



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

30 DE ABRIL DE 2019

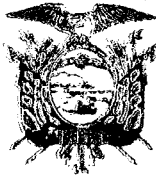
**SUMARIO:**

**CAPÍTULOS**

**TEMAS**

- |            |  |
|------------|--|
| <b>I</b>   | <b>VERIFICACIÓN DEL QUORUM.</b>  |
| <b>II</b>  | <b>REINSTALACIÓN DE LA SESIÓN.</b>   |
| <b>III</b> | <b>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.</b> |
| <b>IV</b>  | <b>SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.</b>  |

**ANEXOS**



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

Acta 549-A

**ÍNDICE:**

<b>CAPÍTULOS</b>	<b>TEMA</b>	<b>PÁGINAS</b>
I	Constatación del quorum.....	1
II	Reinstalación de la Sesión.....	1
III	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.....	1
	Intervenciones de los asambleístas:	
	Pachala Poma Luis.....	2
	Viteri Gualinga Carlos.....	7
	Suspensión y reinstalación de la sesión.....	12
	Asume la dirección de la sesión la asambleísta Soledad Buendía Herdoíza, Primera Vocal del Consejo de Administración Legislativa.....	14
	Intervenciones de los asambleístas:	
	Proaño Cifuentes Mauricio.....	14
	Olivo Pallo Jaime.....	18
	Holguín Naranjo Marcela.....	22
IV	Suspensión de la Sesión.....	26



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

**ANEXOS:**

1. Convocatoria y Orden del Día.
2. **Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**
  - 2.1. **Oficio número 062-AN-CEOCESCC-FGC-2018, con fecha 18 de octubre de 2018, suscrito por la abogada Carla Chacón Álvarez, secretaria 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, en el que se incluye el informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**
3. **Resumen ejecutivo de la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**
4. **Listado de asambleístas asistentes a la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**

|  
P



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las trece horas dieciocho minutos del día treinta de abril del año dos mil diecinueve, se instala la Sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su primera vicepresidenta, asambleísta Viviana Bonilla Salcedo.-----

En la Secretaría actúa la doctora María Belén Rocha Díaz, secretaria general de la Asamblea Nacional. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Señorita Secretaria, verifique el quorum.-----

**I**

LA SEÑORITA SECRETARIA. Señoras y señores asambleístas, por favor, registrar su participación. En caso de existir alguna novedad, indicar a esta Secretaría. Gracias. Ciento once asambleístas presentes en la Sala, señora Presidenta, contamos con quorum. Podemos iniciar con la instalación de la continuación de la Sesión quinientos cuarenta y nueve.-----

**II**

LA SEÑORA PRESIDENTA. Reinstalo la Sesión. Colegas asambleístas, la anterior sesión fue el seis de noviembre del año pasado, tenemos varias personas inscritas.-----

**III**

LA SEÑORITA SECRETARIA. Conocer y resolver sobre el informe f



REPÚBLICA DEL ECUADOR

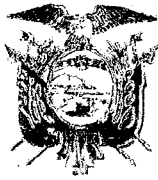
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

para primer debate del Proyecto de Ley Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Voy a proceder a leerlos, quienes deseen intervenir todavía, por favor, dejan la palabra; a quienes no, les pido retirarla de la curul electrónica. La solicitó el asambleísta Luis Pachala, Henry Moreno, Mauricio Proaño, Tanlly Vera, Pedro Curichumbi, Jaime Olivo, Encarnación Duchi, René Yandún, Carlos Viteri, César Carrión, Jorge Corozo, Fafo Gavilánez, Fernando Flores, Patricio Donoso, Israel Cruz, Sebastián Palacios, Eddy Peñafiel y Marcia Arregui. Tiene la palabra el asambleísta Luis Pachala.-----

EL ASAMBLEÍSTA PACHALA POMA LUIS. Presidenta, queridos asambleístas. En esta mañana, mi intervención será en cuatro ejes: la primera que tiene que ver con las competencias, la segunda que tiene que ver con el transporte comunitario, la tercera incentivos y luego pues el derecho al trabajo. Las estadísticas que nosotros estamos viviendo día a día sobre la accidentabilidad es dramática, Presidenta. Durante los últimos diez años, hemos tenido alrededor de doscientos ochenta mil siniestros, doscientos mil heridos, veinticinco mil fallecidos. Presidenta, ¿será que existe una política nacional de seguridad en el tema de tránsito?, ¿será que existe una seguridad integral? Con mi intervención no pretendo restar o quitar atribuciones ni competencias ni a la Comisión de Tránsito del Ecuador ni a los municipios ni a la Agencia Nacional de Tránsito ni tampoco dotarle de más poder tal vez a la Policía Nacional. Lo que sí quiero decir es que, en forma conjunta con la Dirección Nacional de Tránsito, Agencia Nacional de Tránsito y las otras instituciones, hay

