



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

06 DE NOVIEMBRE DE 2018

SUMARIO:

CAPÍTULOS

TEMAS

- I **CONSTATACIÓN DE QUORUM.**
- II **INSTALACIÓN DE LA SESIÓN.**
- III **LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y ORDEN DEL DÍA.**
- IV **HIMNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.**
- V **POSESIÓN DEL SUPERINTENDENTE DE CONTROL DEL PODER DE MERCADO, DESIGNADO POR EL CONSEJO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CONTROL SOCIAL TRANSITORIO.**
- VI **CONOCER Y RESOLVER SOBRE EL INFORME PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DE LA UNIVERSIDAD DEL RÍO (UDR).**
- VII **PROYECTO DE RESOLUCIÓN SOLICITANDO LA COMPARECENCIA, CASO FERNANDO ALVARADO.**
- VIII **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.**
- IX **SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.**

ANEXOS.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

ÍNDICE:

CAPÍTULOS	TEMAS	PÁGINAS
I	Constatación del quórum. -----	1
II	Instalación de la sesión. -----	1
III	Lectura de la Convocatoria y Orden del Día. --	1
	Solicitudes de cambio del Orden del Día:	
	Proyecto de Resolución: Solicitud de comparecencia, caso Fernando Alvarado-----	2
	Intervención de la asambleísta:	
	Cuesta Orellana María Lourdes. -----	3
	Votación de la moción de aprobación del cambio del Orden del Día. (Aprobado).-----	4
IV	Himno Nacional de la República del Ecuador	5
V	Posesión del Superintendente de Control del Poder de Mercado, designado por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Transitorio. (Lectura de la comunicación del CPCCS-T).-----	5
	Toma de juramento y posesión del doctor Danilo Ivanov Silva Pazmiño, como Superintendente de Control del Poder del Mercado.-----	7
VI	Conocer y Resolver sobre el Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad Del Río - UDR. (Lectura de informe de la Comisión).	8



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Intervenciones de los asambleístas:

Salgado Andrade Silvia. -----	18
Kronfle Kozhaya Henry. -----	24
Doumet Chedraui Michel. -----	26
Candell Soto Jimmy. -----	29
Passailaigue Manosalvas Dallyana. -----	30
Zambrano Castro Noralma. -----	32
Transcripción del audio de un video proyectado.-	33
Alarcón Guillín Fredy. -----	34
Gómez Alcívar Roberto. -----	35
Rohón Hervas César. -----	38

VII Proyecto de Resolución: Solicitud de comparecencia, caso Fernando Alvarado.----- 39

Intervenciones de los asambleístas:

Cuesta Orellana Lourdes. -----	39
--------------------------------	----

Asume la dirección de la sesión el asambleísta Carlos Bergmann, Segundo Vicepresidente de la Asamblea Nacional. -----	40
---	----

Simbaña Villarreal Marcelo. -----	41
-----------------------------------	----

Votación de la moción de aprobación del Proyecto de Resolución. (Aprobado).-----	43
--	----

Reasume la dirección de la sesión la Asambleísta Elizabeth Cabezas Guerrero, Presidenta de la Asamblea Nacional. -----	43
--	----

VIII Conocer y Resolver sobre El Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Lectura del informe de la Comisión).----- 44

Intervenciones de los asambleístas:

Gavilánez Camacho Fafo. ----- 61

Comisión general para recibir a representantes de Organizaciones de Transportistas. ----- 67

Intervención del señor Luis Antonio Salazar Jaramillo, Presidente de la Compañía de Tricimotos Pueblito de Ensueño. ----- 67

Asume la dirección de la sesión el Asambleísta Carlos Bergmann, Segundo Vicepresidente de la Asamblea Nacional. ----- 69

Intervención del Tecnólogo Jorge Calderón Casco, Presidente de Fedotaxis. ----- 70

Intervención del licenciado Gustavo Eduardo Moreira, Coordinador de la Transportación Rural. 74

Intervención del Señor Ramón Wilfrido Moreira, Dirigente Campesino de la zona norte de Manabí. 79

El señor Presidente clausura la comisión general y reinstala la sesión. ----- 82

Simbaña Villarreal Marcelo. ----- 82

El señor Presidente suspende y reinstala la sesión. ----- 87

Guevara Villacrés Verónica. ----- 88

Reasume la dirección de la sesión la asambleísta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Elizabeth Cabezas Guerrero, Presidenta de la Asamblea Nacional.-----	93
Marín Aguirre Ana Belén.-----	93
Cadena Huertas Javier.-----	99
Alarcón Guillín Fredy.-----	105
Doumet Chedraui Michel.-----	109
Asume la dirección de la sesión el asambleísta Luis Fernando Torres Torres, Tercer Vocal del Consejo de Administración Legislativa.-----	110
Calle Verzozzi Hermuy.-----	115
Callejas Barona Fernando.-----	118
Burbano Montenegro Fernando.-----	123
Asume la dirección de la sesión el asambleísta Carlos Bergmann Reyna, Segundo Vicepresidente de la Asamblea Nacional.-----	126
Aguinaga Vallejo Marcela.-----	128
Cadena Vélez Karla.-----	129
Sinmaleza Sánchez Ángel.-----	135
Reassume la dirección de la sesión la asambleísta Elizabeth Cabezas Guerrero, Presidenta de la Asamblea Nacional.-----	136
Torres Torres Luis Fernando.-----	140
Paredes Torres Washington.-----	144
Gende Calazacón Ángel.-----	146
IX Suspensión de la sesión.-----	150



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

ANEXOS:

1. Convocatoria y Orden del Día.
2. Posesión del Superintendente de Control del Poder de Mercado, designado por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Transitorio.
 - 2.1 Oficio N° CPCCS-SG-2018-0745-OF de 25 de octubre de 2018, suscrito por el doctor Antonio Ricardo Navas Endara, Prosecretario, encargado, del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, remitiendo la notificación de la Resolución N° PLE-CPCCS-T-O-163-23-10-2018.
3. Conocer y resolver sobre el informe para Primer Debate del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad Del Río - UDR
 - 3.1 Oficio N° 204-PRES-CECCYT-AN-2018 de 24 de octubre de 2018, suscrito por la asambleísta Silvia Salgado Andrade, Presidenta de la Comisión Especializada Permanente de Educación, Cultura y Ciencia y Tecnología, remitiendo el informe para el primer debate.
4. Proyecto de Resolución: Solicitud de comparecencia, caso Fernando Alvarado.
 - 4.1 Oficio N° 138-2018-LCO-AN de 6 de noviembre de 2018, suscrito por la asambleísta Lourdes Cuesta Orellana, Diputada por la provincia de Azuay, remitiendo el Proyecto de Resolución.
5. Conocer y resolver sobre el informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
 - 5.1 Oficio N° 062-AN-CEOCESCC-FGC-2018 de 18 de octubre de 2018, suscrito por la abogada Carla Chacón Álvarez, Secretaria Relatora de la CEOCESCC, remitiendo el informe para primer debate.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

5. **Resumen ejecutivo de la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**
 6. **Voto electrónico.**
 7. **Listado de asambleístas asistentes a la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**
- #



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las dieciséis horas veinticinco minutos del día 6 de noviembre del año dos mil dieciocho, se instala la sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su Presidenta, asambleísta Elizabeth Cabezas Guerrero.-----

En la Secretaría actúa la doctora María Belén Rocha Díaz, Secretaria General de la Asamblea Nacional. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Buenos días, señoras y señores asambleístas. Señora Secretaria, por favor, constate el quorum para dar inicio a la sesión.-----

I

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. Ochenta y tres asambleístas presentes en la sala, señora Presidenta. Contamos con el quorum.-----

II

LA SEÑORA PRESIDENTA. Instalo la sesión. Señora Secretaria, favor dar lectura del Orden del Día de la Sesión número quinientos cuarenta y nueve y a la Convocatoria de la misma.-----

III

LA SEÑORITA SECRETARIA. Con su venia, señora Presidenta. 



