



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

247

ACTA No. 56-SR-2008

ACTA DE LA SESIÓN DE LA MESA CONSTITUYENTE No. 10 DE LEGISLACIÓN Y FISCALIZACIÓN

Siendo las 9H20 del día 18 de marzo de 2008, la Presidenta Encargada de la Mesa Constituyente No. 10 de Legislación y Fiscalización, María Paula Romo, solicita al Secretario Relator, la verificación del quórum reglamentario.

Por Secretaría se certifica que se encuentran presentes las y los siguientes asambleístas:

1. Félix Alcívar
2. Rosana Alvarado
3. Ximena Bohórquez
4. Mayra Prócel (alterna de Diana Acosta)
5. Nécker Franco
6. Gilberto Guamangate
7. Carlos Medina (alterno Lenin Hurtado)
8. Marisol Peñafiel
9. María de Lourdes Medina
10. Rocío Rosero (alterna de León Roldós)
11. María Paula Romo

Son 8 asambleístas presentes, por lo que existe el quórum reglamentario para la instalación de la mesa.

La Presidenta de la Mesa instala la sesión y pone a consideración el Orden del Día.

PUNTO ÚNICO. Continuación del conocimiento y aprobación, en segundo debate, del informe que incorpora las observaciones de los asambleístas respecto a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, elaborado por el asambleísta Félix Alcívar.

Con 8 votos a favor, por unanimidad, se aprueba el Orden del Día modificado.

PRIMER PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA

CONTINUACIÓN DEL CONOCIMIENTO Y APROBACIÓN, EN SEGUNDO DEBATE, DEL INFORME QUE INCORPORA LAS OBSERVACIONES DE LOS ASAMBLEÍSTAS RESPECTO A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, ELABORADO POR EL ASAMBLEÍSTA FÉLIX ALCÍVAR.

ART. 28

Rosana Alvarado.- Sobre las excepciones por los ingresos de la Comisión de Tránsito del Guayas.



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

246

cabe entonces que se exceptúe los bienes y recursos que adquieran los municipios por las competencias delegadas.

Nécker Franco.- Este es un asunto de fondo que se debe definir cuando se trate sobre los municipios, que se quede pendiente.

Art. 29.-

Rosana Alvarado.- Similar a lo que ayer se dispuso para la designación para el Director Nacional, habrá que guardar los mismos criterios.

● María Paula Romo.- Aunque no esté de acuerdo que se necesite ser ecuatoriano para ser director Nacional, pregunta si es necesario para ser Director Provincial, ser ecuatoriano.

Félix Alcívar.- Se guardará coherencia y se redactará.

Art. 30.-

María Paula Romo.- Pregunta cuál es la Comisión Nacional de Regulación y Control.

Que se cambie.

Art. 31.-

María Paula Romo.- Ya se resolvió quien lo presidencia

Art. 32.-

● Art. 33.-

Félix Alcívar.- En el numeral 2.- Debe ser aprobar el plan anual, no se dice el período pero debe ser anual, al igual que en el punto 4.

Nécker Franco.- Numeral innumerado que continúa luego del art. 33, agregar la Comisión Nacional.

María Paula Romo.- Se ha agregado la formación de operadores de maquinaria agrícola, sin embargo se está permitiendo en las transitorias que los sindicatos sean los que capaciten a los operadores agrícolas.

Ingresó Nelson López a las 9H35

Félix Alcívar.- Es el SECAP quien emitirá el certificado de capacitación y luego debe sacar la licencia correspondiente.

2



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

245

María de Lourdes Medina.- Un tractor agrícola lo maneja un empleado quien vende el tractor da capacitación por dos días, la cantidad de maquinaria agrícola del Ecuador es precaria para que se de capacitación.

María Paula Romo.- El SECAP está dando los certificados y lo que se trata es de regular la capacitación.

Rosana Alvarado.- Señalar las ordenanzas, en el segundo inciso del art. 33

Nelson López.- En el numeral 6., hay que eliminar la Ley de Contratación Pública, y señalar de conformidad con la ley.

María Paula Romo.- En el numeral 6, le corresponde a la Comisión provincial dictar reglamentos.

Félix Alcívar.- Son reglamentos operativos internos. Sobre las ordenanzas que solicita Rosana que se incluya, no debería ser competencia de los Directorios de las Comisiones Provinciales, sino los municipios los que deben hacer cumplir las ordenanzas.

Rosana Alvarado.- Cree que si caben las ordenanzas

María Paula Romo.- El de los gobiernos seccionales tienen mecanismos propios para hacer cumplir sus ordenanzas, lo que se debería hacer es un mecanismo de coordinación.

Nelson López.- Que se incluya las ordenanzas, porque las municipalidades podrán regular el tránsito.

