



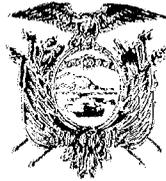
REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

04 JUNIO DE 2019

**SUMARIO:**

<b>CAPÍTULOS</b>	<b>TEMA</b>
<b>I</b>	<b>CONSTATACIÓN DE CUÓRUM</b>
<b>II</b>	<b>REINSTALACIÓN DE LA SESIÓN</b>
<b>III</b>	<b>LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y ORDEN DEL DÍA</b>
<b>IV</b>	<b>CONOCIMIENTO Y RESOLUCIÓN DEL INFORME PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.</b>
<b>V</b>	<b>SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.</b>
	<b>ANEXOS.</b>



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

Acta 549-C

**ÍNDICE:**

<b>CAPÍTULOS</b>	<b>TEMA</b>	<b>PÁGINAS</b>
<b>I</b>	<b>Constatación del cuórum. -----</b>	<b>1</b>
<b>II</b>	<b>Reinstalación de la sesión. -----</b>	<b>1</b>
<b>III</b>	<b>Lectura de la Convocatoria y Orden del Día. --</b>	<b>2</b>
	Intervención del asambleísta:	
	Palacios Muñoz Sebastián -----	2
	Transcripción del audio de un video proyectado.	3
<b>IV</b>	<b>Conocimiento y resolución del informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. -----</b>	<b>4</b>
	Comisión general para recibir varios actores sociales vinculados al sector transporte. -----	4
	Intervención del señor Damien Keintz, ciclista de vías. -----	4
	Intervención del ingeniero Ernesto Avilés, Coordinador Nacional del Proyecto de Luz es Vida, delegado nacional de Políticas Públicas y delegado de la Federación Ecuatoriana e Internacional de Motociclismo para Latinoamérica. -----	10
	Asume la dirección de la sesión el asambleísta Patricio Donoso Chiriboga, Segundo Vicepresi-	



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

dente de la Asamblea Nacional. -----	13
Intervención de la señora Soraya Herrera, presidenta de la Fundación CAVAT - Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito. -----	17
Intervención de la señora Rosa Carrera, presidenta Ejecutiva de la Fundación Corazones Azules. -----	21
Intervención del señor Hernán Condo, Presidente de la Asociación de Escuelas de Conducción y Vocal Principal del Consejo Consultivo de la Agencia Nacional de Tránsito, ANT. -----	24
Asume la dirección de la sesión el asambleísta César Solórzano Sarria, Primer Vicepresidente de la Asamblea Nacional. -----	27
Clausura de la comisión general y reinstalación de la sesión. -----	27
Intervenciones de los asambleístas:	
Peñafiel Izquierdo Eddy -----	27
Donoso Chiriboga Patricio -----	32, 35
Valle Pinoargote Bairon-----	32
Burbano Montenegro Fernando -----	39
Terán Sarzosa Fausto -----	44
Campoverde Robles Absalón -----	48
Palacios Muñoz Sebastián -----	52
Reasume la dirección de la Sesión el asambleísta César Litardo Caicedo, presidente de la Asamblea Nacional. -----	53
Rohón Hervas César -----	56 *



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

	Estupiñán Ortiz Boris -----	61
	Cadena Huertas Javier -----	62
	Tello Benalcázar Raúl -----	66
	Aguiñaga Vallejo Marcela -----	69
<b>V</b>	<b>Suspensión de la sesión.</b> -----	70



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

**ANEXOS:**

1. **Convocatoria y Orden del Día.**
2. **Primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**
  - 2.1. **Oficio No. 062-AN-CEOCESCC-FGC-2018 de octubre 18 de 2018, mediante el cual el asambleísta Fafo Gavilánez Camacho, Presidente de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo, previsto en el Artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, remitiendo el informe para primer debate.**
3. **Resumen Ejecutivo de la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**
4. **Voto electrónico.**
5. **Listado de asambleístas asistentes a la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las diez horas cuarenta y siete minutos del día cuatro de junio del año dos mil diecinueve, se reinstala la sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su Presidente, asambleísta César Litardo Caicedo. -----

En la Secretaría actúa el doctor John de Mora Moncayo, prosecretario general temporal de la Asamblea Nacional. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Buenos días compañeras, compañeros asambleístas. Vamos a dar inicio a esta sesión. Por favor, señor secretario, sírvase constatar el cuórum respectivo. -----

**I**

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor Presidente, con su autorización. Señoras y señores asambleístas, por favor, sírvanse registrar su participación en las curules electrónicas. De tener algún problema, por favor, contactarse con Secretaría General. Gracias. Ciento veinte asambleístas presentes en la sala, señor Presidente. Contamos con cuórum. -----

**II**

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor secretario. Reinstalo la sesión. Por favor, dé lectura a la convocatoria. -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

**III**

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Con su autorización, señor Presidente. "Por disposición del señor ingeniero César Litardo Caicedo, Presidente de la Asamblea Nacional, se convoca a las y los asambleístas a la continuación de la sesión No. 549 del Pleno de la Asamblea Nacional, a realizarse el día martes 4 de junio de 2019, a las 10:00, en la sede de la Función Legislativa, ubicada en la avenida 6 de Diciembre y Piedrahita en el cantón Quito, provincia de Pichincha, con el objeto de tratar el siguiente Orden del Día: 1. Conocer y resolver sobre el Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial". Hasta ahí, el texto, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor secretario. Hay un punto de información solicitado por el asambleísta Sebastián Palacios. -----

EL ASAMBLEÍSTA PALACIOS MUÑOZ SEBASTIÁN. Muchas gracias Presidente. Buenos días, colegas asambleístas. Este domingo, dos de junio, Richard Carapaz hizo historia. El Ecuador tuvo que esperar un poco más de cien años para que logremos ganar el Giro de Italia. Lo que nos hizo sentir Richard el día domingo, es único e indescriptible. Richard nos unió, nos emocionó, nos puso la piel de gallina, nos hizo llorar; Richard nos hizo sentir eso que solo el deporte puede generar. Quiero informarles, colegas asambleístas, que el Grupo Parlamentario del Deporte de esta Asamblea Nacional ha preparado una Resolución que por procedimiento no la podemos presentar hoy, la presentaremos mañana



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

en la tarde y les daremos a conocer y esperaremos su aprobación, porque a través de esta Resolución nosotros como asambleístas demostraremos nuestro verdadero compromiso con deportistas como Richard, pero sobre todo con deportistas que tienen la capacidad, pero no cuentan con el apoyo. Sin embargo, considero que este es el momento oportuno, colegas asambleístas, para que veamos un corto video que nos haga revivir esa hazaña histórica y que al final de este video podamos todos dar un aplauso de pie para nuestro campeón Richard Carapaz. Solicito, Presidente, si podemos pasar el video, por favor. -----

TRANSCRIPCIÓN DEL AUDIO DE UN VIDEO PROYECTADO. “Últimos quinientos, va a ser el final, va a ser campeón, empiecen a cantar, dale campeón, dale campeón, dale campeón, dale campeón. Ahí está Richard, el campeón del Giro de Italia, lo tiene el Ecuador, sí lo tiene el Ecuador, sí, lo tiene la locomotora de Carchi, ahora si Richard échale leña al fuego Carapaz, el leño rojo y va a ganar, chucu, chucu, cuidado que se viene una locomotora. Campeón, campeón”.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor asambleísta Palacios. Por favor, señor secretario. Siguiendo punto del Orden del Día. -----

**IV**

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL, TEMPORAL. “Conocer y resolver sobre el informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

Seguridad Vial". Continuación. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Vamos a suspender este punto. Nos declaramos en comisión general, señor secretario, para poder escuchar a las diferentes personas que han solicitado ser escuchadas en este Pleno. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE INSTALA EN COMISIÓN GENERAL PARA RECIBIR VARIOS ACTORES SOCIALES VINCULADOS AL SECTOR TRANSPORTE, CUANDO SON LAS ONCE HORAS DIECISÉIS MINUTOS.

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL, TEMPORAL. Se toma nota, señor Presidente. Señores de Protocolo, nos ayudan con el ingreso al Pleno del señor Damien Kientz exponente sobre la problemática por el cual atraviesa el ciclismo en las vías. Intervención del señor Damien Kientz. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR DAMIEN KIENTZ. Señor Presidente de la Asamblea Nacional, César Litardo. Señor Presidente y vicepresidente de la Comisión de Reforma a la Ley de Tránsito. Asambleístas: Hoy vamos a hablar un poco del qué es, cuál debería ser el enfoque de esta actualización de la Ley de Tránsito. A pesar de que tenemos desde el dos mil ocho una Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial los accidentes siguen incrementando en la vías, los atropellamientos a los ciclistas siguen aumentando, esto no es un tema de que necesitamos que a los ciclistas se les blinde o que se nos pongan más cascos, más protecciones, es un tema de que necesitamos seguridad en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

las vías, seguridad en el espacio público, pero no solo ciclistas, seguridad para todos, sobre todo para los niños, para los discapacitados y los adultos mayores, para los más vulnerables. Aquí tenemos un ejemplo de dos accidentes, que no deberían llamarse accidentes porque son prevenibles, fuga del conductor en ambos casos, uno resultó en muerte y otro en un estado extremadamente crítico. En Quito hay un promedio de siete atropellados al día y adicionalmente todo esto es producto de un modelo de transporte orientado y centrado en el vehículo motorizado. Actualmente el vehículo motorizado es el que más emisiones genera dentro de todos los sectores, es decir, el sector del transporte es el que más contamina a nivel nacional. Una cuarta parte de las defunciones de niños menores de cinco años, son consecuencia de la contaminación ambiental, sin embargo, a pesar de todo esto, solamente el cero punto tres por ciento de los viajes en Quito, se hacen en bicicleta. Ecuador está en el séptimo lugar en la región con mayor número de fallecidos, los accidentes de tránsito son la sexta causa de muerte a nivel nacional, y la segunda causa de muerte masculina a nivel nacional. Acordémonos que todo esto es prevenible, pero el enfoque debe ser cambiar el modelo de movilidad, no es un tema de proteger, de blindar a la gente, es un tema de cambiar, de generar una transición hacia un modelo sostenible de movilidad. Al dos mil diecisiete, trece mil seiscientos cincuenta y un personas terminaron discapacitadas a partir de un incidente de tránsito, siendo los principales sitios de accidentes Pichincha y Guayas. A pesar de que tenemos esta ley y sabemos la necesidad de reducir el uso indiscriminado de los vehículos motorizados, el parque automotor sigue subiendo y sigue incrementando sin freno, sin medidas y a pesar de que tenemos desde el dos mil ocho esta ley, tenemos un hábitat construido



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

cada vez menos amigable con el ser humano, tenemos contaminación del aire sin precedentes, cada vez mueren más niños por problemas respiratorios, los fallecimientos y discapacidades por accidentes de tránsito no disminuyen, no incrementa el número de usuarios de bicicleta, los niños, adultos y mayores tienen cada vez menos autonomía, los niños antes iban al mercado caminando, podían disfrutar de la ciudad, actualmente, no dejan salir a un niño porque saben que le van a atropellar en la calle, no podemos tener una ciudad que trate así a nuestros niños, al futuro. Para modificar esta realidad tenemos que cambiar el modelo que está centrado en el automóvil que ha puesto toda la ciudad y el espacio público a disposición de una máquina y no del ser humano, por qué la movilidad activa y por qué la bicicleta. En Ecuador solamente... esto es una estadística del Distrito Metropolitano de Quito, en Ecuador es aún menos, solo el veintitrés por ciento de los viajes se hacen en automóvil privado; sin embargo, los automóviles privados ocupan ese veintitrés por ciento, de las personas que tienen acceso a automóvil, ocupan más del setenta y cinco por ciento del espacio vial, siempre nos estamos quejando, y el tráfico, qué va a pasar con el tráfico cuando hagan ciclovías. Bueno, el tráfico es causa del uso indiscriminado del automóvil, no es causa del uso de las bicicletas. Aquí tenemos un ejemplo clarísimo, doscientas personas en ciento setenta y siete automóviles, eso es signo de automóviles, así de ridículo es la congestión en las ciudades, así de mal y de ineficiente y de manera inequitativa se usa el espacio público vial y los recursos de todos los ecuatorianos, porque la infraestructura el mayor gasto del país en carreteras está destinado a un porcentaje bajísimo, no solo en carreteras, en todas las calles, a un porcentaje bajísimo, de la sociedad. Esto es lo que se ocuparía



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

con el uso de bicicletas y aquí nos vamos dando cuenta cómo podríamos hacer muchísimo más eficiente la movilidad en nuestras ciudades y ese debería ser el enfoque de la Ley de Tránsito. Aquí hay un ejemplo de qué es lo que están haciendo en otras partes del mundo. Cómo puede ser que reduciendo carriles de circulación vehicular aumente la capacidad de la vía. Bueno, esa es la realidad, porque el vehículo motorizado es el que más ineficiencia genera en la movilidad, damos espacio para peatones, damos espacio para ciclistas, para transporte público con carriles exclusivos, aumentamos la capacidad de las vías, reducimos la congestión, reducimos la contaminación, mejoramos la calidad de vida de todos. El espacio de estacionamientos, aquí es clarísimo, todo el espacio que dedicamos a estacionar automóviles es increíblemente más grande que para buses y ni se diga para bicicletas, esto no solo genera ocupación ineficiente del espacio público, si no incrementa el costo de la vivienda, incrementa el costo de vida, dentro de las ciudades. Tenemos en las zonas azules cuarenta centavos dentro de zonas donde el metro cuadrado vale mil dólares, mil seiscientos dólares y pagan cuarenta centavos la hora. Tenemos que cambiar el modelo de movilidad. La bicicleta es ambientalmente amigable, no genera emisiones y ahí vemos lo que nos venden, a la final eso vemos todos los días en la televisión, en las promociones, nos venden libertad, movilidad con el automóvil, pero en realidad compramos congestión y todos los ciudadanos pagamos contaminación. La bicicleta fomenta la inclusión social, por qué, todos somos iguales en una bicicleta, pero además de eso uno cuando está en una bicicleta o cuando está a pie se expone al resto de la gente. Puede entender las necesidades de la gente, se genera encuentro y reconocimiento social, encuentro con otros grupos sociales, en el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

automóvil uno está blindado, uno está encerrado, encajonado, entonces los tomadores de decisiones que viven dentro de un automóvil no pueden entender la realidad del resto de los ciudadanos, es importante generar esa transición. Redistribución económica. La bicicleta igual que los peatones camina, pueden parquearse donde sea, no necesitan tanto espacio, los negocios pequeños que no tienen, que no están dentro de un centro comercial no reciben atención. Con el modelo del automóvil no puede haber redistribución, necesariamente un local tiene que tener parqueaderos para que vayan los clientes, entonces, siempre se genera la dinamización de la economía de los que están arriba, no podemos generar esa redistribución. Es el complemento ideal para el transporte público. El transporte público, son sistemas rígidos que tienen una ruta, una línea, pero la bicicleta ayuda a solventar la última milla de viaje. Las principales causas de muerte en el Ecuador están relacionadas a la obesidad, al sedentarismo y al sobrepeso, la bicicleta y la caminata ayudan a reducir el riesgo de todas estas, eso bajaría muchísimo los costos de salud nacional, bajaría muchísimo los costos, incluso en infraestructura. Qué buscamos a través de la Ley Orgánica de Tránsito. Redistribución equitativa del espacio público vial, fomentar el uso de la bicicleta y la movilidad activa con medios de transporte cotidianos de manera segura, de manera segura no significa que los niños o que una mamá necesite andar con casco, necesitamos que los entornos urbanos sean seguros y que nadie tenga que salir con una protección porque la velocidad de circulación tiene que ser la adecuada, incentivar y fortalecer la multi e intermodalidad, conectar todos los modos de transporte y reducir la dependencia del vehículo motorizado privado, fomentar el desarrollo de la movilidad sostenible a nivel nacional es un balance entre



