de las comunidades sobre todo de difícil acceso que lastimosamente muchas comunidades viven en esas condiciones y lo que se pretende es asegurar el derecho del transporte en esos sectores con los mismos comuneros que tienen sus vehículos. Me ratifico y hago eco de las necesidades y aspiraciones de las poblaciones del área rural de nuestro país que sufren la desatención del Estado respecto a la garantía de movilización. Solicito, señor Presidente, que se acoja mi propuesta. Además de eso, formalmente había ya realizado un escrito que estará en sus manos también, señor Presidente. Adicionalmente a esto, una vez que hemos presentado la propuesta de reforma en el año dos mil diecisiete, hemos podido comparecer a las diferentes comisiones, tanto de la Comisión anterior que estaba dando tratamiento a este Proyecto de Ley y también a la Comisión Ocasional que en este momento ha realizado el informe correspondiente. Gracias, señora Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. A usted, señora asambleísta Encarnación Duchi, le agradecemos por su participación y a cada uno de los señores asambleístas. En este momento al haber concluido la hora que había indicado en el inicio que asumí la conducción de esta Presidencia, en este



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 674-D**

momento procedo a suspender la Sesión actual. Por favor, señor Secretario, tome nota. Buenas tardes a todos. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Tomamos nota, señora Presidenta. Una buena tarde para todos. -----

**V**

La señora Presidenta suspende la sesión cuando son las dieciocho horas cuatro minutos. -----

*is bet se*  
**ING. CÉSAR LITARDO CAICEDO**  
Presidente de la Asamblea Nacional

*[Firma]*  
**ING. ANA BELÉN MARÍN AGUIRRE**  
Primera Vocal del Consejo de Administración Legislativa

*[Firma]*  
**DR. JAVIER RUBIO DUQUE**  
Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional

*[Firma]*  
EBZ

### **CONVOCATORIA**

Por disposición del señor ingeniero César Litardo Caicedo, Presidente de la Asamblea Nacional, según lo dispuesto en los artículos 5, 6 y 7 del 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 día martes 28 de julio de 2020, a las 11:45, con el objeto de tratar el siguiente Orden del día aprobado:

- Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Proyecto de resolución para que el señor Ministro de Salud Pública, Dr. Juan Carlos Zevallos López, responda respecto al manejo e identificación de cadáveres en los diferentes hospitales públicos de la ciudad de Guayaquil.
- 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 CoV 2 (coronavirus Covid-19) sea accesible para el mundo en forma gratuita.
- 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 Lenin Moreno Garcés, el 24 de mayo de 2020.