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Convocatoria: “Por disposición de la señora economista Elizabeth Cabezas Guerrero, Presidenta de la Asamblea Nacional, se convoca a las y los asambleístas a la Sesión No. 549 del Pleno de la Asamblea Nacional, a realizarse el día martes 06 de noviembre de 2018, a las 10:15, en la sede de la Función Legislativa, ubicada en la Avenida 6 de Diciembre y Piedrahita, cantón Quito, provincia de Pichincha, con el objeto de tratar el siguiente Orden del Día: 1. Himno Nacional de la República del Ecuador; 2. Posesión del Superintendente de Control del Poder de Mercado designado por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social en Transición; 3. Conocer y resolver sobre el informe para primer debate del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río. 4. Conocer y resolver sobre el informe para primer debate del Proyecto de Ley reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”. Hasta ahí el texto de la Convocatoria, señora Presidenta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Señora Secretaria, favor informar si existen cambios para el Orden del Día.-----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señora Presidenta, contamos con un cambio del Orden del Día. Con su venia procedo a dar lectura: “Trámite 345458. Oficio No. 138-2018-LCO-AN. Señora Elizabeth Cabezas, Presidenta de la Asamblea Nacional. Presente. De mi consideración: Amparada en el artículo 129 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, solicito se sirva considerar la modificación del Orden del Día de la sesión del Pleno No. 549, debiendo agregarse el siguiente punto: Proyecto de Resolución solicitud de comparecencia, caso Fernando Alvarado. En cumplimiento con la disposición legal antes enunciada, adjunto se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

servirá encontrar el respaldo de firmas correspondientes, así como el Proyecto de Resolución motivo de la solicitud de modificación, en correspondencia con los artículos 8 y 52 de la misma Ley Orgánica de la Función Legislativa. Por la atención presentada anticipo mi agradecimiento. Atentamente, doctora María de Lourdes Cuesta Orellana, Asambleísta por la provincia del Azuay". Hasta ahí el texto, señora Presidenta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene la palabra la asambleísta Lourdes Cuesta.-----

LA ASAMBLEÍSTA CUESTA ORELLANA MARÍA DEL LOURDES. Gracias, señora Presidenta. Quiero solicitar a este Pleno de la Asamblea dentro del marco de las comparecencias que hemos tenido en los días anteriores sobre el caso del señor Fernando Alvarado. Resulta que las autoridades que aquí comparecieron nada saben, no tienen información, no aclaran las cosas; y creo que dentro de nuestra labor fiscalizadora tenemos que buscar la verdad. Si no son los ministros, el Fiscal, el director del ECU-911, de Inteligencia quienes nos pueden dar información para esclarecer estos hechos, quiero solicitar que comparezcan ante el Pleno de esta Asamblea quienes sí tienen información al respecto y quienes nos pueden dar luces de cómo funcionó la cadena de mando, cómo se informaron de las irregularidades y mal funcionamiento de los grilletes electrónicos. Por eso, señora Presidenta, quiero solicitar la presencia en la Asamblea Nacional, en este Pleno, para escuchar a la señora Vanesa Mejía, exSupervisora de Operadores; a la señora Eliana Pacheco, Supervisora Nacional; al señor Roberto Vaca, exGerente del Proyecto de Vigilancia de Grilletes Electrónicos, quien renunció dos días antes de la fuga del señor



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Alvarado; y, la presencia del señor Marco Lozano, actual Gerente del Proyecto que se presentó ante los operadores la noche del veinte de octubre cuando ya se habían dado los hechos. Creo que es necesaria la presencia de estos funcionarios del Ministerio de Justicia, o exfuncionarios del Ministerio de Justicia que podrán aportar con información, que según pudimos ver en las comparencias de los ministros, no tenían idea o no querían tener idea de lo sucedido. Es por eso, señora Presidenta, que solicito este cambio de orden del día, y debido a la importancia sobre este tema y en vista de que existe ya una Resolución para que la Asamblea se pronuncie sobre estos asuntos, solicito este sea incluido como segundo punto del Orden del Día, después del Himno Nacional. Muchas gracias.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. ¿Tiene apoyo la moción? Vamos a tomar votación, señora Secretaria.-----

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. Ciento dos asambleístas presentes en la Sala, señora Presidenta. Se pone a consideración del Pleno de la Asamblea Nacional el cambio del Orden del Día propuesto por la asambleísta Lourdes Cuesta Orellana. Por favor, señoras y señores asambleístas, consignar su voto. Gracias. Señor operador presente resultados, gracias. Ciento dos votos afirmativos, cero votos negativos, cero votos en blanco, cero abstenciones. Ha sido aprobado el cambio del Orden del Día presentado por la asambleísta María de Lourdes Cuesta Orellana.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Agradeceré que el punto sea incorporado



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

como punto cuarto toda vez que estamos por posesionar al Superintendente y tenemos también convocados e invitados de la Universidad del Río. Primer punto del Orden del Día, señora Secretaria.-----

IV

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señora Presidenta. “Himno Nacional de la República del Ecuador”.-----

SE ENTONAN LAS NOTAS DEL HIMNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Segundo punto.-----

V

LA SEÑORITA SECRETARIA. “Posesión del Superintendente de Control de Poder de Mercado designado por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Transitorio”. Se invita a pasar al Pleno de la Asamblea Nacional al doctor Danilo Ivanov Silva Pazmiño, Superintendente de Control de Poder de Mercado designado, y a toda su familia. Señora Presidenta, procedo a dar lectura del oficio enviado por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Transitorio: “Oficio No. CPCCS-SG-2018-0758-OF. Quito, 05 de noviembre de 2018. Resolución No. PLCPCCS-T-O-163-23-10-2018, incluye una fe de erratas. Señora economista Elizabeth Enriqueta Cabezas Guerrero, Asamblea Nacional. En su despacho. De mi consideración. En relación al



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Oficio No. CPCSS-SG-2018-0745-OF, me permito remitir copia certificada de la Resolución PLECPCCS-T-O-163-23-10-2018, la misma que contiene una fe de erratas, particular que pongo a su conocimiento para los fines legales y pertinentes. El texto de la Resolución en su parte resolutive señala lo siguiente: En cumplimiento del mandato popular del 04 de febrero de 2018, y en ejercicio de las atribuciones previstas en el mandato para la designación de la primera autoridad de la Superintendencia de Control de Poder de Mercado de la terna propuesta por el Presidente de la República, la Constitución de la República del Ecuador y la Ley, resuelve: Artículo primero. Designar al doctor Danilo Ivanov Silva Pazmiño como Superintendente de Control de Poder de Mercado para el período determinado en el inciso segundo del artículo 43 de la Ley Orgánica de Regulación y Control de Poder de Mercado. Artículo segundo. De conformidad con lo previsto en el artículo 120, numeral 11 de la Constitución de la República, notificar a la Asamblea Nacional para que proceda con la posesión de la primera autoridad designada de la Superintendencia de Control de Poder de Mercado. Disposición Final. Por Secretaría General notifíquese a la Asamblea Nacional, a la Presidencia de la República y la Coordinación General de la Comunicación del CPCST para su publicación en la página web institucional. Dado, en el Distrito Metropolitano de Quito, en la sala de sesiones del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Transitorio a los 23 días del mes de mayo de 2018. Julio César Trujillo, Presidente. Lo certifico en Quito, Distrito Metropolitano a los 23 días del mes de mayo de 2018. Darwin Seraquive, Secretario General, encargado. Fe de erratas. Se sienta la siguiente razón: que por un error involuntario en la página 9, en el segundo párrafo de la Disposición Final así como en la certificación se hace constar a los 23 días del mes de mayo, siendo lo correcto a los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

23 días del mes de octubre. Quito, 05 de octubre de 2018. Doctor Darwin Seraquive Abad, Secretario General, encargado”. Hasta ahí el texto del comunicado del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Transitorio. Con su venia, señora Presidenta, procedo a dar lectura del acta de posesión: “Acta de posesión Superintendente de Control de Poder de Mercado. En la sede de la Asamblea Nacional, ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha. De conformidad con lo dispuesto en la Constitución de la República del Ecuador, y de acuerdo a la Resolución del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social Transitorio No. PLE-CPCCS-T-O-163-23-10-2018, de 23 de octubre de 2018, comparece el doctor Danilo Ivanov Silva Pazmiño, para posesionarse como Superintendente de Control de Poder de Mercado ante el Pleno de la Asamblea Nacional presidido por la economista Elizabeth Cabezas Guerrero. Quito, 06 de noviembre de 2018. Firma para constancia: economista Elizabeth Cabezas Guerrero, Presidenta. Doctor Danilo Ivanov Silva Pazmiño y doctora María Belén Rocha Díaz, Secretaria General”. Hasta ahí el texto, señora Presidenta. Por favor, invitamos al señor doctor Danilo Ivanov Silva Pazmiño, que pase junto a la señora Presidenta de la Asamblea Nacional para que suscriban el acta de posesión.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Señor doctor Danilo Ivanov Silva Pazmiño, Jura usted que cumplirá fielmente las funciones otorgadas por la Constitución de la República del Ecuador y la Ley, y en su calidad de Superintendente de Control de Poder de Mercado las desempeñarás de acuerdo a ella.-----

INTERVENCIÓN DEL DOCTOR DANILO IVANOV SILVA PAZMIÑO. ¡Si



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

jurol -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Si así lo hace que la patria y el pueblo ecuatoriano los reconozca, caso contrario os juzgue. Queda usted constitucionalmente y legalmente posesionado. -----

