

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE GARANTÍAS CONSTITUCIONALES, DERECHOS HUMANOS, DERECHOS COLECTIVOS Y LA INTERCULTURALIDAD

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA No. 089

Sesión Ordinaria No. 089

Fecha: miércoles, 16 de marzo de 2022

Hora: 16h00

Lugar: Av. 6 de Diciembre y Piedrahita del Distrito Metropolitano de Quito, Comisión Especializada Permanente de Garantías Constitucionales, Derechos Humanos, Derechos Colectivos y la Interculturalidad, ubicada en el quinto piso a la oriental del Palacio Legislativo.

Hora de Instalación: 16h38

Asambleístas miembros de la Comisión:

El Presidente de la Comisión, Asambleísta José Fernando Cabascango, da la bienvenida a las y los Asambleístas, y a la vez, solicita a la señora Secretaria se proceda con la Constatación del Quórum.

Interviene la señora Secretaria, con la autorización del Presidente de la Comisión procede con la Constatación del Quórum de la siguiente manera:

Constatación del Quórum:

No.	ASAMBLEÍSTA	PRESENTE	AUSENTE	HORA
1	As. Fernando Cabascango – PRESIDENTE	X		16h38
2	As. Victoria Desintonio – VICEPRESIDENTE	X		16h38
3	As. Magaly Macías	X		16h38
4	As. Edgar Quezada	X		16h38
5	As. Mario Ruiz	X		16h38
6	As. Virgilio Saquicela	X		16h38
7	As. Paola Cabezas	X		16h38
8	As. Sofía Sánchez	X		16h38

Oficina Quito: Av. 6 de Diciembre y Piedrahita, Edificio Palacio Legislativo

Teléfono: (+593) 23991072 / 23991076

Email: comision.derechos-colectivos@asambleanacional.gob.ec

9	As. María Fernanda Astudillo	X		16h38
---	------------------------------	---	--	-------

Por disposición del Asambleísta José Fernando Cabascango, Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Comisión de Garantías Constitucionales, Derechos Humanos, Derechos Colectivos y la Interculturalidad, la señora Secretaria procede a constatar el quórum manifestando que se encuentran presentes nueve (9) asambleístas al momento de la constatación de manera presencial, contando con el quórum reglamentario, para iniciar la sesión 089.

El señor Presidente de la Comisión, Asambleísta José Fernando Cabascango, declara instalada la sesión, a la vez solicita a la señora Secretaria se de lectura a la convocatoria.

La señora Secretaria de la Comisión procede con la lectura al orden del día:

1. *En el marco del proceso de tratamiento del Proyecto de Ley Orgánica de las Juventudes, segundo debate, recibir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a fin de que brinden los aportes y observaciones con relación al articulado correspondiente a la fijación de tarifas preferenciales para el transporte terrestre, fluvial y aéreo, en materia específica de su competencia, contemplado en esta normativa.*

Hasta aquí el orden del día señor Presidente.

El señor Presidente de la Comisión, solicita que las y los Asambleístas guarden silencio para continuar con la sesión. A la vez, solicita a la señora Secretaria se informe si se encuentra presente la autoridad convocada para la comparecencia.

La señora Secretaria de la Comisión, manifiesta que se encuentra presente el señor José Luis Aguilar del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El señor Presidente de la Comisión, le da la bienvenida al señor José Luis Aguilar, viceministro de Transporte y Obras Públicas, quien dará observaciones en el marco del proceso del tratamiento del Proyecto de Ley Orgánica de las Juventudes.

Interviene el señor Viceministro, José Luis Aguilar:

Muchísimas gracias, señor presidente. Viceministro no más. Señores asambleístas, señoras asambleístas. Sí, efectivamente, nosotros como Ministerio de Transporte y Obras Públicas y ente rector de la transportación en el país, hemos analizado el Art. 13 de la propuesta de Ley Orgánica de Juventudes y quisiéramos presentarles nuestros puntos de vista sobre la

afectación que puede tener la disposición, tal como ha sido elaborada, en el transporte tanto aéreo, marítimo como terrestre. Nosotros hemos preparado una presentación, no sé si está ya cargada y se la puede poner. Y, señor presidente, me acompañan los Subsecretarios de cada área de transporte que son: la Subsecretaria de Transporte Aéreo, el Subsecretario de Transporte Terrestre y de la Subsecretaría de Puertos. Le pediría de favor, señor presidente, si más bien son ellos, más especializados cada uno en su tema, si conforme avanza la presentación pueden ir ellos tomando el uso de la palabra y presentando el punto de vista de cada una de las Subsecretarías.

El señor Presidente de la Comisión, manifiesta que está de acuerdo y que se proceda con esa metodología.

Interviene el señor Viceministro, José Luis Aguilar:

Bueno, la presentación no es muy larga, yo creería que máximo toda la presentación podría ser 20 minutos exagerando, si están de acuerdo entonces...

El señor Presidente de la Comisión, menciona que las comparecencias tienen un tiempo de 40 minutos, pero si lo hacen en 20 minutos, mucho mejor.

Interviene el señor Viceministro, José Luis Aguilar:

Señor presidente, entonces le pido la palabra para la doctora Sandra Reyes, nuestra Subsecretaria de Transporte Aéreo.

Interviene la Dra. Sandra Reyes, Subsecretaria de Transporte Aéreo:

Gracias, señor presidente, muy buenas tardes asambleístas, es un gusto poder comparecer en esta ocasión, para exponer desde el punto de vista del transporte aéreo cuál es el criterio respecto al tema del Art. 13 del Proyecto de Ley Orgánica de las Juventudes, por favor si me ayudan con la presentación. Vamos a exponer cuáles son los puntos a considerar del impacto que ocasionaría la aprobación del Art. 13 de la Ley de Juventudes en el transporte aéreo.

Como es de su conocimiento, señores miembros, señores asambleístas, la Constitución de la República determina en el Art. 37 y en el Art. 47 un tratamiento especial de protección a las personas adultas mayores y a las personas con discapacidad, en ambos artículos se determina que como un apoyo a estos grupos vulnerables se establecen rebajas en los servicios públicos y en los servicios privados de transporte, para no mencionar los espectáculos también, que no es el tema de competencia del Ministerio. En función de estas dos disposiciones constitucionales, las aerolíneas tanto nacionales como internacionales tienen la obligación de brindar, de otorgar el 50% de descuento en los pasajes aéreos. El transporte aéreo es un