Félix Alcívar.- Discrepa es ámbito de competencia, a quien corresponde hacer cumplir las ordenanzas es al órgano que las emita. No es competencias de la Dirección Provincial de tránsito hacer cumplir las ordenanzas.

María Paula Romo.- Depende de si las comisiones están coordinando o mandando la fuerza pública, ya que son pocos los municipios que tiene fuerza pública.

María Paula Romo.- Se podría poner apoyar a los gobiernos seccionales.

Félix Alcívar.- Que sea coordinar con los gobiernos provinciales.

Art. 34.-

Félix Alcívar.- La parte final del artículo no corresponde, se elimina.

Nelson López.- Literal c.) designar a los empleados. Propone que debe decirse que se nombrará con concurso de meritos y oposición a los empleados y funcionarios de la entidad y removerlos conforme a la Ley.

3



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

244

Félix Alcívar.- Cuando se dice que se designa o se remueve conforme a la ley, se refiere a la LOSCCA, que establece las formas como se les designa y remueve. En la designación se está al concurso y en la remoción es por medio del sumario administrativo.

Félix Alcívar.- Que se ponga funcionarios y empleados y para la designación y la remoción.

Ingresa Galo Lara a las 10H08

Art. 35.-

Félix Alcívar.- Están los funcionarios del CNTTT

María Paula Romo.- La Dirección Nacional de Tránsito depende del Ministerio o de la Comisión Nacional. Se supone que la Dirección depende del Ministerio y no de la Comisión.

Félix Alcívar.- Depende del Ministerio del Transporte.

María Paula Romo.- El Consejo tiene la representación del Ministerio, del Presidente.

Nécker Franco.- La policía depende del Ministerio de gobierno y la operación del Consejo. Tiene sentido que depende del Consejo no del Ministerio del Ramo.

Rosana Alvarado.- Su función de vigilancia y control será indelegable. Los municipios han asumido funciones, por ello, esa frase de indelegable resulta confusa, podría significar que se elimina funciones que ya han sido asumidas por los municipios.

Nelson López.- Que se elimine esa línea, se está de acuerdo.

Art. 36.-

María Paula Romo.- Es necesario que se señale este artículo. No tiene la Dirección Nacional la facultad de organizarse sin que la ley lo diga.

Queda el artículo.

Art. 37.-

Art. 38.-

Nelson López.- Literal a. Se debería establecer que se represente legal, judicial y extrajudicial.

María Paula Romo.- Si la Dirección Nacional es una dependencia de la Policía, puede tener personería jurídica. Cree que no.

Rocío Rosero.- Apoya que se elimine la personería jurídica de la Dirección Nacional de tránsito.



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

243

9 votos a favor de todos los presentes. María Paula Romo, Rosana Alvarado, Marisol Peñafiel, Nécker Franco, Félix Alcívar, Roció Rosero, Nelson López, Mayra Prócel, María de Lourdes Medina.

Rosana Alvarado.- Que se coordine con los municipios.

María Paula Romo.- Hemos dicho que la Dirección Nacional coordina con la Comisión Nacional.

Art. 39.-

María Paula Romo.- Compartirán no es obligatorio, tienen la obligación de mantener la misma información, y se debería agregar a la Comisión de Tránsito del Guayas la obligación de dar información.

Félix Alcívar.- Lee el artículo redactado.

Art. 40.-

María Paula Romo.- A continuación viene el artículo de las municipalidades, tratemos el tema completo y si hay que reformar, se reforma los artículos

Art.... innumerado sobre los Municipios

Nécker Franco.- Que se lea todas las normas

María Paula Romo.- El debate debe hacerse antes de la norma. Decidamos eso y luego vemos como se redacta y en donde.

En la regulación del tránsito, veamos hasta donde le damos competencias.

Rosana Alvarado.- Sobre las competencias municipales, nos e trata de nuevas competencias, ya los tienen.

Las 5 competencias ya son las competencias tradicionales las que hay que respetarlas, no significa ningún avance.

Por otro lado, sería importante que los municipios podrán planificar, regular el tránsito en forma directa o por delegación en coordinación con los organismos de tránsito de acuerdo con criterios de necesidades comunitarias.

Nelson López.- La actual constitución del 98 da competencias a los municipios en materia de tránsito. La propuesta es que existiendo la disposición constitucional se recoja la misma, agregándole que estará en función, estas competencias, de las políticas y planes nacionales de tránsito.



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

242

Galo Lara.- Se establezca a la policía como encargada de este control no los municipios. La inclusión de los municipios en el control se someta a votación.

