



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Comisión Especializada para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Art. 23 de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial

Acta N° 011

Sesión N°. 011-CEOCESCC-AN-2018 de 23 de Enero de 2018

Preside la Sesión: Econ. Elizabeth Cabezas Guerrero

En el Distrito Metropolitano del cantón Quito, a los veintitrés días del mes de enero de dos mil dieciocho, siendo las quince horas con quince minutos, se reúne la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Art. 23 de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en el cuarto piso ala oriental del edificio de la Asamblea Nacional ubicada en la Avenida 6 de Diciembre y Piedrahita.

La **Presidenta de la Comisión, economista Elizabeth Cabezas G.**, agradece la presencia de las y los Asambleístas y solicita a la **Secretaria Relatora** constatar el quorum reglamentario.

La señora **Secretaria** constata el quorum correspondiente e informa a la Presidenta que se encuentran presentes doce Asambleístas:

1. Elizabeth Cabezas
2. Michel Doumet
3. Fabricio Villamar
4. Carlos Viteri
5. Diego García
6. Fredy Alarcón
7. Fafo Gavilánez
8. Patricio Donoso
9. Sonia Palacios
10. Marcelo Simbaña
11. Ana Belén Marín
12. Javier Cadena

Se verifica que existe el quórum de ley para dar inicio a la Sesión.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Seguidamente, la **Secretaria** procede a dar lectura del orden del día, por petición de la Presidenta de la Comisión:

CONVOCATORIA No. 011-CEOCESCC-AN-2018

Economista Elizabeth Cabezas Guerrero, en mi calidad de Presidenta de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo previsto en el artículo 27 numerales 1 y 2 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, en concordancia con el artículo 8 numerales 1 y 2 del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales, me permito **CONVOCAR** a las y los Asambleístas integrantes de la Comisión, a la Sesión No. 011, a desarrollarse el día martes 23 de enero de 2018, a las 15H00, en el cuarto piso ala oriental del edificio de la Asamblea Nacional (sala de la comisión de GADs), ubicado en la avenida 6 de Diciembre y Piedrahita de la ciudad de Quito, con el fin de tratar el siguiente orden del día:

1. Lectura de la Resolución del CAL N.º 2017-2019-183, para poner en conocimiento la aprobación que realizó el CAL al pedido de ampliación de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

2. Comparecencia del economista Pablo Calle Director de la ANT, con la finalidad de conocer los siguientes puntos:

- Informe sobre el hecho sucedido el 12 y 13 de diciembre de 2017, la detención de 51 personas en áreas de la Comisión de Tránsito del Ecuador, Agencia Nacional de Tránsito y dependencias municipales de manejo de tránsito, a nivel nacional, por las supuestas irregularidades cometidas en la emisión de licencias, matriculación y otros trámites.

- Informe sobre las medidas a corto plazo y acciones con respecto a seguridad vial y prevención de siniestros de tránsito que se han tomado en la ANT desde el día 26 de septiembre de 2017, día de su comparecencia anterior en la Comisión de Tránsito de la Asamblea Nacional.

- Informe sobre los motivos de la denuncia presentada por el economista Pablo Calle, en calidad de Director de la ANT sobre el posible sobreprecio en la adquisición de placas.

3. Asuntos Varios

La **Presidenta de la Comisión** pone en consideración el orden del día, lo cual se aprueba por unanimidad.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

A continuación la **Presidenta de la Comisión** solicita se dé lectura del primer punto del orden del día:

“PRIMER PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA:

LECTURA DE LA RESOLUCIÓN DEL CAL N.º 2017-2019-183, PARA PONER EN CONOCIMIENTO LA APROBACIÓN QUE REALIZÓ EL CAL AL PEDIDO DE AMPLIACIÓN DE LA COMISIÓN ESPECIALIZADA OCASIONAL PARA COORDINAR, EVALUAR Y DAR SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO DE LAS RESPONSABILIDADES DEL CONSEJO CONSULTIVO PREVISTO EN EL ART. 23 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”.

La **Presidenta de la Comisión**, manifiesta que como es de conocimiento de las y los asambleístas miembros de la Comisión, y agradece de paso la gestión del **Asambleísta Patricio Donoso** dentro del Consejo de Administración Legislativa, se había enviado una solicitud al CAL en la cual se planteaba la necesidad de ampliar la existencia de esta Comisión, en virtud de que las funciones que se habían aceptado en un momento determinado, no tienen que ver plenamente con el seguimiento al Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la LOTTTSV, porque ese es un tema operativo. El interés en el área de la legislatura y según como se ha venido trabajando en estos tres meses, fue escuchar de parte de organizaciones varios planteamientos que justifican el trabajar en una reforma a la LOTTTSV.

Dice que el **Asambleísta Michel Doumet** como Vicepresidente de la Comisión de Desarrollo Económico, sabe que ahí venían trabajando en varias reformas a la LOTTTSV, y manifiesta la **Presidenta de la Comisión** que de manera personal habló ella con el Presidente de la Comisión mencionada y con el Presidente de la Asamblea Nacional José Serrano, y la idea es que la Comisión que ella preside, sea quien pueda tratar las reformas y de esa manera justificar no solamente la existencia, sino también la ampliación de plazo que van a tener durante un año calendario. Pide que se de lectura de la ampliación a través de Secretaría, señalando, que piensa que puede ser una posibilidad, pedir una aclaración que especifique que la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es quien va a dar tratamiento al Proyecto de Reforma a la Ley.

La **Secretaria Relatora**, procede a dar lectura de la Resolución de ampliación:

**“RESOLUCIÓN CAL 2017-2019-183
EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN LEGISLATIVA
CONSIDERANDO:**

Que, el Pleno de la Asamblea Nacional, mediante Resolución adoptada en Sesión de 15 de agosto



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

de 2017, resolvió solicitar al Consejo de Administración Legislativa, la creación de una Comisión Especializada Ocasional, para coordinar, evaluar y dar seguimiento al cumplimiento de las responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y adicionalmente para que conozca y trate temas inherentes a éste ámbito;

Que, el Consejo de Administración Legislativa, en sesión de 23 de agosto de 2017, resolvió:

“Artículo 1- Proponer al Pleno de la Asamblea Nacional la creación de la Comisión Especializada Ocasional, para coordinar, evaluar y dar seguimiento al cumplimiento de las responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y adicionalmente para que conozca y trate temas inherentes a este ámbito.

Artículo 2- Incluir la aprobación de integración de esta comisión especializada ocasional, en el orden del día de una sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.

Artículo 3- Esta Comisión Especializada Permanente tendrá un plazo de duración de noventa días, contados a partir de su aprobación por parte del Pleno de la Asamblea Nacional.

Que, el Pleno de la Asamblea Nacional, mediante Resolución adoptada en sesión de 31 de agosto de 2017, conformó la Comisión Especializada Ocasional, para coordinar, evaluar y dar seguimiento al cumplimiento de las responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con la Resolución del pleno de la Asamblea Nacional de 15 de agosto de 2017;

Que, mediante Oficio N.º 027-AN-CEOCESCC-ECG-2017 de 19 de octubre de 2017, ingresado en esta Asamblea Nacional con trámite N.º 304009, el Asambleísta Fabricio Villamar, Presidente encargado de la Comisión Especializada Ocasional, para coordinar, evaluar y dar seguimiento al cumplimiento de las responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, solicitó al señor Presidente de la Asamblea Nacional, se ponga en conocimiento del Consejo de Administración Legislativa, la ampliación del plazo de la Comisión;

Que, el artículo 14 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa establece como funciones y atribuciones del Consejo de Administración Legislativa en el numeral 6: “conocer y adoptar las decisiones que correspondan a fin de garantizar el idóneo, transparente y eficiente funcionamiento de la Asamblea Nacional”; y

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales:

RESUELVE:

Artículo 1- Ampliar el plazo de la Comisión Especializada Ocasional, para coordinar, evaluar y dar seguimiento al cumplimiento de las responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por un año contado a



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

partir de la fecha de vencimiento de la misma.

Artículo 2- Notificar el contenido de la presente Resolución a la Presidenta de la Comisión Especializada Ocasional, para coordinar, evaluar y dar seguimiento al cumplimiento de las responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Dado y suscrito en Quito, en la sede de la Asamblea Nacional ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, en la provincia de Pichincha, a los catorce días del mes de diciembre de dos mil diecisiete.

Atentamente,

DRA. LIBIA RIVAS ORDOÑEZ
Secretaria General”

La **Presidenta de la Comisión**, manifiesta que solo quiere compartir con las y los asambleístas presentes una inquietud. Dice que en el momento en el que enviaron la comunicación, claramente habían establecido en el pedido que se haga la ampliación del plazo y se faculte a la Comisión para que trate y conozca temas inherentes al ámbito de tránsito y transporte, con el cual estaba implícita la reforma a la LOTTTSV.

Sin embargo, en la parte resolutive, cuando el CAL hace el detalle de la aprobación, dice ampliar el plazo de la Comisión Especializada Ocasional, para coordinar, evaluar y dar seguimiento al cumplimiento de las responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por un año contado a partir de la fecha; lo cual no especifica lo que habían puesto en la carta de petición, y señala que le queda la duda de si es necesario y lo plantea abiertamente; pedir al CAL que se especifique en la Resolución que se faculta a la Comisión que preside, para que trate el tema de las reformas a la ley.

Dice que deja su planteamiento para que las y los asambleístas le participen si están de acuerdo en dejar la Resolución tal como esta, o pedir una aclaración al CAL en cuanto a las potestades que la Comisión debería tener. Y da la palabra al **Asambleísta Patricio Donoso**.

Interviene el **Asambleísta Patricio Donoso**, quien inicia señalando que hay un viejo adagio que dice “aquí yace mi amor y mi señor que estando bueno quiso estar mejor”, dice que si esta sano, para qué darle remedios, y se explica; si elevan como Comisión una consulta al CAL, eventualmente el CAL puede decir no hay nada que clarificar y en realidad solo es necesario ampliarles por tres o seis meses. La sola aprobación por parte del CAL, por un año, lleva implícito el hecho de que debe esta Comisión, hacer el tratamiento de la ley.

Manifiesta que de pronto, si hacen una consulta, puede ser que no les vaya bien. Dice que no esta diciendo que no se lo haga, sino que simplemente es su punto de vista.

Es evidente dice, o al menos así lo entendió él cuando planteó en el CAL, que la comunicación dirigida por la Presidenta de la Comisión, tenga cumplida vigencia y aceptación. Bajo su



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

entendimiento dice, la ampliación corría desde el 13 de noviembre de 2017, por tanto funcionará hasta el 13 de noviembre de 2018. Manifiesta que alguno de los miembros del CAL le preguntó, si se alcanzaría en ese lapso a tramitar la reforma; entonces, señala que le gustó mucho que le preguntaran aquello porque tácitamente conlleva a que la Comisión haga la reforma.

Dice que si los demás miembros de la Comisión opinan que es bueno consultarle al CAL, en vista de que el CAL pueda clarificar algo, desde su punto de vista no lo ve necesario y deja sus motivos en el tapete.

La **Presidenta de la Comisión** interviene y dice, que sin perjuicio de que sigan con las actividades de la Comisión, quiere tratarlo como un tema aclaratorio. Da la palabra a la **Asambleísta Ana Belén Marín**.

Interviene la **Asambleísta Ana Belén Marín**, señala que tiene dos pronunciamientos; el primero, le parece que hay que recordar cuál fue el objeto fundamental de la conformación de la Comisión, en ninguna parte decía hacer o recibir propuestas para tramitar las reformas a la ley, dice que en ninguna parte de la Resolución de creación consta lo indicado. Dice que se debería primero revisar todos los objetivos que fueron planteados para la conformación de la Comisión.