servicio de interés público, no es un servicio público que pueda tener una regulación tarifaria, no está considerado tampoco dentro de los sectores estratégicos establecidos en la Constitución, y al contrario, el Art. 394 de la Carta Magna lo que establece es la libertad de transporte aéreo con la política, con el establecimiento de una política de tarifas diferenciadas, esas tarifas diferenciadas vienen siendo aplicadas normalmente por las aerolíneas tanto de servicio doméstico como de servicio internacional. Por otra parte, estos principios constitucionales aterrizan en lo que establece la Ley de Turismo, la Ley de Turismo en su Art. 5 determina que entre las actividades turísticas está considerado el transporte aéreo y en el Art. 55 de la misma Ley de Turismo se establece que se aplica una discrecionalidad en la fijación de tarifas. Citamos el Código Aeronáutico, en cuanto este cuerpo legal refuerza el hecho de que el servicio aéreo no es un servicio público sino un servicio de interés público, que no es lo mismo. Y dentro de la normativa que rige al transporte aéreo tenemos también legislación internacional, y nos referimos concretamente a la existencia de acuerdos bilaterales o de servicios aéreos que han suscrito el Ecuador con casi 30 países en el mundo, y en los cuales existe un artículo específico que establece que cada parte contratante debe permitir que los precios de transporte aéreo sean establecidos basándose únicamente en consideraciones comerciales del mercado. De la misma manera, en estos acuerdos se establece que ninguna de las partes contratantes puede establecer limitaciones de manera unilateral a los términos convenidos. ¿Qué queremos resaltar en esta parte? El tema de los descuentos que al momento las aerolíneas tienen que otorgar a las personas adultas mayores y a las personas con discapacidad están establecidos en la propia Constitución de la República, no así la posibilidad de otorgar un descuento adicional al segmento que esta Ley contempla; eso, lo que puede ocasionar es que a nivel internacional se considere como un incumplimiento a los términos convenidos en cada convenio aéreo suscrito por el Ecuador y desestime la llegada de aerolíneas acá al país, lo que afectaría notablemente el tema de la conectividad aérea.

Pero, más allá de la normativa sí nos gustaría presentarles cifras, si pasamos por favor la dispositiva... Hemos hecho un análisis con información referencial del 2019, no tomamos información de los años siguientes porque han sido años atípicos por el tema de la crisis sanitaria, pero en el año 2019 se tuvo un total de pasajeros de 7.900.000, de los cuales el 20% eran jóvenes, lo que nos da un total de 1.580.000 pasajeros jóvenes en un segmento de los 18 a los 29 años; ese 1.580.000 representa el 20% del total de pasajeros transportados en el 2019. ¿Cuáles fueron los ingresos que tuvieron las aerolíneas en ese año? Las aerolíneas nacionales tuvieron un ingreso de 395.000.000, el ingreso comprometido, tomando en cuenta el 20%, sería 79.000.000; si sumamos los ingresos de aerolíneas nacionales e internacionales tendríamos un total de 895.000.000 de dólares, y el ingreso comprometido con este 20% sería de 179.000.000 de dólares. Si hacemos un comparativo entre lo que representaría este descuento del 25% que se aplicaría a las tarifas del transporte aéreo para los jóvenes de 18 a 29 años, con lo que pagaron las líneas aéreas por impuesto de salida de divisas, vemos que

en ese año las aerolíneas pagaron por ISD 10.9 millones de dólares. La industria en general, considerando no solamente la aviación comercial sino la aviación menor, servicios conexos, trabajos aéreos, pagó 12.3 millones; con el descuento que se otorgaría a los jóvenes, vemos que este descuento representaría 16 veces el valor que pagaron por ISD las aerolíneas en el 2019 y 14 veces el valor del ISD que paga toda la industria aérea. ¿Cuáles serían las eventuales afectaciones al aprobarse este descuento del 25% en cada boleto aéreo? Simplemente que se incrementaría el valor promedio de un pasaje aéreo y la reducción por el ingreso, por el valor que representaría este descuento, se redirige al resto de pasajeros que vuelan en una determinada aeronave; esto, conlleva a una menor disponibilidad de tarifas económicas, y por supuesto, la disminución de promociones o precios especiales, porque las aerolíneas lógicamente tratarían de compensar ese descuento que se da, afectando a las tarifas de los otros pasajeros que no se verían beneficiados con este descuento.

Esta es una realidad, la ponemos a consideración de la Comisión para que la analice y considere, y básicamente tenga presente que con la imposición de este descuento obligatorio muy probablemente se afectaría la conectividad a nivel nacional y a nivel internacional. Las aerolíneas extranjeras son muy sensibles a cambios en el tema regulatorio y es probable que ante el incremento de una obligación de esta naturaleza reconsideren la operación al Ecuador, lo que nos volvería también menos competitivos a nivel internacional. Es un breve resumen, señores asambleístas, que se pone a su consideración para que tengan presente al momento de hacer el análisis respectivo en el tema del transporte aéreo. Tan solo enfatizar que existe discrecionalidad tarifaria, no es un servicio público, no es un sector estratégico, y en todo caso, nosotros ponemos a su consideración el tema de precautelar el cumplimiento de los compromisos internacionales establecidos en acuerdos bilaterales que están vigentes y el hecho de considerar también el efecto negativo que sería que las aerolíneas extranjeras dejen de operar al país. Les agradezco su atención.

Interviene el Ing. Mario Pardo, Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario:

Buenas tardes con todos, señores asambleístas, miembros de la Comisión, muchas gracias por recibirnos. En cuanto al transporte terrestre, puntos a considerar con respecto al Art. 13 que ya habíamos mencionado. Existe una afectación al transporte urbano, inter e intraprovincial sobre todo, que de acuerdo a las estadísticas que hemos levantado justo con esto del... con los transportistas respecto a las mesas de trabajo que hemos estado trabajando por el tema de subsidios de combustible, hemos tenido estadísticas lo más aproximadas y hemos llegado a que: se moviliza diariamente el 70% de la población urbana, que es el dato preciso de la ANT, aproximadamente el 30% de esa población son jóvenes entre 18 a 29, es decir, 3.5 millones de ellos se mueven diariamente, considerando un pasaje promedio de \$0,30 centavos, el subsidio diario sería de 525.000 dólares y al año serían 191.000.000 en el transporte urbano; en el transporte inter e intraprovincial son 1.8 millones de viajes diarios aproximadamente,

de los cuales 30% de la población son jóvenes, serían 540.000 de ellos se movilizan con un pasaje promedio de \$1 dólar, que es el promedio bajo que se ha considerado, y el subsidio diario sería de 270.000 y al año serían 98 millones de dólares, es decir que el gobierno anualmente necesitaría 290 millones de dólares aproximadamente para subsidiar a los jóvenes que se movilizan en el transporte público, jóvenes que ya estarían dentro del ciclo productivo, en teoría. Aparte de este subsidio que generaría el Estado, también todos conocemos el transporte terrestre, es un problema social lo que generaría, porque en las mesas de trabajo se ha determinado que cualquier movimiento, sea de insumos para la movilización, de repuestos, combustible, cualquier afectación varía en centavos puede llevar a la quiebra a una cooperativa, inclusive ha habido varios asambleístas que hacen seguimiento de todas estas mesas de trabajo que se lleva con el gobierno y en realidad es un tema súper sensible en el transporte inter e intraprovincial y en el transporte urbano. El Gobierno no define las tarifas para el transporte comercial, lo que establece son los mínimos que deberían ser respetados por los GADs.