Nelson López.- Lee su propuesta

María Paula Romo.- Los municipios en que forma participan en la regulación del tránsito cuando en el numeral 3 se habla de la planificación se habla del tránsito y no de transporte. No está de acuerdo con el modelo de descentralización propuesto por la constitución del 98, porque no se da responsabilidades, para los municipios es optativo pedir. Es importante definir un modelo, en el que los municipios tengan clara cuál es su responsabilidad y cual sus recursos. Si es que los municipios asumen esta competencia, la única competencia de la constitución del 98 que expresamente asigna a los municipios es la del control y regulación del tránsito y transporte terrestre. Propone que se asuma este artículo, pero que se incluya las actividades del transporte no solo de traspaso. Segundo, que ese asumir competencias sea obligatorio para los municipios que tengan más de una determinada población, podría ser de más de 150.000 habitantes, serían como 15 o 16 municipios. Los que no tienen esa población siguen con la ley de descentralización.

Plantea que el control y regulación de vía intercantonales e interprovinciales no pueden ser materia de los municipios sino de la Comisión Nacional.

Ingresa Gilberto Guamangate, Ximena Bohórquez y Carlos Medina a las 10h44.

Gilberto Guamangate.- Están alrededor de 3000 compañeros de los moto taxis para que sean recibidos.

María Paula Romo.- Se señaló por parte de la mesa que no habrá comisiones generales, y hoy que el único punto será el de la ley de tránsito.

Carlos Medina.- Hay alrededor de 8000 personas, y Alberto Acosta se comprometió a que sean recibidos.

Alberto Acosta.- Señala que no conocía de la decisión de la mesa pero que se busque un mecanismo para que sean escuchados.

María Paula Romo.- Es la 4 o 5 ocasión para ser escuchados. No se los recibirá en comisión general, sino a que se les reciba en el receso.

Marisol Peñafiel.- Se ha agotado el debate y se ha avanzado sobre el artículo de competencia de los municipios. Considera que la planificación y regulación del tránsito y transporte este a cargo de los municipios. La competencia sea de las municipalidades, tener bien claro que lo interprovincial e intercantonal esté en la Comisión Nacional.

Félix Alcívar.- Si estamos tratando de organizar el sector en el momento que las competencias vayan a las municipalidades, entonces de que organización nacional del sector hablamos. Si cada



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

271

municipio planifica y regula el transporte y el tránsito no se organiza el sector. El transporte terrestre, las vías que utiliza no son vías reguladas por las municipalidades, tanto es así que en infraestructura ni la municipalidad puede operar las vías en donde no tiene competencia, sino el Ministerio del Ramo. El transporte interparroquial, cantonal, y provincial usa ese tipo de vías, en las que las municipalidades no pueden entrar. Se puede otorgar a las municipalidades en ciertas áreas específicas de competencias, solo en tránsito y en áreas urbanas.

María Paula Romo.- Tiene una sugerencia de texto completo. Lee la propuesta

Rosana Alvarado.- está de acuerdo con la propuesta de María Paula Romo. Para casos de municipios de menor número de habitantes propone que sea facultativo.

Ximena Bohórquez.- De la constitución nacen las leyes secundarias. No podemos seguir con la lógica de escribir la ley sobre la actual constitución. Tenemos que ubicar las cosas como son, la rectoría del ministerio de transporte debe resaltar. No a la municipalización del transporte.

Nelson López.- Si se obliga a las municipalidad de una población mayor de 150000 habitantes estarían solo 18 cantones involucrados. Si podemos con más de 100000 serían 19. Propone que sean más de 100000.

Carlos Medina.- No se puede repetir los mismos errores de las constituciones anteriores. No se puede seguir entregando competencias ni a consejo provinciales y municipios cuando están plenamente señaladas. El tránsito debe estar regido por un ente nacional que es el estado. El municipio tiene sus competencias no se le puede dar las competencias que aquí se está señalando.

Interviene la subsecretaria de transporte.

María de Lourdes Medina.- Las competencias de los municipios va mas allá de la planificación y la señalética de tránsito. El plan de desarrollo territorial debe comprender el transporte. Debe haber una coordinación.

María Paula Romo.- Una decisión es sobre el tránsito, otra es la del transporte, y las competencias es otra.

Votación sobre aprobación del artículo innumerado posterior al 40 como está sobre las competencias en el tema tránsito. 12 votos a favor ausente Galo Lara.

En el numeral 3, que se añada transporte para regular y planificar el transporte terrestre. 8 votos a favor de María Paula Romo, Rosana Alvarado, Marisol Peñafiel, Nécker Franco, Rocío Rosero, Nelson López, Mayra Prócel, María de Lourdes Medina.

Sobre competencia del municipio si es obligatorio o facultativo, no para todos sino para aquellos que tengan mayor población de 100.000 o 150000. .

Que sea obligatorio. 8 votos María Paula Romo, Rosana Alvarado, Mayra Prócel, Nécker Franco,



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

240

Rocío Rosero, Nelson López, Marisol Peñafiel, María de Lourdes Medina.

Nelson López.- En la propuesta de 150000 son 18 municipios si la propuesta es de 100000 en adelante son 19 municipios.