VI

LA SEÑORITA SECRETARIA. "3. Conocer y resolver sobre el informe para primer debate del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río". Con su venia, señora Presidenta, voy a proceder a dar lectura: "Trámite 344283. Quito, Distrito Metropolitano, 24 de octubre de 2018. Oficio No. 204-PRES-CECCYT-AN-2018. Señora Economista Elizabeth Cabezas Guerrero. Presidenta de la Asamblea Nacional. En su Despacho. De mi consideración: Asambleísta Silvia Salgada Andrade, Vicepresidenta de la Comisión Especializada Permanente de Educación, Cultura y Ciencia y Tecnología de esta Asamblea Nacional, en ejercicio de la Presidencia, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 137 de la Constitución de la República del Ecuador y artículo 58 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa; adjunto al presente, el informe para primer debate del Proyecto de Creación de la Universidad del Río (UDR), aprobado en Sesión No. 034-CECCYT-2018 de 23 de octubre de 2018, para su tratamiento en el Pleno de la Asamblea Nacional y demás fines legales pertinentes. Con sentimientos de distinguida consideración y estima. Atentamente, Silvia Salgado Andrade, Asambleísta por Imbabura, Presidenta, encargada, Comisión Especializada Permanente de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología Asamblea Nacional. Abogado Jairo Jarrín Farías, Secretario Relator, Comisión Especializada Permanente de Educación,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Cultura, Ciencia y Tecnología, Asamblea Nacional”. El texto señala: “Objeto. El presente informe recoge los fundamentos de debate y las resoluciones de las y los Asambleístas integrantes de la Comisión Especializada Permanente de Educación, Cultura y Ciencia y Tecnología de la Asamblea Nacional (en adelante CECCYT), así como las del Consejo de Administración Legislativa (en adelante CAL), en relación al tratamiento del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río (UDR), con el fin de someterlos a Primer Debate en el Pleno de la Asamblea Nacional. 2. Antecedentes. 2.1. Mediante oficio No. CES-SG-2018-2210-0 de 24 de septiembre de 2018, el Consejo de Educación Superior (CES), remitió a la Presidenta de la Asamblea Nacional, economista Elizabeth Cabezas Guerrero, el informe vinculante relativo al expediente de creación de la Universidad del Río -UDR- y solicitó que este órgano legislativo dicte la correspondiente ley de creación de esta Universidad, de conformidad con lo previsto en el artículo 108 de la Ley Orgánica de Educación Superior, en concordancia con el procedimiento legislativo previsto en el artículo 57 y siguientes de la Ley Orgánica de la Función Legislativa. 2.2. Mediante oficio No. PAN-ECG-2018-1082 de 26 de septiembre de 2018, de conformidad con lo previsto en el artículo 354 de la Constitución de la República del Ecuador y el artículo 108 de la Ley Orgánica de Educación Superior, la Presidenta de la Asamblea Nacional, economista Elizabeth Cabezas Guerrero, en ejercicio de la facultad otorgada por el numeral 1 del artículo 134 y 136 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con el artículo 54 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, presentó para su tratamiento, el Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río (UDR). 2.3. El Consejo de Administración Legislativa en sesión del 03 de octubre de 2018, mediante Resolución No. CAL-2017-2019-498 calificó el Proyecto



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

de Ley de Creación de la Universidad del Río -UDR-, presentado por la Presidenta de la Asamblea Nacional, economista Elizabeth Cabezas Guerrero, en virtud de que cumple con todos los requisitos señalados en el artículo 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa y lo dispuesto en el artículo 354 de la Constitución de la República del Ecuador y el artículo 108 de la Ley Orgánica de Educación Superior. 2.4. Mediante Memorando No. SAN-218-3486 de 05 de octubre de 2018, pone en conocimiento de la Presidenta (e) de la CECCYT, el Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río (UDR), para que se inicie su tratamiento. 2.5. La Presidenta (e) de la CECCYT, conforme a lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, dispuso que por Secretaria de la Comisión se haga conocer el presente Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río (UDR)" a las y los asambleístas integrantes de la Comisión, a las y los integrantes de la Asamblea Nacional, a las organizaciones registradas y a la ciudadanía en general, a través de la página web oficial de la Asamblea Nacional. 2.6. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 58 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, se incluyó en el blog de la CECCYT el referido Proyecto de Ley, a fin de que la ciudadanía que tenga interés en la aprobación y tratamiento del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del (UDR) o que considere que sus derechos puedan ser afectados, acuda ante la Comisión a exponer sus argumentos. 2.7. La CECCYT, en Sesión No. 033-CECCYT-2018 de martes 16 de octubre de 2018, evocó conocimiento e inició el tratamiento del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río (UDR) 2.8. En Sesión No. 034-CECCYT-2018 de 23 de octubre de 2018, recibió en Comisión General a las instituciones involucradas en la tramitación del proceso de creación de la Universidad del Río que derivaron en el Informe favorable que es



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

vinculante de conformidad con el precitado artículo 108 de la Ley Orgánica de Educación Superior -LOES, a saber: Consejo de Educación Superior -CES; Consejo de Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior -CACES; y, Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo -SENPLADES. La Comisión, luego de escuchar a las precitadas instituciones, procedió a realizar la revisión de las observaciones e insumos sometidos a su conocimiento a través de estas Comisiones Generales y también debatió el articulado del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río (UDR). 2.9. Finalmente, la CECCYT, en la misma Sesión No. 034-CECCYT-2018 de 23 de octubre de 2018, resuelve aprobar el presente Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río (UDR.) 3. Análisis y Razonamiento. 3.1. Introducción. El presente Proyecto de Ley tiene por objeto la creación de la Universidad del Río (UDR) como una propuesta de oferta académica orientada a lograr una transformación de los sectores productivos y sociales, así como la introducción y desarrollo de innovaciones tecnológicas, la apertura de nuevos rubros de producción basados en media y alta tecnología que deriven en innovaciones locales y no sólo del reciclaje de innovaciones realizadas por otros países; busca además asegurar un crecimiento que revierta el patrón de depredación y destrucción ambiental que ha caracterizado el desarrollo de las economías avanzadas. Se pretende a través de la creación de esta Institución de Educación Superior, coadyuvar en la creación de modelos de desarrollo que cultiven y promuevan formas de economía asociativa y social, que conviertan a la colaboración y no a la competencia en la base del crecimiento, un reparto equitativo de la riqueza no sólo desde el Estado. 4. Base jurídica. 4.1. La base jurídica del presente Proyecto de Ley se sustenta en la siguiente normativa: Los artículos 350, 351, 352,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

354, 355 de la Constitución de la República del Ecuador que hacen relación, respectivamente, a las finalidades del Sistema de Educación Superior, su integración, articulación, la creación de Universidades y Escuelas Politécnicas, así como al reconocimiento de su autonomía académica, administrativa, financiera y orgánica, acorde con los objetivos del régimen de desarrollo y los principios establecidos en la Constitución. Coadyuva en esta línea el artículo 28 ibídem, al disponer que la educación responderá al interés público y no estará al servicio de intereses individuales y corporativos. En concordancia, los artículos 108 y 109 de la Ley Orgánica de Educación Superior -LOES- que hacen relación a la creación de Universidades y Escuelas Politécnicas, así como a los requisitos de obligatorio cumplimiento. Finalmente, la Disposición Transitoria Décima Quinta de la Ley Orgánica de Educación Superior -LOES, al haberse cumplido el tiempo de la moratoria establecida para la creación de nuevas instituciones de Educación Superior. Dicha norma, en la actualidad, permite la presentación, aprobación y creación de nuevas Instituciones de Educación Superior.