El segundo tema es que, la señora Presidenta manifestó que ha conversado con el Presidente de la Comisión Esteban Albornoz, Comisión en la que se están revisando las reformas; dice que cuando las cosas quedan solamente en conversaciones le genera preocupación.

La Asambleísta señala que ella presentó una propuesta de ley en la Comisión a la que ella pertenece a fin de que sea tratada, y su propuesta la enviaron a otra Comisión, por lo que, hizo una apelación al CAL y devolvieron al lugar donde debía estar dicha ley. Manifiesta que menciona lo que le sucedió, porque mientras no esté documentado, las reformas que llegan se están notificando al Presidente Esteban Albornoz, él no puede mandar a esta Comisión con un simple oficio, es necesario contar con un amparo legal para que él pueda trasladar todas las propuestas de reforma que ha recibido y todo se desarrolle dentro de un marco legal.

Con el amparo legal, con las propuestas de reforma y en base a eso como Comisión poder decir: tenemos el respaldo del CAL, la notificación y todas las propuestas; con esos tres insumos podrán complementar el trabajo que como Comisión han venido realizando con la comparecencias, señala también, que hacer trabajo en territorio es fundamental y requiere el tiempo necesario para poder socializar lo que se está tratando, el trabajo no puede ser realizado únicamente en el escritorio sino que debe ser conocido por todas las provincias y en especial por aquellas que han participado en las comparecencias.

Para finalizar manifiesta que como se ha pronunciado el CAL, no es claro y quedaría en el limbo, y que como asambleístas miembros de la Comisión, para poder realizar bien su trabajo necesitan la rigurosidad legal que los faculte, lo anterior lo señala desde su punto de vista personal.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

La **Presidenta de la Comisión**, da la palabra al **Asambleísta Michel Doumet**.

Hace uso de la palabra el **Asambleísta Michel Doumet**, como ya se mencionó dice, él es parte de la Comisión de Desarrollo Económico en calidad de Vicepresidente. Señala que se han presentado alrededor de quince proyectos de tránsito, y conoce que hay otros que están en camino, por lo que sugiere conversar con la Comisión permanente, ya que la Comisión Ocasional podría servir de soporte para trabajar en conjunto, en vista de que los proyectos, entre ellos uno que el mismo presentó, ya han sido calificados y enviados por el CAL a la Comisión de Desarrollo Económico.

Dice que se puede realizar un análisis un poco más profundo en la parte legal, pero desde su punto de vista, piensa que sería muy bueno sumar los esfuerzos de las dos comisiones. Señala que los asesores de la Comisión de Desarrollo Económico, tienen varios meses de trabajo permanente, por lo que ya tienen varias matrices desarrolladas, y han hecho un avance con varios proyectos presentados.

Manifiesta que en su caso vería con muy buenos ojos, que en la parte técnica, todo lo que hay por analizar, se pueda reunir el equipo de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con los asesores de la Comisión de Desarrollo Económico, para contar con criterios más claros, a fin de que puedan ser presentados en el Pleno de la Asamblea Nacional para una posible aprobación.

La **Presidenta de la Comisión** da la palabra al **Asambleísta Patricio Donoso**.

Interviene el **Asambleísta Patricio Donoso**, dice que concuerda plenamente con lo manifestado por el Asambleísta Michel Doumet. Señala que los insumos que van a producir y que de hecho están produciendo, van a ser importantes y pueden ir en concordancia con las actividades desarrolladas por la Comisión de Desarrollo Económico. La ampliación que el CAL ha dado a la Comisión es por todo eso, sino se hubiese dado la ampliación, la Comisión y el trabajo realizado por ella, hubiese concluido. Dice que el hecho de que el CAL confíe en la Comisión para dar el tratamiento de Proyecto de Ley, es porque le da viabilidad a la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que si bien no es permanente, contar con un año de ampliación, es un lapso importante para realizar un buen trabajo.

Pide a la Comisión, que hagan lo que el Asambleísta Michel Doumet ha planteado, por respeto a la Comisión de Desarrollo Económico, a su Presidente y Vicepresidente y por supuesto, por respeto a la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Dice que lo importante es aunar esfuerzos, porque en el momento dado, ¡quien finalmente presente!, el Asambleísta Patricio Donoso será el encargado de proponer que los ponentes sean los Presidentes de las dos Comisiones, él considera que así debe ser. Agradece a la Presidenta de la Comisión.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Seguidamente, la **Presidenta de la Comisión**, señala que ella concuerda con que la Resolución del CAL no es extremadamente clara, cree que debe ser amplia, sin embargo; les comenta a las y los asambleístas presentes, que ella habló personalmente con el Asambleísta Esteban Albornoz y con el Presidente José Serrano, y que ellos tenían el criterio de que la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, si puede llevar adelante la reforma a la Ley, puesto que la Comisión de Desarrollo Económico tiene otros temas sobre los cuales puede trabajar en los respectivos proyectos de ley, y de hecho, lo están haciendo. Manifiesta que lo importante dentro de todo esto, es llegar a un acuerdo.

Dice que como Comisión, si es importante enviar la consulta al CAL con el fin de quedar claros en el tema, y además señala, que en sesiones de la Comisión se han recibido a varias organizaciones, por lo que se cuenta con varias sugerencias y recomendaciones para realizar los cambios, y ese trabajo tampoco puede ser desconocido.

Sugiere hacer un equipo de trabajo o preguntar quién finalmente puede asumir totalmente el tema de la reforma a la LOTTTSV. Plantea la moción y pide a las y los asambleístas presentes el respaldo para solicitar al CAL la clarificación, y en función de ello conocer específicamente cuáles son las potestades legales para el trabajo que van a seguir desarrollando.

Se aprueba la moción por unanimidad y da por finalizado el primer punto. Pide a la **Secretaria Relatora** que de lectura del siguiente punto del orden del día.

“SEGUNDO PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA:

COMPARECENCIA DEL ECONOMISTA PABLO CALLE DIRECTOR DE LA ANT, CON LA FINALIDAD DE CONOCER LOS SIGUIENTES PUNTOS:

- **INFORME SOBRE EL HECHO SUCEDIDO EL 12 Y 13 DE DICIEMBRE DE 2017, LA DETENCIÓN DE 51 PERSONAS EN ÁREAS DE LA COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL ECUADOR, AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO Y DEPENDENCIAS MUNICIPALES DE MANEJO DE TRÁNSITO, A NIVEL NACIONAL, POR LAS SUPUESTAS IRREGULARIDADES COMETIDAS EN LA EMISIÓN DE LICENCIAS, MATRICULACIÓN Y OTROS TRÁMITES.**
- **INFORME SOBRE LAS MEDIDAS A CORTO PLAZO Y ACCIONES CON RESPECTO A SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE SINIESTROS DE TRÁNSITO QUE SE HAN TOMADO EN LA ANT DESDE EL DÍA 26 DE SEPTIEMBRE DE 2017, DÍA DE SU COMPARECENCIA ANTERIOR EN LA COMISIÓN DE TRÁNSITO DE LA ASAMBLEA NACIONAL.**
- **INFORME SOBRE LOS MOTIVOS DE LA DENUNCIA PRESENTADA POR EL ECONOMISTA PABLO CALLE, EN CALIDAD DE DIRECTOR DE LA ANT SOBRE EL POSIBLE SOBREPREGIO EN LA ADQUISICIÓN DE PLACAS”.**

La **Presidenta de la Comisión** da la bienvenida al **economista Pablo Calle Director de la ANT**, agradece por su comparecencia en la Sesión.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Señala que como fue de conocimiento del Director, en días pasados se le notificó para que el día de hoy aborde fundamentalmente tres temas que han sido de conocimiento público, difundidos por distintos medios de comunicación y que son de interés de la Comisión, por lo que se quiere conocer los temas a detalle.

El primero se refiere a la detención de las 51 personas, relacionada al manejo de entrega de licencias, matrículas, entre otros, a nivel nacional con supuestas irregularidades; el segundo tema se refiere a las acciones a corto plazo para evitar accidentes de tránsito, que fueron planteadas en esta Comisión en su primera comparecencia, donde una de las recomendaciones fue la del **Asambleísta Fafo Gavilánez**, quién sugirió la implementación de radares en las vías; y el tercero hace referencia a las denuncias que se conocieron por los distintos medios sobre un supuesto sobreprecio en la adquisición de placas. En función de esos tres puntos dice, las y los asambleístas miembros de la Comisión quieren una explicación detallada para despejar cada una de las inquietudes generadas.

Hace uso de la palabra el **economista Pablo Calle Director de la ANT**, quien en primer lugar agradece a la **Presidenta de la Comisión economista Elizabeth Cabezas Guerrero** por la invitación a la Sesión N°011, con la finalidad de poder informar acerca de los avances que se están dando en la Agencia Nacional de Tránsito, y que no son únicamente en los temas de seguridad vial, sino también efectivamente en garantizar que se tiene una gestión eficiente, transparente y de calidad. En ese sentido señala, que junto a su equipo ha preparado información sobre los puntos mencionados por la **Presidenta de la Comisión**.

Dice que quiere mencionar de manera breve un tema por el cual tuvo una comparecencia anterior en la Comisión, la conformación del Consejo Consultivo. Da inicio con su presentación.

Seguidamente, dice que el primer tema que va a tratar es el operativo Sinergia 3, que es el nombre que la Policía Nacional le dio. Cuando asumió la administración de la Agencia Nacional de Tránsito señala, evidenciaron que existía una cantidad de denuncias por parte de la ciudadanía en relación a la emisión fraudulenta de licencias, incremento de puntos, retiro en el pago de multas y demás, por lo que, con ese antecedente y con varias evidencias que se encontraron en relación a las irregularidades mencionadas, se coordinó con la Policía Nacional y puntualmente con la Dirección General de inteligencia, a fin de que se inicien las acciones correspondientes.

Manifiesta que el Ministro del MTOP, a delegado a su Viceministro para que presida el Consejo, un delegado del Ministerio de Salud, de la misma manera del Ministerio de Educación, de la Federaciones Nacionales de Transporte, de la Federación Nacional de Choferes; el retraso del proceso se dio porque hubo una apelación por parte de una de las personas que se sintió perjudicada por no haber sido convocada, caso contrario ya se hubiese dado a elección, que por ahora esta planteada para el 30 de enero de 2018.

Dice que el Consejo va a estar constituido el 30 de enero, y espera que se convierta en el ente asesor de la Agencia Nacional de Tránsito, para mejorar el servicio de transporte terrestre en el país y a la vez sirva para mejorar el tema de Seguridad Vial.

Respecto a las medidas que se han tomado en relación a Seguridad Vial, lo primero; se hizo el



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

lanzamiento con el apoyo político del Presidente de la República del Ecuador, el Pacto por la Seguridad Vial, que lo que busca finalmente es generar un cambio en la cultura de los actores públicos y privados. La Seguridad Vial dice, no es un tema que puede ser resuelto con un grupo de acciones, pero se habrá logrado algo cuando se realice un cambio cultural, cuando los ciudadanos tomen las medidas necesarias para convertirse en responsables del cuidado de su vida y la vida de los demás, incluso siendo peatones.

Dice que se han generado medidas para disminuir los siniestros en las vías, por lo que el día jueves van a lanzar un Plan de Optimización del parque automotor, que era conocido hasta el año anterior como el Plan Renova. El jueves se va a lanzar a nivel nacional, la segunda versión de este plan, en el cual se piensa renovar 25 mil unidades de transporte público y comercial.

Señala que este es un tema fundamental, la ANT es el ente regulador y planificador, el MTOP es el rector, pero en realidad no ha habido una articulación para poder identificar las principales causas de siniestros y pérdidas de vidas con quienes son los entes de control. Los entes de control dice, son: la Comisión de Tránsito del Ecuador, la Policía Nacional y los GADs Municipales, que al momento son seis o siete que tienen ya transferida la competencia del tránsito. La evaluación debe ser integral, porque una decisión de política que se tome sin articulación con los GADs, no podrá tener resultados efectivos, entendiéndose que las provincias con mayor siniestralidad son Quito y Guayaquil, por lo que se debe realizar un trabajo directo con éstas dos municipalidades.