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

lo social, lo económico y lo ambiental, siempre preservando el futuro de los más importantes, de los niños, de los que vienen, reducir el impacto negativo del sector del transporte sobre el ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos, fomentar el desarrollo de ciudades y pueblos más sostenibles y amigables con las personas. Generar una cultura de respeto y convivencia vial siempre acorde a las prioridades de la pirámide invertida de la movilidad. Esta es la pirámide invertida de la movilidad y esto es un tema que tiene que ser prioridad. No es solo cuestión de que la ley diga tendrán prioridad en las intersecciones, tendrán prioridad en las vías, tienen que ser prioritarios desde la planificación de las ciudades, desde la planificación de las vías, los modos de movilidad sostenibles. Necesitamos que se identifiquen para esto todos los involucrados, todos los actores que necesitan participar, especialmente necesitamos que trabajen conjuntamente los gobiernos autónomos descentralizados y el Gobierno nacional, necesitamos que la ley tenga incidencia sobre el espacio físico. Quiero terminar aquí con este esquema que eso es lo que nos está pasando actualmente. Cada vez tenemos más automóviles, se degrada la calidad de vida en las ciudades, la gente sale de las ciudades, vive más lejos, se genera más dependencia en el automóvil, nos consumimos todos los recursos naturales y agrícolas y sigue creciendo la ciudad y seguimos en este círculo vicioso, por eso es tan importante priorizar modos sostenibles de movilidad frente a los modos motorizados; hay la tecnología, hay el conocimiento, hay la necesidad, esto es huelgas que hacen los niños todos los viernes, dicen, para qué voy a ir al colegio si es que no tengo futuro. Tenemos los planes de desarrollo nacional, tenemos los planes de eficiencia energética, tenemos que articularnos con esos planes que dicen que tenemos que reducir las emisiones de bióxido



REPÚBLICA DEL ECUADOR

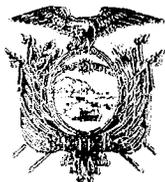
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

de carbono a cero para el dos mil cincuenta sino los niños no van a poder meterse al mar, no van a poder respirar aire puro. ¿De quién depende? Les dejo con las preguntas. Muchas gracias. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Agradecemos la intervención del señor Damien Kientz. Señores de Protocolo, nos ayudan con el ingreso al Pleno del señor ingeniero Ernesto Avilés, coordinador nacional del Proyecto de Luz es Vida, Delegado Nacional de Políticas Públicas, Federación Ecuatoriana de Motociclismo y Delegado de la Federación Internacional de Motociclismo para Latinoamérica. Gracias. -----

INTERVENCIÓN DEL INGENIERO ERNESTO AVILÉS, COORDINADOR NACIONAL DEL PROYECTO LUZ ES VIDA. Muy buenos días con todas y con todos ustedes. Señor Presidente de la Asamblea Nacional, César Litardo, asambleísta perdón, asambleísta, señor Presidente de la Comisión Ocasional Técnica de la Seguridad Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Fafo Gavilánez, señor vicepresidente Fabricio Villamar, señor asambleísta René Yandún y a todos y todas ustedes asambleístas. Voy a pasar a dar lectura de los requerimientos que tenemos el motociclismo ecuatoriano, les pido un momento, por favor. ¿Qué solicita el motociclismo ecuatoriano? En primer lugar, lo que solicita el motociclismo ecuatoriano es un capítulo dentro de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial. Señoras y señores asambleístas, les pido que por favor pongan atención unos minutos a todas ustedes y a todos ustedes que están entretenidos con los teléfonos, por obligaciones, lo comprendo, porque nuestras vidas señores, nuestras vidas están en sus manos. ¿Por



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

qué están en sus manos? Porque nosotros tenemos requerimientos específicos que deben ser tratados. En más de sesenta años que tiene la Federación Ecuatoriana de Motociclismo, jamás se ha presentado ante la Asamblea Nacional, antiguo Congreso, jamás, ninguno de los anteriores se dio una preocupación por la realidad de los motociclistas y señoras y señores presentes aquí, por favor tomen en cuenta que somos más de un millón, saquen las cuentas, multipliquen por tres y saquen las cuentas, somos personas que creo que deberían tomar en cuenta cuando tomen las resoluciones. Nosotros, señores, somos los que les entregamos a ustedes el delivering en la casa, la pizza, somos sus ingenieros, sus arquitectos, sus asambleístas, somos sus abogados, somos los motociclistas, entonces, por lo tanto, les pido que, por favor, la intervención va a ser muy corta en honor y en respeto a su tiempo y a todas las tareas importantes que todo el Ecuador requiere, entonces, por favor, paso a detallar. Como he dicho, vuelvo y repito, somos más de un millón, por tres. Señores, los cálculos políticos que se dan son los lógicos que se deben dar, porque la política es parte integral del crecimiento de una nación. El motociclismo no es político, pero tampoco es apolítico, no somos partidistas, no vamos jamás a impulsar una campaña de una persona, pero sí vamos a impulsar las acciones que cada uno de ustedes se va rankeando día a día porque velan por nuestra seguridad. Ustedes, ustedes, tienen la posibilidad de salvar vidas y eso es lo que se debe pretender y buscar. Paso a lo siguiente. ¿Cómo lo vamos a hacer? En primer lugar, las motocicletas, los señores asambleístas, señoras asambleístas que están aquí que manejan motocicleta saben que un farito de este tamaño no es suficiente y las personas que les interese podemos hacer dos cosas, les podemos pasar videos o les podemos llevar

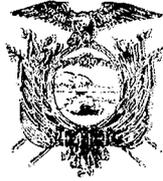


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

en ruta en diferentes tipos de motocicletas, una Harley Davidson, una deportiva o una chinita, lo que ustedes gusten y les vamos a llevar de Nanegalito a Quito a que vengan con neblina, a ver si ven la carretera o si los carros que vienen los ven, por lo tanto es imperativo el uso de las luces adicionales conocidas como exploradoras. Dentro de la ley nosotros tenemos en el aplicativo que sí está permitido, en el Reglamento hay un corte y luego utilizamos el Código Integral Penal y lo cercenamos y resulta que está prohibido. Señores asambleístas esta parte no iba a ser tratada, pero la voy a tratar ahora. ¿Qué es lo primero y lo mandatorio en la República del Ecuador? La Constitución de la República. ¿Correcto? Luego de esto, qué tenemos, la ley y el aplicativo a la ley, cómo se llama, reglamento, hasta aquí vamos bien, pero este aplicativo necesita un mecanismo y utilizamos el Código Integral Penal, okey, aquí comenzamos con un problema, no he venido a debatir sobre el Código Integral Penal, pero sí es un tema que debería pensarse seriamente y luego de esto resulta que se hicieron unas modificaciones y le hemos dado la potestad a los gobiernos autónomos descentralizados para que manejen, qué, las ordenanzas y resulta que la ordenanza está sobre la ley, por favor, señores, no somos un país federado, no somos un país federado, no puede ser que la revisión técnica vehicular de la provincia de Pichincha no sirva en el Guayas, porque resulta que la CTE en el Guayas tiene la potestad de decir, dónde está la revisión técnica vehicular, ustedes lo sabían, señores asambleístas, lo sabían. Yo ya lo pregunté, porque ya fuimos invitados al Pacto Nacional por la Gobernabilidad y lo expusimos y me di cuenta que ustedes no lo conocían esta problemática, entonces, vuelvo y repito, ¿somos un país federado?, no lo somos. Si yo hago una revisión técnica vehicular en la provincia de Pichincha me tiene que servir



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

para el resto de las veinticuatro provincias, por favor, hay inconsistencias dentro de la ley. Cómo puede ser posible que si yo tengo una licencia tipo B pueda manejar una motocicleta, pero si tengo un siniestro de tránsito pues ya no es válido, entonces, hay aclaraciones que deben ser puntuales y específicas dentro del tratamiento de la ley. Hasta aquí vamos con otro punto. Los centros de capacitación deben ser reales. Aquí se encuentra el presidente de la Federación, que va a exponer en poco esta problemática. Hay muchísimos centros que se han dedicado a vender, a vender las licencias de conducir, esto debe ponerse un alto porque irresponsablemente estamos entregando licencias a personas que no tienen conocimiento, uno. Dos. Debe haber una diferenciación en la ley sobre el tipo de licencia sobre el cilindraje, esto no le va a gustar a muchísima gente, pero es la realidad y son los requerimientos reales y las necesidades, no es lo mismo subirse en una motocicleta, para los que conozcan las Chopper o las que han visto en las películas que tienen los timones acá arriba, que subirse en una de paseo o subirse en un deportivo, en una cross o enduro y más aún cuando tenemos diferentes cilindrajes. -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA PATRICIO DONOSO CHIRIBOGA, SEGUNDO VICEPRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS ONCE HORAS DIECISÉIS MINUTOS. ---

INTERVENCIÓN DEL INGENIERO ERNESTO AVILÉS, COORDINADOR DEL PROYECTO LUZ ES VIDA. Si usted está acostumbrado a manejar una moto de doscientos cincuenta centímetros cúbicos con a duras penas quince caballos de fuerza y luego se sube usted a una Ducati de ciento



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

veinte caballos de fuerza, qué creen que va a pesar. Ustedes son pilotazos con veinte, veinticinco caballos de fuerza y el rato que subieron en una de ciento veinte, hasta dónde llega la expertiz, las escuelas deben ser profesionales, pero esto también depende de ustedes. Si ustedes no van a legislar en función de esto, pues nuevamente no vamos a llegar a nada, no debe ser tomado en un solo saco toda la problemática del transporte y la movilidad en el Ecuador. Los señores transportistas de carga pesada tienen sus requerimientos, los señores de transporte de pasajeros tienen sus requerimientos, los conductores de sportman que son la mayoría de ustedes tienen sus propias necesidades y los motociclistas las tenemos, a ver, me van a decir, no estoy pidiendo leyes diferentes, estoy pidiendo que tengamos diferenciaciones y analicemos los puntos específicos que tenemos cada uno de los sectores porque somos todos parte de la sociedad y si usted no maneja motocicleta y nos encontramos mañana en la calle, estamos o no estamos en la misma intrínquilis, pues estamos, somos parte de una sociedad. Señores, insisto, vuelvo y repito, si ustedes minimizan esta problemática, no la analizan, no vamos a cambiar como sociedad. Nosotros lo que pedimos, no lo pedimos porque nos hemos inventado y estamos creando necesidades, son realidades que están a nivel internacional, son normativas internacionales que el Ecuador desconoce y la pregunta del millón y por qué desconocen, porque nunca antes nos habían dado la posibilidad que nos dan ustedes ahora de escucharnos, de saber, de estar presentes, para eso los elegimos, para eso señores, para esto, y gracias por esta oportunidad, pero necesitamos que cuando vayan a tomar decisiones sobre estas solicitudes que tengo unas pocas solicitudes más, por favor, las traten porque les recuerdo, las madres tienen hijos, están aquí presentes, y si no tienen sobrinos y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

esposos que manejan motocicletas o que se suben en una motocicleta y cuando pase la desgracia van a decir, me dijeron, no esperemos a más muertos en las vías. El tema de la carnetización es un tema sumamente importante, porque tenemos que diferenciar lo que es un motociclista que hace un trabajo y los que hacemos mototurismo y motoviajes, esto puede impulsar el turismo y la economía de este país. Para esto necesitamos una carnetización, tema que ya se está trabajando actualmente con la gobernación del Guayas, que es donde hemos tenido la mayor apertura. El tema de las discapacidades y el manejo de las motocicletas para la obtención de las licencias, tiene que ser tratado. La Policía Nacional debe retomar el control en las troncales y carreteras, esto es de suma importancia, nosotros tenemos algunos vacíos que no me va a dar el tiempo para decirlo, además, con la Policía Nacional estamos ya trabajando y necesitamos seguir avanzando en el Plan de la Moto Segura. Y, por último, así como el día de hoy tenemos las imágenes, hace un momento de un ganador mundial, sabían ustedes que tenemos algunos campeones internacionales del motociclismo y de otras disciplinas, el deporte debe ser fomentado, el deporte es lo que evita el consumo de drogas, la delincuencia y muchísimos factores. Y, por último, una de las cosas más importantes, es la disminución de los aranceles, por favor, no puede ser posible que un casco bueno, que nos va a salvar la vida, cuesta alrededor de ochocientos dólares aquí en el país, el mismo casco en el exterior cuesta doscientos dólares. Cuáles son las trabas que tenemos, tenemos una traba arancelaria, tenemos una traba en las aduanas, no pueden ser tratados como artículos de lujo, señores, esto, el casco, los guantes, el collarín, el pectoral, las rodilleras, el pantalón, las botas, son la carrocería de las motos. Entonces, si seguimos nosotros con la misma



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

problemática de que tenemos quince, doce, más todos los gastos, es imposible que salvemos vidas, porque ponemos, no estoy pidiendo eliminación, ojo, no pido eliminación, porque el país tiene que tener recursos, pero sí pido una disminución. Se ha planteado, por el general Yandún, una mesa consultiva, esta mesa consultiva en caso de que sea favorable por parte de ustedes, sí solicito que el motociclismo sea tomado en cuenta y que haya una silla. Y la última novedad que les quiero dar a ustedes es que tenemos un curso de capacitación desarrollado por la Asociación Latinoamericana de Seguridad Vial, la cual está avalada por la Agencia Nacional de Tránsito y que va a ser gratuita, necesitamos que ustedes nos ayuden a replicarlas en cada una de sus provincias. Agradezco de parte de la Federación Ecuatoriana de los Clubes y no puedo dejar de mencionar que trabajamos mancomunadamente con Policía Nacional; Agencia Nacional de Tránsito en Guayaquil, Gabriela Muñoz, Quito; Juan Passos; AMT; CTE; Gobernación de Carchi; Guayas; Cotopaxi; Asociación Latinoamericana de Seguridad Vial; LAMA; Comunidad Xavierista Bandidos MC; Independientes Old Timers; Kingfolk; Arcángeles; Gelangel; Motociclistas sin Ley; Iron Horse; Harolistas UIO; clubes; más de doscientos cincuenta clubes. Acuérdense en el momento que hagan los cambios. Un fuerte abrazo, Federación Ecuatoriana de Motociclismo y Federación Internacional Latinoamericana de Motociclismo y la Mundial. Gracias por su tiempo y disculpen que me extendí, pero es la primera vez que tenemos esta oportunidad. Les deseo un excelente día y trabajen para nosotros. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Agradecemos la intervención del señor Ernesto



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

Avilés. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Muchas gracias al señor Avilés. Me hace el favor Protocolo la entrada al salón de Soraya Herrera, Presidenta de la Fundación CAVAT, Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito. -----