4.2. Justificación de la propuesta de creación. El Proyecto materia de análisis, busca garantizar el acceso a una educación superior de calidad y pertinente como un derecho fundamental y un bien público de beneficio social, prestado en este caso por el sector particular, al servicio del desarrollo del país, y no tendrá fines de lucro. El proceso de transformación que vive la educación superior en el Ecuador está orientado a mejorar su calidad, pertinencia, acceso, democratización, se trata esencialmente de ponerla al servicio de la construcción de una sociedad de los conocimientos así como del cambio de la matriz productiva. Todo este panorama de transformación nacional requerido, no puede darse adecuadamente sin el cambio profundo que se ha comenzado a realizar en las Instituciones de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Educación Superior, no sólo en términos de ofrecer carreras pertinentes a las nuevas necesidades, sino perfiles de desempeño de especialistas y científicos, centrados en capacidad de traducir sus saberes en soluciones, innovaciones, nuevas tecnologías que sirvan para el crecimiento de los actuales sectores productivos, el desarrollo de nuevas áreas de negocios, el apuntalamiento de la infraestructura fundamental del país (energética, vial, hídrica y de riego, etcétera.), y sobre todo para el fortalecimiento del sector social de la economía, aportando al cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo previsto en la Constitución y en el Plan Nacional de Desarrollo. Por su parte, el análisis zonal evidencia que la zona 8 es el segundo polo de desarrollo del país, por: Tener el sector comercial más voluminoso del país en cuanto a número de establecimientos y transacciones. Poseer el principal puerto marítimo de entrada y salida de mercaderías para el comercio internacional. Ocupar el primer lugar en cuanto a producción y exportación de camarón. Tener el segundo aeropuerto internacional en cuanto a volúmenes de pasajeros y carga. Constituirse como el tercer mayor productor de arroz a nivel nacional, según el censo agropecuario de 2000. Tener el segundo lugar nacional en cuanto a número de establecimientos manufactureros, de servicios y otros. Ser la segunda zona en ocupación de mano de obra. Tener el segundo lugar en cuanto a ventas y exportaciones globales, y en cuanto a recaudación anual de impuestos. Sin embargo, la lógica con la que se maneja la gestión de las empresas de esta zona, parece obedecer a imperativos inmediatos de rentabilidad; hay poca preocupación por incorporar innovaciones o sistemas de monitoreo y levantamiento de estadísticas, que alimenten la elaboración de análisis y direccionamientos estratégicos, que busquen realmente un desarrollo no solo productivo sino también social es decir



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

considerando su la responsabilidad social y ambiental. A pesar del rol clave de la zona 8 en el concierto nacional, también se hace evidente que se requiere apuntalar, transformar o crear ciertos sectores productivos industriales, de servicios y agrícolas, a través no solo de provisión de profesionales para esos procesos, sino de vínculos universidad-sectores productivos privados y públicos, mediante asesorías, desarrollo de proyectos específicos de vinculación con la sociedad que generen innovaciones y puesta en marcha de procesos inexistentes al momento, especialmente en cuanto a sistemas de análisis sectoriales basados en estadísticas propias y externas que permitan direccionamientos estratégicos y la toma de decisiones en cuanto al tipo de innovación tecnológica, modos de gestión, creación y ampliación de nichos en el mercado internacional, con vistas a lograr un crecimiento importante, pero principalmente a garantizar los derechos fundamentales de una sociedad como el trabajo, la salud, la integridad, la igualdad, la libertad entre otros. Frente a lo antes descrito, el rol de la UDR, sería el de proveer especialistas de los campos de la Ciencias Sociales, Ingeniería y Tecnología con perfil de investigación aplicada, análisis crítico de entornos y escenarios, emprendimiento e innovación que sean capaces de dar soluciones apropiadas y con visión ciudadana y del bien común, frente a los imperativos del desarrollo zonal y nacional. Particularmente se busca que los graduados de la Universidad del Río contribuyan a disminuir el subempleo, desarrollando dinámicas productivas en empresas existentes y creando emprendimientos, que incorporen innovaciones en procesos y productos que tengan impacto en captación de empleo, productividad, colocación en mercados internacionales de los productos, para con ello generar mayor riqueza nacional, pero sobre todo el bienestar común. También se propenderá a que los graduados se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

orienten hacia estudios de cuarto nivel particularmente de maestría e idealmente hacia grados de PhD, de tal forma que con una formación más sólida en investigación académica, contribuyan a transformar las prácticas y visiones estratégicas de las empresas. También la futura Universidad del Río se visualiza como una institución que se vinculará con sectores estratégicos del Estado y privados, mediante proyectos para el desarrollo de soluciones, innovaciones e investigaciones aplicadas, canalizando a través de sus vínculos académicos internacionales, la participación de especialistas y científicos para dichos proyectos. Por otra parte, dicho proyecto inicia con una oferta académica de calidad y pertinente conforme se desprende del informe favorable y vinculante del Consejo de Educación Superior -CES, debiendo señalar que se ha contado con el acompañamiento académico de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, de Chile tanto para la creación de la nueva Universidad, así como con el apoyo técnico-académico para el diseño y desarrollo de nuevas y futuras carreras y programas en campos como las ciencias del mar, del transporte, las ingenierías y otras, lo cual confiere solidez a la propuesta que tiene entre uno de sus finalidades el cambio de la matriz productiva del Ecuador. 5. De los informes vinculantes previos. De conformidad con el artículo 108 de la LOES, la creación de universidades y escuelas politécnicas requiere la expedición de una Ley por parte de la Asamblea Nacional. Para tal efecto, la norma prevé un procedimiento que incluye como paso final, un informe final y vinculante del Consejo de Educación Superior (CES), el mismo que debe tener como antecedente los informes previos favorables y obligatorios del organismo nacional de planificación y del Consejo de Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior (CACES, anteriormente denominado CEAACES). 5.1. Informe de pertinencia previo a la creación de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Universidad del Río-UDR- elaborado por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES). La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo remitió al CES el Informe de Pertinencia de la Propuesta Técnico-Académica para la creación de la Universidad del Río, a través de oficio SENPLADES-2017-0140-OF, de 24 de abril de 2017 consignando en sus conclusiones que el proyecto de creación de la Universidad señalada, “da cuenta de una oferta que apunta a garantizar el cumplimiento y el alcance de las prioridades de desarrollo nacional en términos de dinamización del sector productivo y de generación de procesos de investigación científica y tecnológica”. De igual manera la Senplades determina que la Propuesta Técnico-Académica para la creación de la Universidad del Río, cumple con el principio de pertinencia establecido en los artículos 107 y 108 de la Ley Orgánica de Educación Superior, así como con los requerimientos de la Norma Técnica para el Desarrollo y Cumplimiento de los Requisitos de la Propuesta Técnica Académica para la Creación de Instituciones de Educación Superior, Sedes y Extensiones de Universidades o Escuelas Politécnicas, Sujetos a Evaluación por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (Senplades) 5.2. Informe previo favorable y obligatorio del Consejo de Evaluación, Acreditación y Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior Ceaaces, actualmente denominado Consejo de Aseguramiento de la Calidad de Educación Superior CACES, respecto de la creación de la Universidad del Río UDR. Mediante Resolución 252-CEAACES-SE-27-2017, de 22 de septiembre de 2017, el entonces Consejo de Evaluación, Acreditación y Aseguramiento de la Calidad de Educación Superior Ceaaces aprobó el informe previo favorable respecto a la creación de la Universidad del Río, en ejercicio de las atribuciones que le confiere la Ley orgánica de Educación Superior (LOES), el reglamento interno del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

entonces Ceaaces, y el instructivo para la emisión de informes previos a la creación de universidades y escuelas politécnicas determinado en los artículos 108 y 112 de la LOES. 5.3. Informe favorable y vinculante del Consejo de Educación Superior -CES- Mediante Resolución RPC-SE-06-No. 033-2018, el Consejo de Educación Superior (CES) en sesión extraordinaria de 19 de septiembre de 2018, resolvió aprobar el proyecto sobre la creación de la Universidad del Río, presentado por la Comisión Permanente de Universidades y Escuelas Politécnicas del Consejo de Educación Superior, por cuanto cumple con los requisitos establecidos en el artículo 109 de la LOES y desarrollados en el Reglamento de Creación, Intervención y Suspensión de Universidades y Escuelas Politécnicas; adicionalmente, el proyecto cumple con los principios del Sistema de Educación Superior, enumerados por el artículo 12 de la referida Ley; en la precitada resolución el Consejo de Educación Superior resolvió emitir el informe conclusivo favorable vinculante sobre la creación de la Universidad del Río. Conclusión y Recomendación. Por las consideraciones antes mencionadas, la Comisión Especializada Permanente de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, resuelve aprobar el presente informe para primer debate del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río (UDR). 7. Asambleísta ponente. Silvia Salgado Andrade. Vicepresidenta de la Comisión Especializada Permanente de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología de la Asamblea Nacional, en ejercicio de la Presidencia. Suscribe, Silvia Salgado Andrade, Vicepresidenta de la Comisión en ejercicio de la presidencia. Teresa Benavides Zambrano, miembro de la Comisión; Jimmy Candell Soto, miembro de la Comisión; Israel Cruz Proaño, miembro de la Comisión; Pedro Curichumbi, miembro de la Comisión; Augusto Espinosa, miembro de la Comisión; Rómulo Minchala, miembro de la Comisión; Amapola