Atentamente,



**DR. JAVIER RUBIO DUQUE**  
PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL

## ASAMBLEA NACIONAL

## LISTADO ASAMBLEISTAS

No.	Curul	Continuación Sesión No. 674 (VIRTUAL) PRINCIPAL	FECHA 28/JUL/2020 PARTIDO POLÍTICO	ASISTENCIA		HORA: 11H45 SUPLENTE	ASISTENCIA		INCORP	TRÁMITE	OBSERVACION
				SI	NO		SI	NO			
1	1	AGUIÑAGA VALLEJO MARCELA PAOLA	INDEPENDIENTE	x							
2	125	ALARCON GUILLIN FREDY OSCAR	PARTIDO SOCIEDAD PATRIOTICA "21 DE ENERO"	x							
3	2	ALBORNOZ VINTIMILLA CLAUDIO ESTEBAN	ACUERDO MOVIMIENTO ALIANZA PAIS - PARTIDO SOCIALISTA ECUATORIANO	x							
4	29	ALEAGA SANTOS RONNY XAVIER	INDEPENDIENTE	x							
5	60	ALEMAN MARMOL MONICA ROCIO	INDEPENDIENTE	x							
6	127	ALMEYDA JALIL VICENTE FERNANDO	PARTIDO SOCIAL CRISTIANO	x							
7	71	ANDRADE MUÑOZ WILMA PIEDAD	IZQUIERDA DEMOCRÁTICA	x							
8	4	ARIAS FERNANDEZ VERONICA ELIZABETH	ALIANZA ELECTORAL ENTRE EL MOVIMIENTO PATRIA ALTIVA I SOBERANA PAIS LISTA 35 Y EL MOVIMIENTO ACCION REGIONAL POR LA EQUIDAD ARE LISTA 61 PARA LA PARTICIPACION EN EL PROCESO ELECTORAL DE ELECCION DE ASAMBLEISTAS POR LA PROVINCIA DE LOJA DE 19 DE FEBRERO D	x							
9	5	ARIAS RAMIREZ ALBERTO JESUS	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x							
10	6	ARREGUI RUEDA MARCIA CECILIA	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x							
11	7	ARTEAGA MUÑOZ KARINA CECILIA	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS LISTAS 35 Y EL MOVIMIENTO UNIDAD PRIMERO LISTAS 65	x							
12	74	ASTUDILLO LOOR LINA GLORIA	CREO - SUMA - PARTICIPA	x							
13	73	AUQUILLA ORTEGA RAUL VICENTE	ALIANZA CREO - SUMA	x							
14	77	AZUERO RODAS ELISEO ALEXIS	INDEPENDIENTE		x	GUEVARA LOZADA FLERIDA YOVANA	x		OF. No. 202- AN-PIND- EAR	Excusa	
15	8	BENAVIDES ZAMBRANO ZOILA TERESA	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS LISTAS 35 Y EL MOVIMIENTO UNIDAD PRIMERO LISTAS 65	x							
16	9	BERGMANN REYNA CARLOS ALBERTO	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS LISTAS 35 Y EL MOVIMIENTO UNIDAD PRIMERO LISTAS 65	x							
17	10	BONILLA SALCEDO VIVIANA PATRICIA	INDEPENDIENTE	x							
18	11	BUENDIA HERDOIZA MARIA SOLEDAD	INDEPENDIENTE		x	CASANOVA CEPEDA XAVIER IVAN	x		Resolucion CAL-2019- 2021-113/	Principalizacion Asambleista Alterno por Resolucion CAL	
19	75	BURBANO MONTENEGRO FELIX FERNANDO	ALIANZA CREO - SUMA	x							
20	47	BUSTAMANTE GARCÍA JUAN FRANCISCO	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x							
21	12	BUSTAMANTE MONTEROS RUBEN ALEJANDRO	ALIANZA ELECTORAL ENTRE EL MOVIMIENTO PATRIA ALTIVA I SOBERANA PAIS LISTA 35 Y EL MOVIMIENTO ACCION REGIONAL POR LA EQUIDAD ARE LISTA 61 PARA LA PARTICIPACION EN EL PROCESO ELECTORAL DE ELECCION DE ASAMBLEISTAS POR LA PROVINCIA DE LOJA DE 19 DE FEBRERO D	x							
22	13	CABEZAS GUERRERO ELIZABETH ENRIQUETA	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x							
23	95	CADENA HUERTAS FRANCISCO JAVIER	SOCIAL CONSERVADOR DEL CARCHI	x							
24	14	CADENA VELEZ KARLA GABRIELA	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS LISTAS 35 Y EL MOVIMIENTO UNIDAD PRIMERO LISTAS 65	x							
25	15	CALLE VERZOZI HERMUJ	INDEPENDIENTE	x							
26	80	CALLEJAS BARONA FERNANDO	ALIANZA CREO - SUMA	x							
27	16	CAMBALA MONTECE CARLOS ALBERTO	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS - FRENTE DE LUCHA CIUDADANA	x							
28	81	CAMPAIN BRAMBILLA RINA ASUNCION	ALIANZA CREO - SUMA	x							
29	97	CAMPOVERDE GONZALEZ RAUL FREDDY BOLIVAR	PSC 6 - MADERA DE GUERRERO	x							
30	82	CAMPOVERDE ROBLES EMILIO ABSALON	ALIANZA CREO - SUMA	x							