INTERVENCIÓN DE LA SEÑORA SORAYA HERRERA, PRESIDENTA DE LA FUNDACIÓN CAVAT - CENTRO DE APOYO A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO. Señor Presidente y Vicepresidente de la Asamblea Nacional del Ecuador. Señor Presidente y Vicepresidente de la Comisión Ocasional Especializada de Seguridad Vial. Señores asambleístas. Compañeros de las organizaciones sociales. Público presente. En nombre de la Fundación Cavat, Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito Nicole Paredes y de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial, agradezco este espacio donde se está debatiendo la Ley de Tránsito, yo diría que lo que se está debatiendo es la vida de los jóvenes, es la vida de los niños, es la vida de los ciclistas, que son los usuarios vulnerables en las vías. Quiero hacer memoria, señores asambleístas, por qué se formó la Comisión Especializada en el año dos mil diecisiete. En el año dos mil diecisiete nos indignábamos cada semana, al conocer el saldo nefasto de las cifras que dejaban los mal llamados accidentes de tránsito. En el primer semestre del año dos mil diecisiete, hubo veintitrés siniestros de magnitud, qué significa de magnitud, con más de quince víctimas mortales en un solo siniestro, que involucraban a buses, en su mayoría, que cegaron la vida de setenta y nueve personas, entre estos, recordarán, *z*

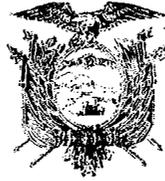


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

está ese accidente el trágico de la vía Aloag-Santo Domingo, donde murieron catorce personas calcinadas, una verdadera tragedia para las decenas de familias de nuestro país. El noventa y seis por ciento de estos siniestros están relacionados con el factor humano, señores asambleístas, ustedes saben de sobra qué significa factor humano, la imprudencia, la impericia, el exceso de velocidad, también por una evidente falta de respeto, de control y de aplicación de las leyes. La responsabilidad del Estado también se evidencia, señores asambleístas, en las omisiones, en la falta del cumplimiento, en la falta de fiscalización, en la falta de control, lo que constituye una bomba de tiempo lista para explotar y nuevamente volvemos a lamentar el desangre en las vías de nuestro país, y lamentamos más muertes y nos indignamos y nos volvemos a indignar los ciudadanos. Pero qué pasa después de estos accidentes graves, acciones momentáneas, acciones efervescentes que carecen de seguimiento, que carecen de compromiso, de sensibilidad ante el drama humano que se vive en las vías. Estamos por finalizar el decenio de Acción para la Seguridad Vial dos mil once-dos mil veinte, que lo promulgó las Naciones Unidas, también estamos a diez años y un poquito más de que se promulgó la Ley de Tránsito. Durante estos diez años, han muerto más de cincuenta mil personas, señores asambleístas, cincuenta mil jóvenes, cincuenta mil niños, cincuenta mil familias destrozadas en las vías. Detrás de estas escalofriantes cifras, están las personas, están las familias que sufren de por vida la pérdida de un ser querido. Este sufrimiento no se puede calcular, no se puede explicar, solo lo sabemos quiénes cada día padecemos la presencia de la ausencia. Sin embargo, las víctimas de la violencia vial seguimos sufriendo en soledad, nos acompaña un gran vacío, el de la ausencia de nuestros seres queridos.

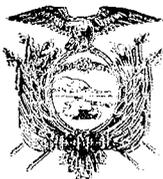


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

Ya no podemos oír la voz de los ausentes, porque les han arrebatado la vida en un mal llamado accidente de tránsito. Cuando hablamos de víctimas nos referimos no solo a esa persona que ha perdido la vida o que está mal herida, sino también a ese entorno familiar y más cercano, que sufre en silencio y todos somos víctimas directas o indirectas, proyectos de vida rotos, ilusiones perdidas que se suman cada día y que representan una de las catástrofes mundiales mayores silenciadas y que asolan el mundo. Sentimos una enorme impotencia ante un hecho tan cruel porque es inesperado, porque es violento, por eso lo llamamos violencia vial, porque es también la más mortal de las delincuencias. Cuando nos preguntamos por qué, ese es el grito desesperado de miles de padres y madres cada año, y aparte nos dicen que se podía haber evitado, no. Padecemos de una crisis de política actualmente, padecemos una crisis económica, que descubre sobre todo una crisis de valores, señores asambleístas, valores ciudadanos, donde predomina en la sociedad la competitividad, el poder, el individualismo, la agresividad, el exhibicionismo, donde oímos frases como que los accidentes son el precio a pagar por el progreso, que le puede pasar a cualquiera, que es solo un accidente. Les pregunto, señores asambleístas, ¿de verdad la muerte de nuestros hijos tuvo un precio?, ¿esto es lo que denominamos progreso? Nos encontramos con leyes que no protegen al ciudadano, la permisividad de la ley acompañada de la corrupción, de la falta de control, de sanción, que hace que muchas normas se violen o no se incluyan dentro de la legislación, a lo que se añade la falta de educación, de cultura de la seguridad vial. Hemos escuchado también que existen posturas para la eliminación de la licencia por puntos, pero saben ustedes acaso qué significa tener una licencia por puntos, una licencia por puntos es un



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

permiso de conducir, no es un derecho absoluto, señores, como algunos pretenden, no es un derecho absoluto, les repito, no es un derecho absoluto, una licencia de conducir, sino un crédito de confianza que la sociedad otorga para compartir la vía pública con otros conductores, que se va agotando con la comisión de infracciones relacionadas con la seguridad vial. La idea de esta licencia por puntos, es que aprendan a administrar los puntos, apelando a la autorresponsabilidad y asimismo a la educación, señores asambleístas. No podemos dar pasos atrás, como ya dimos hace algunos años, donde se derogó el curso previo para obtener una licencia de conducir, qué ha pasado durante estos años, aumentan y aumentan las víctimas mortales, cada uno de ustedes pueden ser víctimas. Señores asambleístas, hoy exhorto a cada uno de ustedes para que legislen pensando en los niños, pensando en los jóvenes, porque detrás de esta curul donde ustedes están sentados, existen padres, existen madres, personas de bien que tienen familias, porque todos podemos ser víctimas señores asambleístas, pero también todos podemos ser parte de la solución. Legislen, por favor, en favor de la vida, sin dejarse presionar por los compromisos políticos, sin dejarse presionar por los compromisos gremiales, cumplan con los ciudadanos, que les pusieron allí donde ustedes están sentados. Sean fieles a sus mandantes, porque de esa manera alcanzarán la satisfacción del deber cumplido y de haber hecho lo correcto. Gracias. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Agradecemos a Soraya Herrera, presidenta de la Fundación CAVAT. Por favor, Protocolo si nos ayudan con el ingreso de Rosa Carrera, Presidenta Ejecutiva de la Fundación Corazones Azules. -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

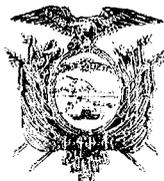
INTERVENCIÓN DE LA SEÑORA ROSA CARRERA, PRESIDENTA EJECUTIVA DE LA FUNDACIÓN CORAZONES AZULES. Buenos días, señor Presidente de la Asamblea, ingeniero César Litardo. Señor Presidente y Vicepresidente de la Comisión Ocasional de Seguridad Vial. Señores asambleístas. Señores transportistas. Colegas, y compañeros de las organizaciones sociales. Señores asistentes. Mi nombre es Rosa Carrera y represento a la Fundación Corazones Azules. Hoy quiero tocar un tema importante y que puede marcar un antes y un después para la seguridad vial. La desaparición o la propuesta de la desaparición de la licencia por puntos, significa una pérdida de once años luz, para la seguridad vial en el Ecuador, esto se llama involución, retroceso, regresión. La licencia por puntos fue un proyecto que costó tiempo, dinero y esfuerzo al país para su aplicación, la licencia por puntos es una herramienta importante para la seguridad vial, para ayudar al cumplimiento de la ley, es un código de ética, es un código de convivencia, nos sirve para ser mejores conductores y cumplir con la ley, fue creada para reducir los siniestros de tránsito, pero sobre todo para bajar la mortalidad. Casi noventa mil siniestros, dieciséis mil lesionados, más de tres mil muertos, tiene el Ecuador cada año por siniestros de tránsito y no es culpa de la licencia por puntos, es culpa de quien la incumple. De no existir esta herramienta, estas cifras casi doblarían, se duplicarían. La eliminación de la licencia por puntos sería el equivalente a que el Papa o el Vaticano elimine para los cristianos los mandamientos de la ley, robar, matar o mentir ya no serían principios que rigen a la sociedad, por lo tanto los códigos dejan de existir, la eliminación de la licencia por puntos, permitirá matar, atropellar e ir a ciento cincuenta kilómetros por hora, pasarse los semáforos, manejar borracho, dejar inválida a una



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

persona, etcétera, etcétera, y me dirán señores transportistas, que las leyes se harán cargo de sancionar estos delitos, ¿pero eso en realidad funciona? Perdón por mi incredulidad. Me dirán también los señores transportistas que la existencia de la licencia es injusta, porque deja en el desempleo a muchos choferes, porque se les acabó los puntos. Pregunto y por qué unos sí cumplen y otros no. Pregunto, no será que estos señores que han perdido los puntos y en muchos casos hasta dos mil quinientos puntos, no deberían dedicarse a otra labor que no sea conducir profesionalmente, porque no son conscientes de la responsabilidad que tienen en sus manos. Muchas gracias. Quiero hacer una analogía ~~entre un chofer profesional y un médico cirujano~~, porque los dos manejan vidas humanas y de ellos dependemos las personas. Qué me dirán los señores transportistas si el médico que va a una operación con unas copas demás o que esté tarde una hora y media en una cirugía que normalmente dura tres horas y que fruto de eso se le han muerto ocho pacientes, qué hay que hacer con este médico, ¿debe seguir operando? Ustedes tienen la respuesta. Si la licencia por puntos no ha funcionado correctamente es porque ustedes la incumplen, porque ustedes desde el primer día no vieron con buenos ojos esta herramienta, porque ustedes no son los únicos, perdón, porque ustedes son los únicos que la cuestionan, no le culpan a la mencionada licencia por los accidentes que provocan los malos conductores todos los días. Estamos de acuerdo con que debemos mejorar y ser exigentes en el cumplimiento de la ley, y que las instituciones y sus directivos deben ser técnicos y no políticos y menos neófitos todavía, porque estamos viendo que la seguridad vial es importante solo cuando hay un accidente o cuando los transportistas aprietan a los políticos, porque esa es la pata de la que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

cojea la seguridad vial y estamos de acuerdo sobre todo que la educación vial es la base del cambio para una seguridad vial verdadera en nuestro país y que si a nuestros pequeños a nuestros niños y a nuestros jóvenes, no se les prepara para el futuro, serán una réplica de las malas prácticas aprendidas de sus padres, los niños alemanes reciben educación vial desde el kinder, la solución no está en invertir millones y millones de dólares en radares o cámaras para controlar a los conductores, si no tenemos educación vial como una materia dentro del pensum curricular, no extracurricular, no optativa, de manera regular y urgente, en cinco años los problemas se nos van a duplicar, porque crece la impunidad y la inseguridad, la falta de educación, la falta de control y crece cada día el parque automotor, entonces habrá que dedicar el treinta por ciento del presupuesto del Estado a comprar cámaras y radares. Eliminar la licencia por puntos es desbaratar todo el sistema de control y prevención que le ha costado al país muchos años, si la licencia por puntos iniciativa española, fuera una herramienta mala y que no funciona, no tendría entonces Inglaterra, Francia, Alemania, Italia, no podemos regresar al siglo pasado y a la prehistoria. La iniciativa de eliminar, es de un gremio y particularmente interesado y que no está viendo el interés o el derecho de la seguridad vial de diecisiete millones de ecuatorianos. Me parece arriesgado, por no decir atrevido, relacionar a una estadística que no existe y culpar a la licencia por puntos incrementar los accidentes de tránsito. De existir esta investigación, esta estadística, deberíamos tener acceso, perdonen si estoy desinformada, señores transportistas, pero cuál es el compromiso tangible y real que tiene su gremio con la seguridad vial, ¿tienen ustedes proyectos o planes para aportar al cambio de la inseguridad que vive nuestro país? No creen que el cumplimiento de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

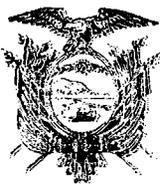
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

licencia por puntos y exigir y motivar a los choferes que cumplan las leyes pueda ser un gran proyecto, un gran compromiso de ustedes con la seguridad vial. Tratemos de ser coherentes y honestos con nuestras acciones, pero no le culpemos a la licencia por puntos de lo que es nuestra responsabilidad ni de las tres mil personas que cada año no regresan más a su casa por culpa de los siniestros de tránsito. Señores, estoy convencida de que solo si cada uno de nosotros cambiamos, habrá cambio, con solo estas palabras me despido: Responsabilidad, compromiso, ética y país. Muchas gracias. -----

EL SEÑOR-PRESIDENTE. Agradecemos a Rosa Carrera, presidenta de Fundación Corazones Azules, por su intervención. Personal de Protocolo, por favor, ayuden con el ingreso de Hernán Córdor, presidente de la Asociación de Escuelas de Conducción y Vocal Principal del Consejo Consultivo de la Agencia Nacional de Tránsito ANT. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR HERNÁN CONDO, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE ESCUELAS DE CONDUCCIÓN Y VOCAL PRINCIPAL DEL CONSEJO CONSULTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO, ANT. Las escuelas no profesionales del Ecuador, saluda muy respetuosamente al Presidente de la Asamblea, ingeniero César Litardo, al ingeniero Fafo Gavilánez, Presidente de la Comisión Ocasional para el Tratamiento de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, así como a los miembros del mismo, que tuvieron la bondad de escucharnos por varias veces, en varias jornadas en las que estuvimos inmiscuidos. A ustedes señores asambleístas, los padres de la patria, en quien la gente confió en ustedes y sabemos que hoy van a escuchar por qué seguimos teniendo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

accidentes de tránsito. Las escuelas no profesionales del Ecuador somos el ente que se encuentra directamente relacionado con la educación para obtención de la licencia tipo B, de conducir, las mismas que nunca entendimos cómo las personas que venían para obtener una evaluación que consiste en un examen de manejo, los exámenes psicosenométricos, mi pregunta y la pregunta de muchas personas, es cómo están aprendiendo a conducir, ya que conducir es otra cosa, ya que la ley, el Acuerdo ciento cuarenta y cinco dice: "Incorre en una contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multas de una remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia. Y en el literal a) quien conduzca sin haber obtenido el tipo de licencia". Además, la Agencia Nacional de Tránsito, a las escuelas nos envían un permiso de aprendizaje previa a la matriculación, esto significa que las escuelas si no tenemos esto con nuestros estudiantes, con los carros debidamente seleccionados, con tres pedales y otras seguridades, para que nosotros no tengamos problemas. En el artículo cuatro se manifiesta que se incrementan las materias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, solo estamos solicitando, por favor señores asambleístas, que nos ayuden a la formación, incrementando materias como lógica y ética y afines, porque nada garantiza que el tener el cien por ciento de conocimiento de las infracciones, garantiza un comportamiento sano y culto, para una conciencia y respeto vial, así de esta manera, ser un ciudadano de accidente de tránsito. La prensa lamentablemente solo nos muestra los fallecidos, quién sabe lo que está pasando con los que quedan psicológicamente acabados después de haber visto cómo muere su padre o muere su madre o su misma familia ni siquiera por la imprudencia de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

ese mismo conductor, sino por la imprudencia de otra persona, en las que nunca calculó lo que iba a pasar por coger un teléfono, por pasar en curvas, por hacer cosas indebidas, qué nos garantiza que si al cien por ciento de saber de leyes de tránsito cambie su comportamiento, acaso nosotros nos olvidamos de la formación. Alguien decía ahora que las escuelas no profesionales del Ecuador estaban vendiendo licencias, al señor y a la Asamblea y a la Agencia Nacional de Tránsito, le pido de favor que nos ayuden a regular, porque no por una escuela nos van a meter a todos en el mismo saco, somos gente honesta, gente de trabajo, que estamos trabajando día a día, enseñando a nuestros estudiantes, que no es solamente saber la Ley de Tránsito sino saber lo que tengo que hacer el día a día. Señores asambleístas, qué vamos a dar nosotros entonces en posterior, lo mismo que están mandando las escuelas, lo mismo que van a dar los colegios, nos olvidamos de formar lamentablemente. En un foro internacional al que fui invitado, me dijo, señor las escuelas no profesionales tienen la culpa, yo dije que sí, en quince días, qué vamos a hacer cuando un muchacho viene mal formado desde casa, cuando ya no tiene principios e incluso nos han humillado, porque nos dicen si mi papá tiene un Porsche, si mi papá tiene un Ford, en este carro me va a dar clases a mí. Señores ayúdennos con este tipo de materias. Además, existe una gran cantidad de ciudadanos que no tuvieron la oportunidad de estudiar y que hoy a escondidas, lamentablemente, están conduciendo, son gente que en su debido tiempo no tuvo la oportunidad de estudiar, menos ahora que son padres de familia, menos ahora que son comerciantes informales y menos ahora cuando a las cuatro o tres de la mañana salen a escondidas a poner sus carros de venta de legumbres, de frutas, porque a esas horas saben que no les van a encontrar la Policía.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