Se ha conformado una mesa técnica de análisis de siniestros de Seguridad Vial, que funcionará quincenalmente, analizará los datos de siniestralidad, de mortalidad, de morbilidad, para asegurar que de manera efectiva se están reduciendo los accidentes de tránsito.

Manifiesta que tienen ya un plan operativo del Pacto por la Seguridad Vial, en donde están definidas las acciones que se van a seguir y que más adelante en la presentación lo explicará de manera más detallada.

A continuación va a explicar el plan de renovación vehicular. Dice que lo que se espera es que con el apoyo del Gobierno se reduzca en un 20% el costo de las unidades de transporte y el 80% sea un acceso a créditos de la banca pública, y también en este caso, la Asociación de Empresas que se dedica a la venta de vehículos, se ha comprometido en generar un fideicomiso para apoyar con la venta de vehículos. Señala que se espera adquirir 25 mil unidades, de las cuales el 45% espera sean taxis, el 13% carga pesada, el 13% transporte escolar, 11% transporte intra e inter urbano, en este plan también va a ingresar el transporte turístico y las escuelas de conducción para renovar su flota vehicular. Los beneficios serían: mejor calidad servicio, reducción de la emisión de gases, mejoría en la calidad de vida de los ciudadanos, mayor seguridad ciudadana y ahorro en uso de combustible subsidiado.

Hace referencia a la situación actual y a los temas que se han realizado dentro de la ANT. Dice que uno de los objetivos es implementar en el próximo período escolar, la materia de Seguridad Vial como eje transversal en la formación de los niños y de los adolescentes. Dice que se está trabajando para retomar las brigadas de seguridad vial, para lo cual tienen ya una propuesta que esperan tenerla lista y lanzar la reforma al Reglamento de las Escuelas Profesionales y No Profesionales, donde se



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

busca que tengan parámetros más rigurosos para asegurarse que los estudiantes que se forman en estas escuelas tengan las competencias necesarias para conducir y estar a cargo de vehículos particulares y de transporte público.

Señala que tienen avanzado ya en un 80% el Reglamento de Homologación de Cascos, la importancia de esto dice, es porque el 30% de personas fallecidas son motociclistas, por lo que, primero se quiere mejorar la capacitación y formación; y en segundo lugar, en la actualidad cualquier persona puede ir a comprar un casco en Tía, sin ningún estándar de seguridad y efectivamente, los cascos que se vendan en el país deben ser homologados através de normas internacionales para garantizar que en caso de un accidente el conductor sea verdaderamente protegido.

Dice que la ley dispone que se elabore un plan nacional de rutas y frecuencias, en el pasado existieron planes, pero la idea es que este nuevo plan, sea nutrido con el sistema nacional de información para que se actualice permanentemente. Señala que la garantía que van a tener con este, es que el Estado define las necesidades del transporte y pone en conocimiento de las operadoras de transporte público y comercial, a fin de que ellos presenten una oferta de valor y el Estado decida que es lo mejor para la ciudadanía y cubra esto. Es fundamental aclarar cuáles son los corredores dice, como por ejemplo las rutas Quito – Cuenca, Quito – Guayaquil, que al momento se encuentran sobre saturadas y se necesita identificar donde hay situaciones insatisfechas para poder organizar el transporte a nivel nacional.

Las acciones futuras a corto plazo dice, son un tema en cual han venido trabajando y se compromete con ponerlo dentro de las reformas a la ley que como ANT platean. Es importante revisar el reglamento de la licencia por puntos, el problema con el sistema de puntos dice, es que en este momento uno pierde los puntos como conductor, sin embargo, sigue manejando el vehículo. Un caso muy sonado en redes sociales, fue el de un ciclista que fue atropellado, quien lo atropelló tenía menos 41 puntos en la licencia de conducir. En base a todo lo señalado, la ANT está realizando una propuesta para que **sea un delito conducir con la licencia sin puntos**. Quedarse sin puntos señala, es haber cometido varias infracciones de tránsito, evidenciar que ese conductor es un conductor temerario e irresponsable, y seguir conduciendo sin ningún tipo de sanción. Al momento, conducir sin puntos es un agravante, pero no es un delito per se, han realizado un análisis comparativo con otras legislaciones, por lo que, sin duda debe ser considerado por la legislación como un delito.

Otro tema clave dice, es la respuesta que como Estado tienen ante los accidentes de tránsito, por lo que, el próximo mes se va a realizar el lanzamiento de la Unidad Integral de Atención de Víctimas por Siniestros de Tránsito, a fin de que el rol del Estado no se base únicamente en atender la emergencia y dar atención sanitaria a las víctimas. Manifiesta que hay víctimas que se quedan con incapacidad permanente, niños que se quedan huérfanos, personas que luego de afrontar los gastos del accidente quedan quebrados económicamente, por lo que la atención efectiva que debe darse es integral. Los temas adicionales que se quieren implementar son la asesoría legal para que puedan asegurarse y acceder a la justicia, manifiesta que a él se han acercado varias personas a realizarle consultas sobre qué puede o qué deben hacer porque un conductor mató a un familiar en un siniestro de tránsito, otro punto es la asistencia psicológica, dice que este es un tema que ha sensibilizado a la sociedad civil, ya que los accidentes de tránsito han destruido a las familias



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

ecuatorianas, no saben cómo afrontar un problema tan delicado, y los padres por ejemplo, terminan separándose y los hijos fracasan en los proyectos personales.

Manifiesta que tanto el tema legal como el psicológico, deben ir anclados a otras áreas de servicios sociales, como por ejemplo, en el caso de que un niño quede huérfano, se le pueda encontrar un nuevo hogar, y menciona que todo esto estará listo en el mes de febrero.

Con referencia a las acciones futuras señala que tienen una propuesta de entidades públicas y privadas y recursos vinculados a siniestros de tránsito, para dar atención y compensaciones a las víctimas.

En el tema institucionalidad, dice que el Consejo Consultivo como lo mencionó está conformado. Están elaborando una legislación, varios de los accidentes de tránsito que se han ocasionado tienen que ver con sustancias y mercancías peligrosas, muchos de los buses que se han accidentado se han incendiado; por lo que es primordial identificar cuáles son los elementos que han ocasionado esto a fin de tomar las medidas pertinentes y necesarias. Señala que se van a implementar normas ISO en temas de seguridad vial, se está coordinando con la CAF y la Universidad para la Formación de auditores viales, donde se están formando 14 personas de la ANT y hay otras del MTOP que son personas encargadas de revisar las vías del país y de esta manera tomar acciones correctivas en los sectores donde exista mayor riesgo.

Dice que se está trabajando también con Justicia Vial, en donde personas desde la sociedad civil, han pedido revisar los procesos que se realizan dentro de la Agencia Nacional de Tránsito; están coordinando también con el Consejo de Participación Ciudadana para que lo hagan porque no tienen nada que ocultar y efectivamente lo que quieren revisar, son procesos de entrega de licencias profesionales, entrega de títulos habilitantes, y es necesario conocer si se ha hecho todo eso bajo el procedimiento adecuado, en esta administración como en administraciones pasadas.

En relación a las acciones futuras, hay un plan estratégico de comunicación nacional porque hay que hacer campañas de sensibilización, dice que tienen ya asignados los recursos para este año, por lo que esperan por parte de la ANT aportar con USD 600000 y por parte del MTOP con la misma cantidad, para poder trabajar en todo lo manifestado.

Para implementar el Consejo tienen que realizarse reuniones y también comités técnicos del Plan Nacional de Seguridad Vial, para garantizar que todo lo señalado no solo se queda en un folleto, sino que existe el seguimiento y se cumple lo que está planteado.

En vías más seguras que en realidad se está hablando de usuarios más seguros, manifiesta que tienen un plan operativo de motos, que es una propuesta para el Observatorio de Seguridad Vial. El 26 de febrero vendrá Pere Navarro, quien consiguió que en España se reduzcan los accidentes de tránsito a un 60% y les va a ayudar a priorizar los esfuerzos del Gobierno. Señala que el Observatorio básicamente analiza los datos de siniestralidad de accidentes para decir por donde debe orientarse la política pública.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El control de la normativa, es una acción que no puede dejarse pasar por alto señala, y se debe también socializar el Plan Estratégico de Transporte.

Manifiesta que se ha hecho una revisión de los costos de matriculación y rodaje de los vehículos, porque esa es una aspiración de los transportistas a fin de que se amplíe la vida útil. Este es un tema técnico, un vehículo es seguro dependiendo del estudio y del análisis que se realice, por ello está programado para el mes de marzo, como ya lo comentó, realizar la segunda fase del Plan Renova.

Menciona que el día de mañana estará en la Comisión de Desarrollo Económico presentado las reformas a la LOTTTSV por parte de la Agencia Nacional de Tránsito.

Dice que en un mes más, tienen pensado expedir un Reglamento de Terminales Terrestres porque el control del Transporte público parte en el terminal, aquí se practican las pruebas de alcoholemia, se verifican los estados de los vehículos, se verifica si la operadora de transporte tiene o no los títulos habilitantes, pero es un tema que no está reglamentado. Los GADs lo han estado haciendo a modo de buena voluntad, pero no se establecen responsabilidades y por ello, surge la necesidad de contar con un reglamento.

Con respecto a los temas de control y gestión, dice que se ha mejorado el tema de la emisión de salvoconductos, es un tema que ahora está asociado con códigos QR para que no puedan ser falsificados. Los salvoconductos son documentos que permiten a las operadoras de transporte circular dentro de la zona permitida, no pueden operar de manera interprovincial si no cuenta con el salvoconducto, se está coordinando con la CTE y la Policía Nacional para implementar esta mejora.

Dice que se han realizado dos capacitaciones a nivel nacional a los terminales terrestres y a las operadoras de transporte para que sepan cuál es su obligación al momento en que los vehículos van a circular, sobretodo se da esto en el transporte interprovincial. A las capacitaciones han asistido 48 de los 62 terminales terrestres a nivel nacional, y 293 operadoras de transporte.

Otra medida señala, es que están cambiando el banco de preguntas para la obtención de licencias profesionales y no profesionales. La razón de esto es que la visión que existía en relación a la emisión de licencias, es tener un conocimiento teórico, es decir; para ser un buen conductor no se necesita saber a la memoria la ley de tránsito o el reglamento, sino saber desarrollar las competencias a través de la formación, capacitación y la experiencia. Quiere dar un ejemplo que siempre lo mencionan algunos expertos de seguridad vial, no es necesario que cuando usted le pone a una persona un disco PARE sepa lo que quiere decir la señal, sino que sepa cómo debe actuar frente a esa señal. Dice que al momento hay 370 preguntas y se está ampliando este banco de preguntas con 981 preguntas y se está trabajando con expertos en seguridad vial, con universidades del país y con la CTEC para la definición de los perfiles de cada uno de los conductores, porque la capacitación y evaluación para cada perfil debe ser diferente.

Hace referencia al control de la formalidad e informalidad, dice que este es un clamor de todos los transportistas a nivel nacional, se han realizado 733 operativos a nivel nacional en coordinación con la Policía Nacional, la CTE, en los cuales 31 mil vehículos han sido revisados y se han sancionado a 338 por salvoconductos falsos, 202 por no tener títulos habilitantes, 177 por conducir sin licencia, y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

124 por licencias caducadas. Señala que este tipo de control irá aumentando paulatinamente, la disposición es que en este semestre se implementen dos operativos semanales en cada una de las provincias del Ecuador.