Félix Alcívar.- Insiste 18 municipios están por encima de 100.000. Por esta ley se obliga a que sin resolución de los municipios a lo mejor sin capacidad teórica, solo por el número de habitantes están obligados a asumir competencias de tránsito y transporte.

Gilberto Guamangate.- Habría que dejar de manera optativa sin el número, sino los que desean participen de este proceso.

Rosana Alvarado.- No nos olvidemos que de acuerdo a la capacidad los municipios solicitan y le es atribuida. Con la obligatoriedad es una responsabilidad asumir esta competencia, porque el número de habitantes le exige.

Marisol Peñafiel.- Considera que se debe hacer una ley progresiva y se establezca una transitoria para que las municipalidades que no estén sobre el número que establezca la obligatoriedad, demuestren la capacidad operativa puedan asumir esas competencias.

Mayra Prócel.- Apoya la moción de Marisol.

María de Lourdes Medina.- Apoya la propuesta de Marisol

Nelson López declina la propuesta de 100000 habitantes.

María Paula Romo.- Si la obligatoriedad es de más de 150000. 8 votos a favor.

María Paula Romo.- Que las decisiones de los municipios se enmarquen en las decisiones en las políticas nacionales de la Comisión Nacional y que coordinará las vías intercantonales e interprovinciales con el consejo provincial de tránsito y los otros municipios, la última palabra la tendría la Comisión Nacional.

Los que estén de acuerdo con la incorporación del artículo propuesto, a continuación del innumerado anterior, 8 votos a favor.

María Paula Romo.- El numeral 13 del artículo 29 deberá redactarse acorde a lo resuelto.

Nécker Franco.- Que se elimine público y privado en la redacción del informe.

Se está de acuerdo.

Nelson López.- Hay que señalar un cuarto inciso, todo acto expedido por las municipalidades que discrepen con lo previsto en el inciso tercero serán nulas. Si hay un conflicto entre las municipalidades y de la Comisión Nacional, esta será nula.

8



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

234

María Paula Romo.- La nulidad debe ser declarada. La ilegalidad de la ordenanza si este es el caso, deberá ser declarada por el juez, la norma no procede porque la nulidad debe ser declarada.

Hace un receso hasta las 14H30

Siendo las 14H36 se reinstala la mesa con 9 asambleístas presentes.

Art. 41.-

Art. 42.-

Nécker Franco.- El art. Está sobrando

Rocío Rosero.- Tienen que ver con los principios del art. 2

Nécker Franco.- No solo está en el art. 2, sino que en toda la ley. Que se elimine.

María Paula Romo.- Que se borre este artículo. Están de acuerdo.

Art. 43.-

Art. 44.-

María de Lourdes Medina.- No discapacitados sino capacidades especiales.

Rocío Rosero.- Era el mismo sentido o personas con discapacidad.

Art. 45.-

Rosana Alvarado.- Se dice medio ambiente, solo ambiente.

Art. 46.-

María de Lourdes Medina.- Sobre el término "inter" a que se refiere.

Félix Alcívar.- Un término que ha venido desde el inicio de la ley.

Agregado después del Art. 46.-

Nécker Franco.- No está ubicado en el sitio adecuado porque el título habla sobre la naturaleza y el objeto.

Rosana Alvarado.- Las extensiones tributarias deben ser eliminadas, solo a la Ley de Equidad Tributaria se debe establecer.

9



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

23 B

Nécker Franco.- Que no se elimine que se lo deje para después.

María Paula Romo.- De acuerdo con eliminar ese párrafo porque corresponde a la regulación tributaria

Mayra Prócel.- Esta en contraposición con el art. Primero.

María Paula Romo.- la norma de renovación automática permanente es una atribución del Presidente de la República. Se debería eliminar la norma.

Nécker Franco.- Que se lo trate después pero en otro lugar.

Art. 47.-

Nécker Franco.- Por primera vez una ley de tránsito hace una gran clasificación del transporte, en público, comercial y por cuenta propia, es una ley que pone orden a esto.

Art. 48.-

Art. 49.-

Carlos Medina.- En los próximos artículos que vamos a discutir debe haber coherencia con lo que aquí se dice y lo que se va a decir después.

Art. 50.-

Rosana Alvarado.- No se ve por ningún lado el criterio de sustentabilidad ambiental. Se agregaría el literal d) "la protección ambiental"

Félix Alcívar.- El objeto del artículo es la prestación del servicio

María de Lourdes Medina.- Debe regularse para la protección del ambiente, ejemplo, el uso nervioso y agresivo del claxon, las emisiones a la atmósfera.

Rocío Rosero.- Aquí hay un aspecto esencial en el tema de protección ambiental que tiene que ver con la situación de género.

Votación por la inclusión del literal d) sobre cuidado ambiental. Diez votos. María Paula Romo, Rosana Alvarado, Marisol Peñafiel, Nécker Franco, Rocío Rosero.