Nada más, señores asambleístas, es su responsabilidad en su corazón, porque sé que tienen familia y sé que ahora es una historia, se escribe una nueva historia. Nosotros como escuelas no profesionales del Ecuador, estamos formando de diez mil a quince mil estudiantes al mes, y somos responsables de esto y nos encontramos teniendo conocimiento y nuestra experiencia para este momento. Gracias, señores asambleístas por habernos escuchado, gracias pueblo ecuatoriano, gracias compañeros de las escuelas de conducción no profesionales del Ecuador y siempre estaremos atentos a lo que pase en nuestra ciudad y en nuestras vías, no más sangre, señores. Gracias. -----

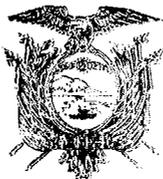
EL SEÑOR SECRETARIO. Agradecemos la intervención del señor Hernán Condo. -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA CÉSAR SOLÓRZANO SARRIA, PRIMER VICEPRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS ONCE HORAS CUARENTA Y CINCO MINUTOS. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Señor secretario, vamos a dar por terminada la comisión general y tiene la palabra el asambleísta Eddy Peñafiel. -----

~~EL SEÑOR PRESIDENTE CLAUSURA LA COMISIÓN GENERAL Y REINSTALA LA SESIÓN, CUANDO SON LAS ONCE HORAS CINCUENTA MINUTOS. -----~~

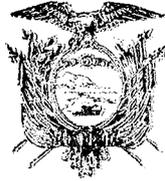
EL ASAMBLEÍSTA PEÑAFIEL IZQUIERDO EDDY. Buenos días, 7



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

compañero Vicepresidente, encargado de la Presidencia. Parece ser que el BIN, necesitaba estar ahí en la vicepresidencia para que nos den la palabra. No, Patricio, tranquilo. Buenos días. Yo creo que, compañeros asambleístas, creo que todos los ecuatorianos hemos iniciado esta semana llenos de alegría, de buenas noticias y también me sumo a la felicitación para el compañero Richard Carapaz, Jefferson Cepeda y también para la selección nacional, que nos ha dado muestras de empeño, muestras de esfuerzo, dedicación al pueblo ecuatoriano. Compañero Presidente, estamos hablando de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, quiero aprovechar este espacio para desde esta curul hacer un llamado al Gobierno nacional. No es posible que nosotros los amazónicos y especialmente la provincia de Orellana a la cual represento, tengamos unas vías en pésimas condiciones. Es verdad, que existen las gestiones necesarias para que, en los próximos días, en los próximos meses se nos dé atención, pero de verdad que es necesario y urgente que estas vías sean atendidas, casi ya no hay cómo transitar por la Amazonía ecuatoriana y especialmente por la provincia de Orellana. Quiero felicitar a la Comisión que está tratando las reformas a la Ley de Tránsito, especialmente al compañero Fafo Gavilánez, quien nos visitó en la provincia de Orellana, donde estuvo todo el transporte de la provincia, dando sus observaciones, sus comentarios, sus aportaciones a esta Ley de fundamental importancia para todos los ciudadanos del país. Hago llegar extensivo, compañero Fafo, ese agradecimiento y esa felicitación porque así deben ser construidas las leyes con la participación de todos los ciudadanos. Hemos escuchado también a lo largo de este debate, la participación de distintos sectores que tienen que ver con el tránsito y la movilidad en nuestro país. Con algunos de ellos coincidimos, no con



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

todos de pronto, pero sí con la mayoría, pero lo importante nuevamente es que ellos han dado a conocer su criterio y su punto de vista, para que la Comisión lo analice, en muchos casos lo recoja y lo inserte en el Proyecto de Ley. Yo considero que la presente Ley tiene aspectos fundamentales importantes. Voy a hacer referencia a algunos de ellos, con los cuales estoy muy de acuerdo y comparto. Por ejemplo, el hecho de incluir desde el primer año de educación básica hasta el tercer año de bachillerato la materia de tránsito, transporte y seguridad vial, lo cual nos va a garantizar que desde muy niños hagamos conciencia, tengamos la cultura verdaderamente de tránsito y seguridad vial. Por ahí dice un refrán que hay que educar al niño para no castigar al hombre, por ello considero de suma importancia esto que se está insertando dentro de la Ley. Por otro lado, me parece importante, aquí no sé si equivocadamente o acertadamente un dirigente del transporte, dijo que hay choferes que pasan ocho y doce horas, tras el volante, lo cual a mí me parece peligroso y hasta atentatorio para la vida de los seres humanos porque también el cansancio hace que no se ejecute su actividad de buena manera. Y aquí dice la Ley, que tendrán que hacerse exámenes anuales a los conductores, en cuerpo sano, mente sana y por lo tanto es importante que anualmente se haga esta atención médica, estos exámenes médicos de manera anual. Otro aspecto importante, es que los conductores profesionales que desean acceder a una licencia de categoría superior, efectivamente, al menos hayan cumplido los dos años anteriores de la licencia a la cual aspiran a llegar. Si en el nivel académico primero tenemos el bachillerato, luego después tenemos el título universitario, luego después la maestría por qué no también instaurar un sistema en el cual se pueda adquirir la licencia de conducir. Hay muchos casos que



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

el día de hoy sacan la licencia tipo C, y enseguida comienzan a sacar la licencia tipo E, con la cual no nos garantizan, no nos dan esa seguridad que necesitamos todos los ciudadanos y necesitamos todos y cada uno de nosotros. También, me parece importante, compañeras y compañeros sobre la restitución de los puntos. No hay que esperar que ya se hayan terminado la totalidad de los puntos que esa persona, ese conductor, que tiene ese título profesional, aquel compañero taxista, aquel compañero de buses, aquel compañero de camión, no tenga que esperar que se le hayan terminado sus puntos, para de esa manera poder reconsiderar, poder recuperar sus puntos. Por lo tanto, considero muy importante esta posibilidad de que, de manera voluntaria, puedan acceder a la recuperación de puntos. Igualmente, compañeros, cada ciudadano que se pone tras un volante, tiene la misma responsabilidad, es decir aquel que tiene la licencia tipo B, y aquel que tiene la licencia tipo C, por lo tanto, sí considero importante que se debe primero haber aprobado el curso, para acceder a la licencia tipo B, o a la sportman, para que de alguna manera nos garantice a los ciudadanos esa seguridad vial que tanto necesitamos. Esto compañeros y compañeras entre otros aspectos positivos de la Ley. Pero también, quiero hacer notar algunas preocupaciones, que tenemos sobre el presente Proyecto de Ley, los cuales le haré llegar a la Comisión, para su análisis y si así se permite poder incluir dentro de la reforma. Compañero Presidente, sobre todo de la Comisión, que estudia la reforma a la Ley de Tránsito, en Sucumbíos y en Orellana hay las denuncias de que ciudadanos ecuatorianos van a sacar las licencias en Colombia, dos, tres días y con absoluta facilidad obtienen su licencia de conducir, luego vienen al Ecuador, y hacen la homologación. Este es uno de los temas pendientes, que debemos



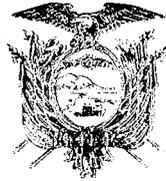
REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

profundizar y que debemos analizar dentro de la reforma a la Ley de Tránsito. Otro aspecto importante, que sobre todo pasa en la Amazonía ecuatoriana, que sobre todo pasa en la provincia de Orellana y Sucumbíos, las compañías petroleras que en algunos de los casos hacen lo que les da la gana, establecen sus propias tablas de puntos, para que aquel conductor que no tenga más de veinticinco puntos, no pueda acceder a una fuente de trabajo a desempeñar su trabajo de conductor. Por lo tanto, compañeros creo y compañero Presidente, un pedido sobre todo de los compañeros de Orellana, es que se ponga en una disposición general, que se prohíba que se establezcan y se apliquen tablas discriminatorias hacia los conductores, especialmente de la provincia de Orellana y Sucumbíos. Más aún, cuando ustedes compañeros asambleístas nos apoyaron para tener una ley Amazónica, que, sobre todo, prevalezca el derecho y el acceso al trabajo de nuestros ciudadanos... -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene un minuto, asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA PEÑAFIEL IZQUIERDO EDDY. ...Gracias, compañero Presidente. Algo compañeros y compañeras muy especial, para lo que es el transporte de taxismo tanto en la Amazonía como en Galápagos. Nosotros, como amazónicos tenemos una preferencia que el taxismo o una diferencia, que el taxismo se lo puede hacer tanto en autos tipo sedán, como también en camionetas, esto es por las condiciones de vías, por las condiciones climáticas, por las distancias que tenemos actualmente de una ciudad a otra, que se permite que el taxismo se lo pueda hacer en camionetas de doble cabina. Por lo tanto, para darle 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

seguridad, tranquilidad a nuestros ciudadanos que tienen taxis en esta modalidad, sugerimos que se incluya en una disposición general y que no esté de pronto en una norma secundaria. Este es un pedido que lo hacemos en nombre del taxismo de la provincia de Orellana. Y, para terminar compañero Presidente, estamos de acuerdo que se debe eliminar el artículo cincuenta y siete uno que habla sobre el transporte mixto urbano-rural, toda vez que esto va a ser una competencia totalmente desleal con el taxismo organizado de nuestro país. Hay otros puntos importantes, que deben ser profundizados y analizados dentro de la Comisión, que obviamente les haremos llegar en su debido momento. Muchas gracias, compañero Presidente, compañeros asambleístas. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el asambleísta Bairon Valle. Tiene la palabra el asambleísta Patricio Donoso. -----

EL ASAMBLEÍSTA DONOSO CHIRIBOGA PATRICIO. Muchas gracias, señor Presidente de la Sesión... -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Ah, sí se encuentra el asambleísta Bairon Valle, perdón. -----

EL ASAMBLEÍSTA VALLE PINOARGOTE BAIRON. Gracias, señor Presidente, señores legisladores, muy buenos días. Primero quiero resaltar la importancia que tiene la reforma, felicitar a la Comisión que ha llevado a cabo este informe, porque considero que los ejes que se están tratando en esta reforma como la regulación del tránsito, la seguridad vial, la institucionalidad y las sanciones son de trascendente, |



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

importancia para regular un problema que a menudo a nuestros curules llegan bastantes quejas de transportistas y que realmente se ha convertido en un problema. Las reformas recogen el sentir de los afectados en temas de tránsito y voy a enfatizar que la propuesta de reforma para la recuperación de puntos en la licencia me parece muy viable. Los puntos son el espejo de la disciplina del conductor frente a la responsabilidad que tiene con relación al volante, actualmente la norma está limitando el pleno ejercicio del derecho al trabajo de muchos conductores, que por las sanciones que impone el COIP, en temas de tránsito apunta a que se castigue al ciudadano dependiendo la infracción del conductor de tres, básicamente de tres maneras: Primero se restringe con privación de la libertad, se les resta puntos a la licencia y no basta con esto, se sanciona de manera económica con multas, dígame en qué país una sanción se la puede castigar de tres maneras. Por lo tanto, nuestra aprobación, el completo acuerdo en apoyar estas reformas porque tratamos de regular que las sanciones sean como lo establece la ley. Hay que buscar un equilibrio entre las infracciones y la sanción en temas de contravención. No debería haber restricción al derecho de la libertad de los infractores. La recuperación de puntos con la propuesta es más flexible, lo que vuelve un beneficio a corto plazo y la reforma busca también reconocer a los buenos conductores cuando no han infringido la ley y no le han restado los treinta puntos iniciales, que hasta podrían tener, por no tener infracciones, pueden tener puntos adicionales, esto incentivará a respetar la ley y señales del tránsito. Otra reforma plausible es hacer justicia con los tricimotos, legalizar la actividad para que no trabajen a la sombra de la ley y que entren en un marco regulatorio, donde tengan derechos y obligaciones, es un gran avance para legislar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

para todos y todas, esto evitará que dejen de ser víctimas de la extorsión silenciosa por algunos agentes de tránsito que aprovechándose de la irregularidad de la actividad laboral que desempeñan, extorsionan a padres de familia que en su mayoría realizan esta transportación pública alternativa. También es necesario resaltar el valor positivo que esta reforma, la importancia que se le da a la educación vial, que ahora es obligada por ley, que sea introducida en la malla curricular hasta el tercer año de bachillerato, la prevención con la educación tendrá sus resultados en el futuro. Señor Presidente de la Comisión, así también es necesario mencionar que ahora sí, ningún conductor saldrá a las calles a conducir un auto sin que haya aprobado obligatoriamente el curso de conducción de las escuelas que están autorizadas para el efecto. La inexperiencia, la inexperticia de muchos conductores que han hecho que haya tantas víctimas por accidentes de tránsito en las carreteras del país, celebramos también esta reforma. Quiero hacer básicamente una acotación, señor Presidente de la Comisión y también a todos los miembros de la Comisión, que en esa disposición general nueva, que se refiere a que ninguna autoridad de tránsito podrá establecer sanciones o imponer multas, por contravención de tránsito distintas a las que se establece en el COIP. En Guayaquil, tenemos un gran problema, tenemos un abuso en las sanciones de tránsito vía ordenanza municipal, esto es ilegal, esto es atroz, señor Presidente de la Comisión, se están financiando presupuestos municipales con multas excesivas de tránsito, el COIP no propone aumentar las multas si hay reincidencia, esta mala práctica es estar sobre el ordenamiento jurídico y se estaría desconociendo lo que expresa el artículo cuatrocientos sesenta y cinco de la Constitución de la República del Ecuador en la que dispone el orden jerárquico de las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

normas y las ordenanzas están muy debajo de un Código Orgánico. En este sentido además de cómo se está desarrollando el artículo, debe indicarse después de la frase "autoridad de tránsito" señor Presidente y Comisión, que se agregue la palabra "municipal o seccional". Para concluir, me referiré a los permisos de operación y circulación. Debe quedar bien claro que quienes dan permiso de operación es la ANT, los GAD no tienen esta competencia, la indiscriminada forma de dar estos permisos en localidades pequeñas, como el caso por ejemplo del cantón Santa Ana provincia de Manabí, de las que tengo varias denuncias en mi curul y en otros cantones, ha hecho que haya problemas internos y nadie regula aquello. Propongo que se introduzca una transitoria señores miembros de la Comisión, que indique que la ANT, en el plazo de noventa días de vigencia de la ley, haga una revisión de todos los permisos de operación de compañías de taxi y de otros servicios públicos de transporte, para que se revise la legalidad y la pertinencia de cada uno de ellos, y así depurar los que no estén dentro del marco de la ley. Haré las propuestas como corresponde por escrito señores miembros de la Comisión y señor Presidente. Muchísimas gracias, señor Presidente, encargado. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra, asambleísta Patricio Donoso. -----