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Naranjo, miembro de la Comisión; Pablo Muentes, asambleísta alterno; Anyeline Torres, asambleísta alterna; Noralma Zambrano, miembro de la comisión, está ausente. 7. Certificación. Que el presente informe para primer debate del Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río (UDR), fue aprobado por la Comisión Especializada Permanente de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología de la Asamblea Nacional en sesión número 034-CECCYT-2018 23 de octubre de 2018, registrándose la siguiente votación: Asambleístas presentes (9); a favor nueve (9); en contra cero (00); Abstenciones (00); Ausentes dos (02); en blanco cero (00). Lo que certifico para los fines legales pertinentes. Atentamente, abogado Jairo Jarrín Farías, Secretario Relator Comisión Especializada Permanente de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología”. Hasta ahí el texto del informe, señora Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene la palabra la asambleísta Silvia Salgado. -----

LA ASAMBLEÍSTA SALGADO ANDRADE SILVIA. Buenos días, Presidenta; buenos días a los colegas asambleístas. Un saludo también a quienes nos acompañan en este día en las barras altas, bienvenidos todos. Quisiera a nombre de la Comisión de Educación, Ciencia y Tecnología primero reconocer la participación en la construcción de este informe para primer debate sobre la creación de la Universidad del Río, de todos quienes integran esta Comisión y también de los actores que participaron en la misma como los organismos técnicos del sistema de educación superior. Quiero, señora Presidenta, simplemente unos tres antecedentes previos al desarrollo de este proyecto, primero decir que el Ecuador a partir de lo que fue el año dos mil ocho, el proceso



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

constituyente vive un gran desafío en el sistema de educación superior y es precisamente garantizar la calidad para el funcionamiento del mismo, y es en el dos mil ocho en el que se promulga el mandato constituyente catorce, que obliga a todas las instituciones del sistema de educación superior a incorporarse a un proceso de evaluación, ya en el año dos mil diez la LOES, la Ley Orgánica de Educación Superior establece ya cuál es el proceso de evaluación al que todo el sistema tenía que involucrarse y por lo tanto tener resultados; producto y resultado de este proceso y de este desafío que vivió el país, inclusive se logra aprobar una ley en el dos mil dieciséis llamada la Ley de Extinción de Universidades. Estos dos antecedentes, compañeros y colegas asambleístas, permiten precisamente dar cuenta de que el sistema como tal a partir de la LOES y en base a una transitoria décimo quinta, estableció una moratoria de carácter legal para crear nuevas instituciones de educación superior. El doce de octubre de dos mil quince terminó esta moratoria por el ministerio de la ley, siendo entonces en la actualidad permitida la presentación, aprobación y creación de nuevas instituciones de educación superior en el país. Y esto a buena hora, señora Presidenta, porque definitivamente este proceso de evaluación no midió un impacto social en el país y era precisamente frenar la oferta académica que dé cuenta de respuestas concretas frente a la demanda. Solamente para este año, a decir del Ministerio de Educación, las cifras serían de ciento sesenta y dos mil jóvenes del ciclo escolar secundario en el régimen costa, que estarían demandando cupos y el derecho a la educación, cuando se frena la oferta académica, se produce también un impacto en cuanto no hay capacidad de atender esta demanda. Por lo tanto, la creación de las universidades tanto a nivel público como a nivel privado o particular, permiten en este momento asumir la responsabilidad compartida del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

sector público y privado para poder responder a esta demanda que existe en el país. Por esta razón y en este caso en particular, me permito señalar que como antecedente al Proyecto de Creación de la Universidad del Río, motivo de este debate, esta Universidad tiene ya su origen y tiene una experiencia, una trayectoria recorrida desde mil novecientos noventa y seis en el campus de Guayaquil de la Universidad Técnica Federico Santa María, luego en la presentación misma ya del proyecto, de acuerdo a la LOES, en la anterior y en la vigente, se producen algunos cambios realizados durante todo el proceso de aprobación y quedó finalmente denominada como Proyecto de Creación de la Universidad del Río, cuyos promotores son la Fundación Nicasio Safadi de la República del Ecuador y la Universidad Católica Valparaíso República de Chile. Hasta ahí me parece que estos antecedentes nos van a permitir comprender el proceso venidero, al cual ya estamos con un informe vinculante, para dar cuenta de cual es este proceso, vamos a hacer referencia a la base normativa tanto constitucional en el artículo tres cincuenta y dos, en el que se garantiza que las instituciones de educación superior públicas o particulares no tienen fines de lucro, y el artículo tres cincuenta y cuatro, las universidades y escuelas politécnicas públicas y particulares se crean mediante ley. Esa es la base normativa constitucional que hace que el día de hoy estemos tramitando este Proyecto de Ley de Creación de la Universidad del Río. En el marco de la ley o de la LOES, el artículo ciento ocho establece un informe favorable del CES, que es el organismo máximo del sistema de carácter vinculante, es decir, la Comisión no hace el informe técnico de cumplimiento de requisitos, sino es el organismo del sistema que es el CES. Ya decía que la disposición transitoria está superada por mandato de la Ley, por lo tanto está habilitada. Básicamente ahí hay un proceso en donde la presentación del proyecto



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

de creación se inicia por parte de los promotores, luego va al CES a una revisión previa de requisitos formales que están previamente establecidos en las normas, la Senplades presenta un informe previo respecto a la pertinencia territorial y académica del proyecto, es decir, su relación con el Plan Nacional de Desarrollo y obviamente un organismo importante del sistema que es el Caces, el anterior o antiguo Ceaaces que es el encargado del aseguramiento de la calidad. Por lo tanto, también hay un informe para luego el CES elaborar un informe único, que es precisamente el que se ha presentado a la Asamblea y da el inicio a este proyecto que se está tratando el día de hoy. Luego viene un procedimiento legislativo que para todos es familiar, inicia el proyecto con la presentación del proyecto de ley, la calificación del CAL, la derivación a una comisión, la socialización, la elaboración del primer informe para el debate y luego el segundo informe y la expedición de la creación de la universidad previo la capacidad de veto que tiene Presidencia de la República. El procedimiento, hay una línea de tiempo y un procedimiento llevado a cabo por los organismos que acabo de señalar y que se puede ver en esta línea de tiempo del procedimiento aprobado si inicia en el dos mil quince y objetivamente culminaría en el dos mil diecinueve. Los trámites que se han dado han seguido los procesos y los tiempos establecidos en la norma, ningún organismo ha sobrepasado los tiempos establecidos en la norma y eso es importante señalar, como justificación, que es lo que más nos debería interesar en nuestra condición de asambleístas y representantes de las diferentes provincias es precisamente que esta Universidad particular ha considerado las potencialidades y debilidades de los sectores productivos de la zona cinco y ocho, así como la necesidad de cubrir perfiles profesionales de académicos para estas zonas, recordemos que supera más de tres millones y medio de jóvenes en edad



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

de continuar sus estudios en el Sistema de Educación Superior, esos tres millones y medio están cubiertos por una oferta de veinticinco universidades. Por lo tanto, el que una universidad más se cree, lo que hace es abonar a cubrir una demanda por lo más evidente. Además, yo sí quisiera decir que la zona precisamente a la cual estaría respondiendo sin descartar su servicio a nivel nacional es precisamente la zona ocho que corresponde al segundo polo de desarrollo del país, que es el sector comercial más voluminoso del país; en cuanto al número de establecimientos y transacciones posee el principal puerto marítimo de entrada y salida de mercaderías para el comercio internacional, ocupa el primer lugar en cuanto a producción y exportación de camarón, tiene el segundo aeropuerto internacional en cuanto a volúmenes de pasajeros y carga, y se constituye como el tercer mayor productor de arroz a nivel nacional. Según el censo agropecuario, tiene el segundo lugar nacional en cuanto al número de establecimientos manufactureros de servicios y otros; es la segunda zona de ocupación de mano de obra y tiene el segundo lugar en cuanto a ventas y exportaciones globales y en cuanto a recaudación anual de impuestos. Creo que es muy evidente, en la zona que va a estar ubicada su sede mayor, permitirá justamente expandir y posesionarse con una oferta académica que tenga la capacidad de con una visión de emprendimiento e innovación proponer sus primeros procesos educativos a nivel superior, ingeniería ambiental, ingeniería industrial, ingeniería de software, gestión de transporte aéreo, negocios internacionales, diseño gráfico, economía, mercadotecnia de administración de empresas; a nivel de maestrías se plantea ofrecerlas en campos como innovación tecnológica y emprendimiento, tecnología de la información, economía de la gestión de recursos naturales y ambientales sustentables y administración de empresas. El contenido ya