En temas de transporte seguro, recuerda que esto se implementó con la idea de evitar los asaltos y robos en el servicio de transporte público, lo cual ha tenido gran éxito en el servicio de taxis. Dice que el Ministro del Interior informaba que el secuestro express y los robos en los taxis, en la actualidad es prácticamente cero por la medida que se tomó. Señala que se implementaron también alrededor de 75 mil unidades de taxis, lo cual está siendo subutilizado en vista de que, el transporte público está excediendo los límites de velocidad y con los dispositivos que cuentan, se puede detectar esto, mas no se puede sancionar porque no consta en la ley, pero sí se puede notificar a las autoridades de control y es precisamente lo que se ha venido haciendo en los últimos feriados y ha dado muy buenos resultados.

Se refiere a la revisión técnica vehicular y dice que en este tema están dando acompañamiento a los GADs, pese a que saben que es responsabilidad de los municipios, saben que desafortunadamente los que han cumplido son el 5%, está clarísimo dice, que hay municipios en los cuales la actividad no es sostenible porque el punto de equilibrio para contar con centros de revisión técnica vehicular es tener 15 mil vehículos y hay cantones que cuentan con 200 o 300 vehículos. Manifiesta que están trabajando con las empresas con las que cuenta el país para cambiar los modelos de gestión, es decir, que cuenten con centros de revisión técnica vehicular móviles, o también fortaleciendo el tema de las mancomunidades para garantizar esto. Se ha dado un año y medio más, a fin de que se de la implementación de esos centros, este año se espera al menos tener una cobertura zonal que permita realizar este tipo de revisión a nivel nacional.

Manifiesta que también se están realizando controles a las operadoras de transporte para corroborar que tengan los títulos habilitantes correspondientes, para que funcionen conforme a la ley, reglamentos y resoluciones vigentes, y se hacen también brigadas de control en los feriados y fines de semana, dice que se los está realizando con 300 funcionarios de la ANT.

En lo que respecta a la seguridad de los pasajeros, dice que con la colaboración de la Policía Nacional, la CTE y los GADs, se está realizando la concienciación de la ciudadanía. Por ejemplo, si alguien está en un bus que está excediendo el límite de velocidad, puede llamar al 911 para reportar y que se tomen las medidas necesarias para evitar accidentes de tránsito. Pone como ejemplo el accidente ocurrido en San Pablo con la cooperativa San Gabriel, y menciona que los pasajeros que sobrevivieron, dijeron que venían pidiendo al chofer del bus que reduzca la velocidad y que él hizo caso omiso, lo oportuno hubiese sido que esas personas llamen al 911 a fin de que se tomen las acciones correctivas pertinentes.

Con el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias señala, que lo que busca es optimizar la oferta de transporte, análisis de cobertura a nivel nacional, identificar la problemática de informalidad y legalidad y tener normativa. El Estado es quién garantiza la cobertura de las necesidades de los ciudadanos, dice que en este momento sucede lo contrario, lo cual genera un grave problema en la ANT, porque por ejemplo, una cooperativa que necesita los permisos de circulación es la encargada de ir a solicitarlos, cuando debería ser el Estado el que cuente con un estudio de necesidad de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

operadoras y determine donde se deben entregar los cupos.

Se dirige a la Presidenta de la Comisión economista Elizabeth Cabezas Guerrero, a fin de referirse a un tema que ella mencionó al inicio de la comparecencia, el tema de los foto-radares. Dice que este es un tema que lo está trabajando el MTOP, están haciendo una asociación público privada con inversión total por parte del sector privado, para que se instalen foto radares a nivel nacional. Manifiesta que se tienen identificados los puntos negros, y que la administración de ese proyecto la está realizando el MTOP, y de lo que conoce, entiende que ya existe un avance importante y espera concretar con esos estudios este año.

La **Presidenta de la Comisión** agradece la intervención del economista Pablo Calle Director de la ANT. Manifiesta que va a dar paso a las preguntas de las y los asambleístas presentes para que se solventen sus inquietudes, y en vista de que ha sido una presentación bastante extensa, hay algunos temas para tratar. Da la palabra al **Asambleísta Michel Doumet**.

Interviene el **Asambleísta Michel Doumet**, quien en primer lugar quiere agradecer la comparecencia del Director de la ANT. Dice que quiere mencionar algunos temas, a fin de comentarlos.

El primer tema y que le da mucho gusto dice, es que se haya procedido a realizar la investigación por las licencias. Manifiesta que él estuvo pocos meses encargado de la Agencia Nacional de Tránsito, dos años y medio. En el poco tiempo que estuvo dice, puso una denuncia a la Fiscalía por el tema de asociación ilícita, documento que deja para el archivo de la Comisión. La denuncia la presentó el 21 de diciembre de 2016, donde tuvo la oportunidad de reunirse con la gente de inteligencia por dos ocasiones y le manifestaron que el tema ya estaba avanzando, lo cual le alegra, ya que con el pasar del tiempo se está concretando, antes era muy complicado por la gente que estaba confabulada de distintas instituciones señala.

Con respecto al tema de las placas, menciona que vio unas declaraciones en medios del Director de la ANT, donde hablaba sobre unas placas compradas a 7 dólares, después de unas que se compraron a 5 dólares, 5.71 dólares, 5.48 dólares, 5.78 dólares, incluso algunas parece que fueron en la época del Director, otras en el tiempo del Director anterior, y ahora que se ha logrado un precio de 3.79 dólares fabricándolas aquí. Quiere hacer una pequeña puntualización, en su período como Director no se adquirió ni una sola placa, por lo que si vale la pena cuando hagan este tipo de comentarios hablar a cuál administración se refiere porque al decir las administraciones anteriores va incluyendo a todas las administraciones que han estado antes.

Con respecto al Plan Renova dice, que este tema se lo inició hace algunos años, ahora se ha cambiado el nombre del plan y se lo va a continuar, manifiesta que es muy bueno que el Gobierno esté poniendo los recursos, es un tema muy positivo como el tema del transporte seguro que también se inicio hace algunos años. Hace referencia a los radares y dice que en realidad ese no es un asunto de la Agencia Nacional de Tránsito, sino que lo maneja directamente el MTOP, lo que si vale la pena es impulsar la iniciativa, menciona que lo de APP se lo venía trabajando desde hace un año atrás a nivel del Ministerio, razón por la que no sabe porque no se ha podido avanzar mucho. Pregunta al Director de la ANT como funciona el mecanismo de la alianza público privada .



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El **Director de la Agencia Nacional de Tránsito**, en respuesta manifiesta que, el mecanismo es el siguiente: el inversionista privado hace la compra de los radares, los radares se ubican en los lugares que el Ministerio disponga, dependiendo de los niveles de siniestralidad de los puntos negros y demás, y el inversionista recupera la inversión con un porcentaje de las multas que se levanten. Dice que es preocupante desde una perspectiva de negocio, pero es importante aclarar un tema, no es el inversionista el que realiza o quién sube las multas al sistema de la Agencia Nacional de Tránsito, sino que se tiene que realizar la validación por parte del ente de control, de lo contrario el incentivo sería un incentivo perverso que tiene el inversionista, mientras más sanciona más ingresos tiene. Para asegurar y garantizar que efectivamente esto se controla, quién tiene que dar la última validación antes de que se suba al sistema y se notifique al ciudadano es el ente de control, entiéndase por ente de control a la Policía Nacional, Comisión de Tránsito del Ecuador o los Municipios.

El **Asambleísta Michel Doumet**, pregunta cómo se seleccionará al participante del sector privado en el tema de la asociación público-privada. El **Director de la Agencia Nacional de Tránsito** señala que existen tres mecanismos y la decisión la tomará el MTOP. Se hace un proceso abierto donde se determinan las condiciones de APP y ahí pueden presentarse el número que así lo quieran de ofertantes, en donde la mejor oferta de valor efectivamente ganará.

El último tema que el **Asambleísta Michel Doumet** quiere mencionar y que le preocupa un poco es que en la anterior comparecencia del Director en la ANT, se presentaron cifras sobre los últimos cuatro años, sin embargo, en la actualidad hay miles de accidentes de tránsito lo cual no se va a solucionar ni en seis meses ni en dos años, este es un tema de cultura vial señala. Dice que en años anteriores, si había una tendencia de reducción cada año, le preocupa un editorial que salió en el Diario Expreso, con lo que quiere preguntar al Director de la ANT, cómo están las cifras en la actualidad en términos estadísticos.

Interviene el **Director de la Agencia Nacional de Tránsito**, a fin de dar respuesta a las preguntas del Asambleísta Michel Doumet. Dice que cuando llegó a la Agencia estaba la SENAIN, la Fiscalía y la Dirección General de Inteligencia, realizando las investigaciones y efectivamente se logró concretar ese tema.

En el tema de placas puede manifestar que las compras que se realizaron; en el 2014 se compraron 208 mil placas a 6.85 dólares, en el 2016 a 5.53 dólares y 7 dólares, éstas son las compras que tienen de la información que pudieron recavar. Dentro del procesos de las placas, con lo que se refiere a las aclaraciones, dice que luego de que la Contraloría General del Estado se pronuncie respecto a las administraciones responsables, él podrá hacer alguna aclaración de ser necesario, lo que él está haciendo dice, es sólo pronunciar cuando se realizaron las compras de las placas y bajo qué precios.

Con respecto al tema de los siniestros de tránsito, dice que efectivamente como lo informó en la comparecencia anterior, existía un preocupante incremento en los siniestros de tránsito en relación al período anterior, es decir, tenían un incremento del 9% cuando él asumió la administración de la Agencia Nacional de Tránsito, y efectivamente se terminó con un incremento del 5% de las personas fallecidas en las vías del país; y en vehículos involucrados en siniestros hay un incremento



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

del 8.8% en comparación del año 2017 y el año 2016. Quiere manifestar que desafortunadamente, la acción fundamental y la más contundente para reducir los accidentes de tránsito es únicamente el control.

Señala que el día de mañana se van a solicitar los recursos necesarios, donde el compromiso ha sido asignarlos, para que efectivamente se cuente con radares móviles que al momento son nulos. Es necesario dice, contar con los equipos suficientes para que se puedan realizar los patrullajes y ver el control de las vías del país reflejado en el primer trimestre del año.

Seguidamente, hace uso de la palabra la **Asambleísta Ana Belén Marín**, quien manifiesta que en la convocatoria que se les envió para la Sesión N°011, en el punto N°2 dice que se tratará el informe sobre los motivos de la denuncia presentada por el economista Pablo Calle en calidad de Director de la Agencia Nacional de Tránsito sobre los posibles sobrepuestos en la adquisición de placas, por lo que solicita que sea específico en el tema de la denuncia, porque está involucrando períodos y personas y cuando se está tachando de alguna adquisición con un posible sobrepuesto, se debe conocer a ciencia cierta quién está involucrado y quién no está involucrado, en vista de que es información que no puede quedar suelta.

El **Director de la Agencia Nacional de Tránsito**, dice que es importante señalar que la información que han enviado a la Contraloría General del Estado es clarísima en el sentido de los procesos de compra de placas, ahí no se habla, ni se incrimina absolutamente a nadie, lo único que se dice es en el proceso tal se compraron placas a tal precio, y se enviaron las denuncias que están en la Fiscalía.

Un tema que es fundamental, es un tema que ellos pudieron identificar en dos procesos, se determinó un claro direccionamiento en la elaboración de los términos de referencia, por ejemplo, una compra de exhibición del año 2017, en el cual se ponía como una de las condiciones para poder participar en el proceso: tener al menos dos contratos, cada uno de USD 110000 en los últimos cinco años para el estampado de placas, matricería metal mecánica y señal. En el último proceso, dice que encontraron una condición que decía: al menos deben tener dos contratos cada uno por un monto de al menos USD 440000 en los últimos cinco años, señala que esa información se entregó con absoluto detalle a la Contraloría General del Estado.

