

SESIÓN # 28

CONTINUACIÓN 2

10/10/2018



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 Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Acta N° 28 -2

Sesión N°. 28 segunda continuación-CEOCESCC-AN-2018 del 10 de octubre del 2018

Preside la Sesión: Msc. Fafo Gavilánez Camacho

En el Distrito Metropolitano del cantón Quito, a los diez días del mes de Octubre del dos mil dieciocho, siendo las nueve horas con diez 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 Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el primer piso ala oriental del edificio de la Asamblea Nacional, ubicada en la Avenida 6 de Diciembre y Piedrahita.

El **Presidente de la Comisión** solicita a la **señora Secretaria** constate el quorum.

La **señora Secretaria** procede a constatar el quorum:

Asambleísta Michel Doumet	Ausente
Asambleísta Fabricio Villamar	Presente
Asambleísta Carlos Viteri	Presente
Asambleísta Fredy Alarcón	Presente
Asambleísta Fafo Gavilánez	Presente
Asambleísta Luis Pachala	Ausente
Asambleísta Marcelo Simbaña	Presente
Asambleísta Ana Belén Marín	Ausente
Asambleísta Javier Cadena	Ausente

La **señora Secretaria** informa que existe el quorum reglamentario para dar inicio a la Sesión.

El **Presidente de la Comisión** solicita a la **señora Secretaria** dé lectura a la convocatoria.

La **señora Secretaria** procede a dar lectura:

“CONTINUACIÓN CONVOCATORIA No. 028 -CEOCESCC-AN-2018

Por disposición del Asambleísta, Magíster Fafo Gavilánez Camacho, Presidente de la Comisión



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

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 dispuesto 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, **se convoca** a las y los asambleístas integrantes de la Comisión, a la Continuación de la Sesión Ordinaria No. 028 , a desarrollarse el día miércoles 10 de Octubre del 2018, a las 09H10, en el **Salón 1** , ubicado en el edificio de la Asamblea Nacional en la avenida 6 de Diciembre y Piedrahita de la ciudad de Quito, con el fin de tratar el siguiente orden del día:

1. Análisis, revisión, y o aprobación de los siguientes artículos del eje de transporte terrestre. Artículo 51,57,63,68,74,75,76,80,81,82,83,84”.

El Presidente de la Comisión da la palabra al **Coronel de la Policía Nacional Cristian Barreiro**.

El Coronel de la Policía Nacional Cristian Barreiro en su intervención indica que dará a conocer a través de una presentación lo referente a transporte comunitario desde el punto de vista accidentalológico. Narra a través de un video como se dio un accidente en barba negra Ecuador, donde producto del accidente fallecieron doce personas que viajaban en el cajón de la camioneta; indica que uno de los mayores problemas que se da es la adulteración de las ballestas que trae consigo la alteración del centro de gravedad de las camionetas y por ende se pierde el control del vehículo y es la causa de muchos accidentes indica. Finaliza su intervención señalando que sabe que se tiene que tratar el tema de transporte comunitario y se debe atender una necesidad, pero debe llenar ciertas características básicas puntualiza.

El Presidente de la Comisión da la palabra al **doctor Santiago Gavilánez Representante de la Agencia Nacional de Tránsito**.

Santiago Gavilánez Representante de la ANT en su intervención menciona que expondrán sobre el transporte rural comunitario, indica que en el año dos mil diecisiete existe ciento cincuenta y nueve personas fallecidas en camionetas y que en lo que va del año ya son ciento diez personas que fallecen en las vías del Ecuador. Indica que también que el setenta y un por ciento del servicio de transporte rural es atendido en camionetas simples y doble cabinas.

Explica sobre el tipo de modalidades que existe en las leyes y como algunas de este tipo de modalidades se han hecho cargo hasta el momento y menciona en su intervención que este nuevo servicio debe cumplir ciertos requisitos para que no sucedan accidentes de tránsito. Finaliza diciendo que entienden que es necesario cubrir este tipo de transporte que se ha convertido en necesidad.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **Coronel Washington Díaz de la Comisión de Tránsito del Ecuador**.

El **Coronel Díaz representante de la Comisión de Tránsito del Ecuador** en su intervención manifiesta que al ver la temática de la propuesta de la Policía Nacional y la Agencia Nacional de Tránsito están de acuerdo.

El **Presidente de la Comisión** pregunta si tienen alguna presentación en cuanto al transporte comunitario.

El **Coronel Washington Díaz representante de la Comisión de Tránsito del Ecuador** indica que lamentablemente no cuenta con diapositivas acerca de transporte comunitario.

El **Presidente de la Comisión** muestra su inconformidad y precisa que a pesar de haber dado la oportunidad para que se tome en cuenta la opinión la Comisión de Tránsito del Ecuador no lo hacen, sin embargo le agradece la presencia, de la misma manera indica que se abre el debate al artículo cincuenta y uno agradeciendo a la mesa técnica y solicita a la **señora Secretaria** dé lectura del artículo cincuenta y uno.

La **señora Secretaria** da lectura del artículo cincuenta y uno de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial: “Artículo 51.- (Clases de servicios de transporte terrestre).- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a) Público;
- b) Comercial;
- c) Por cuenta propia; y,
- d) Particular.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **Vicepresidente de la Comisión Fabricio Villamar**.

El **Vicepresidente de la Comisión Fabricio Villamar** solicita que se de lectura al artículo 51, 57, 57 numeral 1, 72, 74 y el artículo 76 para tener una idea clara de cómo va a quedar la Ley indica.

El **Presidente de la Comisión** solicita a la **señora Secretaria** dé lectura a lo solicitado por el Vicepresidente de la Comisión.