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

precisamente de la Ley, se refiere a que la norma lo que tiene que hacer es crear la Universidad del Río, como una institución de educación superior de derecho privado, sin fines de lucro como dice la Constitución, con personería jurídica propia, con autonomía académica, administrativa, financiera y orgánica acorde con los principios establecidos en la Constitución y en la LOES; Establece que los promotores de la Universidad del Río, quienes son, la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, República de Chile y la Fundación Nicasio Safadi, de la República del Ecuador. El artículo dos establece la sede que es el cantón Guayaquil de la provincia de Guayas y que el CES en el marco de sus competencias y en lo que establece la LOES podrá aprobar la creación de sedes fuera de la provincia de la sede matriz conforme al trámite respectivo de la ley. El artículo tres habla sobre el patrimonio de la Universidad y, precisamente, una vez que se concrete el procedimiento de aprobación de la Ley, deben los promotores justamente garantizar que ese patrimonio esté a nombre de la Universidad. En lo prioritario de la presente ley, hay una disposición general única respecto que a su reglamento y las demás normas expedidas por el CES deben ser cumplidas por esta institución de educación superior en formación. Para las transitorias la designación de los organismos colegiados y de las máximas autoridades de la Universidad del Río, se estará a lo establecido en la Constitución de la República, de la LOES y los reglamentos correspondientes. Este proyecto en materia de debate busca garantizar el acceso a la educación superior de calidad, con pertinencia, como un derecho fundamental, como un bien público de beneficio social prestado en este caso por el sector particular, pero que debe estar en beneficio y al servicio de todo el país, aclarando lo que dice la Constitución, que no tendrá fines de lucro. Hasta ahí, señora Presidenta, colegas asambleístas,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el asambleísta Henry Kronfle. -----

EL ASAMBLEÍSTA KRONFLE KOZHAYA HENRY. Muy buenos días, señora Presidenta. Señores asambleístas: Para mí es muy grato poder intervenir en un tema tan importante, más allá de que existe un informe vinculante que como Asamblea debemos resolverlo, es muy grato estar tratando en primer debate el día de hoy esta Ley de Creación de la Universidad del Río y felicito públicamente a los directores de la Universidad que nos acompañan, aquí está el señor Roberto Hanse y algunos otros directores de la Universidad que se han tomado el tiempo para venir y hacer un seguimiento a este debate del primer informe, esta Ley de la Creación de la Universidad del Río es una ley que solamente tiene tres artículos, una ley que solamente tiene una disposición general, una ley que únicamente tiene dos disposiciones transitorias, es decir, una ley muy corta, pero es una ley que crea una universidad, una universidad que para el bien del país formará profesionales, difundirá conocimiento, hará investigación y mejorará la calidad de vida de los jóvenes, eso es muy importante. Tres artículos, qué significan tres artículos y realmente detrás de tres artículos hay veintidós años de experiencia, veintidós años de soporte para la creación de esta Universidad en base a dos instituciones fundamentales que han sido pilar y sostén en esta universidad, la una la Fundación Nicasio Safadi, que ya lo conocemos a ese gran autor guayaquileño, y la otra justamente la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso en Chile, que tiene noventa años de experiencia como universidad. Y teniendo esa



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

experiencia y teniendo estos fundamentos y teniendo estos informes vinculantes en donde se han establecido sus carreras, las carreras que van a llevar en esta universidad, su financiamiento para que no falten los recursos para poder hacer de esta Universidad una de las mejores universidades del país; su organización, acabo de nombrar algunos de los directores, gente muy conocida de vasta experiencia, de mucho conocimiento no solo en el ámbito privado sino también en el ámbito público, y ese modelo de gobernanza en el cual está estructurada esta Universidad que está a punto de crearse. Para mí es muy grato ver que los tres informes han sido positivos y que este sistema, esta Universidad que se está creando ha pasado por el escrutinio público a través del Consejo de Educación Superior, a través del Consejo de Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior y a través de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, todos estos organismos de vasta experiencia que se dedican justamente a evaluar han dado informes positivos y vinculantes que como Asamblea debemos acatar, y en ese sentido el ampliar la educación en el país, de diversas provincias, porque esto no solamente va a ayudar a Guayaquil, sino a las diferentes provincias de la Costa y al país. Es de suma importancia, y de ahí que como Asamblea Nacional tenemos la obligación de dar un voto a favor, en el segundo debate, a este proyecto para la creación de esta Universidad en base a estos informes vinculantes positivos. Qué es la educación en el Ecuador o en cualquier país, es uno de los pilares fundamentales para el desarrollo, para el progreso, para la libertad o como lo saben llamar aquí en el Ecuador, para el buen vivir; son dos pilares como se resume en el éxito de los países y el éxito de una sociedad, el uno es la educación, tal cual, y el otro es la buena política pública, políticas en salud, políticas en seguridad, en transparencia, en control, en revisión de cuentas, en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

sistemas anticorrupción esa es la buena política pública. Sobre el pilar de la buena política pública, que además constituye también la competitividad sistémica y sobre el pilar de la educación que en este caso se fortalece con la creación de una Universidad nueva como es la Universidad del Río, es donde comienza a construirse el crecimiento económico, y quién hace esa construcción del crecimiento económico, justamente el sector privado. Pero hay que modelarlo para que el país no vaya solamente al crecimiento económico hay que darle una arquitectura y eso es lo que se llama desarrollo económico, esa arquitectura y poder así acabar con la desigualdad y generar progreso a través de la libertad, y qué más libertad que pueda tener un ser humano cuando tiene educación. De ahí la importancia de este pilar fundamental para el progreso de un país, para el progreso de la familia y para el progreso del ser humano que es la educación. Y en base a eso, señora Presidenta y señores legisladores, pido el voto de toda esta Asamblea Nacional para que en el segundo debate votemos sí por unanimidad para la creación de esta Universidad del Río. Muchísimas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el asambleísta Michel Doumet. -----

EL ASAMBLEÍSTA DOUMET CHEDRAUI MICHEL. Buenos días, señora Presidenta. Estimados colegas legisladores, un saludo también para las personas que nos acompañan en la parte alta de la barra y para los representantes de la Universidad del Río también, que estamos discutiendo el día de hoy y que nos acompañan. Nelson Mandela decía: "La educación es el arma más poderosa que puedes usar para cambiar al mundo", y cuánta razón tenía Nelson Mandela y cuánto tenemos que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

trabajar para seguir cambiando el mundo y cuánto tenemos que trabajar para seguir cambiando a nuestro Ecuador. Como hijo de docente, mi padre fue más de treinta años profesor universitario y tuvo la oportunidad también de ser autoridad, decano, subdecano, rector de una prestigiosa universidad de Guayaquil, siempre desde niño nos inculcó la importancia de lo que era la educación, la importancia de cómo tener un pueblo educado nos ayuda a trabajar de una mejor manera, a ser más productivos, a ser más competitivos, especialmente en este mundo tan globalizado en el que vivimos ahora. Ya lo dijo la Presidenta de la Comisión, lo dijo mi colega Henry Kronfle, ha explicado muy bien qué tipo de carreras se ven dentro de este proyecto, Universidad que funcionaba antes como la Universidad Santa María, mediante un convenio. Tenemos aquí, colegas, el informe de la Comisión de Educación y Cultura y como se lo dijo, una ley muy corta, quizá una de las más cortas que hemos tenido en este Pleno, con una disposición general, tres disposiciones transitorias y una disposición final, así de simple, pero a la vez así de importante para poder crear una nueva universidad que aumente la oferta académica que tanto necesitamos en nuestro país, como se lo dijo, hay veintidós años de experiencia académica y está tras la Fundación Nicasio Safadi y la Pontificia Universidad Católica Valparaíso, que tiene más de noventa años de existencia y que es importante mencionar que está catalogada como una de las Universidades más importantes de Chile. En ese sentido, como guayaquileño, muy orgulloso de que existan este tipo de proyectos, creo yo que hacía este tipo de trabajos, este tipo de legislación es la que debemos hacer principalmente en esta Asamblea, apuntar hacia mejorar la oferta académica, cuando tenemos un pueblo educado seguramente vamos a tener a futuro menos inseguridad, seguramente vamos a tener a futuro menos corrupción, seguramente



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

tendremos un país mucho más competitivo a nivel regional y a nivel internacional. El trasfondo del diseño de esta institución, sus carreras, la forma como se la financia, la organización, todo esto ha sido analizado ya durante tres años, no es algo actual, es algo que ya se lo viene analizando, como lo mencioné tres años por el Consejo de Estado, Consejo de Educación Superior, Consejo de Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior, hoy Caces antes Ceaaces y también por la Senplades, estos tres informes de estos organismos se condensaron en un solo informe que finalmente tiene el carácter de vinculante y es así como nos llega a esta Asamblea. Así que, queridos colegas, al aprobar esta Ley que estoy seguro, que estoy seguro que todos van a hacerlo de manera positiva, estamos ampliando la cobertura de educación superior para los estudiantes de las provincias de la Costa, en la ciudad de Guayaquil donde confluyen todos los cantones de la provincia y también vienen de otras provincias a estudiar a mi querida ciudad. Pero una educación profesional, una educación técnica y de mucha calidad, lo que va a permitir que a futuro tengamos una mejor oferta calificada de estudiantes que se gradúan. Conozco a las personas que están atrás de este proyecto, como lo decía Henry, son personas muy calificadas, personas honorables muy comprometidas con la ciudad y con la educación, es por esto que me permito personalmente hacer un llamado a todos los asambleístas de las diferentes corrientes ideológicas, los diferentes partidos que estamos el día de hoy representando en este Pleno para poder aprobar este informe y que finalmente se lo pueda hacer ya en segundo debate de manera unánime, este informe que ya tuvimos anticipadamente en la sesión del Pleno que se celebró en Guayaquil el nueve de octubre. Así que los invito, colegas, a leer en profundidad, a poner mucha atención y poder dar el apoyo necesario para que nuestra