EL ASAMBLEÍSTA DONOSO CHIRIBOGA PATRICIO. Muchas gracias, señor Presidente de la sesión. Hace tres años aproximadamente la legislatura pasada en forma equivocada, eliminó el requisito referente a las escuelas de conducción. Se argumentó en aquel entonces, que eran



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

negocios privados, que hacían mucho dinero, que abusaban, y muchos legisladores tenían la equivocada idea de que la empresa Aneta, tenía el control absoluto de las escuelas de conducción. Tamaño error colegas legisladores, lo argumenté en aquel entonces, y hoy que curso mi segundo período como legislador, lo vuelvo a hacer con todo respeto, por supuesto a la Legislatura y a todos y cada uno de ustedes. Empezando por la Comisión Ocasional de Tránsito que se conformó hace más de un año. Esta empresa que he mencionado con la cual huelga decir que nada tengo que ver, por supuesto, si hace su trabajo al igual que ciento veintiún empresas más en el país o por lo menos lo hacían. Porque no sé si sigan existiendo, si sigan haciendo su trabajo, si quebraron o lograron salir de esta seria situación. Pero mi preocupación no es intrínsecamente por aquellas empresas, no, mi preocupación es porque eliminar el requisito de recibir cursos de conducción es importante. Porque aquí en este Hemiciclo Legislativo hemos escuchado durante todos los debates, la semana pasada y hoy martes también, cómo es que existen miles de muertos todos los años, y muchas de aquellas muertes se ocasionan por impericia, impericia en el manejo de un vehículo, de un camión, de un bus, etcétera. Nadie nace sabiendo, nadie nace sabiendo, por tanto, hay que enseñar en términos genéricos al joven ecuatoriano a que conduzca bien, a que sepa las reglas de tránsito, a que respete la vida del peatón, del ciclista, en fin, respete a la vida de los demás, por eso es que he de pedir a la Comisión que la preside Fafo Gavilánez, a que revisen este tema. Eventualmente ya por allí asomó, algún reglamento que decía que esto no corre, pero en la práctica se hizo mucho daño. Por tanto, sí es importante que la Comisión que es la que tiene la expertiz en este tema haga la revisión. No quisiera que me contradigan porque si lo hacen



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

seguramente tendrán la razón, simplemente es esta inquietud que la manifiesto abiertamente y con respeto tanto a la legislatura anterior como a los miembros de la Comisión, porque esa inquietud la tengo, y aquí estamos en el primer debate para decir lo que pensamos, abiertamente y tiene que resolverse el tema de las famosas escuelas de conducción. Hace pocos minutos, se recibió en comisión general, al presidente de la Asociación de Escuelas de Conducción, que a su vez es vocal principal de la Agencia Nacional de Tránsito, ANT, por tanto, allí se redobló mi inquietud y por supuesto lo digo hoy en esta primera intervención. Existen tantos y tantos actores que deben poner las barbas en remojo en este tema tan delicado como es el tránsito terrestre, nos quejamos todos los días es hora de que hagamos algo. Por eso es que fui parte y acepté por supuesto, ser parte de la Comisión Ocasional que trata este Proyecto de reforma de Ley, tuve lastimosamente y a ustedes les consta que retirarme en virtud del cruce de horarios con el Consejo de Administración de la Legislatura, pero no he dejado de interesarme en el tema y de ser parte del chat colectivo, que se entera de estos temas todas las semanas, la Policía, revisión matricular, temas de los ciclistas, transportistas livianos, pesados, interprovinciales, Agencia Nacional de Tránsito, Ministerio del ramo, los carroceros, que en su momento veían serias dificultades en la aprobación de esta Ley, peatones, GAD, es decir municipios, consejos provinciales, todos los ecuatorianos tenemos algo que ver, algo que decir y algo que hacer en este delicado tema. Falta recibirles a algunos otros actores, por eso hemos consensuado con el Presidente de la Sesión, en que no se cierre hoy el debate, y con Fafo Gavilánez, también hemos consensuado en que no podemos cerrar este debate, porque tenemos que recibir a la gente de seguridad vial, que la

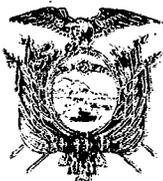


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

dirige Guillermo Abad, que ha trabajado me parece que quince o dieciséis años en este tema, y habemos muchos legisladores como yo, que recién estamos en los últimos años o meses quizás enterándonos de este tema. En otras palabras, hay que socializarlo más, hay que sociabilizarlo, por eso es que apoyé en el Consejo de Administración de la Legislatura la ampliación del plazo, colega Gavilánez, hasta diciembre de este año, para que se puedan hacer las cosas bien, porque no es que vamos a sacar una ley por sacarla. Esta es una Ley muy delicada, muy delicada, donde hay muchos intereses y hay que decirlo abierta y valientemente, por tanto, hemos de consensuar lo que sea necesario para tener, Dios mediante, una buena ley. Concluyo diciendo en este primer debate que nos hablaban del modelo motorizado, y es verdad, es verdad, por supuesto que es verdad que hay un modelo motorizado. Cuando se aprobó en mi ciudad, en la ciudad de Quito, el famoso pico y placa hace ya varios años, yo le pedí personalmente al alcalde de Quito, de aquel entonces, que el pico y placa no corriese para las motos y las bicicletas y cuando le dije bicicletas obviamente produjo una sonrisa en el alcalde, y le decía, que existen ya motocicletas que están motorizadas que tienen su pequeño motorcito atrás y circulan por las ciudades, colega Gavilánez, existen ya motocicletas motorizadas, que tienen su motor, entonces, cuando le dije al alcalde de Quito de aquel entonces, le dije suena gracioso pero no es broma, tenemos que impedir que aquellas bicicletas motorizadas que tienen su placa, no estén inmersas en los pico y placa de lunes a viernes, porque queremos facilitar que la gente decida, cada vez en mayor número subirse a una motocicleta motorizada o a una moto propiamente dicha, mediana, grande, para circular por la ciudad de Quito, hablaba de Quito en aquel entonces, hoy tenemos que referirnos a nivel nacional. La



REPÚBLICA DEL ECUADOR

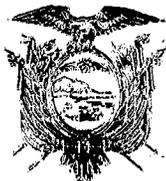
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

congestión, y con esto concluyo, es enorme en todas las ciudades, sobre todo las grandes por supuesto, Quito, Guayaquil, en menor medida Cuenca. Cuenca ya tiene su tranvía, pero por supuesto Quito si se va a beneficiar, ojalá así sea con el metro, pero tenemos que, en torno a todo el tema de tránsito y tráfico, ser lo suficientemente valientes y directos para apoyar el trabajo de la Comisión que se creó con ese objeto, con esa idea, y por supuesto, decirle al país entero que esta legislatura tiene que sacar una buena ley, que no va a contentar a todos, por supuesto que no. Algún ex-Presidente de la República, hace muchos años dijo, que las decisiones fáciles ya están tomadas, lo que resta es tomar las decisiones difíciles, y tomar decisiones con respecto a esta Ley, obviamente son decisiones difíciles, porque las fáciles ya están tomadas, porque hay que tener la valentía y la decisión de tomar decisiones afectando ojalá a nadie, pero claro, es un proyecto de ley, o un tema perdón, sumamente sensible, que no tendrá por supuesto la unanimidad, pero ojalá espero tengamos el apoyo mayoritario de los ecuatorianos que nos quejamos todos los días de las decenas y miles de muertes, lamentables por supuesto, de compatriotas en el Ecuador. Muchísimas gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el asambleísta Fernando Burbano. -----

EL ASAMBLEÍSTA BURBANO MONTENEGRO FERNANDO. Gracias, Presidente. Un buen día para todas y todos, compañeros legisladores, señores miembros que han comparecido y público que se encuentran en las barras altas. Yo quisiera en esta intervención hablar por los usuarios y por los ciudadanos que utilizan los servicios de transporte o que son

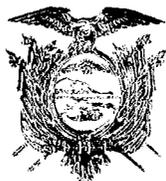


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

dueños de vehículos y que utilizan pues las carreteras y vías del país. Y hablando por este sector, acotar más en mi intervención, respecto de los ciudadanos del sector rural. Cuando hablamos de transportación rural quisiera que pensemos en tres temas que están relacionados a él, la pobreza, la exclusión, y el ámbito productivo. Por qué estos tres temas, definitivamente al pobre le resulta todo más caro, para el pobre lograr cierta ventaja que le resulte mejorar su competitividad en su ámbito de desempeño especialmente el sector agropecuario, siempre es más complejo, más complicado, no tiene poder de incidencia política y generalmente cuando sale a hacer un trámite le lleva mucho más tiempo que a un ciudadano que vive en un conglomerado, en una ciudad. La pobreza, miremos la realidad rural antes y quisiera argumentar esto, señor Presidente de la Comisión, para insistir en mi propuesta respecto de que porqué tenemos que tener un régimen especial para el sector rural. Primero, la población rural es una población dispersa, a excepción de los asentamientos humanos concentrados en cabeceras parroquiales o en poblaciones rurales o comunidades que tienen esa característica, pero en la generalidad es un asentamiento disperso, por lo tanto acceder a las comunidades rurales es distinto que acceder a un barrio de cualquier ciudad, para ir a una comunidad rural hay que movilizar en mayores tramos y trechos, y con la desventaja de que regularmente no hay servicios de transporte público con rutas como existe en la ciudad o en los lugares concentrados. Segunda condición que tenemos que ver, la propiedad de la tierra del sector rural, más de sesenta por ciento de la tierra que están propietarios que tienen menos de dos hectáreas, por lo tanto, las condiciones de pobreza y los costos de producción para un productor del campo son mucho más altos. El pequeño productor le



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

cuesta más, no puede comprar en volumen, abonos, fertilizantes, semillas, contratar maquinaria, en fin, por su condición de una tenencia pequeña de la tierra, ya vamos a ver por qué. Las tierras generalmente de la mayoría de agricultores son pobres, están empobrecidas por múltiples razones, erosión, monocultivos, etcétera, pero generalmente tienen baja productividad. La vialidad rural en sí, está postergada, hay un informe del Congope que señala que se requieren más de dos mil quinientos millones de dólares para realizar un mantenimiento rural vial rutinario, no existen esos fondos y solo quisiera que veamos la realidad de la Costa, aquí existen muchos legisladores costeños y también de la Amazonía, las carreteras en estas regiones son buenas en verano, y bien dice el campesino costeño o amazónico: "En verano mascamos polvo y en invierno majamos lodo", por lo tanto ingresar a los centros de producción, a las pequeñas propiedades, a las fincas, no a muchas son fáciles, el día de ayer estuve reunido en la parroquia La América con la Asociación Veintisiete de junio, maiceros del cantón Jipijapa, y ustedes saben que este año el invierno ha sido muy bueno en algunos sectores de la Costa, muy bueno porque ha sido largo, no ha sido el agua abundante y ha permitido que la producción sea mayor, sin embargo, cuando uno piensa que al agricultor este año le va a ir bien y le pregunta, se encuentra que existen problemas. Primero, yo sé que este tema no tiene que ver con el transporte, pero por información y por un tema de concientización deberíamos tenerlo, el Ministerio de Agricultura determinó el precio referencial del saco de maíz, quince veinticinco y la empresa no honra este precio y se paga de ocho a diez dólares, entonces ahí usted tiene campesinos que ya en el bolsillo tienen menos plata y quizás no van a poder pagar sus deudas con los créditos que han obtenido. Segunda

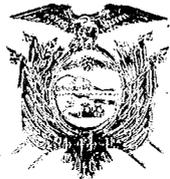


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

consideración, el invierno en algunos lugares se está alargando de a poquito, se mantiene la humedad en el ambiente, es decir que para el maicero es muy difícil poder vender el maíz así haya tenido buena productividad por temas de humedad relativa en el producto, es decir también se le va a disminuir los ingresos al productor, y cuando ellos me dicen, bueno y que más problemas tienen, mire que cuando queremos sacar por fin la producción, logramos meter el carro por ese camino enlodado, hemos subido los productos, subimos el maíz, tenemos que ahorrar algo si estamos perdiendo, subimos a veces hasta con sobrecarga, es real, en un carrito viejo y en el camino lo detienen al carrito viejo por el impuesto verde o porque no cumple a, b, c, o d requisito que ese rato no solo le piden la licencia, no le piden solo la cédula, sino se ponen a analizar, a ver si hasta el último foco funciona, entonces estos benditos controles que se hace en las carreteras muchas veces no son controles, sino peajes que también le meten la mano al bolsillo a los más pobres, eso es lo que pasa y esa es la realidad de los más pobres y de los campesinos y agricultores. Cuando un agricultor mueve gente para los centros de trabajo, mueve porque lo requiere y para información setenta jornales por hectárea produce el maíz y solo en este año para no equivocarme en el dato, en el cantón Jipijapa se han sembrado ocho mil quinientas hectáreas, es decir que en este cantón se produjeron quinientos noventa y cinco mil jornales, muchos de estos jornaleros se transportaron en camionetas y muchos de los contratantes de esas camionetas tuvieron que pagar coimas para impedir que esos trabajadores no lleguen a sus propiedades y trabajen regularmente, ese es el mal que afecta a nuestros productores, por cualquier lado les cuesta más, por cualquier lado les resulta más difícil salir adelante. Yo quiero