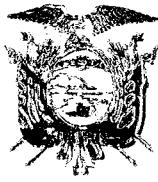


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

que buscar, hay que buscar en forma coordinada, sobre todo, el tema de la seguridad vial, cuidar y salvar vidas, querida Presidenta. No podemos tener diariamente trece muertos y ciento cincuenta heridos por día. Con las leyes actuales que nosotros tenemos en tránsito, lo que se nota es que los municipios han asumido sus competencias por un lado; la CTE tiene su ley, pero también trabaja por su lado; la Policía Nacional tiene dos disposiciones transitorias que la respaldan; la Agencia Nacional de Tránsito, hay que recordar a quién regula, a cuál de estas instituciones regula. Entonces, lo que queremos contar es con instituciones responsables de estos mecanismos que busquen organizar el transporte, hacer gestión de transporte, garantizar la seguridad vial. Por ello, Presidenta, comienzo recordando que la Policía Nacional tiene ciento setenta y tres años de servicio a la comunidad, ochenta y un años de profesionalización, setenta y dos años de experiencia en el tema de tránsito. Por lo tanto, no es posible, compañeros y compañeras, que la Policía Nacional esté reducida a sus competencias de tránsito únicamente por dos transitorias de la Ley de Tránsito: la Transitoria Décimo Novena, Transitoria Décimo Segunda. En base a estas dos Transitorias, la Policía Nacional cubre el sesenta y nueve por ciento de las vías a nivel nacional; la Comisión de Tránsito del Ecuador, en un treinta por ciento, y el resto está en los GAD. Por lo tanto, ¿cómo resolvemos estos dramáticos problemas de la accidentabilidad, de tantos siniestros, de tantos muertos en las vías? ¿Si las instituciones competentes están trabajando separadas y asiladas? O le dotamos de todo a la Comisión de Tránsito del Ecuador o hacemos que la Comisión de Tránsito del Ecuador, en las vías donde están, sea fortalecida con todos los recursos, y a la Policía Nacional, en dónde están, es decir, el setenta y nueve por ciento, le dotamos de todos los recursos o le

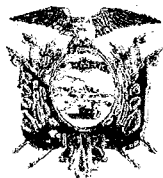


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

entregamos las competencias a los municipios que se encarguen de todo, pero no pueden estar sin recursos ni el uno ni el otro, descoordinados y también sin saber de dónde tener las fuentes de recursos. Porque la Policía Nacional ha otorgado en los últimos ocho años ciento cincuenta millones de dólares a la Agencia Nacional de Tránsito. Con estas dos Transitorias únicas pues también viene cubriendo, pero no es posible, Presidenta, que hace ocho años había ochocientos cincuenta patrulleros, hoy tenemos trescientos treinta y cuatro. No es posible que antes hubiera como agentes de tránsito cuatro mil y ahora tengamos mil quinientos. Es decir, ¿y ahora? ¿Cómo nosotros buscamos la seguridad integral? Si sabemos, Presidenta, que los corredores viales están en riesgo, están inseguros, ya que pueden generarse varios delitos como tráfico de drogas, armas, combustibles, especies, vehículos robados, personas con antecedentes requeridas por la justicia, asaltos, robos de buses, etcétera. ¿Quién, como dice alguien, quién nos podrá salvar de todo eso? Si es que no trabajan de manera conjunta las instituciones, de manera coordinada. Y, por lo tanto, hay que ser serios, y en eso soy firme, no podemos nosotros imponer por la fuerza nada sino con la razón. ¿Quién es especialista en el tema de capacidad, competencia para prevenir las cosas ilícitas en el tema de seguridad integral a nivel de toda la vialidad? Indudablemente es la Policía, pero la Policía tiene que coordinar con la Comisión de Tránsito del Ecuador, con los GAD que tienen las competencias, porque caso contrario esto es un caos, compañeros. Por eso, Presidenta, con estas apreciaciones, quiero decir que la Policía Nacional mantiene responsabilidad en todo el sesenta y nueve por ciento de las vías, pero sin contar con un presupuesto, desde hace ocho años, sin contar; de igual manera, la Comisión de Tránsito del Ecuador, sin tener lo necesario. Por lo tanto, no puede ser que no tenga presupuesto,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

reforzamiento del talento humano, no tenga medios logísticos y tecnológicos. El servicio de tránsito de la Policía Nacional debe ser analizado conjuntamente sin desinstitucionalizar a nadie, siempre respetando los derechos de cada institución. Pero también aquí tengo las fuentes, fuentes estadísticas del INEC, lo que ha hecho la Policía Nacional: setenta mil operativos, un millón doscientas mil personas registradas, un millón de vehículos revisados, cuatro mil vehículos y motores retenidos, quinientos noventa vehículos reportados como robados, seiscientos veintinueves aprehendidos, etcétera, por el principio de seguridad integral. Y ahora es cómo fortalecemos a todas estas instituciones. Por eso, Presidenta, con todas estas inquietudes quiero proponer como un articulado, como una sugerencia para la Comisión, porque la Comisión es la que debate y discute, y nosotros somos los que aprobamos al final como Pleno. La Policía Nacional, a través de la Dirección Nacional de Tránsito y de Seguridad Vial y sus unidades operativas desconcentradas, realizarán el control de tránsito en la red estatal y las troncales nacionales donde mantiene sus competencias, con la finalidad de fortalecer la seguridad ciudadana y vial, en conjunto con la Comisión de Tránsito del Ecuador, en conjunto con los municipios que ya tienen las competencias, dotándoles de presupuesto, logística y todo el respaldo necesario como Estado, Presidenta. En este sentido, Presidenta, yo quisiera hacer llegar al pleno de la Comisión las propuestas necesarias. En el punto que tiene que ver con el transporte comunitario. En las parroquias rurales lejanas, es difícil el acceso de operadores de transporte de servicio público, comercial o por cuenta propia, traslado de personas y de carga, ya sea por el mal estado de las vías, porque no es rentable para los transportistas, en fin, por otros motivos, dificultando gravemente de esta forma el traslado de los





REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

habitantes y de sus productos hacia las zonas urbanas. Por eso quiero proponer, Presidenta, en base a esta problemática real de las zonas, un cambio primero en el Título, de lo que nosotros en la Comisión hemos discutido. En vez de poner "urbano-rural", poner "mixto-rural" y que, por lo tanto, aquellas personas que circunstancialmente transporten a las personas del campo a la ciudad porque no tienen cómo trasladarse, los choferes no pueden ser sancionados, mi querida Presidenta. Haré la propuesta formal respectiva por el tiempo que estoy este rato contra el tiempo. Así mismo, sobre las infracciones de tránsito: el conductor que cometa una infracción de tránsito, en la actualidad, es sancionado tres veces al mismo tiempo: la una, por la pérdida de puntos en la licencia de conducir, luego la privación de la libertad y luego la multa pecuniaria. Estas sanciones se encuentran en contradicción con los principios constitucionales que nadie debe ser sancionado más de una vez por la misma causa, artículo setenta y seis de la Constitución, nadie podrá ser juzgado; además, rompe el principio constitucional del derecho al trabajo. Propongo que no exista o que en la Comisión se analice seriamente el tema de los puntos, no ha solucionado...-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Terminó su tiempo, Asambleísta.-----

EL ASAMBLEÍSTA PACHALA POMA LUIS. Gracias, Presidenta, ya termino, solo un minutito. No ha solucionado, de una vez por todas, el tema de la siniestralidad, el tema de la accidentología y el tema de los fracasos que tienen las vías, Presidenta. Por otro lado, finalmente decirles que sí es importante, Presidenta, que quienes tengan vehículos, quien



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

tenga el parque automotor, quienes tengamos de una u otra forma estos medios de transporte sí también aseguremos nuestro futuro. Y cómo podemos asegurar nuestro futuro, y el Estado debe ser partícipe en dar un incentivo a quienes aseguremos nuestros vehículos a favor de terceros cuando hay un accidente. En este sentido, quisiera que los miembros de la Comisión, señor Presidente y usted, Presidenta, pues próximamente haré llegar. Pero lo más importante es tener claro cómo calificar las competencias y el respaldo total a todas las instituciones, pero siempre y cuando pensando en la seguridad integral del país. Muchas gracias, Presidenta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, señor Asambleísta. Tiene la palabra el asambleísta Carlos Viteri.-----

EL ASAMBLEÍSTA VITERI GUALINGA CARLOS. Gracias, Presidenta. (Intervención en kichwa). Sobre todo algunas líneas pensando en el segundo debate, puesto que, en esta Comisión Ocasional, el debate, hay una mesa técnica cuyo debate inclusive está más adelante o más avanzado de lo que recoge en sí mismo este informe que estamos actualmente debatiendo. Ciertamente, las posiciones de los colegas asambleístas no siempre son coincidentes en los debates que se realizaron en la Comisión Ocasional, creada para evaluar y dar seguimiento a las responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo veintitrés de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y es por esa razón que el informe que conoce este Pleno en primer debate no lleva mi firma, yo soy parte de esta Comisión Ocasional. Creo que la cuestión más importante y que diferencia a unos asambleístas de otros, efectivamente, en el debate de esta Reforma, no es de orden ideológico, f



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

sino de enfoque conceptual en la concepción del derecho y del Estado de derecho. Efectivamente, hay un grupo de asambleístas que ven principalmente en los conductores profesionales, y en menor medida en los no profesionales, un conglomerado de clientes electorales y políticos cuyos privilegios se deben mantener e incluso aumentar, si se quiere contar con su apoyo, aunque ello implique serias vulneraciones a los derechos de los demás ciudadanos. Por otra parte, estamos los asambleístas que respetamos los derechos de los gremios de los transportistas, pero lo hacemos con la misma fortaleza que respetamos los derechos de los demás ciudadanos y ciudadanas. Y proponemos una legislación sin privilegios, sin privilegios de reglas firmes y razonables, que organice el transporte y el tránsito terrestres, que actúe con severidad frente a la desidia y la irresponsabilidad y negligencia en la conducción de vehículos, pero, sobre todo, en la transportación pública de pasajeros y de carga. Y esas diferencias conceptuales se dejan ver en este informe para primer debate con muchísima claridad. Ni en el artículo sesenta y cinco en el que se señala quiénes mediante qué contratos se podrá prestar el servicio de transporte público, ni el artículo cincuenta y siete en que se define el transporte comercial, se ha incluido ninguna reforma que permita avanzar hacia la regularización de las empresas de transporte de personas que trabajan con una plataforma de internet a la que voluntariamente se suscriben los usuarios, tales como Uber o Cabify. Me parece que esta actitud en la regulación del transporte público de personas con fines comerciales quiere mantener como si fuese un coto cerrado el mercado de transporte, que por años han monopolizado los taxistas, sin considerar los derechos de los ciudadanos a elegir con libertad sus opciones, sus opciones de transporte, ya sea por razones de seguridad, de comunidad, de costos o cualquier otra motivación. Por lo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

tanto, creo que es una tarea impostergable de la Comisión incluir para el informe para el segundo debate una regulación amplia sobre la operación de estas plataformas de transporte que existen, operan y seguirán sirviendo a sus clientes mientras ellos así lo demuestren. Dos. Es impresentable que se mantenga en la Ley, concretamente en el artículo cincuenta y siete punto uno, la figura del transporte mixto urbano rural, que no es otra cosa que continuar permitiendo que las personas del sector rural sean transportadas en camionetas junto a la carga y a los animales sin tener las mínimas condiciones de seguridad, comodidad e incluso aseo. Es verdad que la transportación en las zonas rurales debe incluir la posibilidad de transportar cargas o animales, pero eso se puede lograr con vehículos compuestos que tengan un espacio exclusivamente destinados a pasajeros en los que ellos tengan asientos, limpieza, seguridad y un espacio a remolque designado exclusivamente a la carga. Y en ese tema del transporte rural, también es importante reconocer el derecho que tienen las comunidades rurales a organizar sus empresas comunitarias y a prestar un servicio de calidad seguro y eficiente. Tres. Lastimosamente en este informe no se ha legislado sobre el uso inadecuado e ilegal que muchas empresas de transporte terrestre hacen de la figura de la compañía limitada; por eso es indispensable que el informe para segundo debate contenga una regulación expresa sobre el uso inadecuado de la figura societaria compañías de transporte, pues hay supuestas empresas que usan esta figura para traficar y enriquecerse ilegalmente con la venta de acciones o cupos en elevadas cantidades de dinero. Así mismo, se usa esta figura societaria para aquellos aspectos que les resulta conveniente a los directivos, pero se mantiene la propiedad individual de las unidades de transporte de los supuestos accionistas. Es decir que los activos productivos reales de tales empresas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