Entonces, ponemos a consideración de ustedes la revisión de este artículo, ya que aparte de ser un problema económico genera un problema social súper delicado que afectaría sobre todo a la clase media baja que es la que ocupa el transporte urbano, inter e intraprovincial; y es recomendable también, que se considere pedir inclusive evaluar un dictamen de impacto fiscal, pedir al Ministerio de Finanzas para determinar si estos subsidios pueden ser afrontados por el Estado para no recaer en este problema social, porque es la clase media baja la que utiliza el transporte urbano e inter e intraprovincial. Eso de la parte de transporte terrestre, muchas gracias.

Interviene la Mg. Alexandra Villacis, Subsecretaria de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial:

Hola, muy buenas tardes con todos, asambleístas, señor presidente. Bueno, vamos aquí a ver un poco los puntos a considerar del impacto de este Art. 13 en el transporte marítimo y fluvial. Bueno, nosotros como Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de acuerdo con la Ley de Transporte Marítimo y Fluvial, fijamos las rutas y tarifas dentro del territorio nacional. Dentro del servicio público de transporte marítimo, entre los puertos poblados de la provincia de las Galápagos, de acuerdo a la información de zarpes remitida por la armada del Ecuador, las naves salen en un promedio de 12 naves diarias en las rutas 1, 2, 3 y 4, que estas conllevan: Isabela, Floreana, Santa Cruz y San Cristóbal, transportando un promedio de 300 pasajeros diarios; en la actualidad, hay alrededor de 31 embarcaciones entre operativas y no operativas. Según la información proporcionada por los armadores, este porcentaje de 19 a 29 años sería un 30% de afectación que tendría hacia los armadores. Bueno, haciendo un análisis, la afectación económica anual sería de 986.000 dólares; aquí si es importante indicar que los armadores se verían demasiado afectados con este golpe, porque recordemos que hace muy poco tuvimos una pandemia y recién Galápagos se está reactivando turísticamente. Entonces,

para nosotros como Ministerio de Transporte es muy preocupante el ver esta afectación que es un poco... es mucho más social.

Si se paraliza el servicio de transporte se perdería la conectividad entre islas. Aquí si es importante indicar, que no solamente en ese transporte entre islas se movilizan pasajeros, sino también carga, muchas veces a islas donde ni siquiera llegan los barcos más grandes, un ejemplo, la Isla Bartolomé; entonces, muchas veces la Isla San Cristóbal o Santa Cruz es la que provee alimentos por medio de estas embarcaciones interislas; y, afectaría directamente al turismo, porque como todos sabemos, Galápagos es un sector altamente turístico, y la mayoría de turistas se movilizan por este medio.

Los armadores nos solicitarían un aumento de tarifa, como anteriormente les dije, nosotros como Ministerio de Transporte sí fijamos este tipo de tarifas, ya que ellos nos dicen que no podrían cubrir sus gastos operativos. Y, actualmente, los armadores están realizando una inversión en lo que es infraestructura del casco de la embarcación. Nosotros estamos pidiéndole, para mejorar el servicio, que las embarcaciones sean adecuadas para el transporte de pasajeros y de carga, para que ellos puedan renovar, en este caso, sus autorizaciones; por eso es que tienen una inversión muy fuerte, y actualmente, darles este impacto sería mandarlos literalmente a la quiebra.

El servicio público de Transporte Fluvial en el Oriente ecuatoriano, ruta Coca-Nuevo Rocafuerte. Así mismo, tenemos algunas rutas autorizadas en el servicio público de Coca-Nuevo Rocafuerte, se movilizan en canoas y en lanchas rápidas, el porcentaje que afectaría en las canoas es un 25% y en las lanchas rápidas un 13%. La afectación económica anual sería de 100.000 dólares. Si se paraliza ese servicio de transporte se perdería la conectividad con las comunidades a lo largo del río Napo. Es importante indicar que, arriba de Puerto Providencia, ninguna de estas comunidades tiene algún otro tipo de transportación que no sea la fluvial, entonces se les afectaría directamente a ellos en parte del comercio, la educación y el trabajo. Los armadores, igual que en las Islas Galápagos, nos solicitarían un aumento de la tarifa, en vista que no podrían cubrir sus costos operativos. Igual, estas recomendaciones se las damos para que ustedes las tomen en consideración, en lo que corresponde al transporte marítimo y fluvial. Muchísimas gracias.

El señor Presidente de la Comisión, agradece a la Magíster Alexandra Villacis, y a la vez, da paso a las intervenciones de las y los asambleístas.

Interviene la Asambleísta Magaly Macías:

Señor presidente y compañeros asambleístas. En primer lugar, quiero agradecer la presencia de los funcionarios y ministros de Transporte y Obras Públicas, ya que ellos también han detectado las fallas de este proyecto en cuanto a las tarifas preferenciales que se anuncian en

el Art. 13 del informe para el primer debate; se debe contar con la presencia de los órganos rectores en esta materia, ya que nosotros para hacer el proyecto debemos medir el impacto económico que puede tener el sector público y privado, y así por un lado, hablemos de favorecer a varios sectores, también que los jóvenes... y por otro lado, también debemos favorecer a la inversión nacional y extranjera, y no poner en riesgo la economía de los sectores como el transporte terrestre, aéreo y fluvial, ya que es una fuente de ingreso muy importante y especialmente se identifica a este sector un gran porcentaje de usuarios entre 18 y 29 años. Existen varias observaciones que hemos presentado desde nuestro despacho a través de los medios electrónicos oficiales y que los debatiremos en este momento oportuno, compañero presidente y compañeros asambleístas. Muchas gracias.

Interviene la Asambleísta Sofía Sánchez:

Muchas gracias, presidente. Bueno, agradecer la presencia de los Secretarios que han estado aquí de representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Más que una observación quiero dar un criterio, en todo el mundo los jóvenes tienen acceso a estos descuentos; justamente estaba revisando una noticia, en Europa con el carnet de jóvenes menores de 30 años acceden a estos beneficios similares a los que cuenta esta ley. Me imagino que esa fue la aspiración de los jóvenes cuando se construyó esta ley, esta propuesta de ley, y en ese sentido, pues es una pena que con los datos técnicos y las pérdidas que nos da aquí el Ministerio no se pueda contar con eso en nuestro país.