La **señora Secretaria** procede a dar lectura: “Artículo 57.- (Servicio de Transporte Comercial).- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico, **rural - alternativo** y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido, en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias.

Se agrega un artículo Innumerado a continuación del Artículo 57 de la LOTTTSV:

Artículo 57.1.- (Transporte Rural – Alternativo: El tipo de transporte rural – alternativo es el servicio que se realiza para el traslado de personas y/o carga, dentro de las parroquias rurales, comunidades, comunas, recintos de la circunscripción territorial del GAD competente, exclusivamente donde no exista el servicio de transporte público, brindado preferentemente por personas domiciliadas en las comunidades o recintos antes mencionados, en vehículos con capacidad de carga, por una contraprestación económica, sujeto a las regulaciones que para el efecto establezca el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Este tipo de servicio de transportación, deberá suministrarse atendiendo indicadores de seguridad y eficiencia, previamente definidos y controlados por el organismo competente, que, por su naturaleza especial, su reglamentación deberá observar criterios de simplificación, inclusión, accesibilidad, seguridad, integración, coordinación, entre otros; y, promoviendo la auto sustentabilidad y sostenibilidad del servicio en procura del desarrollo rural.

No se prestará el servicio de transporte rural - alternativo en la red vial estatal, debiendo para el efecto crearse las diferentes estaciones de transferencia por parte de la autoridad de tránsito competente.

Artículo 72.- (Títulos de transporte terrestre).- Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos. En el caso de los prestadores del servicio rural – alternativo, podrán ser personas naturales o jurídicas

Artículo 74.- (Títulos habilitantes otorgados por la Comisión Nacional de tránsito).- Compete a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

otorgar los siguientes títulos habilitantes:

- a) Contratos de Operación para la prestación del servicio de transporte público de personas o bienes, para los ámbitos intraregional, interprovincial, intraprovincial e internacional;
- b) Permisos de operación de servicios de transporte comercial bajo la modalidad de carga pesada y turismo, en todos los ámbitos;
- c) Permisos de operación de servicios de transporte comercial, para todos los ámbitos, a excepción del intracantonal;
- d) Autorizaciones de operación para el servicio de transporte por cuenta propia para todos los ámbitos; y,
- e) Autorizaciones de operación para el servicio de transporte rural – alternativo.**

En el ámbito internacional, los títulos habilitantes serán otorgados de conformidad a los convenios y normas internacionales vigentes

Artículo 76.- (Contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público). - El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.

El permiso de operación para la prestación de servicios de transporte comercial de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual la Comisión Provincial respectiva, enmarcada en la Ley, el Reglamento y las resoluciones emitidas para el efecto por la Comisión Nacional, autoriza a una persona jurídica, legal, técnica y financieramente solvente, para prestar servicios de transporte.

La autorización de operación para la prestación de servicios de transporte por cuenta propia, es el título habilitante conferido por parte de la Comisión Nacional a una persona jurídica para la operación de un servicio de transporte por cuenta propia, cumplidos los requisitos y el procedimiento establecido en el Reglamento de esta Ley.

La autorización de operación para la prestación de servicios de transporte rural - alternativo, es el título habilitante conferido por parte de la Agencia Nacional de Tránsito a una persona natural o jurídica, sujeto a las regulaciones que para el efecto establezca el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.

El **Vicepresidente de la Comisión Fabricio Villamar** indica que en la Sesión anterior se había precisado entre los Asambleístas, que se debe garantizar la necesidad que se preste el servicio en los lugares donde no existe el servicio de lugar autorizado para una operadora específica que podía ser



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

agremiado y particular, de tal manera que no se caiga en la posibilidad que los usuarios terminen siendo forzados a comprar cupos en operadoras ya existentes y señala que esto no debe ser un foco de negocio de alguna operadora ya existente. Manifiesta que no ha existido el debido apoyo por parte de la Agencia Nacional de Tránsito ya que esto se lo podía hacer mediante Reglamento, sin embargo, nunca hubo la intención y es por eso que hoy se va a plasmar en la Ley dice.

El **Presidente de la Comisión** en su intervención manifiesta que tiene una observación en lo referente a la creación de mini-terminales debido a que el costo de operación de aquello será complicado. Da la palabra al **asambleísta Marcelo Simbaña**.

El **asambleísta Marcelo Simbaña** en primer lugar da un cordial saludo a todos los integrantes de la Comisión y luego de esto indica que tiene varias observaciones al texto propuesta; precisa que cuando se habla de transporte comunitario la parte donde se direcciona el tipo de personas naturales y jurídicas indica que se debería tratar en los artículos 55 y añadir una excepción en la excepción del transporte rural comunitario, para que no se contradigan; en relación al tema de centrales de transferencias precisa que no se debería incluir este tema puesto que sería un gasto operativo y no se podría llegar incluso a concretar, más bien recomienda la inclusión de determinadas paradas, para que no se desordene el tema urbanístico en las ciudades. Para finalizar dice que se debería incluir la propuesta de las organizaciones del servicio logístico y debería considerarse debido a que es oportuno y así mismo establecer especificaciones para este tipo de transporte y para el transporte de sustancias peligrosas.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Fredy Alarcón**.

El **asambleísta Fredy Alarcón** en su intervención manifiesta que analizando la propuesta, concuerda con la intervención del asambleísta Marcelo Simbaña en relación a que sí las operadoras van a realizar este tipo de servicio, ya no entrarían las personas naturales. Respecto al tema de transporte comunitario precisa que se debería encajar que este tipo de operadoras salgan solo hasta la vía estatal y no vayan a la cabecera cantonal y con esto se evitaría el conflicto con los demás transportistas menciona.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Carlos Viteri**.