Quiere manifestar que el medio de comunicación que lo entrevistó, recalando que a veces las noticias tratan de ser tendenciosas dice, le preguntó: Usted está denunciando un sobrepuesto, a lo que él dijo NO, yo estoy presentando que la compra de las placas ahora se hacen casi por la mitad de lo que se hacía anteriormente, y que se requiere una investigación por las denuncias que están presentadas en la Fiscalía y por la evidencia que su administración ha encontrado.

Se dirige a la Presidenta de la Comisión, y dice que quiere aclarar a las señoras y señores asambleístas, que el no ha realizado ninguna acusación personal o particular, sino que simplemente se ha informado sobre hechos absolutamente objetivos a la Contraloría General del Estado.

La **Presidenta de la Comisión** da la palabra al **Asambleísta Patricio Donoso**.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Hace uso de la palabra el **Asambleísta Patricio Donoso**, quien dice que solo tiene dos preguntas. La legislatura pasada señala, eliminó la obligatoriedad del examen de conducción y él se opuso con su voto y perdió. La pregunta puntual es, cuántas escuelas de conducción quedan vigentes, y segundo, éstas escuelas sirven solo para la licencia sportman tipo B o también para la licencia profesional.

El **Director de la Agencia Nacional de Tránsito** señala que lo que puede comentar al respecto es que efectivamente están y existen permanentemente solicitudes para la apertura de nuevas escuelas de conducción profesionales y no profesionales. Las profesionales dice, existen porque hay una obligatoriedad para los conductores profesionales de realizar éstos cursos, y las no profesionales existen porque hay dos posibles clientes que ellos tienen, los primeros aquellos que no saben conducir y quieren hacerlo a través de una escuela de conducción, y los segundos son aquellos que reprobaban hasta la tercera ocasión el examen de la Agencia Nacional de Tránsito, ya que ellos tienen que hacer obligatoriamente el curso ofertado por las escuelas no profesionales.

Menciona al Asambleísta Patricio Donoso que uno de los elementos que han ingresado en la Comisión de Desarrollo Económico y que ha sido recibido y va a tomarse en cuenta para el análisis y en el informe que presenten dentro del procesos legislativo, es la restitución del examen obligatorio para todos los conductores, inclusive los conductores de licencia sportman. Señala que este tema ha traído un fuerte debate porque saber conducir un vehículo, no es saber a la memoria la LOTTTSV, su Reglamento y las Resoluciones de la ANT, sino evaluar competencias y conductas de un ciudadano cuando se le expone a diferentes situaciones, y en base a eso es el cambio que se está planteando.

La **Presidenta de la Comisión** da la palabra a la **Asambleísta Sonia Palacios**.

Hace uso de la palabra la **Asambleísta Sonia Palacios**, quien manifiesta al Director de la ANT economista Pablo Calle una gran preocupación que ella tiene. Dice que en días anteriores, el Ministro de Obras Públicas Paúl Granda, estuvo en la Provincia de los Ríos en el cantón Quevedo, en donde llegaron muchos representantes de cooperativas, compañías y asociaciones que realmente sienten un malestar por no poder regularizar sus unidades ante la Agencia Nacional de Tránsito. Manifiesta que sabe que los GADs, específicamente 14, tienen las competencias pero lastimosamente no tienen la implementación para hacer las revisiones técnicas. Dice que éste es un clamor no solamente de los transportistas de la Provincia, sino también de todo el país.

Dice que ante lo manifestado, el Ministro Paúl Granda se comprometió a dar una solución. Pregunta al Director de la ANT si converso con el Ministro al respecto. Señala que ella lo realizó de manera oficial por escrito, y con el documento en las manos dice que los transportistas están muy preocupados en espera de una respuesta y ella quiere darles alguna noticia, en vista de que ella fue la única Asambleísta presente y que se comprometió en informarles que se decidió sobre su pedido puntual.

Manifiesta que está muy preocupada, dice que a través de redes sociales los transportistas se enteraron que están en sesión de la Comisión con la comparecencia del Director de la Agencia Nacional de Tránsito y le están pidiendo una respuesta definitiva, ya que no pueden desempeñar sus



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

funciones como transportistas y no se ha respetado el pedido que ellos han presentado. Los transportistas siguen pagando multas excesivas. Pide al Director de la Agencia Nacional de Tránsito una respuesta para luego plantear su segunda pregunta.

El **Director de la Agencia Nacional de Tránsito** dice que efectivamente recibió el oficio de la Asambleísta Sonia Palacios y personalmente le escribió el Presidente de los Transportistas para comentarle sobre este tema que genera preocupación.

Señala que va a aprovechar la situación para exponer el caso. La revisión técnica vehicular se la exige a los vehículos que no están homologados, el proceso de homologación se estableció a partir del año 2011. La homologación es una verificación de los vehículos que ingresan al país, donde se verifica que cada vehículo cumpla con estándares internacionales y una vez que el vehículo está homologado puede circular. Dice que como la homologación no existía antes, para poder contar con algún estándar de seguridad, se implementó la revisión técnica vehicular. Entonces, la revisión técnica vehicular vendría a ser una garantía de que el vehículo puede circular sin ningún problema, con buenas condiciones y que puede estar presto para brindar el servicio para el cual fue calificado.

Efectiva y desafortunadamente dice, la queja de los compañeros transportistas es que deben movilizarse largas distancias para hacer la revisión técnica vehicular. Sobre lo mencionado, dialogó con el Ministro y están planteando algunas alternativas para poner en consideración del directorio de la Agencia Nacional de Tránsito y que efectivamente se considere que la omisión por parte de la administración termina perjudicando únicamente a los transportistas.

Después de todo lo expuesto, dice a la Asambleísta Sonia Palacios que al momento se encuentran analizando y considerando el tema. Al final menciona, quién tiene la última palabra es el directorio y en vista de eso, él se compromete en hacerles llegar toda la información necesaria, a fin de que tomen la mejor decisión sobre el tema.

La **Asambleísta Sonia Palacios** pregunta, cuánto tiempo tardarían en darle una respuesta. El **Director de la Agencia Nacional de Tránsito** manifiesta que la próxima sesión ordinaria de Directorio es en el mes de febrero, en donde efectivamente se podría revisar y enseñarles la propuesta para que se percaten que existe la voluntad de solventar un tema que no es de responsabilidad de los transportistas sino de todos en conjunto.

La **Asambleísta Sonia Palacios** agradece por la respuesta y pregunta qué pasa con las escuelas de conductores profesionales que dan clases los fines de semana, quiénes los controlan a ellos y si saben si los estudiantes asisten efectivamente a clases. En respuesta, el **Director de la Agencia Nacional de Tránsito** manifiesta que existen 150 escuelas profesionales y 49 no profesionales a nivel de todo el país. Dice que dependiendo del tipo de licencia, se determina la cantidad de meses que se necesita para la formación de los conductores profesionales, por lo que, no necesariamente debe ser a tiempo completo. Usualmente si se realizan cursos los fines de semana, que por lo general son de conductores no profesionales señala.

Con referencia al control de las escuelas de conducción, la institución encargada es la Agencia Nacional de Tránsito. Los controles que se realizan son: cumplimiento del reglamento, contar con la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

infraestructura necesaria, docentes capacitados, cumplimiento de los horarios establecidos, asistencia de los estudiantes a clases. Por diferentes denuncias que han recibido dice, se realizan inspecciones, y en una de ellas comprobaron que no habían estudiantes, frente a ello la obligación de la ANT es tomar acciones sancionatorias.

La **Presidenta de la Comisión** da la palabra al **Asambleísta Javier Cadena**.

Interviene el **Asambleísta Javier Cadena**, dice que la Agencia Nacional de Tránsito es una de las instituciones más conflictivas que tiene el país en lo últimos años por la falta de instructivos, reglamentos, que incluso el Director de la ANT lo ha señalado.

Señala que en primer lugar quiere referirse al operativo Sinergia 3. Dice que luego de la indagación previa se determinarán responsabilidades, incluso en el tema de las matrículas se llegarán a conocer quienes son los culpables y se procederá con las sanciones que determina la ley.

Dice al Director de la Agencia Nacional de Tránsito, que ha escuchado en los medios de comunicación y en la anterior comparecencia que tuvo en la Comisión, que en algunas resoluciones que tienen, se ha dado el incremento de cupos y frecuencias legalmente establecidos tras el operativo, se dijo que se iban a dar de baja esos cupos y frecuencias, es decir; dejar todos esos procedimientos administrativos de lado porque fueron otorgados dolosamente.

En la Comisión se ha establecido que se han otorgado cupos y frecuencias en favor de ciertas operadoras, pero al momento siguen establecidas sin ningún tipo de problemas. Por ejemplo dice, en la Provincia del Carchi de la cual es representante, en el año 2009 se emitió una resolución para evitar los correteos y los accidentes de tránsito, en donde cada una de las operadoras devolvían a la Agencia Nacional de Tránsito ciertas frecuencias, a fin de que los vehículos no salgan de manera continua. Esto se dio porque se llegó a un consenso con todas operadoras y el Director Nacional de la ANT, y en la Resolución N°038 quedo plasmado. Sin embargo, en febrero la Agencia Nacional de Tránsito emite una resolución, la N°001, la primera resolución de este año, que otorga a una sola operadora, a la cooperativa San Cristóbal 6 frecuencias más, lo cual ha conllevado primero al malestar al resto de operadoras porque no se llegó a un consenso para la distribución de frecuencias como lo determina la Constitución de la República del Ecuador; y segundo, porque con esta medida se ha regresado a los correteos.

En el último paro que se dio en la ciudad de Esmeraldas dice, se veía claramente por un medio de comunicación que el Directivo de la FENACOTIP cuestionaba incluso con montos USD 40 mil dólares, por la frecuencia que se le ha dado a la cooperativa Pullman Carchi para hacer el transporte desde Tulcán hasta Atacames. Sobre esos temas también se han emitido resoluciones pertinentes por parte de la ANT, incluso la asociación de transporte interprovincial ha planteado a la ANT una demanda para que se revea esta situación.

Pregunta al Director de la ANT, qué procedimientos administrativos ha ejecutado ante las resoluciones mencionadas. Dice el Asambleísta, que él ha pedido información a través de la Presidencia, sobre los estudios de factibilidad y desde su punto de vista, no son lo que él esperaba, por tal motivo, en los próximos días oficiará a la Contraloría General del Estado para que se haga



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

una revisión minuciosa de esos estudios de factibilidad, que de la noche a la mañana se han cambiado, ya que hace un mes una operadora fue negada y de la noche a la mañana hicieron estudios de factibilidad y fueron admitidos.

Por otra parte, quiere manifestar al Director de la Agencia Nacional de Tránsito que en el anterior Gobierno, cuando él desempeñaba las funciones de Vicealcalde, compareció a la ANT por una preocupación que existía en el transporte interprovincial, en los contratos de operación las operadoras de la provincia del Carchi especialmente de la ciudad de Tulcán, tienen contratos de operación Tulcán-Quito Quito-Tulcán, con lo que, el paso ineludible es Ibarra, en Ibarra se han determinado por parte de la municipalidad micro terminales. El Director de la ANT habló sobre la regulación que se va dar mediante reglamento a los terminales terrestres, lo cual le parece muy importante, en vista de que si se debe regular.

Dice que en el anterior Gobierno, el Ex Presidente había ordenado a la Agencia Nacional de Tránsito que se modifiquen los contratos de operación y que diga Tulcán-Ibarra-Quito y viceversa, porque esa es la ruta que se requiere. Hasta la presente fecha manifiesta que no se ha modificado eso, lo cual es una preocupación para los transportistas de la Provincia del Carchi.

La regulación de los micro terminales está a cargo de la Mancomunidad de la Comunidad del Norte que maneja la regulación del tema de tránsito, sería viable que la Agencia Nacional de Tránsito siendo el órgano rector, estipule mediante resolución, que todas las operadoras deben ingresar a los terminales terrestres. Eso daría mayor seguridad a los transportistas, a los usuarios y se estaría cumpliendo plenamente con lo que establece la ley.