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

ciudad de Guayaquil cuente con una nueva universidad que se una a la oferta académica y que nos garantice que el día de mañana tengamos ciudadanos mejor calificados por el bien de nuestro país. Muchísimas gracias, señora Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el asambleísta Jimmy Candell. -----

EL ASAMBLEÍSTA CANDELL SOTO JIMMY. Gracias, Presidenta. Compañeras y compañeros asambleístas: El día de hoy me parece que es un día histórico para quienes están involucrados en el sistema de educación superior del país. Luego de un fuerte trabajo, de un trámite que ha significado el llevar un proceso que lo exige la Constitución y la Ley Orgánica de Educación Superior, se hace justicia con una universidad que ha aportado satisfactoriamente con la preparación y formación de profesionales en el país. Antes llamada Universidad Santa María, filial de una universidad prestigiosa de Latinoamérica, universidad chilena que está dentro del ranking latinoamericano, dentro del ranking de universidades chilenas, con una de las mejoras en ciencias duras y que definitivamente forman parte de haberle dado esa delegación para que aquí en Ecuador funcione. No sé qué ocurrió para que no persista esta relación pero en todo caso, existe infraestructura, existen académicos responsables, bien preparados, con títulos de cuarto nivel, dispuestos a seguir trabajando en esta nueva propuesta. Créo que el CES, el Caces y Senplades han dado un informe que proyecta a lo que esta universidad ofrece u oferta a los estudiantes y futuros profesionales del país, con carreras nuevas que no existen en otras universidades y que son necesarias e importantes para las líneas de producción que tiene el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

país. De tal forma que, en las discusiones que hemos realizados, creo que la Comisión de Educación ha podido discutir, debatir, recoger sugerencias, se han plasmado en este informe que el día de hoy se pone en consideración de la Asamblea Nacional. Yo pienso, compañeras y compañeros asambleístas, que el Estado ecuatoriano no se abastece a cubrir la necesidad de darles preparación universitaria a los bachilleres que salen del país y la educación particular o privada está supliendo ese vacío que el Estado no puede darle a los estudiantes del país. Por ello, yo quiero sumarme a las palabras de la Presidenta de nuestra Comisión, la señora Silvia Salgado, del compañero asambleísta Henry Kronfle y del compañero asambleísta Michel Doumet que me antecedieron en la palabra, recomendando al seno de esta Asamblea Nacional que se le dé la aceptación para que esta universidad arranque, marche y pueda el estudiantado del país disfrutar de las nuevas competencias o carreras que está presentándose en el país. Yo me precio de tener una excelente relación con los directivos de esta universidad, con ellos hemos trabajado en algunas áreas que han significado el desarrollo y el mejoramiento, y el topar los vacíos que han tenido las anteriores autoridades del Consejo de Educación Superior y del Caces, pero aportando para buscar soluciones y salir con miras a lograr que el Sistema de Educación Superior avance y cumpla con lo que exige el objeto de la Ley de Educación Superior, que es mejorar la calidad del sistema de educación superior. Muchas gracias, compañeras y compañeros asambleístas. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra la asambleísta Dallyana Passailaigue. -----

LA ASAMBLEÍSTA PASSAILAIGUE MANOSALVAS DALLYANA. Muy



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

buenos días, Presidenta. Señoras y señores asambleístas. Un saludo muy cordial a los representantes de la Universidad Santa María, de la Fundación Nicasio Safadi, quienes nos acompañan esta mañana, a los promotores de la universidad que con esta nueva LOES pueden ser parte de la institución y velar porque se cumpla la misión y la visión con las que fueron creadas. Felicitaciones por permanecer en pie de lucha para lograr ofrecer una educación de calidad a nuestros jóvenes ecuatorianos. Hace casi un año atrás, la Universidad Santa María anunciaba que corría el riesgo de desaparecer y hoy es grato saber que esta universidad evolucionará y se convertirá, en caso de aprobarse este Proyecto de Ley de Creación, en la Universidad del Río. Tenemos la certeza, la plena certeza de que esta institución asumirá con responsabilidad y con excelencia académica la formación de cientos o de miles de estudiantes de Guayaquil y del resto del país. Y eso también lo expuso el Consejo de Educación Superior en la Comisión de Educación, “la Universidad del Río estaría en capacidad de ofertar carreras con una visión de emprendimiento e innovación en ingeniería ambiental, ingeniería industrial, ingeniería de software, gestión del transporte aéreo, entre otras. Esta institución será un esfuerzo por contribuir con procesos formativos, investigación aplicada y proyectos de vinculación a la colectividad para responder a estas necesidades insuficientemente resueltas”. Esto es precisamente lo que necesita el país, esto es lo que necesita el Estado, aliados para formar a nuestros ciudadanos. Los estudiantes de la Universidad del Río serán los primeros en beneficiarse de esta nueva LOES, que es una reforma que busca enmendar los gravísimos errores que se cometieron en el dos mil dieciséis, con veinticuatro reformas a la LOES enviadas de agache vía Código Ingenios, las cuales fueron inconstitucionales al no guardar correspondencia con



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

la finalidad del Código Ingenios porque no sumaban absolutamente nada a la calidad educativa, al fomento del conocimiento y a la innovación, además de afectar gravemente la autonomía de las universidades. Lo que requiere nuestro país, es que se oferten carreras innovadoras que aporten al desarrollo y que, por su puesto y sobre todo, aporten a la demanda de profesionales de Ecuador, pero también del mundo. Permitámonosle a los jóvenes tener un abanico de opciones de carrera para que sean ellos quienes innoven y permitámonosle al Ecuador ser un país de oportunidades. Recordemos que defender a estas instituciones es defender a cuarenta y siete de cada cien estudiantes que se educan en ellas, por lo tanto pretender reprimir a estas instituciones es, sin duda, dar un golpe a los jóvenes y con ello al progreso del Ecuador. Por esto, señoras y señores assembleístas, por la innovación, por un futuro promisorio para nuestros jóvenes y por el progreso del país, este gran proyecto de la Universidad del Río debe hacerse realidad y esta Asamblea tiene en sus manos esta importante decisión. Ya lo han mencionado, tenemos un informe vinculante del Consejo de Educación Superior, tenemos un informe que ha sido votado por unanimidad de forma favorable, por lo tanto permitámonos avanzar en educación, porque es la educación el verdadero sector estratégico de una sociedad. Muchísima gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra la assembleísta Noralma Zambrano. -----

LA ASAMBLEÍSTA ZAMBRANO CASTRO NORALMA. Gracias, señora Presidenta. Colegas assembleístas, pueblo ecuatoriano: La educación es el arma más eficaz para luchar contra la falta de desarrollo, las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

postergaciones y las iniquidades. Consecuentemente, la creación de toda institución educativa de calidad aporta en la disminución de las iniquidades. Uno de los problemas más graves que ha enfrentado nuestro país en los últimos tiempos, ha sido la falta justamente de oferta académica. Muchos estudiantes deambulando de un lado hasta otro, posiblemente podrían haber encontrado un cupo en universidades si hubiera habido el número de universidades necesarias, suficientes y pertinentes. Es por eso, señora Presidenta, que quiero presentar un video, por favor si me hacen la gentileza de presentar un video que sustenta esta propuesta. -----