nunca ingresan al patrimonio societario y, consecuentemente, no se puede establecer el monto total de ventas de la empresa ni cuantificar adecuadamente sus utilidades ni el impuesto a la renta que generan y tampoco se declaran las ventas de acciones o cupos o se los hace por un valor inferior al real. Además, estas empresas de transporte frecuentemente incumplen las normas de la Ley de Compañías y no presentan estados financieros ni actas de la junta general de socios ni el informe del gerente general a la Superintendencia de Compañías, todo lo cual configura una serie de infracciones administrativas, societarias, tributarias e incluso penales. Lo básico al respecto es que las unidades de transporte dejen de ser propiedad individual de los accionistas de la empresa y pasen a formar parte del patrimonio de la compañía de transporte. Que los accionistas reciban acciones que reflejen el monto de su inversión real en la compra de uno o más vehículos y que sigan todas las reglas de contabilidad, tributación e informes que siguen todas las empresas que están bajo el control de la Superintendencia de Compañías, lo cual permitiría tomar medidas reales para el cobro de obligaciones generadas por infracciones por el pago de indemnizaciones por accidentes de tránsito que impliquen daños a los bienes de terceros, afectaciones permanentes a la salud y a la integridad física y pérdida de la vida, así como la suspensión por parte de la propia compañía de conductores que no tienen los suficientes puntos en la licencia para continuar conduciendo la unidad, so pena de que se suspenda el contrato de operación de la compañía. En ese contexto, considero además que los permisos de operación por cuenta propia establecidos en el artículo setenta y seis deben desaparecer del ordenamiento jurídico y establecer con rigor los estándares técnicos de seguridad, comodidad, eficacia y eficiencia que deben cumplir las compañías



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

dedicadas a la transportación terrestre, al igual que las compañías de transporte. Cuatro. En el Proyecto de reformas se plantea modificar el artículo noventa y ocho de la Ley con relación a la restitución voluntaria de puntos de la licencia de conducir y a continuación se pretende incorporar dos artículos innumerados, noventa y ocho punto uno y noventa y ocho punto dos, para regular la restitución voluntaria y obligatoria de puntos. Para empezar, creo que en el caso del transporte terrestre público y comercial de pasajeros y carga, ningún chofer profesional debe estar autorizado a conducir con menos de quince puntos en su licencia, permitirlo es poner en riesgo a todos los demás conductores y peatones, así como alentar la irresponsabilidad en la conducción de los llamados profesionales del volante. Además, considero que debería constituir un delito penal conducir sin puntos, sin puntos en la licencia, el cual debería ser sancionado con pena privativa de libertad de uno a tres años en caso de vehículos particulares y de tres a cinco años en caso de vehículos de transporte de pasajeros.....

LA SEÑORA PRESIDENTA. Le queda un minuto, Asambleísta.....

EL ASAMBLEÍSTA VITERI GUALINGA CARLOS. ...y nunca más, gracias Presidenta, y nunca más deberían poder obtener nuevamente una licencia de conducción. En esta misma línea, considero que, para los conductores que han acumulado puntos negativos y que han continuado conduciendo, se les debería imponer una multa de cinco salarios básicos unificados por cada punto negativo que haya acumulado. Volviendo a la reforma propuesta a este artículo, tenemos que en primer lugar se plantea que exista además de los



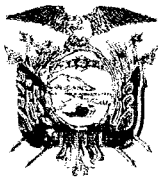
REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

treinta puntos, que inicialmente se confieren en la licencia, el derecho de recuperar en una primera ocasión quince puntos, en una segunda ocasión diez puntos, en una tercera ocasión cinco puntos, cuando se tenga quince o menos puntos en la licencia de conducir; es decir que en realidad los conductores tendrían sesenta puntos en su licencia, lo cual equivale al doble de lo que originalmente se les asignó y, por lo tanto, se sienten estimulados a cometer infracciones graves, porque si no lo han podido evadir, no han podido evadir a las autoridades y son sancionados, siempre pueden recuperar "voluntariamente" los puntos perdidos. Termino con esto, Presidenta. Las restituciones obligatorias son todavía más aberrantes, porque, en el caso de los conductores que han perdido todos los puntos y no han hecho ningún curso para recuperar los puntos voluntariamente, su licencia se suspenderá por sesenta días y será obligado a tomar un curso para devolverle "obligatoriamente" quince puntos más. Luego, si los conductores pierden esos quince puntos recuperados, suspenden sus licencias por ciento veinte días y les obligan a tomar otro curso para darles diez puntos más; si pierden esos diez puntos adicionales, les suspenden la licencia por un año y les obligan a tomar un curso para darles cinco puntos más; si pierden esos cinco puntos, solo entonces se les revocará la licencia de forma definitiva. Es decir, estamos haciendo el juego, el toreo, a la norma, le estamos haciendo el juego a la inseguridad y a todo aquellos que nos hemos rasgado las vestiduras que inciden en la enorme y altísima tasa de siniestralidad en las vías. Estos temas y otros, pues, seguiré abonando para el segundo debate, señora Presidenta. Muchas gracias.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, señor Asambleísta. Vamos a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