El **Director de la Agencia Nacional de Tránsito** señala que efectivamente, el tema de los estudios de necesidades como ya lo mencionó, en el operativo Sinergia 3, según las escuchas que se pudieron realizar, cobraban USD 30 mil, lo cual perjudicaba a los señores transportistas.

Dice que va a detallar el trabajo que él ha venido realizando. La Fiscalía al momento se encuentra realizando una investigación sobre el otorgamiento de títulos habilitantes, la Fiscal Tania Moreno, ha manifestado que una vez que se concluyan las investigaciones, se podrá determinar si existieron acciones que se dieron de manera dolosa y se pedirá que se den de baja y que se revoquen los permisos de operación. Lo que se ha hecho con la participación de expertos en el tema de transporte, es mejorar el proceso de elaboración de los estudios, y de hecho, gran parte de los estudios que estaban listos para darlos a conocer al Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito se rehicieron, se volvió a enviar a los técnicos con la participación de los grupos interesados con la finalidad de que se garantice de que los estudios son técnicos.

Señala que él no tiene ningún problema y en realidad se ha procedido de esta manera. En una ocasión existió un reclamo de un estudio que se efectuó por parte del Directorio y el transportista les pidió el estudio, y ellos le entregaron en vista de que, el estudio es un documento que puede ser refutado si alguien se siente perjudicado. Se están realizando los tamaños muestrales adecuados y también se están verificando los índices de desempeño de la operadoras, el Directorio les ha pedido por ejemplo, que en las peticiones de las nuevas operadoras de transporte se valore el nivel de siniestralidad, por el motivo de que, si se tienen dos pedidos de distintas operadoras y la una ha



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

tenido en los cinco últimos años diez accidentes, y la otra operadora ningún accidente, es obvio que se debe propender por priorizar a quienes tienen un mejor nivel de desempeño.

En el tema de los terminales terrestres es fundamental y desafortunadamente el desorden de la transportación ha tenido varios inconvenientes. Manifiesta que él es cuencano y que conoce claramente el tema de que varios contratos de operación están estipulados origen-destino, es decir Cuenca – Quito, pero los transportistas por 30 años han venido parando en Azoguez, en Cañar, en Riobamba, en la Troncal, y eso no está establecido en ningún contrato de operación. Por lo que, el estudio que están planteando se hace para regularizar estos temas y también para contar con información fidedigna para poder tomar decisiones y garantizar que quién se beneficie sea la ciudadanía. Lo que el Asambleísta Javier Cadena mencionó, son las paradas intermedias que se deben regularizar a fin de que se permita el ingreso a los terminales terrestres.

Interviene el **Asambleísta Javier Cadena** y se refiere al tema de asignación de cupos de la cooperativa San Cristóbal, es porque conoce que hay cooperativas que no han tenido percances de accidentes de tránsito y no se les han concedido frecuencias, y lo grave de esta situación es que se ha creado malestar. En el 2009 se devuelven esos cupos y era lógico de que si hay alguna necesidad de volver a implementarlos, se entregue a cada una de las operadoras que los cedieron. Lo grave es la entrega de seis cupos mediante la Resolución N°001, a una cooperativa que ha tenido varios accidentes de tránsito. El **Director de la Agencia Nacional de Tránsito** se compromete en tomar en cuenta dicha observación y revisar el proceso.

La **Presidenta de la Comisión** da la palabra al **Asambleísta Diego García**.

Hace uso de la palabra el **Asambleísta Diego García**, manifiesta que concomitante con lo manifestado por el Asambleísta Javier Cadena, es cierto que han habido muchos problemas con la entrega de frecuencias en vista de que existen empresas que las han solicitado desde hace mucho tiempo atrás, incluso años, y a ellos les contestan que están suspendidas las frecuencias. Desgraciadamente, en días anteriores una empresa de la provincia de Cotopaxi recibió el permiso de operación para ingresar a la Provincia de Imbabura, este permiso dice, se lo concedió de la noche a la mañana, y a operadoras de Imbabura que tenían el mismo trayecto, se les ha suspendido aduciendo que no se están otorgando frecuencias, sin embargo, a otras operadoras se les ha otorgado.

Dice que coincide con el Asambleísta Javier Cadena, se debe realizar un trabajo amplio para la entrega de frecuencias, no es un tema que solo se da en Imbabura o en Carchi, sino que es un tema que se están dando a nivel nacional, por lo que se debería hacer un análisis profundo como Agencia Nacional de Tránsito y con la ayuda de la Contraloría General del Estado se haría un amplio trabajo, en concordancia con el análisis técnico que deben tener como Agencia Nacional de Tránsito.

El segundo tema menciona, es de mucha preocupación que en la mayoría de escuelas de conducción profesionales se ha dado la autorización para generar las licencias tipo E, y como es de conocimiento público, la licencia tipo E es para manejar vehículos de carga pesada, pero lamentablemente, la práctica los estudiantes la están haciendo en camiones pequeños, sencillos. Los estudiantes de éstas escuelas de conducción, obtienen la licencia tipo E y salen a conducir vehículos



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

tipo tráiler sin tener la experticia necesaria.

Y el tercer tema es a fin de tomar las precauciones necesarias, en vista de que ya existieron problemas cuando se pusieron los foto-radares con la alianza público – privada. Pone como ejemplo lo que sucedió en la ciudad de Ibarra, dice que quien usufructuó de la mayoría del valor de las multas de los radares era la empresa privada y no el GAD, hoy en día existen demandas por millones de dólares por devolución de las multas, y nadie quiere asumir la responsabilidad de los USD 3 millones de multas. Algunos foto-radares se han suspendido y en otros ya no interviene la empresa privada. Por lo que sugiere tomar las precauciones del caso, para que en esta ocasión no vaya a suceder eso, se debe trabajar con empresas serias para luego no tener que lamentar el desmedro de la economía de los ecuatorianos.

En respuesta, interviene el **Director de la Agencia Nacional de Tránsito** y manifiesta que en relación al tema de los estudios de necesidad, entiende la problemática del transporte a nivel nacional, por lo que se está planteando el estudio nacional de necesidades de transporte para identificar, cuáles corredores tienen exceso de transporte y quiénes tienen un déficit a fin de realizar una asignación equitativa, transparente y técnica.

Señala que han recibido varias denuncias y se les ha dado el debido trámite dentro de la Agencia Nacional de Tránsito para verificar si las decisiones que se han tomado de asignación de rutas, frecuencias y cupos han sido realizadas en derecho. Si existe algún tema particular que se han ingresado por parte de la ANT, pide al Asambleísta Diego García, se le deje conocer para revisar.

Dice que por el desorden que existe, el proceso de estudios de factibilidad, arrancó con una herencia muy grande porque desde que existe el transporte no se regula en los contratos de operación la entrega de frecuencias. Cuando se hace un estudio técnico, dice que se lo realiza en base a una evidencia documental, pero la evidencia es falsa porque es documentación que tiene décadas. La solución permanente es realizar el plan de necesidades, para poder cubrir de manera óptima y cumplir con lo requisitos del proceso.

Con respecto al tema de entrega de frecuencias, dice que se debe revisar, porque si un día se le dice a una cooperativa que está cerrado y al día siguiente se concede a otra frecuencias, es necesario revisar para conocer que es lo que está pasando.

El **Asambleísta Diego García** manifiesta que pensaría que para no generar ningún tipo de malestar en ninguna de las provincias, lo más adecuado sería no otorgar más frecuencias hasta contar con el análisis técnico necesario. Manifiesta que a la empresa Latacunga le otorgaron frecuencias para ingresar a la ciudad de Ibarra, por tal motivo, los transportistas imbabureños están molestos porque ellos tienen el pedido desde hace muchos años atrás, y a ellos se les contesta por parte de la Agencia Nacional de Tránsito que está suspendida la entrega de frecuencias, luego de seis meses entran otras operadoras con frecuencias con fecha de los años 2017 y 2018. Como sugerencia manifiesta, que si se van a dar diez frecuencias a una operadora, se debe revisar y otorgar cinco frecuencias a una operadora y cinco a otra para tratar de equiparar las acciones y no generar ningún tipo de malestar.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El **Director de la Agencia Nacional de Tránsito** señala que omitió comentar a las y los asambleístas que mientras se realice el plan nacional de rutas y frecuencias se va a declarar una moratoria a nivel nacional para la asignación de nuevas rutas y frecuencias. Dice que hay provincias donde para ciertas modalidades de transporte no existe oferta de transporte, en esos caso se determinará en el Directorio y se decidirá si se cierra para todo o existen algunas excepciones.

Con respecto al tema de los foto-radares dice, que efectivamente ha sido un problema y no solo en la ciudad de Ibarra. Hace referencia al problema de los foto-radares de la ciudad de Ambato y en Loja. Menciona que el foto-radar no es un mecanismo de recaudación de dinero, sino que es un elemento de prevención para reducir los accidentes de tránsito. Los foto-radares de la avenida Simón Bolívar en la Ruta Viva son preventivos porque están a la vista de los conductores, el conductor está viendo la velocidad a la que va y cuando excede sale un flash. Dice que ha visto foto-radares, sin referirse a ninguna provincia, que están en unas cajas negras que nadie los ve y que están puestos en lugares donde la velocidad máxima son 50km/h, entonces ese foto-radar claramente, no busca prevenir un accidente de tránsito sino, busca generar recursos.

Manifiesta que al momento existe un reglamento de homologación de foto-radares, sin embargo, están trabajando en un reglamento que establezca con total claridad y contundencia que si usted tiene un foto-radar, tiene que estar anunciado porque el objeto no es que nadie lo vea y lo multen, el objeto es que el conductor frene y que se evite un accidente porque es una zona peligrosa, y si el radar está en una caja que hace pensar que es un medidor de luz, no está cumpliendo el propósito.

Con relación a las licencias tipo E que se están otorgando en las escuelas de conducción, comenta como elementos de mejora, la ANT emite licencias de conducir hasta para manejar trenes y ninguna escuela de conducción tiene trenes para los estudiantes. Dice que están haciendo un análisis de costos de las escuelas de conducción, ahora van a entrar en el Plan Renova y podrán adquirir vehículos nuevos con la exoneración de hasta el 20% del costo de las unidades, crédito referencial, entre otros.

La **Presidenta de la Comisión** da la palabra al **Asambleísta Fredy Alarcón**.

Interviene el **Asambleísta Fredy Alarcón**, dice que quiere hacer referencia a un tema que tiene que ver con uno de los propósitos de la conformación de la Comisión y que en uno de los artículos dice que la Educación Vial tiene que impartirse de manera obligatoria en los establecimientos educativos en la sección educación básica.

Señala que la Secretaria de Educación que compareció en una sesión anterior de la Comisión, señaló que ya se está trabajando con la ANT en el tema de los materiales didácticos y pedagógicos, y que posiblemente en el mes de noviembre la implementación iba a estar lista para dar inicio con la Educación Vial. La realidad es que han pasado muchos meses y no se ha tenido una respuesta al respecto.

Otro tema dice, es el de vías seguras. Sugiere que la ANT coordine con el MTOP, porque es necesario mejorar el sistema vial del país, sobre todo para la provincia de Sucumbíos que se considera una de las vías más peligrosas que tiene el Ecuador, vía que va desde Papallacta hasta el



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

cantón Putumayo.

Con respecto al tema del transporte seguro, manifiesta que en lo que respecta a la unión de taxis de la provincia de Sucumbíos, tienen instaladas las cámaras, sin embargo, no están conectadas al ECU 911. Dice que la conexión está hecha desde la provincia de Imbabura, por tal motivo, la respuesta en caso de alguna emergencia no es inmediata. Dice que las cámaras de los taxis deben conectarse directamente al sistema local de Sucumbíos.