El **asambleísta Carlos Viteri** en su intervención manifiesta que el transporte comunitario rural debe tener las mismas seguridades y por otro lado indica que el derecho de movilidad y el derecho de transportarse por parte de los habitantes de los sectores rurales es un derecho inalienable. El transporte rural comunitario dice, no se podrá realizar en las vías estatales y en realidad no entiende el concepto ya que se daría ciertos abusos a los usuarios porque el usuario se debería cambiar de vehículo y solicita que si está entendiendo mal sea orientado le den una explicación.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra a la **doctora Daniela Quiroz representante de la Agencia Nacional de Tránsito**.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Daniela Quiroz representante de la Agencia Nacional de Tránsito indica que es importante que las propuestas planteadas garanticen la seguridad de la ciudadanos usuarios y transportistas. Dice que otro de los objetivos de la ANT es fortalecer el tipo de modalidades porque en función al informe es importante tener en cuenta los datos estadísticos para así poder justificar la creación de una nueva modalidad; indica que el sesenta y dos por ciento de la población se moviliza por estudios y trabajo, mientras que un doce por ciento se moviliza con carga y bajo este tipo de criterio se debería fortalecer la modalidad de carga mixta. Sugiere que debería quedar como transporte rural y no alternativo; en cuanto al artículo setenta y cuatro en la que precisa que será competencia de la Agencia Nacional de Tránsito entregar las autorizaciones para este tipo de transporte.

Considera que podría entrar en conflicto en cuanto a la aplicación debido a que los GAD's tienen la facultad según lo previsto en el artículo sesenta y cuatro numeral siete, por lo que se podría evidenciar la no aplicabilidad de este artículo menciona; considera que en el caso de las estaciones de transferencia son necesarias ya que de esta manera se garantiza que este transporte sea exclusivo para los lugares donde no exista este tipo de transporte.

El Presidente de la Comisión da la palabra al **asambleísta Luis Pachala**.

El **asambleísta Luis Pachala** en su intervención aplaude la intervención de la Policía Nacional y la Agencia Nacional de Tránsito, así mismo lamenta que su propuesta de transporte comunitario haya sido desechada por parte de la mesa técnica e indica que no se lo quiere visibilizar y pide que se dé la palabra al presidente de la FENACOTRALI.

Indica que en el artículo cincuenta y uno donde están los tipos de transporte no se innova solo es una copia indica y pregunta para qué está el estudio donde se ha gastado millones de dólares; exterioriza de la misma manera que si se deja en el artículo cincuenta y siete dentro de la clasificación, existirán nuevas operadoras y esto se iría en contra de las operadoras que ya existen. Indica que hay operadoras que van a las comunidades, pero son sancionadas y esto a su criterio atentaría contra las operadoras ya existentes.

Señala que al final del artículo setenta y uno debería ir la siguiente modificación: “desde las paradas existentes hacia los territorios rurales”, e indica que de la misma manera el artículo setenta y dos se confirma que se crearían nuevas operadoras, por lo que, considera no estar de acuerdo con ésta propuesta y propone que se incluya al artículo cincuenta y uno como modalidad de servicio más y no como modalidad de operadora.

El Presidente de la Comisión da la palabra al **asambleísta Michel Doumet**.

El **asambleísta Michel Doumet** en su intervención trata de explicar al asambleísta Luis Pachala su preocupación e indica que en el artículo cincuenta y uno están claramente los servicios de transportación terrestre tales como público, comercial, por cuenta propio y particular, precisa que no se está hablando del Reglamento sino de la Ley y al poner en el artículo cincuenta y siete punto uno, la transportación rural se reconoce en la Ley este tipo de transportación, es decir; se está dando un reconocimiento y se encuentra en la visibilizada en la Ley.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Precisa que a su criterio ya se encuentra visibilizado y más bien posterior a la vigencia de la Ley se deberá solicitar se reforme el Reglamento.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra a la **asambleísta Ana Belén Marín**.

La **asambleísta Ana Belén Marín** en su intervención precisa que tiene cuatro criterios relacionados a la propuesta presentada por la mesa técnica. En cuanto al nombre rural alternativo considera que es un error ya que debería ser rural y manifiesta que está de acuerdo con la opinión del asambleísta Luis Pachala al decir que ya existe un tipo de transporte y con que esta propuesta se está creando un nuevo tipo de transporte comunitario, por lo que, su preocupación de fondo es sobre la problemática de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que han entregado muchos permisos de operación de camionetas en sus diversos tipos de operación sin ningún informe técnico que resuelva esto. Considera que no se debe aumentar una nueva modalidad o modelo de transporte comunitario porque en ese momento va existir conflicto entre rutas y frecuencias de operadores y generaría un problema social fuerte y solicita que la Agencia Nacional de Tránsito haga llegar un documento detallado sobre a quienes se entregaron los permisos a las camionetas ya que fueron cerca de mil doscientos cupos a las camionetas mixtas y dice que ese era el fin de hacer el transporte comunitario pero lamentablemente eso se disolvió ya que algún intermediario de la Agencia Nacional de Tránsito entregó a otras personas y no a los usuarios y pide que a través de Presidencia de la Comisión se haga llegar este petitorio menciona ya que se debe fortalecer el servicio de transporte mixto.

Menciona que es imposible que una camioneta que sale del sector rural no se conecte con la vía estatal porque los recintos están cerca de la cabecera cantonal y no se puede decir a los usuarios que se bajen de la carretera, por lo que considera que eso se debe regular y no dejar tampoco al libre albedrío y no cortar el servicio.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Alberto Arias**.