suspender esta Sesión, la vamos a reinstalar a las quince horas. Y le pregunto al asambleísta Rohón si estamos listos o no para someter su texto a la votación. Corrijo, entonces, señora Secretaria, vamos a suspender esta Sesión para las quince horas con quince minutos y a las quince horas nos reinstalamos para votar la Resolución pendiente del asambleísta César Rohón.-----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Se toma nota, señora Presidenta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA SUSPENDE LA SESIÓN CUANDO SON LAS TRECE HORAS CUARENTA Y CUATRO MINUTOS.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Señora Secretaria, por favor, verificar el quorum para reinstalar la Sesión.-----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Señoras y señores asambleístas, por favor, registrar su participación. En caso de existir alguna novedad, indicar a esta Secretaría. Gracias. Ochenta y seis asambleístas presentes en la Sala, señora Presidenta. Contamos con quorum, podemos continuar con la Sesión quinientos cuarenta y nueve.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA REINSTALA LA SESIÓN CUANDO SON LAS DIECISIETE HORAS DIECIOCHO MINUTOS.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene la palabra el asambleísta Henry Moreno. Tiene la palabra el asambleísta Mauricio Proaño.-----





REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN LA ASAMBLEÍSTA SOLEDAD BUENDÍA HERDOÍZA, PRIMERA VOCAL DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN LEGISLATIVA, CUANDO SON LAS DIECISIETE HORAS DIECISIETE MINUTOS.-----

EL ASAMBLEÍSTA PROAÑO CIFUENTES MAURICIO. Buenas tardes nuevamente, señora Presidenta, compañeros asambleístas. Bueno, mi intervención es sobre un solo tema que propuse a la Comisión que está tratando el tema de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Como antecedentes, podemos indicar que, como la mayoría de asambleístas han indicado, en los últimos años la mortalidad por accidentes de tránsito ha aumentado considerablemente, tanto a nivel mundial como en nuestro continente. Según la OMS, en el dos mil dieciséis, en la región hubo un índice de quince punto nueve accidentes por cien mil habitantes, menor que la tasa mundial que se tiene; y en un estudio de una revista muy importante que da los estudios sobre estos temas, habla que para el dos mil treinta las colisiones de tránsito se convertirán en la cuarta causa más importante de muerte en el mundo. Cada día alrededor de tres mil quinientas personas fallecen en las carreteras, decenas de millones de personas sufren heridas y discapacidades cada año, los traumatismos causados por accidentes de tránsito en la región de las Américas cobran vidas en una ciento cincuenta y cuatro mil ochenta y nueve personas al año, esto representa más o menos un doce por ciento de las muertes ocasionadas a escala mundial. En Ecuador, vemos en los años de lo que son siniestros, dos mil trece, catorce, quince, dieciséis, diecisiete y dieciocho, que sería hasta septiembre, pero en un promedio que va cerca de los treinta mil siniestros cada año. En Ecuador, hay un tema importante y que no se ha tomado



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

mucho en cuenta, que es el tema de la somnolencia y, dentro de esto, un tema importante que a veces nos ha pasado a todos los que manejamos y es a veces quedarse dormido en segundos en la carretera, y eso puede provocar accidentes, y a veces sí es por cansancio, pero muchas veces es porque se tiene un problema de apnea de sueño, que es una enfermedad que produce somnolencia cuando se maneja. Retirando un la estadística de los casos de somnolencia, encontramos más o menos accidentes sobre este caso entre ochocientos y muertes y fallecimientos al año casi trescientas, cuatrocientas personas que mueren por este problema. En una revista importante del Centro de Enfermedades y Control de prevención de las personas al volante dicen: "Si bien es cierto que como causa principal constan la de conducir desatento a las condiciones de tránsito, los datos disponibles sugieren que la fatiga y la somnolencia excesiva son los principales factores de riesgo para accidentes de vehículos de motor". Y, si bien es cierto es difícil estimar el número de accidentes de tránsito producidos por conductores por somnolencia, algunos estudios sugieren que podrían estar entre el quince y treinta y tres por ciento. Hay varios estudios que explican esto, no hay estudios múltiples que demuestran que los conductores que tienen diagnóstico se denomina SAOS o con h también se le coloca, tiene con frecuencia episodios de hipersomnia mientras conducen y más de un treinta por ciento de ellos relatan haberse quedado dormidos en alguna ocasión. Se habla de que las personas que tienen este síndrome tienen seis veces mayor riesgo que las personas que manejan un vehículo y cuando está incluido con alcohol son once veces más que pueden tener mayores riesgos para esto; es cuando uno está manejando y hay personas que por un problema que tienen ya de la enfermedad no duermen bien en la noche porque tienen ronquidos y en el día el cerebro compensa esa parte de no