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

pedir, señor Presidente de la Comisión que en esta Ley, insistir la observación que yo había hecho al artículo cincuenta y uno, que cuando se trata del tema de Transporte Alternativo Comunitario, se incorpore cualquier vehículo que hace la transportación, yo quisiera invitarles que ustedes vayan, por ejemplo, a la comunidad de Mainas que queda más allá, es la última comunidad de La América, hay un solo vehículo que los transporta al día, pero ese único vehículo es de un señor de buena fe que va e viene y que trabaja en Jipijapa y por eso es que logra sacar a gente, y ese señor ya no quiere mover a nadie, porque siempre ya le tienen puesto el ojo los agentes y siempre lo multan. Entonces, no me parece justo que a los más pobres siempre le veamos las costuras, por eso que la flexibilidad debería ser una transportación que sí tenga ciertas condiciones en el sector rural, pero que, por favor, no se les exija tanto, porque están perdiendo dinero y recursos los agricultores. Insisto, Presidente, en mi observación hecha en el artículo cincuenta y uno que establece normas como límites de velocidad, regular el número de capacidad de personas que se puede llevar en el balde, bajo qué circunstancias, cómo se puede cubrir las frutas, las verduras, cómo se puede llevar cárnicos y cuál es la velocidad máxima de los vehículos de transporte... -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta, le queda un minuto. -----

EL SEÑOR ASAMBLEÍSTA BURBANO MONTENEGRO FERNANDO.  
Gracias, señor Presidente. ...Lo que sí estoy seguro es que el índice de accidentes en las vías rurales es bajísimo, porque en las vías rurales la gente no corre, la gente evita caer en los huecos y tiene que pasar



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

despacito por los lodazales. Y finalmente, señor Presidente, yo había hecho una propuesta de crear un banco de puntos para la recuperación de puntos de los infractores, porque cuando un infractor tenga que transportar a un diabético o un accidentado de tránsito, creo que se va a sensibilizar también la próxima vez que coja un volante y tenga que acelerar en la vía y ser mucho más responsable. Le pido, Presidente, reconsiderar esas dos opiniones que había presentado con anterioridad. Gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias asambleísta. Tiene la palabra el asambleísta Fausto Terán. -----

EL ASAMBLEÍSTA TERÁN SARZOSA FAUSTO. Gracias, señor Presidente. Colegas asambleístas. Estamos tratando una ley muy importante, muy importante para el desarrollo, para el empleo del país. Y bajo eso felicito la resolución del Consejo de Administración Legislativa el hecho de haber prorrogado hasta el mes de diciembre a esta Comisión ocasional. Según informes, señor Presidente de la Comisión, sé que han recorrido ya diecisiete provincias, así es que con este lapso de tiempo tiene todavía para recorrer las siete provincias adicionales, trabajo duro, pero hay que hacer. Comenzaré tratando el artículo cincuenta y siete en que hacen referencia a esta reforma y se refiere al servicio de transporte comercial, y claro hay que felicitar, felicitar la inclusión de este transporte mixto urbano-rural, que me parece que hay que desarrollarlo mejor en su texto, porque solamente hace alusión a que es del traslado de personas o carga, pero lamentablemente y los que sabemos de la parte rural, señor Presidente de la Comisión, sabemos que si no está especificado en la ley, 7



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

cuáles son los medios de transporte, lamentablemente queda en letra muerta. Aquí tiene que decirse, ya he escuchado a algunos colegas asambleístas, decir no solamente son las camionetas, hay otros medios una parte rural, en donde no hay transporte público señores, y los que conocen de la parte rural saben, que hay caminos que no entran buses y lo único que ingresamos a veces con moto y con camioneta para sacar la producción, la producción del país y el alimento a las ciudades. Esa es la realidad y nos hemos demorado mucho en tratar y en poner esto a discusión en una ley, lamentablemente quizás hacemos leyes solamente pensando en la parte urbana, con un desconocimiento total de la parte rural, y era hora que esto se plantee, pero señor Presidente, tiene que desarrollarse mejor este articulado. Pero también hablemos de otras cosas, colegas asambleístas, si estamos hablando de una ley muy importante, por qué no hablamos también de otros, de otras formas de transporte que tenemos en la parte urbana, que sabemos y hemos utilizado quizás todos, quizá el aceptar que existen unas plataformas digitales en la que todos utilizamos y ahí, y ahí a los compañeros taxistas en vez de reclamar subsidios para que les dé del Gobierno o los gobiernos municipales deberían exigir que les ayuden a tener una plataforma en la que pueda ser trabajado por ellos, las plataformas no es que solamente es por crearlas, pero todos los que hemos utilizado algún servicio de estas plataformas sabemos que nos da seguridad, porque sabemos quién maneja, quién, a quién, en qué vehículo nos estamos subiendo, y eso y allá tenemos que ir y plantear con toda la frontalidad, la competencia no es mala pero bien estructurada, así debe serlo. Por qué no pensarlo también, colegas asambleístas, el otro problema que tenemos, el transporte público es deficitario, deficitario y malo, aun cuando den

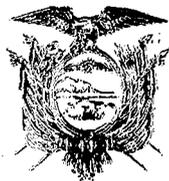


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

talleres, hagan lo que sea, para pedir subsidios están ahí los compañeros, pero para mejorar el servicio, ahí, ahí si se olvidan después de dos meses, si no hay transporte público adecuado, señores, por eso es que tenemos transportes alternos como son estos taxi rutas, que me van a decir que solamente en Quito, no, hemos investigado y en la mayoría de ciudades hay taxi rutas, y por qué entonces no tratamos de ese tema en esta Ley, por qué no ponemos o es que estamos haciendo solamente el fenómeno del avestruz, de meter la cabeza y olvidarnos de los problemas, con eso no damos solución, señor Presidente y colegas assembleístas, yo creo que la Asamblea tiene que topar estos problemas, el hecho de que sea en la ilegalidad, no quiere decir que no exista, hay esos problemas ahí y hay que regularizarlo, hay que regularizarlo y con la ley se hace, y si ustedes me dicen hay las plataformas digitales, sí señores, pero a esas plataformas tenemos que exigirles igual que le exigimos a un taxista o le exigimos a una buseta, tenemos que exigir que tenga las regulaciones respectivas, pero si no hay ley, cómo exigimos, señor Presidente, hay que quitarnos ya esa ceguez de parte de todos, decir no, no, no hay esos problemas, señor Presidente, con el respeto del caso y felicitando nuevamente a la Comisión tenemos que incorporar eso, y sé que es un pedido también de las plataformas digitales, está ya hecho un pedido, creo que se ingresó posterior al primer debate de parte del Alcalde o ex-Alcalde de Quito que presentó en su momento también esto como insumo. Así es que, señor Presidente, estas observaciones las voy a hacer llegar a usted para que pueda ser incorporado y ahí en este tiempo que tiene la Comisión, tiene para desarrollar y buscar mecanismos y procesos para que estas nuevas alternativas de transporte puedan estar acá y sino quedaríamos otra vez en la ilegalidad, dando palo a esos trabajadores que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

necesitan llevar un sustento a sus hogares, eso es lo que no debemos permitir. Señor Presidente, también en el artículo setenta y nueve, punto uno en que se menciona el funcionamiento de los tacógrafos, se dice que están aquí, pero no se dice nada de quién controla, quién hace el monitoreo, aquí tiene que estar en la ley y aquí no está nada de eso, señor Presidente. En el artículo ochenta y tres, punto uno se menciona de incentivos, colegas asambleístas, incentivos por cumplir la ley y se refiere también en una transitoria para que en ciento ochentas días se ponga los incentivos. Yo pregunto a los señores asambleístas: ¿Tengo que poner incentivos por cada uno por cumplimiento de la ley? No estoy de acuerdo en esto. Con relación al noventa y cuatro, en rendición de pruebas obligatorias, se hace mención aquí a prácticas psicológicas, exámenes médicos, pero todos sabemos que no es pues, exámenes médicos, si hablamos exámenes médicos, son exámenes médicos generales y eso no se pide, lo que se pide es exámenes visuales, lo que tiene que ser modificado en estos articulados. Por otro aspecto, creo que como último punto voy a tratar el artículo noventa y ocho que se refiere, señor Presidente de la Comisión, sobre la restitución voluntaria de los puntos. Se ha visto a lo largo de estos años que está en vigencia este proceso que no ha cumplido su objetivo, no ha cumplido y se ha dado también datos de parte de algunos representantes de los medios de transportación que sencillamente los accidentes de la parte de los choferes profesionales equivalen solamente al cinco por ciento... -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene un minuto, señor Asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA TERÁN SARZOSA FAUSTO. Muchísimas gracias, 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

señor Presidente. Lo que solicito que este articulado sea modificado y la Comisión, y la Comisión revise y vea un nuevo proceso para la evaluación, los puntos, vuelvo y repito ciudadanos y colegas asambleístas, no ha dado ningún resultado y es en la única actividad profesional que se castiga tres veces, puntos, económico y también con la pérdida de libertad. Creo que es inconstitucional y debemos como Asamblea, como Asamblea y como Comisión Ocasional de Transporte, meditar esto. Muchísimas gracias, señor Presidente, colegas asambleístas. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias a usted, señor Asambleísta. Tiene la palabra asambleísta Absalón Campoverde, -----

EL ASAMBLEÍSTA CAMPOVERDE ROBLES ABSALÓN. Estimados y estimadas asambleístas. Hablar del tema de la Ley de Tránsito es hablar de un tema muy importante y por supuesto muy delicado también, por qué, porque estamos hablando de responsabilidad, estamos hablando de sanciones, de multas, de detenciones y casi no hemos topado el tema de estímulos, señor Presidente. Normalmente a nosotros los conductores, que creo que aquí todos somos conductores, para perder los puntos es tan fácil, si por cualquier circunstancia me quedo sin combustible, son tres puntos menos, porque es tan preciso que ahí me llega, o llega el policía de Tránsito y son tres puntos menos. Pero el artículo noventa y ocho dice que el conductor que no haya sido sancionado en al menos un año contabilizado desde la última infracción sancionada, gozará de dos puntos extras que se incrementan automáticamente, automáticamente, cosa que no es real, hay que hacer trámites para recuperar estos dos puntos. Señor Presidente, yo presenté un Proyecto de Ley Reformatoria a 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

la Ley de Tránsito que seguramente reposa en la Comisión, donde yo he pedido que no sean dos puntos, que sean cuatro puntos, por qué, porque tenemos que estimular a los conductores, no solamente debemos nosotros dedicarnos a endurecer las leyes, las sanciones para los conductores, porque recuerden ustedes que muchas de las veces las infracciones que suceden en el camino no son culpa del conductor, sin embargo, toda sanción o toda infracción, tiene que pagarla el conductor tenga culpa o no tenga, y por eso estoy muy de acuerdo con la Comisión, en la Comisión se habla de la enseñanza obligatoria de regulaciones de tránsito en la malla curricular, y qué bueno, qué bueno digno de felicitar a la Comisión para que se empiece desde la escuela a enseñar ya de a poco lo que corresponde al tránsito, ahí está el éxito en emprender desde la escuela, en los colegios de tal manera que nuestros jóvenes, cuando salgan, se gradúen de bachilleres, salgan con un conocimiento vasto de lo que es la Ley de Tránsito, y por eso, y por eso señor Presidente y a todos los de la Comisión yo les pido que tomemos en cuenta y hablemos de estímulos también para los conductores que no han cometido una infracción durante un año, que se los estimule no con dos puntos sino con cuatro puntos. Por otro lado, qué incentivo estamos dando a los conductores que quieren prepararse para canjear su licencia, por ejemplo, la licencia C quieren canjear a la D, sabemos que eso es parte de su preparación, que quieren superarse, es parte que van a gastar dinero también, porque eso no es gratis, todos lo sabemos sí, pero entonces también estimulemos y busquemos la forma de que por ejemplo, si tengo diez puntos en mi licencia, al momento de canjear me devuelvan veinticinco puntos, por qué solicito esto, Presidente y colegas assembleístas, porque muchas empresas ecuatorianas hoy en día están



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

pidiendo para dar trabajo que la licencia, que los conductores no tengan menos de veinticinco puntos, de lo contrario no les quieren dar trabajo, otras están diciendo que el que tiene menos de veinte puntos no tiene la posibilidad de trabajar. Señor Presidente, así como buscamos y por supuesto quienes regulan esta Ley, quienes están en el camino haciendo el control, son tan expertos para sancionar a los conductores, asimismo nosotros acá trabajemos buscando el beneficio, también el estímulo para el conductor, y por ese motivo estoy pidiendo que cuando se haga el canje de licencia se lo estimule con veinticinco puntos, si tiene diez que se le dé veinticinco y si tiene veintiocho pues que se le devuelva los veintiocho puntos, eso es lo que he planteado en el Proyecto de Reforma. Yo quiero pedir, señor Presidente, con la venia suya, a los compañeros de Comunicación, por favor, poner unas diapositivas que yo había solicitado con la finalidad de hablar un tema que corresponde al transporte público cantonal... -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Proceda, por favor. -----

EL ASAMBLEÍSTA CAMPOVERDE ROBLES ABSALÓN. ... Yo he tomado ejemplo, señor Presidente, este cantón de mi provincia y ruego que vayan pasando poco a poco. Esta es la realidad de las vías de la Región Amazónica y en especial de mi provincia. Esta es parte de la realidad, colegas asambleístas, en mi provincia y en la Región Amazónica, muchas gracias. Señor Presidente, qué sucede en la Región Amazónica y en especial en mi provincia en alguno de los cantones, sucede que no tenemos transporte intracantonal, por qué, porque el transporte intraprovincial llega normalmente a las cabeceras cantonales y desde ahí



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

los ciudadanos tienen que transportarse pagando carreras en camionetas o en taxi, que si, por ejemplo, tienen que recorrer... -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Señores asambleístas, les pido muy encarecidamente, por favor, está en intervención el asambleísta Absalón Campoverde, si son tan amables. -----

EL ASAMBLEÍSTA CAMPOVERDE ROBLES ABSALÓN. Gracias, señor Presidente, le decía que, para transportarse de la cabecera cantonal hacia algún barrio... alguna parroquia hay que pagar carreras y que, por ejemplo, nos cuesta cincuenta minutos de carrera nos cobran diez dólares, lo que sí podemos hacer creando la empresa pública, este tipo de rancheras que sí lo tenemos, en la Costa hay, y podemos llegar en una ranchera pagando un dólar cincuenta al lugar de destino. Entonces es importante, señor Presidente y colegas asambleístas, tener transporte intracantonal de este servicio de rancheras, por eso yo pido, pido a la Comisión para que en un artículo innumerado se tome en cuenta este tipo de transporte público de buses tipo Costa o también conocidos como rancheras, para que den los servicios desde la cabecera cantonal hacia los diferentes barrios y parroquias donde no llega el transporte provincial, con la finalidad de que a nuestros ciudadanos que están en el sector rural, evitar que no salga la cantidad de dinero que cobra una carrera de diez dólares, que pueden llegar con uno cincuenta, ya que hoy en día pues también, tenemos que luchar para que no se le meta la mano al bolsillo a nuestro agricultor, o que con la menor cantidad de dinero pueda llegar a su lugar de destino. Yo quiero decirles que este ha sido un sentimiento de los ciudadanos, de muchos ciudadanos de mi provincia y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

la Región Amazónica que han pedido este transporte tipo ranchera con la finalidad de ellos, pues tener un ingreso mucho mejor y por supuesto tener la posibilidad de poder transportarse hacia sus lugares. Señor Presidente, hay que entender, hay que entender que poco y nada se ha hecho... -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Terminó su tiempo, señor asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA CAMPOVERDE ROBLES ABSALÓN. ...que poco y nada se ha hecho por estas zonas y por ese motivo es importante, yo sí quiero pedir a la Comisión que tomen en cuenta este clamor de la ciudadanía y estoy seguro que en las manos de ustedes está el Proyecto de Reforma que fue calificado por el CAL y que también les voy a hacer llegar por escrito. Muchas gracias, señor Presidente. Gracias colegas. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra asambleísta Sebastián Palacios. -----