El **asambleísta Alberto Arias** agradece y manifiesta, que aquí tienen dos preguntas que hacer, resolver el problema de aquellos ciudadanos que están en los sectores donde no entra una modalidad de transporte, tienen que encajar en el tipo de modalidad que ya existe dice. Pide a todos sus compañeros Asambleístas que se den cuenta del tema control que tiene mucho que ver en esto, el transporte interprovincial cuando llega a una ciudad, se transforma en transporte urbano, y pregunta dónde está el control, por lo que en la Ley podrían poner muchas cosas. Señala lo indispensable que es el control de la Ley, ya que pueden existir varias cosas en la Ley que al final del día no se cumplen y el fondo es solucionar el problema a los ciudadanos que no tienen como salir de sus lugares de origen porque no llega el servicio de transporte. La solución no es crear una nueva modalidad desde su punto de vista, sino buscar la solución al problema para que tengan ese tipo de servicio en los lugares donde no hay.

Menciona que la ANT debe tener mapeado cuál es la necesidad, debe saber cuál es la necesidad en el país sobre el tema que están tratando y dice como ejemplo que si tienen problemas con ochocientos ciudadanos que prestan ese servicio a nivel nacional, llamen a esos señores para



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

solucionar el problema, porque el tema es que si se les da los cupos vende el cupo y no quieren pagar porque en realidad el cupo no tiene costo, hay que organizar en base a la necesidad, la ANT tiene que tener bien claro para solucionar el problema, la Ley es clara dice. Tienen muchos mecanismos para controlar pero no se lo hace, le preocupa mucho cuando hablan de la necesidad que en las camionetas doble cabina le pongan algo para transportar y aquí en la Comisión están hablando de seguridad vial y pregunta cómo hablan de seguridad vial y están queriendo transportar personas, a su modo de ver es una contradicción y cuál es el espíritu, hay que hilar fino este tema dice, en vista de que le preocupa poder dar el servicio y una solución a los compañeros ciudadanos que a gritos piden que se les solucione el problema pero tampoco no nos podemos apartar del tema de la seguridad vial. El primer paso es que la ANT diga cuál es la estadística que tienen de aquellos ciudadanos que no tienen este servicio para solucionarlo.

Sobre el tema de competencias dice que ha escuchado también a quién darán las competencias; al GAD o a la ANT, la Ley es clara señala, se entregaron las competencias a los municipios y no pueden decir que la ANT tiene que tener esa competencia, hay que tener claridad cuando hablan de la Ley de Tránsito o sino deberían hacer una reforma a lo que ya está establecido, ya que no se puede decir “te entrego las competencias pero en este tema lo haré yo”.

El **Presidente de la Comisión** manifiesta que en el debate anterior, como en otras ocasiones la mesa técnica propone y aquí los Asambleístas son quienes vamos incorporando, eliminando algún texto que en el debate vaya surgiendo y esto no es una imposición dice, es una discusión que ha existido en base a lo que acordaron en la sesión anterior, por eso se dispuso a la mesa técnica elabore textos alternativos.

En segundo lugar dice que deben ser conscientes del estudio que hizo la ANT, un millón quinientos mil ecuatorianos necesitan movilizarse de cuatro provincias, es decir, se está hablando en una simple regla de tres que alrededor de ocho millones de ecuatorianos necesitan movilizarse en el Ecuador, entonces necesitamos dar solución a medio Ecuador, el nombre es importante señala pero no van a discutir por ello, pero también es importante porque tiene que ver con la identidad de nuestros pueblos. Menciona que no comparte el término alternativo porque no van a entenderlo los compañeros agricultores, campesinos indígenas, por eso yo había dicho agropecuario rural, pero es cuestión de conversar.

Manifiesta que las competencias están establecidas y en función de aquello deberán reglamentar. Los GADs tienen las competencias, pone en debate y pregunta: se podrá incorporar a las Juntas Parroquiales, para poder modular todo lo que están analizando este momento. Respecto al tema de competencias, los GAD's, si hablan de ruralidad, hablan del sector comunitario, hablan del sector agropecuario, por lo que propone tener un ente normado, se tiene un ente establecido en la Constitución de la República con estructura, lo que es los GAD's parroquiales y el otro punto que quiere pedir es el tema de las estaciones de transferencias porque cree que es un criterio unánime para ir descartando del texto de que eso no les va a ayudar mucho para el tema de control y querer invertir en las zonas de transferencia. Menciona que en el momento en que den solución a ello, deben pensar en los ocho millones de ecuatorianos que necesitan movilizarse, y había dicho en alguna reunión que se creó la modalidad de camionetas mixtas porque los taxistas no querían o no



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

podían o no había la posibilidad de dar ese servicio, y hoy que hay la posibilidad de dar un transporte comunitario es porque las camionetas no dan ese servicio, entonces por ahí pueden ir encajando la solución.

Comparto con que hay que visibilizar el tema agropecuario con el nombre que se le quiera dar, porque una de las herramientas que ha incrementado el Presidente Moreno es el diálogo y en el diálogo salió ésta necesidad, por eso viene el tema de estudios incluso con una legislación con un antecedente de legislación, los decretos presidenciales anteriores que se han emitido para ir viabilizando aquello.