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

sueño y es que les da esos lapsos de dormirse. Supongamos un tráiler y una persona que tiene esto, se duerme segundos puede matar a mucha gente y también morir el mismo piloto, por eso es que proponíamos que, dentro de esta Ley, incluir un tema de estos. En Argentina ya se está tratando la ley de conductor libre de apnea de sueño, en la Unión Europea ya están los estudios, tienen una ley, y se han demostrado que, cuando ya esas personas se detectan, hacen un tratamiento, no es que no pueden conducir, se hacen un tratamiento, ha disminuido los accidentes de tránsito en Europa. Entonces, creo que lo que sí necesitamos en el país, países como Argentina, Chile, México, Brasil están proponiendo reformas y hacer constar en la legislación esos trastornos del sueño. Es necesario implementar medidas que regulen la evaluación de trastornos del sueño como principal causa de hipersomnia y su tratamiento adecuado como requisito previo para obtener una licencia de conducir profesional. Por las razones indicadas, creemos necesario contar con un marco legislativo que prevea y procure evitar que se produzcan accidentes de tránsito causados por la apnea del sueño. Y lo que se propone es un artículo único, agregar luego del artículo noventa y cuatro, decir: "Para otorgar licencias profesionales por primera vez o para su renovación, los conductores o conductoras deben presentar un certificado médico que no padece el síndrome de apnea obstructiva de sueño como principal causa de hipersomnia; aquellos conductores o conductoras sometidos a tratamiento por el síndrome podrán obtener una prórroga del permiso o licencia en un período máximo de vigencia de dos años, luego de lo cual podrá otorgársele la licencia o su renovación". Esto quiere decir, tiene exámenes, pero también es necesario este tipo de examen, que no es costoso, que puede tener la Policía también ese examen para hacerlo, pero lo que estamos haciendo es evitar la muerte



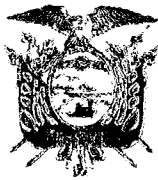
REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

del conductor y también de la gente si es un transporte público. Esto ya está en todo el mundo, porque está en demostraciones científicas de muchos problemas que se puede garantizar la vida de la gente con este examen. Yo presenté a la Comisión, le han modificado, pero creo que debe tener una cosa muy clara, que es este síndrome que queremos nosotros asegurarnos. Y, por último, lo que quiero es indicar a la Comisión, al Presidente de la Comisión, la Unión de Operadores de Tránsito, de Transporte Mixto Unisansa Mejía, que son más o menos doscientos, más de doscientos cincuenta dirigentes de camionetas, pidieron que se les reciba en comisión en el mes de noviembre. Me han indicado que no se les ha recibido y ellos tienen varias propuestas. Y es una cosa muy clara, dicen: cómo están haciendo una Ley sin intervención de los actores, y ellos por conocer el tema de camionetas, se está poniendo servicio mixto dentro de la Ley, ellos también quieren dar sus opiniones. Yo creo que es necesario oírles, discutir y mientras más discutamos con la gente que está en el volante, con la gente que está en territorio, podemos perfeccionar el mejoramiento de esta Ley que todos necesitamos y tenemos que reducir los accidentes de tránsito; así que pediría ver si podemos apoyar para que en el segundo debate ya ingrese este requerimiento de este problema tan grave que a veces no nos damos cuenta porque la estadística no marca este problema de apnea del sueño, pero sí puede antes de recibir una licencia profesional tener ese examen, que lo que hace es salvarle la vida al piloto y también en el futuro a la gente que está transportando. Muchas gracias.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

asambleísta Jaime Olivo.-----

EL ASAMBLEÍSTA OLIVO PALLO JAIME. Gracias, señora Presidenta. No quiero alargarme en este tema, pero sí de manera concreta, señora Presidenta, yo había propuesto un Proyecto de reforma también que se incluya el transporte comunitario, y habíamos conversado con el señor Presidente de la Comisión, a la cual debo a todos los integrantes felicitarles por este trabajo que vienen realizando y que han realizado. Y precisamente la aspiración nuestra es que recoja todos los insumos de todos los compañeros y se reforme de una manera verdadera la Ley de Transporte Terrestre. Una situación que me parece y pongo a consideración, en este momento conocemos y sabemos de alguna manera dentro de la justicia, se está aplicando la Ley Orgánica de Transporte Terrestres y también se está aplicando el Código Orgánico Integral Penal. Me podrían decir cómo así, pero en la práctica es así. Debo manifestar un caso de ejemplo: en el artículo ciento setenta y nueve de la Ley Orgánica de Tránsito, tiene relación con el COIP en el artículo seis cuatro y que hace referencia al procedimiento de citación, impugnación, juzgamiento y sanción; de esto no se ha dicho nada por parte de la Comisión, y por eso yo tan gentilmente, porque hay que dar una reforma realmente para la justicia, para los ciudadanos, para que no tengan pretexto de que muchas veces los señores jueces han dicho es que nuestros legisladores han hecho así, con la excusa de muchas veces, con todo el respeto, de no aplicar la Constitución y la ley y por eso es que en ese sentido no se ha dicho nada; yo no estoy inventándome nada, sino estoy manifestando de que en el momento actual se aplica tanto el Código Orgánico Integral Penal y la Ley Orgánica de Tránsito. En ese sentido yo sí quisiera ser coherente, explícito de que realmente hay que dar una



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

reforma con sentido general para la ciudadanía, para el pueblo en el aspecto de tránsito. También si quisiera que se considere para el segundo debate, todos conocemos que las infracciones de tránsito son de carácter culposo de tránsito por negligencia, imprudencia, inobservancia de la Ley. Yo siempre he dicho que también es discutible, porque para cometer una infracción, todos sabemos y la gran mayoría de los abogados, primero tiene que existir el elemento importante que es el dolo. Si no hay dolo, no hay infracción, pero en la Ley de Tránsito se dice delitos culposos. Cómo puede existir la culpa si no hay el dolo. En el último de los casos debería también tomar en cuenta el dolo eventual, que ahí sí encuadraría en las infracciones de tránsito. Eso lo digo porque honestamente uno de alguna manera como abogado sí se puede conocer la norma y muchos compañeros aquí también me pueden coadyuvar y ayudar. En el artículo cincuenta y siete, señor Presidente, todos queremos que en la gran mayoría en nuestro país se disminuyan los accidentes de tránsito. Fíjese que detrás de América Latina, ni Brasil que es un país grande está en el índice y menos en la incidencia de tránsito que nuestro país, y por eso es tan preocupante que hay que dar una reforma sobre todo para la sociedad, para la ciudadanía y concretamente en un Estado constitucional de derechos y justicia intercultural, intercultural. El artículo uno de la Constitución dice intercultural, plurinacional. Consideramos que la Comisión, vuelvo y repito, yo tengo que felicitar a todos, pero se toma en cuenta el transporte comunitario. Aquí viene la duda: cuando en el artículo cincuenta y siete dice urbano-rural; dentro de las modalidades sí tiene que considerarse el transporte comunitario por una simple razón, mi estimado Presidente de la Comisión y compañeros legisladores, el transporte comunitario no tiene fines de lucro, tiene un servicio a la comunidad, a los pueblos, a los que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