70	114	LARREATEGUI FABARA MARIA GABRIELA	ALIANZA CREO - SUMA	x								
71	38	LITARDO CAICEDO CESAR ERNESTO	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x								
72	39	LLORET VALDIVIESO JUAN CRISTOBAL	INDEPENDIENTE	x								
73	70	LOOR ALCIVAR LEXI LIDUVINA	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS LISTAS 35 Y EL MOVIMIENTO UNIDAD PRIMERO LISTAS 65	x								
74	40	MARIN AGUIRRE ANA BELEN	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x								
75	128	MARIN LAVAYEN DENNIS GUSTAVO	PARTIDO SOCIAL CRISTIANO	x								
76	41	MELO GARZON ESTEBAN ANDRES	INDEPENDIENTE	x								
77	117	MONTAÑO VALENCIA MAE	INDEPENDIENTE	x								
78	118	MORENO GUERRERO HENRY FREDY	ALIANZA CREO - SUMA	x								
79	119	MUÑOZ ALARCON HECTOR PATRICIO	ALIANZA CREO - SUMA	x								
80	43	MUÑOZ LOPEZ CHRISTIAN PABEL	INDEPENDIENTE	x								
81	44	NARANJO ALVARADO PRISCILA AMAPOLA	INDEPENDIENTE	x								
82	45	OCHOA MORANTE MANUEL ALFREDO	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x								
83	109	OLIVO PALLO JAIME FERNANDO	MOVIMIENTO DE UNIDAD PLURINACIONAL PACHAKUTIK	x								
84	46	ORELLANA ROMAN ROSA GINA	ALIANZA PAIS MAR	x								
85	120	PACHALA POMA LUIS ALBERTO	ALIANZA POR LA INTEGRACIÓN BOLIVARENSE	x								
86	130	PALACIOS MUÑOZ JUAN SEBASTIAN	ALIANZA CREO - SUMA	x								
87	131	PAREDES TORRES WASHINGTON ARTURO	ALIANZA CREO - SUMA	x								
88	98	PASSAILAIGUE MANOSALVAS DALLYANA MARIANELA	PSC 6 - MADERA DE GUERRERO	x								
89	96	PEÑA ONTANEDA ELIO GERMAN	ACUERDO PROVINCIAL POR EL CAMBIO ZAMORA CHINCHIPE	x								
90	48	PEÑA PACHECO XIMENA DEL ROCIO	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x								
91	123	PEÑAFIEL IZQUIERDO EDDY COLON	MOVIMIENTO DE UNIDAD PLURINACIONAL PACHAKUTIK	x								
92	49	PLAZA CASTILLO LENIN	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x								
93	50	POMA HERRERA YOFRE MARTIN	INDEPENDIENTE	x								
94	51	PROAÑO CIFUENTES ROBERTH MAURICIO	INDEPENDIENTE	x								
95	124	PUANCHIR PAYASHÑA TITO PEDRO	MOVIMIENTO DE UNIDAD PLURINACIONAL PACHAKUTIK	x								
96	52	QUIJIJE DELGADO LUIS RAFAEL	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS LISTAS 35 Y EL MOVIMIENTO UNIDAD PRIMERO LISTAS 65	x								
97	53	QUIÑONEZ OCAMPO JULIO CESAR	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x								
98	99	REYES HIDALGO CRISTINA EUGENIA	PARTIDO SOCIAL CRISTIANO	x								
99	54	RIVADENEIRA BURBANO GABRIELA ALEJANDRA	INDEPENDIENTE		x	AGUALSACA GUAMAN JOSE CLEMENTE	x			Resolucion CAL-2019- 2021-115	Principalizacion Asambleista Alterno por Resolucion CAL/ Excusa	
100	55	RIVADENEIRA BUSTOS CARMEN MERCEDES	INDEPENDIENTE	x								
101	110	ROHON HERVAS CESAR EDUARDO	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA		x	SAAVEDRA MARTINEZ VIOLETA LEONOR	x			Oficio No. 0325- ACERH-PSC- MG-2020	Excusa	
102	132	ROMERO LOAYZA FRANCO SEGUNDO	ALIANZA CREO - SUMA	x								
103	56	SALAZAR CEDEÑO GUADALUPE DOLORES	MOVIMIENTO ALIANZA PAIS, PATRIA ALTIVA I SOBERANA	x								
104	57	SALGADO ANDRADE SILVIA BETZABETH	ACUERDO MOVIMIENTO ALIANZA PAIS - PARTIDO SOCIALISTA ECUATORIANO	x								
105	115	SALTOS MOREIRA DIANA GABRIELA	ALIANZA CREO - SUMA	x								
106	58	SAMANIEGO MAIGUA FRANKLIN OMAR	INDEPENDIENTE	x								



ASAMBLEA NACIONAL  
RESUMEN EJECUTIVO DE LA SESIÓN VIRTUAL 674-D DEL  
MARTES 28 DE JULIO DE 2020

**PRESIDENTE:** ING. CÉSAR LITARDO  
**SECRETARIO:** DR. JAVIER RUBIO DUQUE, PROSECRETARIO GENERAL  
TEMPORAL

- 12:44 Presidente dispone la verificación del cuórum.
- 12:44 **(I) Prosecretario General Temporal procede a la constatación del cuórum.** Se encuentran registrados 133 asambleístas. Hay cuórum.
- 12:53 **(II) Presidente reinstala la sesión.** Dispone la lectura de la Convocatoria y Orden del Día.
- 12:53 **(III) Lectura de la Convocatoria y Orden del Día**
- 12:54 Presidente dispone continuar con el primer punto.
- 12:54 **(IV) Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**
- 12:54 Presidente suspende la sesión e instala en comisión general para recibir a los representantes del sector del transporte, faltaron 4 personas en la sesión anterior.
- 12:54 **Comisión general para recibir a los representantes del sector del transporte.**
- 12:55 Intervención del señor Carlos Zurita, representante de los biciusuarios.
- 13:04 Intervención del señor Víctor Hugo Cepeda, representante de la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías del Ecuador.
- 13:19 Intervención del señor Wilmer Guillermo Cely Mora, representante de la Asociación de Compañías y Operadoras de Transporte de Pichicha.
- 13:26 Intervención del señor Martín mera Bercenas, representante de la Asociación de Taxis de Pichincha Nueva Generación.
- 13:31 Presidente consulta si hay mas intervenciones.
- 13:31 Prosecretario General Temporal señala que han concluido las intervenciones.
- 13:31 **Presidente clausura la comisión general y reinstala la sesión.** Dispone la lectura del informe de la Comisión.
- 13:31 Prosecretario General Temporal da lectura al informe de la Comisión.

- 18:04** **Presidenta suspende la sesión (Ana Belén Marín Aguirre)**
- 18:04 Prosecretario General Temporal toma nota de la suspensión.
- 18:04 (V) Suspensión de la sesión.**