Y hacer una acotación también. Y decir que cuando estamos en campaña electoral, las campañas electorales, las estrategias de marketing van siempre dirigidas a los jóvenes con propuestas para beneficiar a ellos, ¿por qué?, porque son el grueso de la votación, son quienes ponen alcaldes, prefectos, presidentes y son quienes dieron el voto para que hoy nosotros estemos aquí. Es lamentable que tengamos estos datos, estas cifras, estas pérdidas de millones de dólares, claro, por dar el descuento a los jóvenes que sin duda son quienes mueven la economía en el país, son quienes utilizan el transporte público, el transporte aéreo; pero más allá de eso, creo que nosotros como asambleístas teníamos la responsabilidad de escuchar a las instituciones para saber los datos técnicos, pero es una pena, es una pena grande que hoy recibamos estas noticias, que los jóvenes sepan que aquí en nuestro país no pueden contar con estos beneficios cuando en el mundo entero los jóvenes cuentan con estos descuentos al menos en el pasaje, recordemos que una familia que vive con un sueldo básico, poder dar a sus hijos para que vayan a la universidad y gasten en el transporte realmente es un tema complicado que aqueja a todas las familias ecuatorianas. En ese sentido iba esta propuesta de ley que fue construida con los jóvenes, pero creo que como Comisión estamos para recibir estos datos técnicos que nos permitan ver hasta qué punto puede llegar esta propuesta de ley y hasta qué punto no, y cuándo tenemos que cambiar o no la propuesta justamente de este artículo que estamos tratando hoy; pero sin duda alguna, vuelvo y repito, es una pena que los

jóvenes en el Ecuador no puedan acceder a estos descuentos que en el mundo entero pues ya lo tienen. Gracias presidente.

Interviene el Asambleísta Mario Ruiz:

*Gracias, señor presidente. Los funcionarios del Ministerio de Transporte por lo menos se han dignado en venir, porque los ministros no tienen tiempo para venir a las Comisiones, ya vimos antes. Y la observación que yo quiero hacer es, a ver, y la cuestionante para el Ministerio de Transporte. Todos sabemos que las tarifas preferenciales las asumen los transportistas, no el Estado; los transportistas de servicio urbano, interprovincial, taxis, cuando cobran la mitad del pasaje eso asume el transportista, eso pasa en la realidad, acaso asume el Ministerio de Transporte ni el Estado; esos subsidios que les pagaban o las compensaciones que les pagaban, nunca les llegó ni nunca les llega... siguen asumiendo, y eso era lo que decía la semana pasada o hace dos semanas el señor Abel Gómez, ellos son los que asumen las... Entonces aquí en esta ley, si se pone una preferencia o una rebaja al cobro de pasajes de los jóvenes, los que van a asumir son los transportistas, quédese claro. El Ministerio de Transporte, en todas sus áreas, lo que nos viene ahora a reflejar es que efectivamente no hay plata, y así nos tienen, no hay plata, no hay plata, no hay plata, en Imbabura las vías se caen, se va la mesa de San Lorenzo a Imbabura, no hay plata, la vía allá está... no hay plata, no hay plata, y así están; pero el pueblo asume esas consecuencias y plata sí hay para otros temas. Entonces, eso ya en la fiscalización que nosotros estamos realizando, que se hará en esta o en otra Comisión, pues lo haremos valer. Lo que sí, quisiera que nos aclaren ese datito no más, ¿cuánto es el subsidio que les pagan a los transportistas por estas rebajas, por cobrar medios pasajes a los jóvenes, a los estudiantes, a las personas de la tercera edad tanto en el transporte terrestre, y ahora si se pone para los jóvenes en transporte fluvial, transporte aéreo, etc, etc?, ¿cuánto tendrían ustedes que subsidiar y si van a poder subsidiar? Porque **ahora** están diciendo no vamos a poder subsidiar y eso va a asumir el transportista, lo que pasa con el transporte urbano. Eso no más señor presidente, gracias.*

Interviene la Asambleísta Fernanda Astudillo:

Gracias, señor presidente. Bueno, yo creo que, con las disculpas de lo que le voy a decir, yo creo que ya se le ha hecho costumbre al Ejecutivo, que cada vez que la Asamblea Nacional quiere promover una ley dice que no tiene presupuesto, que no hay dinero, y como ya lo dijo el colega Asambleísta Mario Ruiz, hay dinero para cualquier otra cosa menos para el pueblo ecuatoriano. En vista de que ya nos han hecho toda la exposición y nos han dicho que no es factible, yo sí quisiera preguntarle al Viceministro ¿qué está haciendo el Ministerio de Obras Públicas para subsanar y solucionar todo lo que acaban de decir, toda la exposición y todo lo que han dicho que van a salir en pérdida?, efectivamente, aquí la vez pasada estuvo el compañero transportista, a decir que están asfixiados, ¿cómo el Ministerio les está

subsanando y ayudando? En la provincia del Oro tenemos un aeropuerto que no sirve para nada, que se está destruyendo, ¿qué está haciendo el Ministerio de Obras Públicas con los aeropuertos que se están destruyendo, con las carreteras que no sirven?, ¿cómo les están dando mantenimiento?, ¿qué es lo que le está pasando al Ministerio?, ¿por qué no está actuando de manera urgente?

Y, también quería preguntar, hace un ratito escuché sobre los descuentos tarifarios para las personas con discapacidades y adultos mayores, yo quisiera saber a través de qué acto normativo establecen estas tarifas y cuál es la autoridad nacional encargada del control, porque es muy bonito venir acá a exponer, pero eso no está sucediendo en las aerolíneas, están cobrando los precios normales en todas las aerolíneas para las personas con discapacidad y para los adultos mayores, yo quisiera saber cuál es la autoridad encargada de este control. Gracias.

Interviene la Asambleísta Victoria Desintonio:

Gracias, señor presidente. Aquí hay una cosa que es interesante, que en esta ley se ha evidenciado, porque como lo decía mi colega Asambleísta Sofía, ustedes, el Ejecutivo, es el Ejecutivo del encuentro gracias a los votos de la población ecuatoriana, pero a mí ya nada me sorprende; cuando ustedes solicitaron, ustedes, solicitaron el voto de la gente, le mintieron a las mujeres, porque déjeme decirle señor viceministro que en la sesión anterior estábamos hablando justamente cómo el Gobierno fue a gasear y a golpear a las mujeres en la marcha del 8 de marzo, le fallaron a las mujeres... sólo con eso, sino que además le reducen el presupuesto para el tema de violencia, pero ese no es el caso en este momento. Pero lo que sí es el caso en este momento, señor presidente, es que todo el Ejecutivo del encuentro, que le pidió el voto a los jóvenes para el encuentro, ha hecho una cosa que es de manera lineal para todas las comparecencias para sentarse en esta mesa y en esa silla, todos han encontrado problemas, y el problema es que no tienen plata, pero nadie encuentra la solución; cuando nosotros recibimos el presupuesto general, la propuesta para el presupuesto general del Estado de este año, el que ustedes deberían estar ejecutando en este momento, hicieron una reducción drástica para los jóvenes del país, y eso tienen que revisarlas, porque me dice aquí, una de las Subsecretarias, el Subsecretario, no recuerdo, alguien mencionaba... pidan la información al Ministerio de Economía y Finanzas para ver cuál es el impacto económico, por qué no pidieron eso al generar y bajarle plata para educación a los jóvenes, para bajar salud, para bajar el tema de violencia hacia las mujeres, que también son mujeres jóvenes; pero claro, eso se les olvida en su momento, entonces ustedes son las personas más capacitadas para encontrar problemas y las menos capacitadas para dar una solución al país. Y bueno, resulta que las personas que estamos aquí sentadas no sólo nos sentamos aquí, sino que bajamos a los territorios, y por eso el compañero, colega Asambleísta Mario, le dice quién paga realmente el tema de los pasajes, y por eso la Asambleísta Sofía le dice qué pasa en otros