son originarios y necesitan de ese transporte hacia su comunidad. Hemos visto quienes provenimos de las parroquias, de las comunidades, hay estudiantes, en mi caso en Cotopaxi, desde los cantones de Pujilí, un ejemplo, van a las universidades en Ambato, porque las carreras no están tan cercanas y, al retornar a las diez, once de la noche, ningún taxista, ninguna cooperativa puede hacer un transporte de servicio a la comunidad; pero el transportista que es miembro de la comunidad conoce, hay la confianza, hay la necesidad, porque primero conoce al comunero, al conductor, porque lógicamente está prestando un servicio al destino que es a la comunidad y, con todo respeto, cuando existe un servicio desconocido, bajo el temor, no lo contratan. Por eso es que, compañero Presidente y señores miembros, no solamente debe quedar urbano-rural, porque dentro de las subjetividades puede darse a muchas interpretaciones, tiene que ser comunitario, esa es la palabra que garantiza la Constitución dentro de los derechos colectivos para el ejercicio de los derechos, las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades, y por eso lo queremos de manera que ya las organizaciones en este sentido, la Conaie y todas las organizaciones de las comunidades, de los pueblos, han luchado para que el transporte comunitario sea un servicio y, de esta manera, no sea sujeto de persecuciones de muchas autoridades que lamentablemente han sido sujetos de sanciones y muchas veces de manera injusta, ilegal por el solo hecho de dar un servicio a la propia comunidad. Por eso, señor Presidente de la Comisión, y miembros de la Comisión sí quisiera que para el segundo debate se tome en cuenta esto. Lo que digo está sustentado de manera constitucional, porque la Constitución reconoce la intercultural para las comunidades, para los pueblos dentro de las modalidades de transporte comunitario, y creo que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

todos, cuando decía que también se habla de mixto y rural, también no me opondría de que dentro de las modalidades sea mixto, rural y comunitario, porque aquí no se trata de tener la absoluta razón un grupo o desde mi perspectiva, sino que el ejercicio de los derechos que debemos una Reforma articulada y que tenga coherencia con la Constitución, porque nosotros sabemos y entendemos, comprendemos, nos exige que debemos tratarla desde una legalidad, pero sin desconectarlo con la Constitución, y esos derechos que están reconocidos no solamente a nivel interno, señora Presidenta, la Declaración de las Naciones Unidas para los pueblos indígenas también está reconocido, el Convenio ciento sesenta y nueve, que son instrumentos suscritos por el Estado ecuatoriano y mucho más. En esta Ley y muchas leyes que tratamos de reconocer el pluralismo jurídico, la interculturalidad, la diversidad, consideramos que este derecho para las comunidades, para los pueblos indígenas sea reconocida dentro de esta Reforma, porque caso contrario somos sujetos.....

LA SEÑORA PRESIDENTA. Concluyó su tiempo, asambleísta Jaime Olivo.....

EL ASAMBLEÍSTA OLIVO PALLO JAIME. Cinco segundos, señora Presidenta. Son sujetos de persecución y de lo que se trata es que vivamos en un ambiente de paz, de orden, de tranquilidad y sobre los requisitos que se exige para el transporte comunitario no tenemos ningún impedimento, eso en el reglamento se tendrá que coordinar. Mi estimada Presidenta, muchas gracias.....

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra la





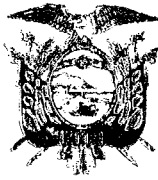
REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

asambleísta Marcela Holguín.-----

LA ASAMBLEÍSTA HOLGUÍN NARANJO MARCELA. Gracias, Presidenta, una buena tarde para usted, para los colegas asambleístas. Empezar únicamente comentándoles algunos datos que son realmente preocupantes de la realidad que se vive en el país en cuanto a siniestros de accidentes de tránsito. Únicamente durante el año dos mil dieciocho, se registraron más de veinticinco mil siniestros de tránsito a nivel nacional en cinco provincias de nuestro país, principalmente: Guayas en primer lugar con más de ocho mil accidentes, Pichincha con más de siete mil, Azuay mil quinientos veintiocho, Tungurahua ocupa el cuarto lugar con mil cuatrocientos siete siniestros de tránsito y Manabí con mil ciento setenta y tres accidentes. Es decir que casi el ochenta por ciento de estos veinticinco mil accidentes de tránsito registrados durante el año pasado se cometieron y tuvieron lugar en cinco provincias de nuestro país, y un dato aún más preocupante: el sesenta y tres por ciento de estos veinticinco mil accidentes de tránsito de dos mil dieciocho se registraron tan solo en dos provincias de nuestro país: Guayas en primer lugar y la provincia de Pichincha. Si frente a estas cifras consideramos que el Cootad establece en este caso que son los gobiernos autónomos descentralizados, municipales y regionales quienes tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional y cantonal, podemos entonces identificar exactamente quiénes tienen la obligación de profundizar acciones concretas para disminuir ese alarmante número de siniestros de tránsito que se dan a nivel nacional en el país. Todos estamos conscientes de que se han endurecido las sanciones, han aumentado también las exigencias en cuanto a la capacitación a los transportistas públicos, se han incrementado también