Votación sobre la propuesta de Rocío Rosero de modificación del literal a) cuando se habla de la seguridad de usuarios se incluya la seguridad de niñas y adolescentes.

Ximena Bohórquez.- Que se obvie este tema para poner la niñez y la adolescencia.

10



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

237

Rocío Rosero.- La integridad física psicológica y sexual de las mujeres adolescentes, niños y niñas.

Votación.- 10 a favor.

Art. 51.-

Art. 52.-

Ximena Bohórquez.- Si dentro del transporte público está el transporte de carga liviana, es decir, para uno o dos pasajeros.

María Paula Romo.- Público es masivo, comercial es de pocos pasajeros.

Ximena Bohórquez.- No se incluye a los trenes y ferrocarril.

María Paula Romo.- Esta incluido como tranvías.

Art. 53.-

Carlos Medina.- Esta por demás decir que el día de hoy se ha movilizó un buen sector y se ha escuchado a quienes están agrupados en este sector. El derecho al trabajo debe hacerse prevalecer, por ello debe incorporarse en el texto de la ley.

Rocío Rosero.- Apoya la moción de incluir de manera explícita los taxis motos, bicimotos, la de taxis no regulados.

María Paula Romo.- La enumeración no es taxativa, si se debe considerar una redacción más precisa deberá redactarse

Galo Lara.- La Federación de Tricimotos y mototaxis solicita que se cambie el transporte alternativo por el de tricimotos.

Gilberto Guamangate.- Se suma a la propuesta de Carlos Medina, que se señale mototaxis, tricimotos y triciclos.

Nelson López.- Que se agregue solo el término tricimotos.

María Paula Romo.- El tema de transporte turístico todavía no se resuelve, porque este está regulado por el Ministerio del Turismo.

Félix Alcívar.- Lee el Registro Oficial por el que se expidió la reforma al reglamento a la Ley de Tránsito. No se reconoce como una modalidad de transporte. Si se quiere reconocer como una modalidad del transporte comercial igual al taxi a las tricimotos o mototaxis, se estaría caotizando el servicio comercial del transporte del país. No desconoce la actividad económica ni la situación



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

236

social de quien participa, pero recuerda que ni las motos ni los triciclos están hechos para prestar ese servicio, su constitución no da para el transporte de personas, que se lo ha adecuado es una realidad, pero en el momento que se lo reconozca como una modalidad de transporte nadie les quitará el derecho a que puedan transitar en el territorio nacional, en cualquier ciudad. Por ello, se debe reglamentar para determinados sitios en determinadas ciudades.

María Paula Romo.- Solo se autoriza la circulación porque la ley de transporte no tenía la clasificación del transporte por eso solo se autoriza la circulación en el texto del reglamento.

Gilberto Guamangate.- No se van a movilizar de un lugar a otro, solo prestan servicios en el sector urbano. Hay que legalizar para que sean regularizados a través del Ministerio del Transporte.

Galo Lara.- No está de acuerdo con dejar a la gente fuera de la ley, por ello, solicita que se redacte para que se incluya a la gente que presta ese servicio.

Félix Alcívar.- En una disposición general se las incluyó, lee la disposición. No se les puede dar el mismo nivel del transporte de taxis, se le está pretendiendo ubicar en la misma categoría de un taxi, en el sector comercial, con lo que no está de acuerdo.

María Paula Romo.- Busquemos una forma para tratar de integrar el tema.

Carlos Medina.- Atrás de todo esto sabemos quién está, por ello, se requiere que se incorpore en la ley.

María Paula Romo.- Entre todos los sectores se compite. Estamos consientes en que hay intereses en que no se apruebe otros operadores u otras competidores. Los taxis no tienen restricciones de circulación, los taximotos deben tener restricciones de circulación, no pueden estar en el mismo párrafo discutamos para saber si deben estar en la misma categoría. No son vehículos que son adecuados para transportar carga ni pasajeros, no son el ideal para el transporte, son una realidad que existe y operen.

María Paula Romo.- Se está de acuerdo en que operen con restricción, pregunta. Los asambleístas están de acuerdo.

Convendría hacer un artículo en lugar de una disposición general, pregunta.

Mayra Prócel.- Hacer un inciso a continuación del artículo 53 u elaborar otro artículo.

Nelson López.- Ha elaborado un inciso que podría ser un complemento a la disposición. Se trata de limitar la circulación en los lugares que determine el reglamento a la ley o en las ordenanzas.

Gilberto Guamangate.- Que el texto de la disposición general sea un inciso del artículo 53.

Félix Alcívar.- El asunto no pasa por un inciso más o menos. El asunto pasa por ubicarlo en una modalidad de transporte. El artículo 47 determina las clases de transporte que reconoce el estado,



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

235

publico, comercial y cuenta propia. Hay que decir si se quiere o no reconocer como comercial y ponerlo al mismo nivel de taxis, o carga liviana.