espacios del mundo, porque nosotros sí nos sentamos a hablar con los jóvenes, y por eso los compañeros aquí plantean que se necesita hacer algo por ellos. Y quiero preguntarles a ustedes, señor presidente con su venia, ¿cuál es la solución?, su solución es decirle al país y a los jóvenes, que se han sentado también en esta mesa, que no hay plata y que eso le va a afectar el subsidio al Estado, pero no le están planteando al Estado cuánto les redujo en el presupuesto y tampoco están planteando cuándo van a pagar de deuda externa, o cuánto sí le suben a la policía nacional para que nos reprima en las calles, o porque no ha, usted señor Viceministro, de eso tampoco perdón presidente no es materia de lo que están llamados aquí, pero por qué las carreteras sí valían en el Gobierno de la Revolución Ciudadana, los 10 años, ahora no valen; son interrogantes que se tiene dentro de este proceso de elaboración de esta ley, porque si bien es cierto ustedes son una parte importante para la construcción de una ley porque son el ente ejecutor, pero no vengan a esta mesa a decir “todo lo que ustedes han hecho no se puede hacer”, ¿y cuál es la solución? señores del Ministerio de Transporte.

Ahora, ¿existe una política pública con este Ministerio enfocada a los jóvenes?, sírvase indicar cuáles son en esta Comisión, qué hace el Ministerio por los jóvenes, eso me hubiese encantado que ustedes se sienten; porque a diferencia de ustedes, existió otra parte del Ejecutivo que vino a decirnos acá maravillas, que no existían... que no tenían presupuesto pero vinieron a decirnos, al menos en una letra, qué es lo que tienen enfocado para los jóvenes, ustedes aquí solamente nos han dicho que eso es mucha plata para el Estado y no pueden dársela a los jóvenes, que votaron por ustedes para el país del encuentro. ¿Hay jóvenes que acceden a alguna tarifa preferencial en este momento?, ¿cuántos son?, porque para pedir votos sí hacen el mapeo de cuántos son, qué edades tienen, dónde viven, qué piensan, qué sienten, y hasta se ponen zapatos rojos, pero para darles el dinero a los jóvenes y darles dignidad, para eso ya no existen.

¿Tiene el Ministerio datos, o algún estudio, del colectivo Grupo Etario que posee importantes necesidades de movilidad?, ¿se ha identificado qué grupos se utiliza con más frecuencia el transporte público en el país?, ¿qué acciones ustedes han tomado o se implementarán para que este espacio sea seguro con todos y todas, y más para las mujeres jóvenes que denuncian constantemente y continuamente el acoso en el transporte público? Señor presidente, creo que estos cuestionamientos son importantes porque sí duele, sí duele ver cómo se toman tiempo para dar entrevistas y mentirle al país, cómo se toman tiempo el Ejecutivo para decirnos que este es el país del encuentro y que hay oportunidades para todos y todas, pero para cuando tenemos que estar aquí sentados elaborando una ley que pueda darles específicamente esas oportunidades a este grupo etario, se siente aquí el Ministerio de Transporte y diga “es mucha plata para nosotros y eso no se puede”. Yo sí quisiera contar con alguien que se siente en el Ministerio de Transporte como un servidor público y que diga: eso no se puede, pero podemos hacer esto, porque este Gobierno se comprometió con este grupo etario. Si eso se puede responder en esta mesa, avancemos con la ejecución de la ley; si eso no se puede hacer,

simplemente nos hubiesen mandado un oficio indicando lo que nos acaban indicar y no nos hubiesen hecho perder el tiempo para saber, o para que nosotros entendamos, que ustedes son unos genios para encontrar problemas, pero no tienen la capacidad de encontrar una solución para los jóvenes y las jóvenes de este país. Muchas gracias, señor presidente.

Interviene el Asambleísta Edgar Quezada:

Gracias, presidente. Importante... bueno, primeramente, saludar a los funcionarios del Ministerio. Y... el objetivo nuestro al menos es ir construyendo una ley para los jóvenes, y el objetivo para que a ustedes se les invite acá es para que aporten, aporten a la construcción de esta ley para que... no olvidemos que nosotros también fuimos jóvenes, de acuerdo a lo que establece la ley en el tema de edades, algunos será jóvenes todavía en tema de lo que establece la ley; entonces no nos olvidemos, mis estimados funcionarios, que cuando éramos jóvenes, hasta los 29 años que establece la norma, es necesario darles, o motivarles a los jóvenes, entregarles herramientas, que no exista muchas trabas, hoy tenemos la oportunidad, ustedes como funcionarios del Ministerio de Gobierno, nosotros como asambleístas, para que luego no suceda lo que hoy pasa por ejemplo en la ley hacia nuestros maestros, nosotros trabajamos durísimo acá y el Ejecutivo dice “no hay plata”. No olvidemos que tenemos un petróleo que superó los 100 dólares, antes decían “es que el petróleo” ... antes hacían obras porque el petróleo estaba a 100 dólares decían, hoy el petróleo supera los 100 dólares, 116 si es que no me equivoco, y subiendo.