EL ASAMBLEÍSTA PALACIOS MUÑOZ SEBASTIÁN. Muchas gracias, Presidente, colegas asambleístas. En todas las sesiones sobre este tema hemos hablado de reformas importantes y necesarias a la Ley de Tránsito con el fin de evitar accidentes, pero sobre todo de generar conciencia y convivencia vial, ese tiene que ser el objetivo. Yo quiero, Presidente, a propósito de la intervención que tuvimos en la mañana por parte de Damien Kientz, hablar de un sector muy importante y que también es muy vulnerable, y me refiero a los ciclistas, todos los ciclistas que circulan por las vías, alguna vez ha tenido un accidente y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

lamentablemente hemos perdido vidas en las vías, María Belén Morejón en Guayaquil, Javier Ganchozo en Manta, Salomé Reyes en Quito, Andrés Moreno hace pocas semanas en el norte de Guayaquil, fue atropellado y no nos podemos olvidar, colegas asambleístas, del caso de Felipe Endara, su familia todavía pide justicia y nosotros como Asamblea tenemos que garantizar que esa justicia llegue. Como ellos, muchísimos más han sufrido accidentes, pero lamentablemente no ha salido en las noticias, un dato duro, en el año dos mil dieciocho se registraron trescientos dieciocho siniestros con bicicletas involucradas, trescientos dieciocho siniestros, de los registrados, porque seguramente muchos no fueron registrados. Por eso es fundamental que dentro de esta Reforma de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tomemos en cuenta los derechos de los ciclistas... -----

REASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA CÉSAR LITARDO CAICEDO, PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS DOCE Y CINCUENTA Y CINCO MINUTOS. -----

EL ASAMBLEÍSTA PALACIOS MUÑOZ SEBASTIÁN. ...Yo he presentado hace algunos meses un Proyecto de Ley que busca fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano y sostenible y fomentar el respeto al ciclista. Entiendo que este Proyecto está próximo a ser calificado por el CAL y ser enviado, señor Presidente de la Comisión, para que pueda ser integrado a este Proyecto de Ley. Este Proyecto, vale decirlo, lo hemos trabajado con ciclistas, con colectivos, con expertos que han aportado para que dentro de la Ley de Tránsito el derecho del ciclista esté consagrado. ¿Y qué estamos proponiendo ahí? Primero, cambiar en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

la parte que habla sobre el objetivo de la Ley, que uno de los objetivos de esta Ley sea precisamente fomentar el respeto al ciclista y el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano. Creemos que una de las claves, sin duda fundamental para poder garantizar esta seguridad, no solo para los ciclistas sino en general la convivencia y seguridad vial, es la educación y la comunicación. Por eso en los artículos que habla sobre las obligaciones del Estado estamos integrando dos obligaciones en cuanto a programas educativos y a campañas que integren siempre el respeto al ciclista. Y algo que creemos importante, en el artículo noventa y tres, estamos planteando, señor Presidente y colegas assembleístas, implementar un manual de respeto al ciclista, esto existe hoy en día en el reglamento de la Ley de Tránsito, pero no está subido a Ley, por lo tanto, estamos proponiéndolo ponerlo en la Ley, que exista un manual y que ese manual sea de obligatorio estudio para todas las personas que saquen una licencia o que quieran renovar la licencia. En las pruebas que damos, yo pregunto, cuántas preguntas existen con respecto al ciclista o fomento del uso de la bicicleta, pocas o ninguna, ahora estamos proponiendo que exista este manual y que se implementen preguntas específicas para concienciar y sensibilizar a la población ecuatoriana. Queremos, también introducir algo que es importante para el diario vivir de los ciclistas, y es el que existan parqueaderos para bicicletas por ejemplo en las terminales terrestres, pero con un concepto de parqueaderos de corta y larga estancia, hay ciclistas que deben dejar sus bicicletas por días porque se tienen que trasladar en bus a otras provincias y que no tienen dónde dejar estas bicicletas, estamos proponiendo que se integre este concepto de parqueaderos de corta y larga estancia. También, estamos planteando en una disposición

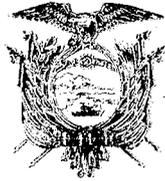


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

### **Acta 549-C**

transitoria un tiempo para que se cumpla con algo que ya ha existido en la ley pero que no ha sido cumplido, y me refiero a que todas las unidades de transporte público, cantonal e interprovincial cuenten con estructuras para porta bicicletas, esta ha sido una queja que hemos recibido muchas veces en nuestro despacho, porque se encuentra dentro de la ley, pero no se lo está cumpliendo. Por eso dentro de la disposición transitoria estamos planteando, insisto, un tiempo de ciento ochenta días para que esto sea cumplido. Finalmente, Presidente, estamos proponiendo algunos cambios en algunos artículos para mejorar la redacción. Por ejemplo, en el artículo doscientos nueve queremos que sea muy clara la obligación que tienen los gobiernos autónomos descentralizados para incorporar en el casco urbano, nuevas vías de circulación seguras y debidamente señalizadas, así como lugares para estacionamientos de bicicletas para poder facilitar la masificación de este medio de transporte. Y algo que también debo resaltar y que quizás no es materia puntualmente de esta Ley, porque esta Ley habla de tránsito, pero que es complementario para garantizar esta masificación del uso de la bicicleta de forma segura es que próximamente aprobaremos el Código de la Salud, y ahí estamos proponiendo que, todas las instituciones públicas y privadas promuevan el uso de las bicicletas, precisamente construyendo infraestructura que favorece a este medio de transporte, me refiero a duchas, me refiero a lugares para poderse cambiar de ropa, me refiero a parqueaderos, estacionamientos de bicicletas que también es importante. Y otra ley que se tiene que complementar es el Código Integral Penal, señor Presidente, ahí se tienen que tipificar algunas cosas que se establecen en la Ley y en el reglamento de la Ley de Tránsito, pero que no tienen una sanción, por ejemplo, el respeto del uno punto cinco metros entre un ciclista y un



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

vehículo, eso debe estar como una sanción clara en el COIP y también propondremos eso en su debido momento. Y hablando del COIP, algo que debe ser tomado en cuenta es que no vuelva a suceder aquello que pasó, y me vuelvo a referir a Felipe Endara, que un ciclista sea atropellado y que quede botado en la vía herido a punto de la muerte, eso no puede suceder y por eso es que se debe establecer dentro del COIP como un agravante del causante del accidente, el dejar a una persona herida en una vía, para que podamos también como ciudadanía estar conscientes de estos problemas y generar un cambio en la sociedad, son miles los ciclistas que se trasladan en las vías del Ecuador, por eso, Presidente y colegas asambleístas, planteo que dentro de esta Ley, y le comprometo al Presidente de la Comisión también, a que podamos escuchar a más ciclistas, además del que pudo venir hoy, para que generemos las condiciones necesarias dentro de esta reforma, y que, una ley ampare también a los ciclistas. Muchas gracias, Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Tiene la palabra el asambleísta César Rohón. -----

EL ASAMBLEÍSTA ROHÓN HERVAS CÉSAR. Gracias, señor Presidente. Señoras y señores legisladores: Yo no quiero esta mañana empezar felicitando a la Comisión porque creo que el trabajo de los legisladores es ese, trabajar y resolver. Felicito la dedicación que han tenido por resolver un grave problema que hay en el país y que no se resuelve, y que tenemos que buscar todos los mecanismos para resolver y hacer las cosas bien. Yo quiero ir, señor Presidente, señores legisladores, señor Presidente de la Comisión, quiero ir a los inicios, hay que ir a los inicios, desde cómo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

se obtiene la licencia de conducir, y me voy a referir a la licencia profesional porque ahí está el problema. Resulta que la licencia profesional la dan los sindicatos, la otorgan las asociaciones, otorgan los colegios de profesionales, hoy los institutos tecnológicos, es decir en el país esto es un desorden. Qué es lo que se tiene que hacer si mañana un joven, un chico aspira a ser chofer profesional que es una profesión, en el mundo esta es una profesión extremadamente bien remunerada, vaya pues a Europa y a Estados Unidos y vea quiénes son los que manejan esos grandes tráileres, choferes profesionales que ganan mucho dinero, y así tiene que ser. Pero cuando digo profesionales, son profesionales que han ido y se han educado dos años enteros en un instituto, no les han regalado la licencia, no han comprado la licencia, han hecho un gran esfuerzo y saben las reglas de tránsito, de manejo, de conducción, de mecánica, el respeto al transeúnte, saben que no pueden manejar más de ocho horas, saben que si manejan ocho horas tienen que pararse, dormir y descansar. Entonces aquí tenemos que ir desde los inicios, a mí me preocupa sobremanera cuando veo en el artículo ciento ochenta y ocho "escuelas de capacitación". La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales estará a cargo de los profesionales de escuelas de conducción profesional y administrada por los sindicatos de choferes profesionales, ahí ya no leo más, juez y parte, los choferes profesionales son los que dan los cursos, son los que capacitan, son los que dan las licencias, son los que controlan y son los que manejan, no pues, ya esto tiene que cambiar en el Ecuador. Cuando usted va a estudiar ingeniería en cualquier universidad ecuatoriana, se inscriba en la Central, en la Católica, en la Politécnica, en la de Guayaquil, en la de Ambato, pero todas tienen el mismo pensum.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

académico, y están supervigiladas por el Ministerio de Educación, y están vigiladas por la Senescyt y no otorgan cualquier título, el título es el mismo ¿no es cierto? Entonces aquí usted quiere ser un chofer profesional y resulta que aquí hay diez que dan las licencias a los choferes profesionales y cincuenta que dan los cursos. No señores, vamos a profesionalizar esto, vamos a profesionalizarlo y hacerlo bien, que vayan al instituto tecnológico, que vayan a la universidad, que se capaciten, que salgan unos profesionales que garanticen. Yo recién hace pocas semanas me iba a la Costa, me fui a la Costa, y dos buses de transporte público lleno de pasajeros en gran competencia de carreras, entonces ¿dónde está la conciencia del chofer? En ese bus van setenta, ochenta, cincuenta, las que vayan, treinta personas, corriendo, pasándose el uno al otro, jugando en la carretera y el límite de velocidad dice setenta kilómetros por hora, y esos carros me pasaron a mí que iba a noventa, si me pasaron a mí, pues seguramente iban a cien, a cien, volaban. Esta es una realidad ¿dónde está la conciencia? Entonces resulta que ahora quieren que no haya puntos en la licencia, que les den nomás, no señores. los puntos tienen que existir. Miren, señores, en el Ecuador no hay trabajo, y el poco trabajo que hay, hay que cuidarlo bien, si usted es un profesional del volante y tiene una licencia de conducir y tiene un trabajo en un tráiler, en un camión o en un bus, tiene que cuidar su licencia, porque usted lleva el pan de cada día a su casa, no puedo entender que haya choferes que ya perdieron los puntos hace fu y siguen manejando, y tampoco se preocupan por hacer el esfuerzo de ir a hacer los cursos de capacitación para recuperar los puntos, hay que hacer los cursos para recuperar los puntos porque es parte de la conciencia y es parte de lo que tienen que hacer para poder seguir manejando. Y aquí no se trata de hablar de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

sanciones porque mañana seguramente este chofer que no hace los cursos, que no recupera los puntos, que le interesa poco y mañana le para un vigilante le va a tener que quitar no solo la licencia, le va a tener que parar el carro y lo va a tener que detener al chofer hasta que haga los cursos para que pueda seguir manejando. El pasajero, la sociedad civil tiene que estar tranquila y segura de que tenemos los mejores choferes, los choferes que cumplen con su trabajo. Usted se sube en un bus en Estados Unidos o en Europa y el límite de velocidad es setenta, ochenta, noventa, lo que sea, y usted ve que la carretera está libre que podría volar el bus a cien o ciento veinte, y usted ve que el chofer se mantiene en la velocidad que le manda la ley, en setenta, en ochenta o en noventa, y a esa velocidad va, podría llegar antes en dos horas, pero no, llega en tres horas. Esa conciencia viene desde la formación, ya veremos que hay posiciones contrapuestas, por un lado, los choferes y los sindicatos que no quieren licencia con puntos, señores, este no es un tema político, este es un tema técnico profesional, de conciencia y de seguridad porque transportan vidas humanas. Y hay otros grupos como los que nos han visitado esta mañana que dicen, por favor, legisladores, no vayan a perder su conciencia tiene que haber puntos en la licencia, tiene que haber mecanismos para recuperar puntos, y tiene que haber lo más importante, formación y capacitación. ¿Qué llama la atención en esta Ley? en el artículo cinco, resulta pues que la capacitación de los conductores profesionales está a cargo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, esta es la que exige la capacitación, o sea, el día de hoy está la agencia como responsable de la capacitación, ya hay un organismo que además trabaja con los gobiernos autónomos descentralizados. ¿Qué es lo que se



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

pone en el artículo reformado? Resulta que ya no solo es la agencia, sino también será, son con la entidad responsable del Sistema Nacional de Cualificación de Profesionales, así como de los institutos técnicos, tecnológicos de Educación Superior y la Policía Nacional, o sea aquí ya se abrió más el abanico, ordenémonos. La Policía Nacional tiene funciones específicas en el Ecuador, entre otras, la más importante, la de la seguridad ciudadanía que de paso se le ha ido de las manos, y entonces ahora también va al tema de la capacitación del volante. Miremos bien estas cosas, felicito, al que sí le voy a felicitar es al CAL, porque ahí sí le compete administrativamente dentro de la Asamblea Nacional, no como en otras cosas que no debe meterse y se mete, no, pero en esto sí le compete al CAL que es dar un plazo hasta diciembre de este año para hacer bien la Ley. Esta Ley tiene que ser bien hecha, esta Ley tiene que ser una ley buena, una ley que cumpla, una ley que genere conciencia, una ley que genera eso, seguridad y tranquilidad a los choferes, a los dueños de las unidades, a los ciudadanos que viajan en ellos y a la sociedad civil que transita en las carreteras como el caso de los ciclistas. Cómo entender que viene un loco de estos a toda velocidad, choca al ciclista Endara, lo deja tirado en la carretera y se manda a cambiar, dónde está la conciencia, dónde está la conciencia, resulta que ahora en el Ecuador la vida no vale nada. Entonces, señores miembros de la Comisión, que están trabajando en este Proyecto, voy a hacer llegar mis observaciones, pero aquí las cosas se tienen que hacer con rigurosidad académica, lo primero, con rigurosidad académica, cualquiera no puede tener una licencia de conducción profesional, tiene que capacitarse, tiene que entrenarse y tiene que saber lo más importante, que tiene que tener principios y cumplir con la ley, porque lo más importante, tiene que