Ximena Bohórquez.- Se debe reglamentar, normar la actividad de transporte de los mototaxis o tricimotos, sin embargo para regular esta actividad debe ser incrustada en la ley como una modalidad de transporte. En muchos países se encuentra este tipo de transporte incluso como algo turístico.

Carlos Medina.- La propuesta de Nelson López le parece adecuada, sin la parte de los municipios. Deben ser denominados como comercial.

María Paula Romo.- El tema de la regulación de los municipios ya está resuelto.

Nelson López.- Lee su propuesta. Que en el inciso segundo se incorpore luego de las palabras "carga liviana", la palabra "tricimotos" y que se incorpore un tercer inciso que diga "para el caso de tricimotos el servicio de transporte será regulado y deberán circular en los espacios y vías públicas de conformidad con el Reglamento General de la Ley".

María Paula Romo.- Se está eliminado lo que está previsto en el reglamento.

Rosana Alvarado.- Tiene una propuesta. "Podrán ser considerados como vehículos comerciales de transporte de personas, las denominadas tricimotos o mototaxis, siempre y cuando se sujeten a las circunscripciones territoriales determinadas por los órganos competentes, y a las condiciones técnicas que para el efecto se determinarán en el Reglamento y en las ordenanzas municipales pertinentes".

Nelson López.- Esta categoría esta en el transporte comercial.

Marisol Peñafiel.- Propone que sea la propuesta de Nelson López la que se sustente y que nos entregue las copias para revisarlas

María Paula Romo.- Que la propuesta de Nelson López y de Rosana Alvarado se impriman y repartan para conocimiento de todos los miembros de mesa.

Para el efecto suspende la sesión por 5 minutos y que se reparta a los miembros de mesa.

Se reinicia los trabajos con los documentos impresos.

Nécker Franco.- Invita a reflexionar en la decisión que se va a adoptar, existen muchísimos problemas en la decisión de autorizar a los taximotos.

Carlos Medina.- Hemos venido a la asamblea por la representación popular. Debemos ser consecuentes con el pueblo, con el derecho al trabajo. Las tricimotos han tenido un trabajo ordenado que deben sujetarse a la ley, que deben cumplir.



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

237

Galo Lara.- El problema de los tricimotos no es un problema, lo que hagamos en la vida debe tener eco en la eternidad. Debemos ser consecuentes con las personas que llevan el pan a sus hogares todas las noches. Pide se tome la votación respectiva, está de acuerdo con el derecho al trabajo de quienes están prestando el servicio de las tricimotos.

María Paula Romo.- Hay que tener en cuenta que es una forma de transporte excepcional, se debe dar como una modalidad de transporte o como un transporte excepcional.

Gilberto Guamangate.- No son un problema las tricimotos o mototaxis, el problema somos nosotros que teniendo la posibilidad de regular no lo hacemos en el debido momento. En la disposición general se puede poner un límite para la autorización de esta modalidad. Estaría de acuerdo con la propuesta de Nelson López agregando los "tríciclos" que son medios de transporte con el esfuerzo físico de cada individuo, no se utiliza el motor.

Ximena Bohórquez.- La falta de trabajo es el peor cáncer del país. Ante esta cruda realidad surge esta modalidad de transporte para tener como instrumento de trabajo las mototaxis o tricimotos, sería irresponsable no incluirlos como modalidad. No significa que se está incentivando el crecimiento de este sector sin límites, lo que se hace es legalizarlos y establecer controles y límites para que no crezca en forma desmedida.

María Paula Romo.- No es el ideal de transporte de pasajero ni de carga, se debe reflejar esto en la redacción.

Lee la propuesta de Rosana Alvarado porque ya leyó la de Nelson. Esta redacción refleja un poco más la intención de controlar y restringir la circulación.

Propone una redacción en base a la propuesta de Rosana Alvarado, en la que se establece como una forma excepcional, y la restricción de la circulación. Luego del art. 53, se pondría:

"De forma excepcional podrán ser considerados como vehículos comerciales las denominadas tricimotos o triciclos siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los órganos competentes y a las condiciones técnicas que para el efecto que se determinarán en el reglamento"

Galo Lara.- Solicita que se imprima y se reparta a los assembleístas para el análisis.

María Paula Romo.- Hasta que se imprima que se continúe con la lectura del artículo siguiente.

Art. 54.-

María Paula Romo.- En donde se incluye el taxi amigo o taxi ejecutivo.

Félix Alcívar.- Tendrá que cumplir en cualquiera de las 3 categorías.

Mayra Prócel.- Como se incluye si es parte de un servicio. En el Perú tú puedes hacer de tu

14



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

233

vehículo un taxi, porque muchos de los ciudadanos no tienen trabajo.