Yo sí me gustaría que ustedes nos ayuden con un artículo. Nosotros estamos conscientes de que va a afectar en el tema del transporte, va a afectar en el tema económico, pero cómo le damos herramientas a nuestros jóvenes, o les decimos “no hay cómo”, “no podemos”; yo al menos considero que debemos arrimar el hombro y, por ejemplo, el mismo Ministerio, nos decía un funcionario, que el presupuesto de ustedes era de 1.200 millones de dólares hace algunos años atrás, luego bajó a 800 millones, y que hoy el presupuesto de ustedes está por los 200 o 300 millones de dólares, es lo que nos informaban; pero, yo digo, los problemas los sabemos pero hay que ir a buscar la solución, entonces, lo que queremos es que ustedes nos ayuden, desde el espacio de ustedes, a construir esta ley para los jóvenes, porque si ustedes nos vienen y nos dicen... porque no les he escuchado ni una propuesta de ustedes que digan “esto está mal, esto va a perjudicar al transporte, estos millones de dólares perjudica a Galápagos, perjudica a la Amazonía en el tema del transporte fluvial”, pero no he escuchado una propuesta de ustedes como para decir “esto nosotros creemos, o consideramos que debería ir este artículo que vaya a beneficiar a los jóvenes desde el espacio del transporte”. Entonces, eso me gustaría escucharles a ustedes, que al menos, saliéndome del tema, si hablamos de carretera, yo soy de Sucumbíos, no me gustaría escuchar lo mismo que escuché al Ministro en mi provincia, decir “no hay solución, tengo que ir a buscar 100 millones de dólares para ver si es que puedo solucionarles”, ya llevo tres meses Sucumbíos abandonada

del país, tres meses Sucumbíos que no hay esperanza de carretera; eso es lo que no queremos mis estimados funcionarios, lo que queremos es, ayúdennos a solucionar los problemas, hoy que estamos en el tema de los jóvenes, ayúdennos a entregarle esas herramientas a nuestros jóvenes, que mañana diga “gracias a los funcionarios del Ministerio, aportaron con este artículo que benefició a nuestra juventud”. Entonces, mis estimados funcionarios, ayúdennos en esa parte, cosa que entreguemos a los jóvenes una ley que en realidad vaya a beneficiarles, vaya a motivarles y esos jóvenes salgan adelante como así sueñan y aspiran, y hoy ellos también están ayudando a construir, y ellos han dicho “en el transporte queremos que también se nos ayude, porque algunos seguimos estudiando la universidad, seguimos en la educación superior y a veces no tenemos ni para el transporte”. Gracias, presidente, vuelvo la palabra.

El señor presidente de la Comisión manifiesta que en vista de que no hay más intervenciones por parte de los y las asambleístas, se le otorgará nuevamente la palabra al Dr. José Luis Aguilera, Viceministro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Interviene el Dr. José Luis Aguilera, Viceministro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

Gracias, señor presidente. Me voy a referir primero a lo que tiene que ver con la transportación aérea. Creo que es importante mencionarles que, no sólo en el Ecuador si no en todo el mundo, la transportación aérea fue de las industrias más afectadas por el tema de la pandemia, como ustedes entenderán, de hecho muchas aerolíneas dejaron de volar y en Ecuador no fue la excepción; en Ecuador, lastimosamente, perdimos nuestra aerolínea nacional, recordarán la aerolínea TAME, dejó de volar y dejó desatendidos muchos aeropuertos, como prácticamente el de El Oro, está desatendido de aviación comercial; y en estas circunstancias, en esas circunstancias cuál ha sido nuestra propuesta para recobrar esta conectividad, tanto nacional como atraer a nuevas aerolíneas. El mercado de las aerolíneas, que como les digo, venía muy golpeado, se mueve sobre todo por la ley de la oferta y la demanda, mientras más aerolíneas tienes volando a un destino es más fácil conseguir tarifas más económicas, nosotros nos hemos propuesto justamente motivar a las aerolíneas para encontrar tarifas más económicas. Un ejemplo práctico, real, este año a inicios de año comenzó a volar la aerolínea Equair, una aerolínea capital 100% ecuatoriana, el momento que comenzó a volar la aerolínea, y no me van a dejar mentirles, los pasajes a Guayaquil que costaban más de \$200 dólares, ahora puedes conseguir un pasaje aproximadamente en \$100, \$120 dólares, me refiero exclusivamente al tema transportación aérea; como les digo, opera prácticamente la ley de la oferta y la demanda. Cuál ha sido... y me decían qué solución damos, en el tema de transportación aérea lo que debemos conseguir es más aerolíneas volando hacia el Ecuador y adentro del Ecuador, con eso, nuevamente, conseguimos más oferta y los costos se van a reducir, ejemplo práctico, como les digo, el tema de Equair.

En el tema internacional, debemos fomentar que nuevas aerolíneas vengan hacia el Ecuador, y pasa exactamente lo mismo, mientras más oferta de vuelos tengas hacia el Ecuador y desde el Ecuador hacia fuera del mundo, se pueden obtener tarifas más económicas; por eso, ¿nosotros qué estamos haciendo?, impulsando una política que se llama de cielos abiertos, con esa política hemos logrado grandes avances, y justamente las aerolíneas grandes que vuelan en el Ecuador y nuevas aerolíneas que están viniendo al Ecuador, están fomentando la transportación aérea a nuevos destinos fuera del Ecuador, con lo cual, como les digo, conseguimos nuevas... mejores posibilidades de costos en los pasajes.

Ahora, la asambleísta me decía ¿qué pasa con esos aeropuertos abandonados?, y no sólo el de El Oro, tenemos Esmeraldas, tenemos aeropuertos en el Oriente, como les digo, lastimosamente la aerolínea TAME dejó de volar, la aerolínea TAME brindaba un servicio de conectividad importante en el país que tenía tarifas económicas y conectaba lugares, que tenemos muy buenos aeropuertos, eso hay que reconocerlo, tenemos muy buenos aeropuertos pero están sin vuelos comerciales; lo que estamos haciendo, justamente como les decimos, es una política que genere incentivos a las aerolíneas, reduciéndoles los costos de las tasas, porque cada vez que un avión llega a un aeropuerto tiene que pagar tasas, esas tasas hemos resuelto que se reduzcan y que las aerolíneas vean más atractivos a estos aeropuertos.

Ahora, otro de los trabajos que venimos realizando, y ustedes habrán visto, es encontrar aviones no tan grandes como los que las aerolíneas comerciales vuelan en el país, normalmente vuelan con aviones de 150 pasajeros, pero esos aviones no se llenan si van a un destino más pequeño. Lo que estamos promocionando nosotros, justamente es que aerolíneas con aviones más pequeños, aproximadamente 50-70 pasajeros puedan volar en esas rutas y vuelvan a conectar el país; pero todo esto, como les digo, es parte de una política más grande que lo que busca es abaratarles los costos a las aerolíneas, ¿cómo abarataremos los costos a aerolíneas?, como por ejemplo les decía, el plan de descuentos para las aerolíneas para que vean más atractivos los aeropuertos más pequeños del país, la posibilidad también de la firma de convenios de cielos abiertos, con lo cual vienen más aerolíneas al país; y, lastimosamente, y eso sólo en el tema, este momento me refiero sólo en el tema aeronáutico, si nosotros imponemos una medida, les imponemos a las aerolíneas este momento, que nuevamente les recuerdo, acabamos de salir de una crisis por el Covid, donde inclusive muchas aerolíneas quebraron, ustedes habrán visto en las noticias las propias Avianca, la TAME, entraron en el capítulo 11 de la legislación norteamericana para evitar la quiebra, si les imponemos una rebaja obligatoria de las tarifas esas aerolíneas se van a frenar, van a decir “no es muy bueno volar al Ecuador porque no voy a tener los ingresos que garantizan mi operatividad, mi operación aeronáutica”.