Otro punto al que quiere referirse, son las escuelas de conducción. Dice que es necesario hacer una auditoría a las escuelas de conducción, en vista de que es verdad que existen aulas vacías y se siguen otorgando las licencias sin que asistan los estudiantes, lo cual es un grave problema. Manifiesta que las clases para licencias profesionales que se imparten los fines de semana, si cumplen con el horario requerido, el horario va desde 8 de la mañana hasta las cinco de la tarde los días sábado y domingo, lo cual dice que le consta porque el mismo se ha percatado de comprobarlo en una escuela de conducción, entonces, el perjuicio está cuando no se cumplen los horarios y las aulas están vacías.

Existe otro problema dice, la catalogación de los transportistas. Manifiesta que la ANT debería trabajar en conjunto con la SERCOP, en las provincias amazónicas hay trabajo sobretodo para las camionetas en las empresas petroleras, sin embargo, no les dan la oportunidad de trabajar.

Pide que se trabaje en el control de los agentes de tránsito, porque cuando alguien comete una infracción, lo primero que los agentes hacen es pedir coimas y esto no puede, ni debe funcionar de esta manera.

La Presidenta de la Comisión da la palabra a la **Asambleísta Ana Belén Marín**.

Interviene la **Asambleísta Ana Belén Marín**, en primer lugar, manifiesta que con respeto y consideración a su colega Asambleísta Javier Cadena, la pregunta que hizo no es la respuesta que el dio, y hace la aclaración. Dice que es perfecto que hagan las auditoría que consideren necesarias porque es indispensable conocer que es lo que ha pasado no solo en la Agencia Nacional de Tránsito, sino también en todas las entidades del ejecutivo. Su pedido en particular es que, en esta convocatoria se decía que el Director de la ANT compareció a fin de informar sobre el sustento que tuvo para hacer presentado dicha denuncia, por lo tanto, ese sustento es el que todavía sigue en el aire, ante lo cual solicita comedidamente, que haga llegar un informe por escrito a la Comisión para que las y los asambleístas puedan saber a detalle porque procedió la solicitud de información.

Con respecto a la información que acaba de presentar, le parece que es bastante importante con relación a la planificación, a las propuestas de trabajo, sin embargo considera que las y los asambleístas como responsables de dar seguimiento a las responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo 23 de la LOTTTSV, y como la posibilidad de que la Comisión sea la responsable de llevar a término las propuestas de la reforma a la ley con un proyecto, necesitan que de un cronograma de actividades para poder llevar un control de lo que se tiene pendiente y que no suceda lo del Ministerio de Educación, comparecen los ministros y viceministros y tres meses después regresan a la Comisión, dicen lo mismo y no pasa nada porque nada se concreta.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Le preocupa que mientras las y los asambleístas están sentados conversando sobre el tema de los avances, los logros o las planificaciones, siguen produciéndose con tristeza y con mayor frecuencia los accidentes de tránsito. Por lo que solicita específicamente un cronograma para ir evaluando los tiempos de cumplimiento.

En cuanto al tema de las reformas de ley, señala que se ha mencionado por parte del Director de la Agencia Nacional de Tránsito, que el día de mañana estará en la Comisión de Desarrollo Económico con la finalidad hacer la entrega de las propuestas que como ANT han elaborado. En el punto número uno de la sesión se habló sobre quién en realidad va a tener la competencia para realizar la reforma a la ley, al momento la Comisión está en el limbo de saber si va a ser o no la encargada, es un tema interno de la Asamblea que debe aclararse por escrito.

Dos temas adicionales menciona, en primer lugar el tema de las tricimotos. El Director de la ANT manifestó que tiene un proyecto en el tema de motocicletas, pero no se ha tomado en cuenta a las tricimotos siendo la actividad que ellos realizan, una actividad importante dentro del tránsito, sobre todo en la zona Costa porque ellos conectan a la gente. Menciona que en su provincia también tienen Costa y se han visto afectados de manera particular en la entrega de licencias, en vista de que las escuelas de conducción no tienen contempladas a las tricimotos. Muchas veces nos quejamos de cómo manejan en la Costa, sin embargo, no se está dando la atención que requiere el gremio de las tricimotos a nivel de todo el país.

Finalmente hace referencia al tema de las mancomunidades. Específicamente quiere hablar sobre la mancomunidad que se conformó en la provincia de Cotopaxi, señala que existen muchas dudas verbales y escritas, por lo que la Agencia Nacional de Tránsito debería prevenir los actos que se van a dar. No se puede llegar y continuar un trabajo sin tomar las medidas necesarias para luego tener nuevamente que lamentar los actos de corrupción por los trámites en los municipios o en la ANT, le preocupa y consulta: que está implementando la Agencia Nacional de Tránsito como medidas de prevención ante posibles casos de corrupción.

Dice que el equipo de trabajo que se ha conformado con varios legisladores, tiene objetivos en común como ser la voz de los transportistas. Como lo manifestó el Asambleísta Diego García señala que, otorgar frecuencias puede generar molestias si no se lo está haciendo de forma equitativa. Señala que en su provincia están felices por las frecuencias que recibieron, pero no se trata de eso, porque el día de mañana puede verse perjudicada una cooperativa de la provincia de Cotopaxi, entonces sería importante definir el tema de la frecuencias para no causar malestar entre los transportistas, donde incluso se están viendo enfrentamientos físicos por este tipo de situaciones. Pide actuar de manera más realista, más rápida y oportuna a fin de evitar los accidentes de tránsito que son por hoy, noticia de todos los días.

La Presidenta de la Comisión da la palabra al Director de la ANT economista Pablo Calle.

Interviene el **Director de la ANT** a fin de dar respuestas. Con el tema de placas, manifiesta que si no ha sido lo suficientemente claro va a volver a exponer lo que ya mencionó. Dice que el promedio del precio de compra de placas importado directamente del exterior estaba entre USD6,50 y USD7,00, ahora con un intermediario nacional supuestamente el tema se encarece porque la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

mano de obra ecuatoriana no es cara y tampoco resta productividad, el costo es prácticamente la mitad, ese el primer elemento fundamental. Manifiesta que han pasado cuatro años desde la primera compra que se realizó y resulta que hoy en día cuesta la mitad de lo que costaba antes, por lo que le parece que es un elemento suficiente para poder levantar una alerta ante la Contraloría General del Estado. Señala que hay una compra que también se adjuntó a lo enviado a la Contraloría, al valor señalado anteriormente se compraron tres mil placas, ¿por qué no se compró una cantidad mayor, que era la requerida, y se realizó una compra pequeña? Fue para hacerla después, ya que estaba el proceso de subasta inversa listo, y el SERCOP no lo permitió porque precisamente ya estaba en el proceso de catalogación.

Dice que se tenía como requisito para ser proveedor de placas, haber tenido al menos dos ventas de por lo menos USD 400000 con el Estado en los últimos cinco años. Dice que a él le parece que es un direccionamiento de favorecer a quienes vendieron placas en los últimos cinco años al Estado. Señala que hay dos denuncias presentadas en la Fiscalía, la una por cohecho y la otra por concusión, que también son elementos que se han incluido. La Contraloría General del Estado, será la encargada de determinar las responsabilidades de ser el caso, o de manifestarse diciendo que todo está en orden.

En relación al tema del compromiso por parte del Ministerio de Educación, quiere recordar que el compromiso que la Agencia Nacional de Tránsito realizó fue que, a partir del período septiembre de 2018-2019 estará implementada la Seguridad Vial como un eje transversal. Desconoce la información que entregó a la Comisión el Ministerio de Educación, por lo que él responde en base a lo que el dijo. Manifiesta que en septiembre de 2018 se implementará, como ya lo mencionó, la Seguridad Vial en las instituciones educativas.

Con relación al cronograma dice, que lo hará con muchísimo gusto. Manifiesta que esta dispuesto a informar en la Comisión todas las veces en las que sea convocado, pero señala que existe un espacio institucional en el que estarán los representantes del Consejo Consultivo y también las personas que están en el Pacto por la Vida, que son: transportistas, sociedad civil y universidades, a fin de garantizar que ese plan operativo se cumpla.

Sobre el tema de transporte seguro, dice que el sistema del ECU 911 es un sistema interconectado a nivel nacional, por lo tanto, la réplica de la información se tendría que hacer de manera inmediata. Señala que si eso no está ocurriendo, se compromete en revisar si es un tema del sistema, en lo personal dice que no cree que sea un problema del ECU 911 porque es un sistema a nivel nacional interconectado, sin embargo, dice que tomará las medidas pertinentes.

En el tema de las mancomunidades, dice que como ANT han tenido problemas que han sido ocasionados por los municipios que a la final terminan convirtiéndose en problemas de la administración central. Desde su perspectiva, menciona que desafortunadamente la ley les faculta únicamente para realizar exhortos a los municipios, por lo que no tienen una facultad sancionatoria. Menciona que de lo que conoce, el COOTAD establece con claridad las autonomías y demás, que tampoco quiere decir que pueden hacer lo que los municipios quieran, los municipios deberían cumplir con las regulaciones emitidas por la Agencia porque son de obligatorio cumplimiento y en muchos casos no se está haciendo. La primera herramienta señala, es realizar el exhorto y las



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

reuniones pertinentes y existe una posibilidad pero es inviable en donde se le faculta a la ANT a intervenir el municipio. Lo que están planteando en las reformas a la LOTTTSV es que se establezca la posibilidad de sancionar a quienes omiten los procesos como los estudios de necesidad y la emisión de títulos habilitantes, que en algunos casos se ha comprobado que emiten títulos que no les corresponden porque son de facultad privativa de la Agencia Nacional de Tránsito.

Finalmente, quiere referirse al tema de las tricimotos. Manifiesta que dentro del plan que está planteado, se han enfocado en el tema de Seguridad Vial. Dice que si existen escuelas de conducción que dan licencias tipo A1, y ahora tienen varias escuelas que han presentado la solicitud, y si cumplen con los requisitos se les debe dar paso. Señala que va a pedir que se le informe sobre el número de solicitudes que tienen y el tiempo estimado de contestación.

Interviene la **Presidenta de la Comisión economista Elizabeth Cabezas Guerrero**, y manifiesta que como miembro de la Comisión tiene varias inquietudes, en donde no quiere redundar en los temas que han sido planteados por los distintos asambleístas.

Quiere comenzar comentando el tema de esta Comisión. En la Comisión durante estos meses de conformación que ha venido funcionando, se han recibido varias comparencias de sectores, autoridades, gremios y asociaciones, quienes han planteado distintos temas, desde algunos que incluyen reformas a la ley. A partir de ello, señala que ha mantenido una conversación extra formal con quien preside la Comisión de Desarrollo Económico el Asambleísta Esteban Albornoz, señala que se encuentra aquí presente el asesor de él, el señor Reyes, quien entre paréntesis debe decir, ha tenido expresiones descomedidas para la Comisión que ella preside y con algunos de los asistentes, motivo por el cual formalmente se quejó con el Presidente de la Comisión de Desarrollo y espera que él le haya transmitido la preocupación presentada. Dice que lo que están planteando es que la Comisión que ella preside tenga la posibilidad de manejar varias de las reformas que han sido presentadas por algunos gremios, es una aclaración que va a tener que hacer el CAL, como Comisión van a insistir en el rol para no tener ningún impedimento, sin embargo, le parece y como dijo el Presidente de la Comisión de Desarrollo Económico, ellos tienen otras reformas que deben tratar, por lo que él no vería mal que las reformas a la LOTTTSV sean tratadas por la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Art. 23 de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, así que cualquier decisión al respecto le comunicará al Director de la ANT, y de la misma manera si necesita algún tipo de información sobre el tema, le requerirá en la misma prioridad que la otra Comisión lo ha realizado. Señala que era importante realizar la aclaración, y que también quiere hacer seguimiento a la conformación del Consejo Consultivo.