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

las regulaciones y los controles en las vías, pero aún tenemos cifras que son realmente alarmantes en el país. El año pasado, en el Ecuador, dos mil ciento cincuenta y un personas fallecieron a causa de accidentes de tránsito en las principales calles y vías del país y, hasta abril de este año, de dos mil diecinueve, ya se registran trescientas veinte víctimas mortales. Es urgente que se fortalezcan acciones para motivar el uso de elementos preventivos y, en cuanto a aquello, me permito únicamente recordar algunas de las sugerencias que hiciera llegar a la Comisión que está tratando el tema de las reformas a la Ley de Tránsito. Después del artículo dos cero tres de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se incluya un artículo innumerado que señale que toda persona pasajera de cualquier vehículo en movimiento debe utilizar obligatoriamente el cinturón de seguridad, algo que no ha sido regulado a nivel nacional. Es importante que todos los ecuatorianos entendamos que la respuesta a este problema no es únicamente una responsabilidad de determinado sector ni tampoco estrictamente una responsabilidad única de las autoridades. Todos como ciudadanos tenemos un rol, conductores, ciclistas, motociclistas, peatones. Por esta razón, sugiero incluir en el artículo dos un tercer inciso que establezca lo siguiente: "Esta Ley debe considerar como su eje principal la difusión de la cultura de la convivencia y seguridad vial entre todas las instituciones y usuarios de las vías". Es inaceptable que más de cuatro mil cuatrocientos cincuenta siniestros se hayan producido a causa de estar desatentos al momento de conducir, principal distractor, todos lo sabemos, es el teléfono celular, que más de dos mil doscientos accidentes se deban al irrespeto de las señales de tránsito y que el dieciséis por ciento de accidentes sucedan por conducir sobre los límites de velocidad, todos ellos problemas que ya se encuentran regulados, pero que, si es que

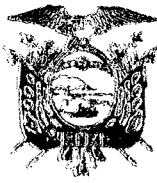


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

consideramos y analizamos las estadísticas, no se encuentran aún resueltos. Antes que la sanción, la respuesta parecería pasar por la generación de campañas de concientización que, si no se realizan, seguirán costando la vida de miles de ecuatorianos en nuestras vías. Las autoridades responsables deben comprender que, para mejorar la seguridad vial, debemos poner atención a las estadísticas y también plantear soluciones específicas a problemas específicos. Ello significa por ejemplo reconocer que las estadísticas evidencian que los días y horas con mayores siniestros a nivel nacional son los sábados desde las diecinueve horas hasta las veintidós horas y los días domingos desde las dos de la mañana hasta las siete de la mañana, espacios en los que, contrariamente a lo que se podría pensar, es cuando menos cantidad o número de agentes de tránsito existen en las calles y vías del país. Frente a ello, sugiero que, después del artículo uno siete nueve, se pueda agregar un innumerado que señale lo siguiente: “Los agentes de tránsito laborarán de forma ininterrumpida en los horarios en los que se evidencien que existe mayores siniestros de tránsito. Por otro lado, señora Presidenta, colegas assembleístas, se debe evitar también todo tipo de abuso. Los conductores no pueden seguir cancelando y pagando por multas de las cuales nunca han sido notificados. ¿A quién no le ha pasado aquello? Este abuso deja en situación de vulnerabilidad a millones de ecuatorianos que no pueden responder ante una equivocación que probablemente les podría perjudicar. Para solucionar este problema, solicito finalmente que se incluya, en el tercer inciso del artículo uno setenta y nueve de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial, la siguiente frase: “siempre y cuando el conductor sea notificado con la boleta de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

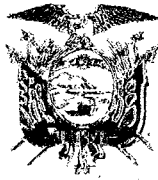
citación”, que creo que es algo que evidentemente nos merecemos para tener la posibilidad de tomar las acciones respectivas y conocer que hemos sido notificados de alguna acción que podamos haber desarrollado. Estas son algunas de las sugerencias que me he permitido hacerle llegar al Presidente de la Comisión y que espero que puedan ser analizados y también incorporados, si es que así fuera del caso, para evitar lo único que creo que nos compete a todos y que es la voluntad de todos en este Pleno, evitar más muertes en las carreteras y vías de nuestro país. Gracias, Presidenta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra la asambleísta Tanlly Vera. Señora Secretaria, a pedido del señor Legislador, verifique el quorum.-----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señora Presidenta. Señoras y señores asambleístas, por favor registrar su participación. En caso de existir alguna novedad, indicar a esta Secretaría. Gracias. Cincuenta y tres asambleístas presentes en la Sala, señora Presidenta. No contamos con quorum.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, señora Secretaria. Al no existir el quorum reglamentario, suspendo el debate y suspendo la Sesión, que será convocada de manera oportuna. Buenas tardes y muchas gracias.-----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Se toma nota, señora Presidenta. -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-A**

IV

La señora Presidenta suspende la sesión cuando son las diecisiete horas con cuarenta y siete minutos.-----

  
**ABG. VIVIANA BONILLA SALCEDO**  
Primera Vicepresidenta de la Asamblea Nacional

  
**ING. SOLEDAD BUENDÍA HERDOÍZA**  
Primera Vocal del Consejo de Administración Legislativa

  
**DRA. MARÍA BELÉN ROCHA DÍAZ**  
Secretaría General de la Asamblea Nacional

XAE/LPR