Entonces, me decían ¿cuál es la solución?, debemos más bien fomentar tener más aerolíneas en el país, como les decía, un gran ejemplo es Equair, una aerolínea 100% ecuatoriana,

mientras más aerolíneas tengamos volando en el país los costos de los pasajes van a abarataarse, es obligatorio. Entonces, concretamente en el tema aéreo, no creo que la solución sea imponerles esta rebaja obligatoria, porque más bien les va a desestimular de que vuelen en el Ecuador. Lo que queremos hacer, nuevamente, y esa es una política del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es que más aerolíneas vuelen en el país. Entonces, eso concretamente en el tema aeronáutico, igual asambleísta, estamos trabajando con las autoridades de El Oro, le invito si usted también quiere apoyarnos, porque realmente hacemos un trabajo muy de la mano con las autoridades locales, en el tema de poder vender a las provincias, o sea, ¿por qué volar al Oro?, porque tiene turismo, porque tiene minería, porque tiene productividad, tiene nuevos sitios turísticos, y las aerolíneas lo que buscan es volar a los sitios donde se les garantice que van a poder llevar su avión lleno, en definitiva con pasajeros, entonces venimos trabajando de la mano con los Gobiernos Autónomos Descentralizados de cada localidad para promocionar; lo mismo hacemos por ejemplo en Esmeraldas, ¿por qué volar a Esmeraldas?, porque hay playas, porque también hay mucha actividad petrolera, entonces todo eso venimos trabajándolo, para justamente tratar de retomar esos aeropuertos y que vuelvan a servir a la comunidad. Eso es lo que tiene que ver en el tema aeronáutico, le paso al subsecretario de Transporte Terrestre...

Interviene la Asambleísta Fernanda Astudillo:

Antes de cambiar el tema. Ya, dan las soluciones, ¿a qué tiempo?, porque chévere es todo lo que dijo, vino, habló de las posibles soluciones, ¿a qué tiempo vamos a tener un resultado?, ¿cuándo se termine el período del presidente?, ¿o cómo?

Interviene el Dr. José Luis Aguilera, Viceministro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

Le doy otro ejemplo práctico, usted habrá visto hace dos semanas una nueva aerolínea que va a servir a Cuenca con aviones pequeños de aproximadamente 14 pasajeros conectándolo con Guayaquil, todos estos aviones, que como le digo asambleísta, son más pequeños, van incrementando la conectividad nacional, esos son los aviones que debemos este momento impulsar, porque como le digo, no son los aviones tan grandes que no van a poder llenarlos, y lo que nosotros hacemos justamente es promocionar a estas nuevas aerolíneas, y claro, estas aerolíneas pequeñas comienzan con esos aeropuertos, pero nosotros venimos trabajando de la mano impulsándoles hacia los otros aeropuertos, como es el caso del aeropuerto de El Oro. Entonces, nosotros por ejemplo, justamente con esta aerolínea nueva que ha comenzado a brindar el servicio entre Guayaquil y Cuenca, le hemos pedido que considere otros destinos, como son Santa Rosa, y por ejemplo, Quito-Esmeraldas, otro destino que debería ya tratar de cubrirse con estos aviones pequeños para rutas cortas, además, son aviones que funcionan mucho mejor en el Ecuador porque están diseñados para vuelos cortos, realmente las

distancias, ustedes saben, el avión despegar y a los pocos minutos ya te dicen “preparándose para el descenso”, los aviones grandes consumen demasiado combustible en esta operación, los aviones más pequeños tienen costos más económicos y eso es lo que estamos fomentando, asambleísta.

Interviene el Ing. Mario Pardo, Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario:

Muchas gracias. En cuanto al transporte terrestre, sí, en efecto el transportista asume el costo, eso es lo que hemos estado conversando con todos los transportistas, y por varios otros temas que siempre se les recibe en la Subsecretaría de Transporte, ellos levantan esta alerta y dicen “van a aprobar esta ley”, primero bueno les cuento, les digo qué ley, nos empezamos a leer la ley ese momento con ellos y dicen “por favor, póngales en consideración a las personas que están elaborando esta Asamblea, para trabajar en conjunto con los transportistas, lo que ustedes dicen que demos una solución, por eso les decimos hay que hacer un nuevo análisis económico, porque dice “nos quiebran con eso”, o sea ellos están al centavo, nosotros como Ministerio hemos hecho reuniones interinstitucionales indicándoles las pérdidas que pueden sufrir los transportistas llevándoles a la quiebra, lo que todos ya conocen, entonces se les da beneficios de importación de neumáticos, renegociación de deudas con la Banca Pública, renegociación de deudas con... se ha hecho el acercamiento con las casas comerciales para los que tienen las carroceras, la importación de cabezales, vamos avanzando con lo que ellos nos van pidiendo, dicen “aquí tenemos alguna falencia, ayúdenos por favor”, entonces, como institución hacemos el acercamiento institucional. Sin embargo, lo que ellos nos han manifestado, varios gremios del transporte, sobre todo el escolar e institucional que es cerca del 60%, este es el que más le afecta. Han dicho “nosotros queremos”... o sea, “lo que menos quiero es quitarle al estudiante, al joven, y que yo quede de desgraciado”, perdónenme pero así me dicen a mí, le digo “bueno”, entonces dicen “o bien bajar el porcentaje”, o sea, veamos hasta dónde le podemos ayudar en esta curva económica financiera, o bien si le podemos bajar el porcentaje, hasta cuánto le podemos ayudar, cuánto puede soportar el transportista, un nuevo porcentaje, o bajar el rango de la edad, porque considerando que los estudiantes ya pagan medio pasaje; pero este análisis se debe realizar, porque si al momento se pone la ley con el porcentaje que está, el Estado tendría que hacerse cargo porque el transportista dice “ahorita no puedo aguantar nada, tendría que usted ayudarme para cumplir con ese porcentaje”, sin embargo este porcentaje, podemos hacer una mesa de trabajo con los transportistas y decirles “hasta dónde ustedes pueden aceptar esto”, con los urbanos, con los de transporte escolar e institucional, y ver qué modalidad puede afrontar cuánto porcentaje, esa es las mesas de trabajo que nosotros hemos llevado porque cada modalidad puede afrontar de diferente forma tanto los subsidios, los neumáticos, por eso se les da diferentes porcentajes a cada uno en consenso con ellos, no es que nosotros dictatorialmente decimos “aquí se les ayuda con tanto”, es súper complicado, han sido varios meses de negociación, que eran tantas que llegamos a hacer por modalidad inclusive, las mesas de trabajo, ya con

diferentes, y empezamos a ver muchos más datos que ellos nos dan, corroboramos con la ANT, corroboramos con el SRI, porque a veces dicen “chuta, los datos que me da la estadística me dan los transportistas”, ¿cómo sé que son fiables?, pues cruzamos con el SRI, con la ANT y determinamos estos porcentajes, y de a poco se va afinando para ver cuánto puede afrontar el transportista, que es lo que nos explica el assembleísta, que eso es cierto; pero si dictaminan un porcentaje y el transportista dice “bueno, de este 25% puedo yo aceptar hasta el 10%, puedo aguantar haciendo ya milagros”, ¿el otro 15% tendría que asumirlo quién?, el Estado, porque viene a ser una ley de cumplimiento, y si no, ¿cómo hacemos?, estamos en ese hueco.