Dice que quería expresar todo lo señala para encajar su compromiso con todos los ecuatorianos, no con sectores, no con amenazas, aquí no vamos a recibir amenazas de nadie, aquí han dado la palabra a todos, siempre han hablado con respeto, el momento que se sientan amedrentados por un sector o por otro sector, perderán la objetividad y perderán todo lo que han ido construyendo de la forma más democrática, más transparente, se dirige al asambleísta Luis Pachala y le señala que está en uso de la palabra, usted pídame la palabra yo le doy señala. Manifiesta que dejarían de avanzar todo lo que han avanzado de la manera más democrática y más transparente con la que han venido trabajando y dice que hace éste razonamiento para ir incorporando aquello, nadie está imponiendo nada en absoluto al menos no es su estilo, aquí en la mesa o en la cancha juegan, debaten, y al final tienen doble trabajo: enojarse y entrar en buenas pero aquí sobre la mesa, por eso son públicas las audiencias, pueden grabar las sesiones, de esa manera este debate se va a engrandecer e indica que ha recorrido algunas provincias del País por lo que están bien sintonizados con los diferentes sectores, han pedido capacitación, han pedido formación, el tema del tema Consejo Consultivo ven bien que los gremios estén ahí representados, el tema de la participación ciudadana, el tema de la recuperación de puntos, que muy buena idea que los choferes se auto eliminan o cuiden su licencia, pero señala que los puntos críticos van a hacerlo con la mayor altura y el tiempo que sea necesario, gracias por el apoyo ha pedido la ampliación de la Comisión, sabemos que tienen un tope pero por ello no dejaran de debatir.

Señala que por el Pleno de las once deberán suspender pero los convoca a las siete de la noche o apenas se termine el Pleno para volver a reunirse porque hay que ir terminando estos temas. Da la palabra al **asambleísta Marcelo Simbaña**.

El **asambleísta Marcelo Simbaña** quiere argumentar algunos puntos para traer al análisis y al debate, el histórico conflicto de los transportistas por la creación de más operadoras se asienta por una falta de planificación en el momento de determinar el servicio que presta cada operadora, como ejemplo en la transportación comercial existen taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, transporte turístico y quieren incluir el rural alternativo y el logístico y de pronto el transporte de substancias peligrosas, pero cada tipo de transporte cumple un objetivo específico, porque hay un usuario específico final y por poner otro ejemplo el taxista transporta cuatro personas es transporte de pasajeros, la tricimoto es igual transporte de pasajeros, la carga pesada es carga, la liviana es carga liviana, mixto es pasajeros y carga y así se debe ir articulando con el usuario final de cada tipo de transporte, aquí viene obviamente el análisis, en que afecta la una operadora o el un tipo de transporte al otro tipo de transporte y obviamente esto se resume dice, en la rentabilidad del negocio



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

para cada tipo de transporte y ese es el conflicto histórico que han mantenido las operadoras de transporte, en la afectación de su economía de una modalidad de transporte a otra modalidad de transporte, en el Ecuador ya existen muchas modalidades de transporte y obviamente aquí cree que están debatiendo en este momento la falta de respuesta del transporte mixto, es por ello que están en un punto crítico, porque no ha tenido la respuesta que las comunidades necesitaban en el sector rural para transportar de una forma organizada y regulada a las personas en esos sectores, ahora aquí tienen que hacer un profundo análisis de la afectación que puede darse con un nuevo tipo de servicio y obviamente con ese análisis proceder de forma correcta, lo que no quieren señala, que aquí a través de sus decisiones se dé un conflicto social, porque al final del día obviamente va a generar en el sector del transporte un grado de conflicto, malestar, inquietud, van a decir que se están mermando las utilidades, el negocio ya no es rentable, ahí va a ver cierto grado de malestar en los transportistas.

Por otro lado dice, tienen que dar respuestas a todas esas personas que no tienen un transporte adecuado, racional, de la forma como estipula la Constitución de la República y los derechos humanos, entonces por una parte esta el sector del transporte cuidando su negocio y por otra parte está el sector de las personas que viven en el sector rural que no tienen una transportación adecuada, y obviamente al hablar de una transportación adecuada están hablando de esa transportación que cuide y garantice la vida de las personas, tendrán que analizar que es lo que pesa más, la vida de las personas o el negocio de las personas, es racional hacer éste análisis y de hacer entender a todos los usuarios del sistema que es más importante; la vida de las personas o el negocio que tienen las personas. En definitiva si hacen un estudio global, el negocio de las personas podría representar un quince por ciento del universo del sistema, versus a la seguridad y la vida de las personas que piensa es la parte más frágil del sistema jurídico inclusive que sí en algún momento entran en conflicto entre las partes, el juez por más injusto que sea siempre va a ver y velar por la seguridad y la vida de las personas. Por sugiere debe ir el análisis y deberían ya ver estos puntos críticos en discusión para entrar a un debate mas técnico y tomar decisiones.

El Presidente de la Comisión da la palabra a **Napoleón Cabrera Presidente de FENACOTRALI.**

Napoleón Cabrera Presidente de FENACOTRALI manifiesta haciendo referencia al transporte mixto quién les habla trato de ser lo más transparente en las razones que les traen a ésta Comisión, el transporte liviano y mixto del País desde hace algunos años justamente para el sector rural surge como modalidad de carga liviana las camionetas de cabina sencilla, debe indicar que su estructura está en las ciudades, en las parroquias en los recintos, en los lugares más apartados de la geografía, buscando ese enlace de la ciudad al campo y viceversa. Ahora que la Ley defina el transporte mixto como transporte de pasajeros dice, quienes están en el ejercicio de la dirigencia nacional saben que esto se debe de la falta de atención oportuna en este caso de la ANT no de los directivos de ahora sino de muchos años atrás. La ANT a través de quienes por situaciones políticas han estado al frente, con ciertas excepciones, han visto en el cabildeo contradictor de otras modalidades quizás más poderosas, se llegó al extremo de una reforma de Ley, llevar un pasajero en el balde se convertía en una contravención, eso hizo que tengan que migrar por el aporte a la seguridad vial, inclusive de no caer en este tipo de contravenciones a la par de la tecnología automotriz migraron al