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

cuidar su trabajo y resulta que esto se ha vuelto un juego, esto no puede ser un juego en el Ecuador cuando estamos viendo todos los accidentes que pasan todos los días en las carreteras ecuatorianas. No puede ser un juego ni una alcahuetería. Señores legisladores, señor Presidente, muchísimas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Punto de información del asambleísta Boris Estupiñán. -----

EL ASAMBLEÍSTA ESTUPIÑÁN ORTÍZ BORIS. Gracias, compañero Presidente. Compañeros, realmente estamos tratando la Ley de Transporte Terrestre, de Tránsito de Seguridad Vial, y es lamentable ver la sala vacía. Por respeto a los ciudadanos, por respeto a las vidas que se han quedado en las carreteras deberíamos poner ya énfasis en este proyecto. Compañero Presidente, solicito revisar el quorum, más allá de llegar a poder proceder para poder concluir es una parte muy importante lo que estamos tratando y es una falta de respeto para los ciudadanos. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Por favor, señor Secretario, sírvase verificar el quorum. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor Presidente. Señoras y señoras asambleístas, por favor, sírvanse registrar en sus curules electrónicas. Gracias. Setenta y siete señores asambleístas presentes en la Sala. Si tenemos quorum, señor Presidente. -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Tiene la palabra el asambleísta Javier Cadena. -----

EL ASAMBLEÍSTA CADENA HUERTAS JAVIER. Gracias, señor Presidente, compañeras, compañeros legisladores, muy buenas tardes. Permítame, señor Presidente, expresar un saludo como representante de la provincia del Carchi, a esa gloria del ciclismo carchense Richard Carapaz, que el día domingo nos dio un verdadero orgullo a todos los ecuatorianos; y, de igual forma a Jefferson Cepeda, ese joven también que triunfó y que demuestra que en Carchi existe mucha madera para poder conformar un orgullo en el ciclismo, no solo ecuatoriano sino mundial. Quisiera referirme como parte de la Comisión de la Ley de Tránsito, señor Presidente, que efectivamente este es un tema de mucho interés nacional, porque existen posiciones muy discutibles y muy respetables desde todo punto de vista. Y muy difícil también el trabajo que ha venido haciendo la Comisión porque han sido diez años, en donde se ha satanizado, se ha tratado de criminalizar a los conductores y, lastimosamente, la siniestralidad sigue creciendo, más de dos mil fallecidos anualmente por este tema de accidentes de tránsito. Por eso creemos que esta Asamblea Nacional debe de trabajar en una reforma coyuntural a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial. No podemos decir que es la solución hacer o poner más sanciones a los conductores, nosotros creemos que debe ser más bien una ley preventiva, una ley educativa, en donde se analice todos los estamentos que ha venido dándose en los últimos años y que no ha permitido que se baje la siniestralidad y que se tenga un transporte organizado en todos los ámbitos. Cómo no decirles que se debe ver y analizar la institucionalidad



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

de la Agencia Nacional de Tránsito. Por eso hemos presentado el proyecto para que se cree la Subsecretaria de Seguridad Vial; cuántas personas que han quedado con discapacidades, cuántas personas que han perdido sus familiares, pero no tienen ni siquiera el seguro de tránsito, no cubre para todas las indolencias que tienen que pasar durante estos periplos en estos accidentes de tránsito. Señor Presidente, compañeros legisladores: como decía una Legisladora, recordemos que los delitos de tránsito son culposos, nadie, ningún conductor profesional o no profesional sale a las carreteras a matar, ningún conductor sale a tener problemas con la ley, pero para eso se debe tener las experticias y las capacitaciones correspondientes para que no se den estos hechos. Y por eso creemos y se ha establecido, y como lo han manifestado muchos gremios, la sociedad civil, que no puede ser posible que algún conductor profesional ni medio se gradúe en dos años pueda conducir cualquier transporte. El artículo noventa y seis en la reforma establece que deben pasar dos años, y con el curso de capacitación para hacer los ascensos de las licencias en sus diferentes tipos, eso lo protegemos, eso lo respaldamos y creemos que va a ser un aporte fundamental para que los conductores tengan la experticia necesaria en conducir cada uno de los tipos de vehículos en las diferentes modalidades. Señor Presidente, este es un tema que se debe debatir y aspiramos que todos los ecuatorianos aportemos despojándonos de cualquier interés, como decía el asambleísta Donoso, existen muchos intereses creados pero el único interés que debe de prevalecer sobre nosotros es el interés de los ecuatorianos que añoramos que una ley no sea recaudatoria, que una ley no puede ser recaudatoria como se da en estos momentos. Y por eso también, agradecemos la posición del CAL en extender que esta Comisión



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

— dure hasta el mes de diciembre porque tenemos el tiempo suficiente para canalizar, hacer las metas temáticas, recorrer el país y proponer a la Asamblea y al pueblo ecuatoriano una ley que se merece y que estemos por lo menos la mayoría de acuerdo. Pero esta Ley no será suficiente o no será un trabajo completo mientras no se haga también las reformas al Código Orgánico Integral Penal en lo que corresponde a las sanciones de tránsito. No puede ser posible, también se quejan aquí muchos transportistas, no solo los transportistas profesionales sino los reprofesionales, es en el único país en el mundo donde existen sanciones, hasta tres y cuatro sanciones por un mismo delito, eso no puede ser, incluso son temas de inconstitucionalidad que se han dado en este sentido. Y por eso creemos que la Comisión de Justicia, que tienen ahí, muchos proyectos para estas reformas, debe de también articularse en este tema para poder hacer y presentarle al país un esquema coyuntural. Yo creo, señor Presidente, que más allá de sancionar, incluso con radares que son recaudatorios, que en la provincia del Carchi han ingresado más incluso de un millón de dólares privilegiando a empresas privadas fantasmas, que no sabemos cuál es la verdadera intencionalidad, o de llenarse los bolsillos o de tener precaución en los accidentes de tránsito, eso no se ha transparentando y por eso es que se consiguen empresas privadas que ponen estos radares y que van en desmedro del bolsillo y de la economía de los conciudadanos. No estamos en contra de que se pongan los dispositivos, de que se pongan los controles, lo que sí estamos en contra es de que estos tengan multas excesivas, que sean recaudatorias, que hay personas que tienen multas de más de dos mil, tres mil dólares en pocos días, y ¿por qué? porque pasaron a cincuenta y dos, a cincuenta y tres kilómetros por hora que no son velocidades



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

desorbitantes como para poder establecer este tipo de sanciones. Que la Agencia Nacional de Tránsito se vuelva una institución técnica y no política para que no se den frecuencias y no se dé la creación de compañías por compromisos políticos y peor aún por temas de corrupción. No se pueden incrementar más frecuencias cuando vemos que la velocidad, el correteo en las carreteras es lo que proporciona los accidentes, es lo que da los accidentes de tránsito y vemos que lastimosamente este incentivo de frecuencias se ha dado muchas veces por actos de corrupción. Ahí se hablaba hace un año, hace un año atrás que había denuncias de la Agencia Nacional de Tránsito, a las autoridades judiciales, a la Fiscalía que está investigando este hecho sobre cuántas licencias más se dieron dolosamente, sobre más frecuencias dolosas se dieron ya resultados, por favor, necesitamos que se transparente el Ecuador, que el transportista esté con claridad de que cuál es el transportista profesional y cuál es el que ha pagado o dolosamente tiene ese título que todavía siguen en las carreteras. Por eso creemos, señor Presidente, que debe abrirse el debate a nivel nacional, que todas las aportaciones no solo de los legisladores sino también de la sociedad civil, debe de ser canalizada y que el día de mañana al presidente Fafo Gavilánez escuchemos a todos los participantes, como usted lo ha venido demostrando con ese sistema democrático, con ese ambiente democrático para poderle presentar al país una ley que se merecen todos los ecuatorianos. Gracias, Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Tiene la palabra el asambleísta Raúl Tello. -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

EL ASAMBLEÍSTA TELLO BENALCÁZAR RAÚL. Gracias, señor Presidente. Un saludo, colegas asambleístas. Permítanme, en primer lugar, expresar el profundo agradecimiento a cada uno de los asambleístas, a la Asamblea Nacional por su solidaridad con los momentos de dolor que atravesó mi familia por el fallecimiento de mi padre. Gracias a todos, porque al margen de las diferencias políticas se puso de manifiesto la solidaridad humana que está por encima de cualquier cosa. Yo quiero saludar el trabajo de la Comisión, y saludar también lo que ha sido ese primer debate de esta Ley, porque sin duda alguna esta Ley merece ser tratada de manera integral. No puede ser que hagamos reformas únicamente pensando en lo coyuntural, y se merece una atención adecuada de esta Asamblea Nacional en la medida en que esta Ley tiene que ver fundamentalmente con garantizar la vida, la integridad de las personas. Y frente a ello, yo quiero referirme al tema de la necesidad urgente, inmediata de algo que está proponiendo la Comisión, que es la necesidad de que en el ámbito del cumplimiento de toda la normativa de tránsito y seguridad vial se lo haga desde la educación, desde la educación, principalmente de nuestra niñez. No puede estar la educación vial alejada de la malla curricular, es necesario que se establezca de manera obligatoria y con parámetros adecuados para la concientización de nuestra niñez, de la necesidad de tener una cultura vial. Una cultura de respeto hacia los demás, de respeto a la integridad, a la vida de las personas, de tener la conciencia debida de que el estar al frente o en la conducción de un vehículo no significa salir a agredir a las demás personas y peor todavía significa la posibilidad de salir a causar heridas o la muerte de otros ciudadanos. En ese marco también, si estamos pensando en que la respuesta de esta Asamblea



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

Nacional tiene que ser una respuesta integral, yo considero que es la misma Comisión la que debe dar tratamiento a todo lo que significa las reformas a la sección tercera, referida a las contravenciones de tránsito establecidas en el COIP, esta Comisión ha recibido a organizaciones, ha recibido a la ciudadanía en general y ha recorrido el país en la finalidad de recoger aportes para la construcción adecuada de las reformas a la Ley de Tránsito, pero obviamente estas reformas y estas propuestas están ligadas también a lo establecido en el COIP; por lo tanto, creo que inclusive, como una forma de poder aprovechar adecuadamente los recursos, esta Comisión debe dar tratamiento a las contravenciones establecidas en el COIP. Además de ello, si creo que está bien establecer responsabilidades de los conductores, pero también se debe establecer responsabilidades del Estado, y cuando hablo del Estado de las diferentes instancias, de los gobiernos locales, de los ministerios, muchos accidentes de tránsito se provocan por la falta de señalización, por señalización inadecuada, por el estado de las vías y quién responde por esos accidentes, no responde nadie y quien tendría que responder son las instancias del Estado que tienen bajo su responsabilidad aquello. Hay una preocupación al respecto de las contravenciones de tránsito que tienen que ver con los medios tecnológicos, ese tipo de contravenciones llega a los usuarios después de un mes en el mejor de los casos, de ahí de dos meses, de tres meses y hasta más tiempo luego de cometida la infracción. El COIP determina en el artículo seiscientos cuarenta y cuatro que hay la posibilidad de impugnación y le dan al usuario la posibilidad de que impugne en tres días, pero yo creo que igual se debería establecer un tiempo perentorio máximo de tres días para la notificación de la contravención de tránsito. Si a mí me llega una notificación luego de tres



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

meses ni siquiera me acuerdo el haber transitado o no transitado por determinada vía, ni siquiera me acuerdo que el vehículo le pude haber prestado a alguien, peor todavía que cometí o no cometí tal infracción, entonces, allí se está limitando la posibilidad de defenderse, de establecer ese derecho que tenemos los ecuatorianos de acuerdo a la Constitución, no puede ser que una infracción de tránsito nos sea notificada después de tanto tiempo, eso no es correcto, con eso se nos está limitando absolutamente la posibilidad de realizar dicha impugnación, obviamente eso tiene que ver con el COIP y por ello es mi propuesta que la Comisión que está tratando esta reforma también trate todo lo referido al tránsito en lo que se refiere al COIP. Finalmente, yo considero que las reformas a la Ley de Tránsito tienen que ser discutidas, analizadas con absoluta responsabilidad por esta Asamblea Nacional, que las presiones que puedan existir de gremios, de organizaciones, no signifiquen que estén por encima de los derechos de la ciudadanía, que no esté por encima del derecho que tenemos los ecuatorianos, las ecuatorianas, los seres humanos de cuidar de nuestra integridad, de cuidar nuestra vida. Cuando estamos analizando la Ley de Tránsito estamos analizando precisamente aquello, yo ya no me voy a referir al tema de las estadísticas porque aquí se han presentado todas las estadísticas y todo lo que significa el dolor para quienes han sufrido un accidente de tránsito por cualquier motivo, frente a eso esta Asamblea Nacional no puede una vez más poner pequeños parches a una ley tan importante, es necesario que debatamos el tiempo indispensable, pero que le entregemos al país una ley que proteja a nuestra ciudadanía, en ese sentido aspiro que la Comisión pueda recoger todas las observaciones que se han hecho aquí, pero que se lo haga en función fundamentalmente del colectivo de los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

ecuatorianos y ecuatorianas, que se lo haga pensando en precautelar la vida, la integridad de todos los ciudadanos y ciudadanas de este país. Gracias, Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Punto de información solicitado por la asambleísta Marcela Aguiñaga. -----

LA ASAMBLEÍSTA AGUIÑAGA VALLEJO MARCELA. Gracias, Presidente. Buenas tardes señores legisladores. Básicamente solamente recordar que efectivamente la Comisión de Justicia tiene por disposición del CAL el tratamiento de las reformas al Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito, entiéndase por ello delitos y contravenciones. Pretender unificar lo que es la reformatoria a la Ley de Tránsito sería un despropósito del trabajo de la Comisión de Justicia, por un lado, y por otro lado, ciertamente, sí Presidente y entiendo que así lo está haciendo el Presidente de la Comisión Ocasional, el asambleísta Fafo Gavilánez, están trabajando coordinadamente, por ponerle un ejemplo, si alguien pretende desaparecer el sistema de puntos, el sistema de puntos está reflejado en la norma penal, lo que quiero decirles es que son tratamientos distintos, que tienen que ser a la par, caso contrario el texto legislativo tendrá inconsistencias, por qué me refiero a esto que no se pueden unificar en una sola comisión y ese es trabajo de la Comisión de Justicia, porque el COIP tiene un artículo que dispone la reserva legal, es decir, una Ley de Tránsito no puede tener tipos penales, por eso es que tienen que tener tratamientos distintos, Presidente, y es importante que en ese sentido los presidentes de las comisiones simplemente coordinen el trabajo y puedan hacer sin que se viole el principio de reserva legal. 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-C**

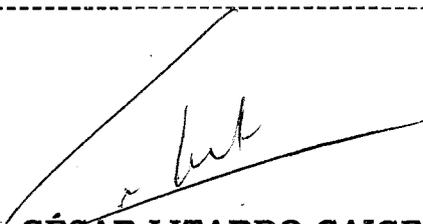
Gracias, Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, asambleísta Aguiñaga. Vamos a suspender la sesión, por favor, señor secretario, tome nota. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Se toma nota, señor Presidente. -----

**V**

El señor Presidente suspende la sesión cuando son las trece horas treinta minutos. -----

  
**ING. CÉSAR LITARDO CAICEDO**  
Presidente de la Asamblea Nacional

  
**DR. JOHN DE MORA MONCAYO**  
Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional

  
RPS/EDS