La solución es hacer un análisis financiero para, ya les digo, determinar un nuevo rango de edad o bajar el porcentaje que se está estipulando en la ley. Lo ideal sería, como decía la assembleísta, por ejemplo en Europa, el transporte interprovincial para estudiantes no cuesta, o sea, un estudiante que está empadronado en Pichincha y quiere moverse dentro de Pichincha no le cuesta nada, si va a otra provincia igual tiene subsidiado porque es estudiante, paga una tarifa, imagínense lo que es movilizarse como estudiante gratis dentro de la provincia, es lo mejor, pero tienen... o sea la idea está ahí, pero tenemos que aterrizarle, lamentablemente, a lo que tenemos ahorita, y nosotros estamos abiertos a trabajar con ustedes, con los transportistas, con todo, porque no queremos que se quede alguien sin participar y diga, salga la ley y los transportistas digan “no nos avisaron nunca” es un problema, y también nosotros decirles a los transportistas “sí, sí” y no comunicarles esa preocupación que tienen ellos como sistema de transporte, qué más les puedo decir. Entonces, ya hemos hablado con los transportistas, podemos hacer una mesa de trabajo y determinar a qué punto podemos llegar, porque es un gremio súper grande, eso sí, necesitamos un poquito de tiempo, aunque ellos, cuando son estas cosas, convocamos inmediatamente y están dispuestos a estar con nosotros.

Ahora, una última cosa, el subsidio, para que tengan una idea de cuánto sería el referente de subsidio, sólo en combustibles antes se subsidiaba 783 millones aproximadamente al año, el subsidio total del transporte sería 200, independientemente de las otras modalidades fluviales y aéreas y todo, sería 200, es un tercio de lo que se subsidiaba el combustible. Entonces, volvemos a entrar en ese problema y es directo con los transportistas, que es un tema social súper fuerte, ustedes lo conocen. Entonces, de nuestra parte como Ministerio, si me lo permiten, nosotros vamos a empezar a hablar con los transportistas y decirles qué opinan de esto, que obviamente no se asustan, no es que una ley ya está aprobada ni está escrita en piedra, pero podemos empezar a trabajar con ellos, a decirles qué opinan, qué ideas tienen, hasta dónde pueden afrontar, hasta dónde pueden arrimar el hombro y llegar a un punto de equilibrio. Eso, señores assembleístas, muchas gracias.

Interviene la Asambleísta Fernanda Astudillo:

*Sí, señor presidente, tengo una consulta. Hace un ratito el compañero dijo que ustedes habían ayudado a varias personas del sector transportista con la Banca Pública, si nos podría pasar para acá a la Comisión, por escrito, cuáles son **o han** sido los beneficiarios de esa ayuda, en qué provincias y a cuántos transportistas le han ayudado, porque cuando vinieron acá el sector transportista, están asfixiados, les están quitando los vehículos, usted habló que incluso les estaban ayudando para que no les quiten, entonces yo sí quisiera que nos proporcione, por Secretaría de la Comisión, cuál es la cantidad de beneficiarios que han tenido con lo que están haciendo, qué provincias, cuántos son. Gracias.*

Interviene la Asambleísta Sofía Sánchez:

Gracias presidente, nada más quería yo decir que es importante para esta Comisión, al estar tratando aquí ya el tema técnico de la ley, acaba de decir uno de los Secretarios podrían hacer un análisis técnico de un porcentaje que podría variar, que no el 25 sino tal vez puede ser un 7, un 8, un 5, un 2, 1 por ciento, no sé, dependiendo del análisis ya técnico que ustedes tengan, que nos puedan hacer llegar eso para nosotros tener una propuesta como una alternativa al texto planteado, que si bien es cierto, según el análisis que se ha hecho no está acorde a la realidad que vivimos como país, pero es necesario que en la construcción de esta mesa técnica podamos tener esos insumos que ustedes nos hagan llegar, después de un análisis que hagan con los transportistas, los números que ustedes tengan, y nosotros poder tener una alternativa a este artículo exclusivamente. Eso nada más, presidente.

Interviene el señor Presidente de la Comisión manifestando lo siguiente:

Bueno, para finalizar, solicitarle estimado José Luis que desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos hagan llegar a la Comisión, por escrito, un estudio en donde... entendemos, la Comisión estamos conscientes nuevamente saliendo, esperemos no volver, dentro de esta crisis sanitaria del Covid 19, pero creo que es importante tener un análisis que nos permita ir progresivamente garantizando este derecho a las y los jóvenes, y si se van a generar mesas de trabajo con los transportistas, me parece que puede ser un espacio en donde nos puedan generar ya insumos de un estudio más técnico y, bueno, jurídico lo haremos desde este espacio de la Asamblea, pero un estudio más técnico, pero que sí garantice, porque es un pedido de los jóvenes, hay todo un marco jurídico de cumplimiento que el Estado puede dar a los y las jóvenes, y entonces, más bien esperaríamos por escrito este informe.

El señor Presidente de la Comisión, agradece a José Luis Aguilar, Viceministro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y a la vez, manifiesta que siendo el único punto del orden del día se da por clausurada la Sesión 089 de la Comisión de Garantías Constitucionales, Derechos Humanos, Derechos Colectivos y la Interculturalidad.

Clausura de la Sesión:

La señora Secretaria, por disposición del señor Presidente de la Comisión, procede a clausurar la Sesión Ordinaria N.º 089, siendo las 17h45.

As. José Fernando Cabascango Collaguazo
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE
GARANTÍAS CONSTITUCIONALES, DERECHOS HUMANOS,
DERECHOS COLECTIVOS Y LA INTERCULTURALIDAD**

Ab. Daniela Jerves García
**SECRETARIA RELATORA DE LA COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE
DE GARANTÍAS CONSTITUCIONALES, DERECHOS HUMANOS,
DERECHOS COLECTIVOS Y LA INTERCULTURALIDAD**

Ab. Cecilia Vega Ilaquiche
**PROSECRETARIA RELATORA DE LA COMISIÓN ESPECIALIZADA
PERMANENTE DE GARANTÍAS CONSTITUCIONALES, DERECHOS
HUMANOS, DERECHOS COLECTIVOS Y LA INTERCULTURALIDAD**