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

servicio de transporte mixto que era una alternativa, en ese entonces el artículo 98 de la Ley lo definía como una modalidad, para los lugares textualmente decía en donde la vialidad o la situación geográfica así lo permita, se aplicaba esto en el oriente ecuatoriano, estaba permitido operar camionetas doble cabina como un transporte de excepción, luego esto se fue generalizando a nivel nacional, y hoy por hoy el noventa y cinco por ciento del parque automotor es transporte mixto, por temas de seguridad y por temas de comodidad, pero es verdad que hay falencias, hay escasez de servicio en el área rural y urbano marginal, pero por qué, porque la ANT no ha hecho un estudio real objetivo de las necesidades que existen en estos sectores y cuando se ha logrado algún estudio se ha logrado a cuenta gotas y él habla de muchos años atrás dice, apenas cupos contados y se implementó una resolución en la Agencia número cero cincuenta y seis que establece que deberán ser atendidas las peticiones en el orden cronológico que han presentado la solicitud. Menciona que como Federación desde mucho tiempo atrás han venido solicitando la derogatoria de la cero cincuenta y seis que permite que abogados dedicados a estos trámites de transporte y que tramitadores de transporte se dedicaron a ingresar las solicitudes en todas las agencias provinciales como es de acuerdo al orden de solicitud se echaron a esperar no más señala, y cuando salen los cupos y dicen yo tengo la solicitud más antigua a mi me corresponde, pero si hacen un estudio detallado esas personas ni siquiera son oriundos de la zona, pero por la cero cincuenta y seis les da el derecho de formar esa compañía, ahí viene la venta de acciones y el cierre de oportunidades para seguir desarrollando a las comunidades.

Se dirige a las y los Asambleístas y manifiesta que ellos, a través de este cuerpo de Ley, frente a ésta preocupación que es nacional del transporte rural y que en algún momento el Presidente Correa quiso solucionar, emitió un decreto que en lugar de ser favorable al transportista mediano y mixto los perjudicó porque muchos caían que al amparo de ese decreto ya que podían movilizar gente pero en la carretera le paraban. Manifiesta que ese decreto no puede estar por encima de la Ley, consecuentemente imponían la sanción correspondiente al contraventor. Se dirige al Presidente de la Comisión y expresa que este tipo de transporte piensa crear únicamente con membrete de zona rural a través de zonas rurales o jurídicas y eso sería una confrontación grande y abierta, y como bien lo dijo el Presidente, ésta comisión no funciona con amenazas. Señala que ellos también somos una generación de dirigentes que creen que el diálogo es el camino, pero es también necesario que sepan que tienen que responder a las exigencias de su gente, que está pendientes porque aquí aparte de representar a la FENACOTRALI, menciona que preside la Confederación de Transportistas Terrestres del Ecuador que agrupa todas las federaciones y todos están pendientes de este proyecto de creación de transporte comunitario. Cree que la mejor forma de buscar solución es la justa y legítima atención, porque el transporte de camionetas nace en las zonas rurales, allá está dedicado su servicio en su gran mayoría, si bien es cierto que la norma no cataloga como una modalidad de transporte mixto, están en las ciudades, parroquias, recintos, su actividad se vincula a este enlace ciudad campo.

Manifiesta que habían entregado a nombre de la Confederación un Proyecto de Reforma de Ley y ahí habían pedido que parte de la solución de los conflictos que viven las comunidades, sea justamente reformar cuando se habla del transporte mixto, la definición cuando se habla de taxis, porque toda regla tiene su excepción, hay ciertas autoridades o elementos de control que le buscan la trampa, porque hecha la ley hecho la trampa, aquí dice transporte mixto, transporte de pasajeros y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

carga, si se baja solo con carga y dónde están los pasajeros, si baja solo con pasajeros para subir de la ciudad con la mercancía para la semana donde está la carga y es motivo de citación, por eso habíamos pedido la reforma de ese artículo que se coloque transporte mixto que es el transporte de pasajeros y/o carga para evitar esa extorsión, que muchas veces en las zonas rurales suele darse. De igual forma sucede con los taxis, porque en la definición solo habla del taxi y ciertos elementos de control dicen aquí dice taxi, no dice si es taxi convencional o taxi ejecutivo, entonces cree que siendo reales y objetivos y conociendo ésta modalidad de transporte es necesario también alertar a la Comisión sobre las vivencias que tienen con la transferencia de competencias a los GADs municipales. Manifiesta que operadoras de camionetas de carga liviana se crean en los cantones sin ningún sustento, los alcaldes con honrosas excepciones, están poniendo al remate, “quieres taxi pero apoyas”, mientras que ellos sí entregan incrementos de cupos de taxis pero camionetas no, eso es un limitante dice. Su propuesta debe limitarse a que la Agencia Nacional de Tránsito haga un estudio real determinando las necesidades y se eliminen las trabas para asignar los cupos que cada comunidad necesitan para asignar al transporte mixto, constitucionalmente nadie está obligado a formar parte de una federación ya que tienen la libertad de asociación, si quiere forma parte de una organización de una federación pero que tiene estar organizado, en una operadora en una compañía, sino quién garantiza el correcto funcionamiento de eso la ANT o los GADs municipales no tienen la competencia necesaria ni la infraestructura para controlar como opera una persona natural en el tema transporte, hablar del transporte comunitario en los términos que se pretende hablar sería retroceder todo lo que han avanzado en el tema de seguridad vial.