El segundo tema al que quiere referirse y sobre el cual el Director de la ANT ya hizo referencia, es el tema de la entrega de frecuencias. En la Comisión se han recibido un sin número de quejas de varias provincias, incluyendo a Esmeraldas que compareció para presentar su malestar sobre el tema al que hizo referencia el Asambleísta Diego García. Hay empresas que han sido beneficiadas señala, con la concesión de nuevas frecuencias a pesar de que en esas zonas ya existen otras empresas que prestan el servicio, generando una competencia desleal y adicionalmente un riesgo en las carreteras cuando se disputan las rutas y los horarios, lo cual incluso podría ser motivo del incremento de la accidentalidad del país. Dice que lo mencionado, queda para el estudio técnico y adicional que



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

como ANT tengan que realizar. Le parece que en el tema de las frecuencias, se debe poner especial cuidado, se debería realizar un estudio claro de las motivaciones y procedimientos bajo los cuales se han otorgado las frecuencias, porque incluso hay denuncias claras sobre el tema de pagos que se han hecho en distintas provincias, lo cual generaría un acto de corrupción evidente que causa una preocupación por parte de la Comisión, que ahora es ya transmitida al Director de la Agencia Nacional de Tránsito.

El tercer tema que quiere tratar es la red de tramitadores, más allá de que esta red haya sido desmantelada, como parte del trabajo de éstas redes existe una cantidad de licencias, de trámites, de concesiones, que al momento supone, deben estar vigentes. La pregunta y el pedido que quiere plantear es: qué mecanismos la ANT va a adoptar para poder dejar insubsistentes los trámites que han sido realizados de manera fraudulenta, la acción más correcta sería, invalidar por ejemplo las licencias que aparte de ser ilegales no tienen ningún curso de por medio, y que generan el riesgo de tener en las vías a una persona que no tiene la experticia para estar al mando de un vehículo. Pide al Director de la ANT que le de alguna explicación al respecto y adicionalmente, menciona que en muchas provincias en donde se detectaron ese tipo de situaciones, no necesariamente han sido cambiados los directores de aquellas ciudades, y eso a su parecer, debería ser analizado porque debe existir algún tipo de responsabilidad de quién no se percató a tiempo del cometimiento de este tipo de situaciones. Menciona que lo manifestado es un tema administrativo, pero lo plantea porque son preocupaciones que han sido recibidas por la Comisión.

El cuarto tema que debe mencionar es la existencia de las cámaras de seguridad en los taxis. Señala que efectivamente ha sido un mecanismo muy positivo y efectivo para solventar tema de robos y asaltos. En la Comisión se ha recibido a distintos grupos de taxistas y su preocupación se basaba en que el mantenimiento los equipos de vigilancia y seguridad lo hacen empresas privadas, de acuerdo al convenio existente con la ANT, éstas empresas habían concluido su período de convenio y actualmente, existen equipos que no están operativos por la falta de este convenio. La pregunta puntual es: si efectivamente al momento todos los equipos instalados en la provincia de Pichincha, tienen la cobertura de mantenimiento para garantizar que los equipos esten operativos.

El siguiente tema tiene relación con los foto-radares. Manifiesta que no está de acuerdo que esto sea un tema de empresas privadas, en vista de que existe un riesgo de que esto se convierta en un negocio, como ya se ha confirmado en el caso de Loja, Ambato e Ibarra, puede ser que se quiera priorizar el tema de recuperar la inversión que se hizo y no el servicio a la ciudadanía. Sugiere que se haga un análisis un poco más detenido, menciona las reformas al COOTAD donde se ha hablado justamente de las competencias de los municipios y la capacidad que ellos tiene de entregar ésta facultad a una empresa, para lo cual, la Presidenta plantea que éste mejor sea un servicio que den los municipios, que además podría beneficiar a una municipalidad con ingresos económicos al cobrar ese rubro. Pide tener un análisis detallado con respecto al costo-beneficio de los foto-radares.

Un tema adicional importante es la revisión vehicular en el caso de las municipalidades señala. Menciona que muchísimos de los municipios a nivel nacional, no tienen la revisión y en algunos que si la realizan, lo hacen de manera ocular, es decir; no cuentan con una revisión técnica. En primer lugar, la revisión de manera visual dice, no es ninguna garantía para el vehículo, por lo que, debería existir algún procedimiento para establecer plazos a los municipios, señalando mecanismos



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

de obligatoriedad, para que los vehículos sean garantía de seguridad para los pasajeros.

Pide al Director de la Agencia Nacional, respuestas cortas y claras sobre sus observaciones.

Interviene el **Asambleísta Diego García**, quien manifiesta que de lo que comentó anteriormente, el permiso fue suscrito por la Directora encargada de Títulos Habilitantes Diana Pacheco.

Hace uso de la palabra el **Director de la Agencia Nacional de Tránsito**. En el tema de las reformas a la LOTTTSV señala que acudirá las veces que sean necesarias a la Comisión. Solicita formalmente a la Presidenta de la Comisión que le entregue una copia de las propuestas que han realizado las distintas asociaciones, gremios o personas de la sociedad civil para poder emitir un pronunciamiento por parte de la ANT. Dice que respetará la decisión que tome el CAL y que con mucho gusto tratará, de ser necesario, en las dos comisiones los temas.

En relación a la asignación de frecuencias, dice que se han hecho muchos estudios con personal técnico. Menciona que han contratado al cuerpo técnico de la Escuela Politécnica Nacional para que haga el levantamiento y los estudios correspondientes sobre este tema. La solución a este problema menciona, es tener un estudio técnico que sirva de base.

Manifiesta que no han descartado la posibilidad de realizar una revisión integral de todos los expedientes, es un tema que lo ha planteado Guillermo Abad de Justicia Vial. Están coordinando con el Consejo de Participación ciudadana señala, a fin de no cometer ningún tipo de irregularidad en el proceso de veeduría y participación ciudadana.

Sobre el tema del operativo y de que va a pasar con los documentos emitidos fraudulentamente, señala que definitivamente tienen que ser revocados. Pone como ejemplo que dentro de varias revisiones posteriores a las que se hicieron, se determinaron varios trámites que se realizaron fraudulentamente, como; emisión de licencias, recuperación de puntos, reducción de multas, etc, y menciona que todos esos trámites se están revirtiendo, lo cual va a contribuir con las investigaciones, el ciudadano que pago USD 500 por recuperar sus puntos y de pronto se logró percatar de que ya no los tiene, lo más seguro es que reclame o denuncie.

Dice que las acciones que se están tomando como un control permanente que debe existir y que dentro de la reforma institucional está generando una unidad de inteligencia de gestión, es un ente de absoluta confianza de la Dirección Ejecutiva, que lo que hace es entrar a auditar de manera permanente los procesos donde pueden existir riesgos morales. Pone como ejemplo a Azuay, donde se emitieron en el mes de diciembre doscientas licencias profesionales, donde se hace un estudio muestrario que pide la documentación de sustento de la emisión de dichas licencias para identificar a funcionarios que no estén realizando el procedimiento de manera adecuada. Señala que es una medida implementada en cada uno de los procedimientos de la Agencia Nacional de Tránsito.

En relación al cambio de directores, dice que le han llamado varias autoridades, directores, asambleístas, a fin de mencionar ese tema, donde ya se han tomado correcciones en algunos casos y en otros están en proceso de evaluación, y de ser necesario se realizarán cambios.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Transporte seguro, dice que es importante aclarar un tema, no es verdad que está vencido el contrato de mantenimiento de los kits de seguridad, señala que está totalmente vigente. Manifiesta que se reunió con el gremio de taxistas de Pichincha y también con la Federación Nacional de taxistas, y el reclamo de ellos es que el Estado invirtió ciento sesenta millones de dólares en la infraestructura para dotar de esos equipos a los vehículos, y se los dio de manera gratuita en comodato a todos los transportistas, y lo único que se les pide es que hagan un pago de USD 28 anuales a fin de darles mantenimiento. Sin embargo, dice que buscará la manera de realizar una reducción de costos.

El equipo de transporte seguro de la ANT monitorea y llama permanentemente a los 75 mil usuarios de transporte seguro, realizan el agendamiento de las citas para el mantenimiento, es decir llaman a la cooperativa y le dicen que determinado vehículo ya tiene que hacer el mantenimiento y dirigirse a un centro de mantenimiento, y pese a ello, existe un 30% de ausentismo y es esa la razón de porque varios de esos kits han dejado de funcionar.

Con el tema de los foto-radares, menciona que es un tema en el que tienen absoluta libertad los GADs para poderlo hacer ellos con auto-gestión, el tema es que muchas veces las limitaciones son de nivel técnico, porque se necesita tener el desarrollo del software y demás, por lo que muchos han decidido hacer una concesión a empresas privadas. Dice que uno de los problemas de las concesiones es que el Estado solo devuelve el dinero que han invertido y no se entregan los fondos necesarios para el mantenimiento, y por ello los municipios han preferido las asociaciones público privadas, así se asegura el mantenimiento, la reposición, el cambio y no están supeditados a que el Ministerio de Finanzas le de o no el dinero.

En relación a los centros de revisión técnica vehicular, dice que existe un cronograma con tiempos y responsabilidades establecidas trabajado con la Asociación de Municipalidades del Ecuador, pero lastimosamente ni la ANT, ni la AME pueden sancionar a los municipios si no cumplen, pero lo que se deberá hacer es exponer públicamente los nombres de quienes no están cumpliendo y este será el único mecanismo de presión que ellos pueden tener. Manifiesta que la Agencia Nacional de Tránsito no monta los centros de revisión técnica vehicular, sin embargo, él se ha reunido con los proveedores de centros de revisión técnicos a nivel nacional para pedirles que presenten una propuesta y que se exponga a los alcaldes cuáles son las alternativas que tienen.

La **Presidenta de la Comisión** menciona que ella y varios asambleístas presentes son miembros de la Comisión de GADs y están tratando las reformas al COOTAD, dice que valdría la pena contar con insumos de la ANT a fin de poder realizar las reformas necesarias dentro de la ley, con lo que se lograría cubrir estos vacíos legales.

Interviene el **Director de la Agencia Nacional de Tránsito** y manifiesta que respecto al tema de la catalogación se encuentran trabajando al respecto y ellos están aportando sobre todo con el tema de los valores referenciales. Con relación a las camionetas del Oriente, dice que es necesario ser muy claro, dice que hay camionetas doble cabina que son taxis y dentro de su contrato de operación no pueden realizar contrataciones con entidades públicas porque su modalidad de transporte no lo permite, así que no se trata de que el SERCOP quiere o no catalogarlo, sino que cada modalidad de transporte tiene su finalidad y objetivos.



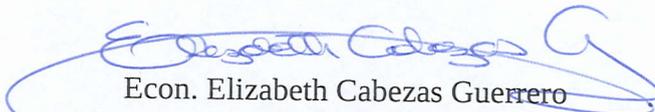
REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

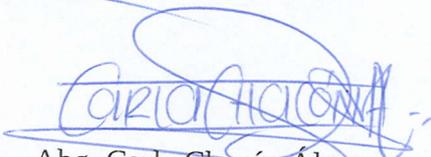
La **Presidenta de la Comisión economista Elizabeth Cabezas Guerrero** agradece la comparecencia del Director de la Agencia Nacional de Tránsito y de las y los asambleístas miembros de la Comisión. Pide a la señora **Secretaria** que de lectura del siguiente punto del orden del día.

“TERCER PUNTO:

ASUNTOS VARIOS”

En vista de que no existe ningún tema para tratar, siendo las diecisiete horas con cuarenta y seis minutos, la **Presidenta de la Comisión** da por finalizada la sesión.


Econ. Elizabeth Cabezas Guerrero
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN


Abg. Carla Chacón Álvarez
SECRETARIA RELATORA