Rocío Rosero.- Hay una contradicción en el artículo. Se debe dejar explícito que se trata de una actividad comercial. No se entiende solicita que se aclare porque es de fundamental importancia no excluir este servicio.

María Paula Romo.- Los servicios de taxi ejecutivo o amigo no sería una forma de transporte por cuenta propia porque se presta a terceros.

María Paula Romo.- Pregunta si en la enumeración del 53 se debería poner al taxi ejecutivo.

María de Lourdes Medina.- Existen servicios de taxis diferenciados por el color porque no son amarillos, cuando tienes una necesidad te lo prestan autos que forman parte de una compañía puerta a puerta, mediante una llamada. El servicio ejecutivo está disponible las 24 horas del día, eso no lo presta un taxi de color amarillo, son 2 visiones de trabajo. Se debe poner servicio ejecutivo. Hay una persecución de las cooperativas a este servicio.

María Paula Romo.- La diferencia entre liberar o no liberar es que sean de propiedad de cada uno o que sea de una compañía. Pregunta si el problema se resuelve incluyendo el nombre en este artículo.

Félix Alcívar.- Lo que insiste es que la ley entra a contralor o definir el servicio del transporte, se define la clase de servicio de transporte. Hay una realidad en el Ecuador de autos que prestan un servicio que no están cooperados, la ley exige el cooperativismo, la asociación, ahí están los taxis. Dentro de esa categoría no están en la Ley. Si prestan un servicio particular por contratación, ese es por cuenta propia.

Carlos Medina.- El servicio de taxi ejecutivo es de calidad hace lo que nos taxista no hacen. Se los ha impedido para que no puedan legalizarse. Lo que han hecho ellos, es exigir un derecho al trabajo, con seguridad para el pasajero. Su propuesta es que ellos sean considerados como servicio ejecutivo que se incluya en el comercial.

Marisol Peñafiel.- En forma excepcional se les incluya en el artículo después del art. 53.

Ximena Bohórquez.- Con relación a los taxis ejecutivos no están en el art 54 por cuenta propia, porque se prohíbe para el uso público comercial. Se une al pedido de incorporar al sector dentro de la modalidad de transporte comercial previsto en el artículo 53 como taxi ejecutivo, restringiendo el crecimiento del sector señalando que no podrán sobrepasar el 5% del nivel del taxi a nivel nacional, y que no se han sido legalizados por el monopolio del transporte.

Rocío Rosero.- Plantea que efectivamente la excepción se plantea para los tricimotos o triciclos con la última redacción. Porque no se incluye al servicio de taxi ejecutivo en este artículo.

María Paula Romo.- Contesta que no le es aplicable porque esta con restricción a la circulación.

También pregunta, si debería o no crear taxis diferenciados.



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

232

Rocío Rosero.- Lucha contra la corrupción, este es un tema de la mayor corrupción en el tránsito.

Gilberto Guamangate.- Está de acuerdo con el 5% de taxis ejecutivos. Que se legalice este servicio y que las cooperativas ilegales también se legalicen y de ahí se cierre las autorizaciones.

María Paula Romo.- El tema del 5% no es un asunto técnico para incorporarla a la Ley.

Vale o no la pena crear un servicio diferenciado, hay que discutir estos temas.

Galo Lara.- Propone tomar una decisión política, de incluir en el artículo 53 a los llamados taxi amigos y propone se someta a votación, mototaxis, tricimotos y taxi ejecutivo.

María Paula Romo.- Estamos creando otra modalidad de taxi, cada compañía da servicios diferentes.

Gilberto Guamangate.- Solicita que intervenga la Subsecretaria de Transporte que se encuentra presente, Abogada Lelia Valdivieso.

Interviene la Subsecretaria de Transporte, el taxi amigo está en la ilegalidad no tiene permiso de operación. Esta modalidad de taxi amigo no está en ninguna de las modalidades previstas en la ley. Hay que regularlos, hay que reglamentarlos, pero no pueden ser parte de las modalidades del transporte.

Mayra Prócel.- Con el criterio de la Subsecretaria, debemos señalar que existen trabajadores que son ilegales al trabajar pero el trabajo está garantizado en la Constitución. Se va a seguir monopolizando el servicio de transporte por lo que se debe dar paso a este servicio de taxi amigo o ejecutivo.

Carlos Medina.- Vayamos resolviendo. La Subsecretaria de Transporte ha dado su opinión, pero en la práctica no se ha cumplido. Existen intereses. Debemos dar paso a que se reconozca los taxis ejecutivos. Vayamos resolviendo la redacción del artículo 53 y luego el taxi ejecutivo.

María Paula Romo.- Resolvamos la redacción del artículo 53.