Para finalizar dice que su compromiso como Federaciones Nacionales y como Presidente de la Confederación están dispuestos a entregar todo su aporte y apoyo para que se fortalezca éste sector rural y lo que decían los señores Asambleístas; cada organización, cada modalidad, tiene que respetar su espacio de trabajo porque en la Ley y el Reglamento está establecido y cree que allá también deberá dirigirse parte de sus esfuerzos como asambleístas para poner los controles a efecto de duplicar las actividades y entrar en contradicciones.

El Presidente de la Comisión agradece y da la palabra al **asambleísta Javier Cadena**.

El asambleísta Javier Cadena, agradece, saluda y manifiesta que quiere hacer una recapitulación de la sesión anterior y de lo que hoy han hablado las distinguidas personas. Comparto que a partir del diálogo pueden llegar a un consenso y podrán seguir adelante trabajando con ésta Reforma que el País y las provincias lo necesitan y lo añoran urgentemente. Tomará en cuenta lo que manifestaba el asambleísta Marcelo Simbaña, cuando se habla de que sí lo más importante es la vida o el negocio, lo grave es que en muchas modalidades lo hicieron más el negocio y no importa la vida y por eso se hizo y se conformaron muchas compañías de carga mixta. Si bien es cierto que la intención era de atender al sector rural, pero una vez constituidas las compañías se dedicaron a estar en el sector urbano a coger cargas en los mercados e ir a los grandes centros poblados e incluso a solicitar estacionamientos para el servicio en las ciudades y lo que ha venido a ser conflictivo y el ordenamiento tanto territorial y vehicular creando una competencia entre el taxi ejecutivo y el taxi convencional y eso es lo que ha agravado la situación. Manifiesta que tienen que legislar no solo para las operadoras, ni para los choferes, también hay un pueblo que necesita ser atendido, los usuarios que necesitan ser atendidos, por eso cree que es unánime que deben atender al sector



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

comunitario en una forma real.

Menciona que en la constituyente, incluso se hablaba del fortalecimiento de los municipios, como gobiernos seccionales, que incluso en su momento se hablaba de desaparecer las prefecturas porque el municipio era el ente más cercano al pueblo que tenía el mayor conocimiento de las necesidades y se crearon las juntas parroquiales, pero en la realidad que es lo que ha pasado se pregunta, y en respuesta dice que lastimosamente como decía el representante de las transportistas, han habido ciertos alcaldes que han tomado desde el tinte político y bajo los compromisos políticos han autorizado la creación de muchas operadoras, no ha existido los estudios de factibilidad en muchas partes del país, en la provincia del Carchi tienen ocho operadoras que van a las diferentes parroquias, pero todas se concentran en la ciudad de Tulcán y están haciendo carreras en la ciudad de Tulcán porque dicen si voy al sector rural me sale una o dos carreras en medio día no me sale tres, eso es lo grave y los Asambleístas deben orientar, porque el ánimo para que quieran establecer el transporte comunitario es porque su gente tenga un servicio cuidando su seguridad, porque no puede ser transportada una persona como una mercadería o ir en un balde o establecer una carpa para que luego sucedan accidentes y se pierdan vidas humanas, por eso precisa que siempre ha manifestado que los Asambleístas deben ordenar tanto a la Agencia Nacional de Tránsito como a los municipios, indica que si bien es cierto la competencia la tienen los municipios pero pregunta cuantos municipios han hecho caso omiso a esta disposición y considera que la Agencia Nacional de Tránsito debe pedir el plan de ordenamiento territorial y los estudios de factibilidad, por lo menos en cada inicio de administración de cada alcalde y cree que se debe fortalecer este transporte comunitario con los GADS municipales.

El Presidente de la Comisión da la palabra al **asambleísta Luis Pachala**.

El **asambleísta Luis Pachala** indica que para quedar plasmado en el artículo cincuenta y uno el principio es visibilizar el transporte comercial agropecuario rural y dentro del artículo cincuenta y siete da una lectura y también del reglamento. De la misma manera considera que es una copia y pega, a su vez considera que el principio es visibilizar y hace una propuesta formal para que la Agencia Nacional de Tránsito en uno de los incisos extienda al transporte mixto las frecuencias hacia las comunidades rurales permisos de operación a las mismas operadores existentes con cinco personas en la cabina y una carga de tres mil quinientos kilogramos en el balde, en ese sentido considera que la redacción se deberá realizar con todos los criterios que se ha mencionado.

El Presidente de la Comisión da la palabra al **asambleísta Freddy Alarcón**.

El **asambleísta Freddy Alarcón** precisa que en todas las estadísticas de todos los análisis ya existe una modalidad de transporte ya constituido que debe ser extensivo a los lugares donde no existen los estudios previos, no creando otro tipo ni otra modalidad, más bien en el tipo de operaciones se debe extender, si amerita, el estudio crear el servicio a través del transporte mixto y que se dé el servicio siendo éste el objetivo indica.

El Presidente de la Comisión da la palabra al **Coronel de la Policía Nacional Cristian Barreiro**.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El **Coronel de la Policía Nacional Cristian Barreiro** en su intervención precisa que con la Agencia Nacional de Tránsito se había hablado y con la propuesta de los Asambleístas Cadena, Alarcón y Pachala es cierto y se debería extender el permiso a este tipo de camionetas, extendiéndoles permisos, pero no crear frecuencias ni otras operadoras porque sucederían conflictos con las ya constituidas.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Marcelo Simbaña**.

El **asambleísta Marcelo Simbaña** considera que con el debate se tiene un nuevo enfoque en relación al transporte comunitario y si es posible incluir a la carga mixta siendo ésta la forma para evitar más conflictos. De la misma manera considera que se deben poner ciertas excepciones al momento de poner títulos habilitantes.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra a **Santiago Gavilánez representante de la Agencia Nacional de Tránsito**.

Santiago Gavilánez representante de la Agencia Nacional de Tránsito señala que a su parecer cree que existe una confusión en el ámbito de operación del transporte mixto, indica que actualmente en el Reglamento se permite que los operadores de carga mixta puedan ingresar de forma intraprovincial en el ámbito rural y urbano de la provincia.

El **Presidente de la Comisión** indica que según el estudio en cuatro provincias, un millón quinientas mil personas necesitan este servicio.

Santiago Gavilánez dice que es un millón ochocientos mil viajes que se necesitan en estas cuatro provincias y al momento de estandarizarlo, son ciento treinta y cinco mil viajes y establece que la demanda está siendo cubierta con transporte mixto y transporte cantonal, es decir; buses interparroquiales. Sin embargo, el treinta y ocho por ciento necesita este tipo de transporte señala.

El **Presidente de la Comisión** expresa que según la exposición que se dio, se precisó que un millón quinientos mil personas necesitan el servicio y que nunca se dijo viajes.

Santiago Gavilánez indica que la medida al momento del diario son ciento treinta cinco mil personas, pero esas personas se trasladan unas dos veces al día y un cuarenta y nueve por ciento necesita este tipo de servicio.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Fredy Alarcón**.

El **asambleísta Fredy Alarcón** pregunta que en el transporte mixto quién es el responsable de la carga, ya que para dar el servicio a la gran demanda se debe ampliar las personas más la carga.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra a la **doctora Daniela Quiroz representante de la Agencia Nacional de Tránsito**.



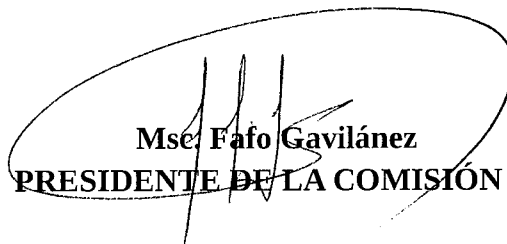
REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

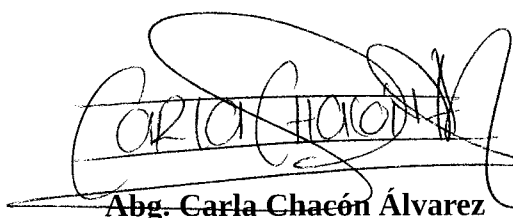
Daniela Quiroz representante de la Agencia Nacional de Tránsito indica que en el Reglamento, en cuanto a transporte mixto, son transporte con capacidad de carga de hasta uno punto dos toneladas y hasta cinco pasajeros incluidos el conductor, entonces en la camioneta doble cabina por ser mixto si se puede señala.


El **Presidente de la Comisión** solicita que en la mesa técnica se reúna para así poder dar continuidad en base a las observaciones que se han emitido en la mañana. Da la palabra al **asambleísta Javier Cadena**.

El **asambleísta Javier Cadena** solicita que la Agencia Nacional de Tránsito indique cuantas operadoras de carga mixto existen en las cuatro provincias, ya que éste tipo de operadoras no quieren hacer transporte en las comunidades.

El **Presidente de la Comisión** comunica que media hora después culminado el Pleno, se volverán a instalar en sesión. Siendo las once horas veinte y cinco minutos, suspende la sesión del diez de octubre de dos mil dieciocho, de conformidad a lo previsto en el artículo 27 numeral 1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa. - Sin perjuicio del contenido del presente documento el cual estará a lo previsto en el artículo 141 de Ley Orgánica de la Función Legislativa y artículo 33 del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Opcionales.


Msc. Fafo Gaviláñez
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN


Abg. Carla Chacón Álvarez
SECRETARIA RELATORA DE LA COMISIÓN





REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Quito, D.M., 05 de octubre de 2018

CONVOCATORIA No. 028-CEOCESCC-AN-2018

Por disposición del Asambleísta, Magíster Fafo Gavilánez Camacho, Presidente de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo dispuesto 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, **se convoca a las y los Asambleístas integrantes de la Comisión, a la continuación Sesión Ordinaria No. 028, a desarrollarse el día miércoles 10 de octubre de 2018, a las 09H00, en el Salón 1 de la Asamblea Nacional** ubicada en la avenida 6 de Diciembre y Piedrahita de la ciudad de Quito, con el fin de tratar el siguiente orden del día:

1. Análisis, revisión y/o aprobación de los siguientes artículos del eje transporte terrestre:

Artículos: ~~51~~, ~~57~~, 63, 68, ~~74~~, 75, ~~76~~, 80, 81, 82, 83 y 84.

57.1 / 72

Atentamente,

Abg. Carla Chacón Álvarez
SECRETARIA RELATORA





ASISTENCIA

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

CONTINUACIÓN
Sesión No. 28 CEOCESCC – AN – 2018

FECHA: 10 de octubre de 2018

09:00

No.	NOMBRE Y APELLIDO	CÉDULA	FIRMA
01	Michel Doumet	0908689367	[Signature]
02	Fabricio Villamar	1710615953	[Signature]
03	Carlos Viteri	1600188633	[Signature]
04	Fredy Alarcón	1708663420	[Signature]
05	Fafo Gavilanez	020133735	[Signature]
06	Luis Pachala	020110588-7	[Signature]
07	Marcelo Simbaña	1001925393	[Signature]
08	Ana Belén Marín	0502175524	[Signature]
09	Javier Cadena	0400810727	[Signature]

[Signature]

Abg. Carla Chacón Álvarez
SECRETARIA RELATORA