Se vota sobre que después del artículo 53 se agregue el inciso siguiente: "De forma excepcional podrán ser considerados como transporte comercial, las denominadas tricimotos y triciclos siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los órganos competentes y a las condiciones técnicas que para el efecto se determinarán en el reglamento"

Se procede a la votación: Se obtiene 10 votos a favor de diez asambleístas presentes: María Paula Romo, Rosana Alvarado, Marisol Peñafiel, Gilberto Guamangate, Ximena Bohórquez, Rocío Rosero, Nelson López, Mayra Prócel, María de Lourdes Medina y Galo Lara. No se encuentran al momento de la votación Félix Alcívar, Nécker Franco y Carlos Medina.



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

231

María Paula Romo.- Sigamos con el debate sobre servicio ejecutivo.

Ximena Bohórquez.- Es una modalidad de transporte el taxi ejecutivo, la ley ha impedido la legalización o las autoridades del transporte, hoy es el momento de legalizarles como una modalidad de transporte, en el artículo 54 o tal vez dentro del 53, o como un régimen especial de excepción.

Carlos Medina.- Señala que tuvo que salir al momento de la votación pero que se adhiere a la votación, por ello, se registra once votos a favor.

Se registra la votación como once votos a favor de la moción por la adhesión de Carlos Medina, los votos a favor son de: María Paula Romo, Rosana Alvarado, Marisol Peñafiel, Gilberto Guamangate, Ximena Bohórquez, Rocío Rosero, Nelson López, Mayra Prócel, María de Lourdes Medina, Galo Lara y Carlos Medina. Están ausentes Félix Alcívar y Nécker Franco.

María Paula Romo.- Hay 2 planteamientos, enumerar servicio ejecutivo en el artículo 53 o a través de una transitoria mandar a las autoridades correspondiente a empezar procesos de legalización. Si no hay diferencia sobre el tipo de transporte hay que ordenar la formalización.

Gilberto Guamangate.- La diferencia está en que el servicio ejecutivo es de carácter privado, hay que llamarle para obtener el servicio. No solo hay que dejar incorporarles en el artículo respectivo, sino también poner en una disposición general para que se legalice como a los taxis piratas.

María Paula Romo.- Hay dos tipos de intereses el de la ciudad y el de las personas. No se puede legalizar 8000 taxis en Quito, no sabemos si se necesita 8000 taxis más en Quito.

Marisol Peñafiel.- No se puede establecer varias tipologías de taxi, sino se debe establecer una sola denominación y dar una transitoria para que establezca como van a operar y se establezca requisitos. Que se incluya en la transitoria y una sola denominación de taxis porque no se puede decir, el taxi amigo, el taxi de la parroquia, el taxi rural.

Carlos Medina.- Hay una preocupación de los taxistas de que no sobrepase el taxi ejecutivo, por ello se debe hablar de un porcentaje de crecimiento hasta el 8% o 10 % máximo. Deben ser considerados como servicio ejecutivo, la diferencia es que este servicio es especial, por la calidad y la ubicación en el domicilio cuando son requeridos. Propuesta es que se ponga a continuación de taxi, al servicio ejecutivo en el artículo 53 de la Ley.

María Paula Romo.- Señala que hay dos propuestas; la primera incluir servicio ejecutivo en el artículo 53 de la Ley y la segunda, poner una transitoria en donde se pretenda la formalización de estas otras modalidades de taxi que hay en el Ecuador.

Agregar servicio ejecutivo a continuación de taxi en el artículo 53 de la ley; o mandar a la transitoria la norma para ordenar los procesos de formalización de otras modalidades de taxi.

Votación por que se incorpore a continuación de taxi, en el artículo 53, el servicio ejecutivo. Se



REPUBLICA DEL ECUADOR



ASAMBLEA CONSTITUYENTE

230

obtiene 8 votos a favor de Gilberto Guamangate, Ximena Bohórquez, Rocío Rosero, Nelson López, Carlos Medina, Mayra Prócel, María de Lourdes Medina, y Galo Lara. Se abstienen: María Paula Romo, Rosana Alvarado, Marisol Peñafiel. No se encuentra presente Félix Alcívar y Nécker Franco.

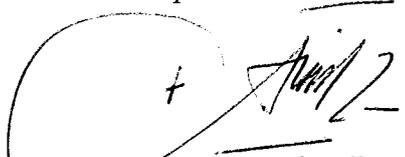
María Paula Romo.- Se agrega el servicio ejecutivo luego de la palabra taxi, en el artículo 53.

Se declara cerrada la sesión a las 17H22 y se convoca para el día jueves 20 de marzo a las 9H00, y en el caso de que se convoque a pleno para ese día, se convoca para el día lunes 24 de marzo, a las 15H00.

Para constancia suscriben la Presidenta Encargada y Secretario Relator que certifica.-



María Paula Romo
PRESIDENTA ENCARGADA



Juan Fernando Aguirre R.
SECRETARIO RELATOR

10.46.497.3