TRANSCRIPCIÓN DEL AUDIO DE UN VIDEO PROYECTADO. "Voz 1: Va a garantizar mayores oportunidades para nuestros jóvenes, va a corresponder al desarrollo del país, especialmente en el cambio de la matriz productiva y va a contribuir a generar esa sociedad de conocimiento, esa sociedad democrática que creo que son los elementos que justifican... Voz 2. La incorporación de la nueva universidad desde su nacimiento a una vasta red de universidades a nivel nacional, regional y mundial en el campo de las universidades y de la tecnología. Voz 3. La Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, considerada entre las cuatro mejores universidades de Chile junto con la Fundación Educativa Nicasio Safadi promovemos la creación de la Universidad del Río, institución privada, sin fines de lucro e identificada con la necesidad de proveer educación superior de calidad. Queremos mantener nuestra propuesta de que lo académico hace la diferencia y por ello la participación de la Universidad Católica como contraparte académica, con una oferta de más sesenta carreras, nos da la posibilidad de implementar la que nuestro país necesita con un altísimo grado de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

calidad". -----

LA ASAMBLEÍSTA ZAMBRANO CASTRO NORALMA. Mil gracias. Tener como referente la experiencia de la Universidad Técnica Federico Santa María de Chile y siendo Chile uno de los país que ha sido icono en el desarrollo de la educación en América Latina, para nosotros constituye una suerte que seamos beneficiados por este expertis de una universidad de gran trayectoria. Hoy, no es solamente que la Universidad del Río va a propender hacia la innovación, es que la metodología que se emplea en la Universidad Santa María de Chile, que es justamente alentar la creatividad, es lo que va a permitir que en nuestro país se den con mucha más profundidad esos cambios de innovación y de emprendimiento que está necesitando la sociedad ecuatoriana. Una universidad con carreras científicas, técnicas y humanísticas como la que se propone, va a ser producto o va a permitir que haya un producto, no solamente en la ciudad de Guayaquil sino en las zonas de desarrollo como la zona cinco y la zona ocho. En la zona cinco, se encuentra mi provincia, la provincia de Santa Elena. Hacemos votos porque exista el apoyo de toda esta Asamblea Nacional, para la creación de una institución educativa que sabemos de antemano que tiene todas las condiciones para aportar significativa en procura de dejar atrás la postergación, el subdesarrollo, la ineficacia. Muchas gracias, señora Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias. Punto de información solicitado por el asambleísta Fredy Alarcón. -----

EL ASAMBLEÍSTA ALARCÓN GUILLÍN FREDY. Muchas gracias, Presidenta. Buenos días, compañeros asambleístas. Buenos días a los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

transportistas que se encuentran en las barras altas, expectantes del debate de la Ley de Tránsito y Transporte, el día de hoy en lo que tiene que ver a su reforma. He solicitado la palabra, primero, para felicitar a la Comisión. Segundo también, para felicitar a la ciudad de Guayaquil por este logro importantísimo. Ningún pueblo avanza lo que avanza la educación y por lo tanto creemos y creo personalmente como educador, como docente, como transportista, creo que mientras más universidades se creen en el país, habrá mayor desarrollo. Y también he pedido la palabra para comprometer mi apoyo en el segundo debate y en la votación a la creación de esta universidad, pero también para pedirle a la Comisión y decirle que pronto llegará a la Comisión el Proyecto de Creación de la Universidad Estatal para la provincia de Sucumbíos. Sucumbíos es una provincia que no tiene una universidad y, por lo tanto, nuestros hijos tienen que salir a otras provincias, tienen que separarse del hogar, tienen que educarse fuera del calor familiar, y por eso quiero comprometer también a todos los asambleístas para que en concordancia con la Ley Amazónica que ustedes nos apoyaron y que consta la creación de cuatro universidades, también nos apoyen en el momento en el que tenga que debatirse, en el momento que tenga que crearse y que tenga que discutirse estos proyectos de creación de nuestras universidades para la Región Amazónica. Gracias, Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene la palabra el asambleísta Roberto Gómez. -----

EL ASAMBLEÍSTA GÓMEZ ALCÍVAR ROBERTO. Muchísima gracias, señora Presidenta. Estaba justamente saludando a los directivos de la Universidad del Río que coincide que son, ahora yo creo que, buenos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

amigos, en su momento cuando estudie en la Universidad Santa María eran referentes de moral, de disciplina, de amor por lo académico, de amor por lo universitario, de amor por la profesión que habían elegido para que los estudiantes ecuatorianos podamos tener opción de tener una mejor preparación académica, que esté a la altura de los desafíos de la sociedad moderna. La nueva Ley Orgánica de Educación Superior, que es una ley que pudimos corregir parcialmente aquí durante este período legislativo, todavía deja varios temas pendientes por mejorar. Sin duda alguna, pelear por la libertad académica es uno de los desafíos que sigue pendiente dentro del sistema académico nacional. Felicitar que se cree una universidad porque se considera o que se permita que se cree una universidad porque se considera que la oferta es la adecuada por parte de un grupo de políticos que van a estar transitoriamente en su cargo, pues es algo que coincidentalmente preocupa y que nunca debería ser un condicionante para poder darle más oportunidades a los estudiantes, a los jóvenes y a las personas que quieren retomar una educación para poder tener la mejor educación posible. La libertad de enseñanza, la libertad académica, la elección de las instituciones privadas por ejercer un tipo de educación con un tipo de enfoque, tiene que ser siempre cuidada de esa forma. Hoy con la LOES como se reformo, lo que se hace es reafirmar que la ley como estaba escrita antes, lo que hacía antes es atacar a lo académico en términos de la educación superior y en esta Asamblea, hemos podido corregir un artículo que a pesar de eso decantó en el fin de un ciclo de una universidad de gran prestigio en el Ecuador, como lo era, como lo fue la Universidad Santa María. Es verdad que con las leyes se puede destruir, pero también tenemos la oportunidad nosotros, el día de hoy aquí, ayudar a qué con las mismas leyes se pueda construir una mejor realidad de oferta académica para los estudiantes y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

para la ciudadanía ecuatoriana en general. Yo lo que quisiera es reafirmarle a la Presidenta de la Comisión y a los miembros de la Comisión de Educación, que sigan con la misma celeridad con la que se ha tratado el tema, una vez que el Proyecto de Ley fue presentado formalmente en la Asamblea Nacional. Demorar más los tiempos para que los estudiantes del Ecuador puedan tener acceso a continuar y/o a mejorar aún más las opciones que tienen para elegir una universidad, es parte de uno de los compromisos que esta Asamblea Nacional tiene que tener. Aprobar, en su momento cuando se presente en segundo debate, la creación de esta universidad será una de las grandes buenas tareas que esta Asamblea Nacional dejará como legado para el Ecuador, para los ciudadanos y en contraposición de los lamentables sucesos que muchas veces aquí, no hemos tenido la posibilidad de enfrentar por falta de voluntad política. Yo quiero felicitar la celeridad con la que la Comisión ha atendido este tema, reafirmar a los miembros de la Comisión que volver a traer esto al Pleno, lo antes posible, es absolutamente necesario y un imperativo moral y que la ciudadanía el día de hoy nos aplaude por eso, por la celeridad, en este caso puntual y que en su momento también estarán como nos lo han hecho saber, vigilantes de que el tema, junto con la próxima universidad que acaba de anunciar en este momento Fredy Alarcón, pues sean siempre tratados con el mayor del rigor, con la mayor celeridad el compromiso para con los ecuatorianos. El Ecuador luego de aprobar este Proyecto de Ley, en el momento que sea convocado en los tiempos pertinentes, pues reconocerá que esta Asamblea Nacional, que este periodo legislativo, pues ha tenido una tarea responsable en términos de preservar la libertad académica y que tenemos que seguirla mejorando. Muchísimas gracias, señora Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias. Para concluir el debate tiene



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

la palabra el asambleísta César Rohón. -----

EL ASAMBLEÍSTA ROHÓN HERVAS CÉSAR. Señora Presidenta, señoras y señores legisladores: Cómo no apoyar un proyecto de creación de una nueva universidad en el país. El Ecuador es una sociedad libre, de libre pensamiento, de libertad de empresa, de libertad de emprendimiento, de libertad de culto, de libertad de educación. Yo quiero felicitar a los directivos de la Universidad del Río que se encuentran hoy aquí, en la Asamblea Nacional, empujando un proyecto, un proyecto fundamental para el futuro del país. El futuro del Ecuador está en la educación, señora Presidenta, señores legisladores, el futuro del Ecuador está en la oferta educativa, en las nuevas profesiones, en la modernidad. El Ecuador tiene que ser parte de esa modernidad, del avance tecnológico que necesitan nuestros estudiantes, nuestros hijos, nuestros jóvenes para transformar nuestra nación. Cómo no apoyar una nueva universidad con carreras de ingeniería industrial, ingeniería ambiental, cómo no apoyar todas esas nuevas carreras para que los jóvenes del futuro puedan transformar el país. Me llama muchísimo la atención, que una universidad le haya tomado tres años, tres años desde el año dos mil quince en poder constituirse y ser una realidad. Estos trámites engorrosos no pueden continuar y felicito a la Comisión de Educación que ha avanzado, que ha avanzado con premura como tiene que ser y espero, señora Presidenta, señores legisladores, que este Proyecto al cerrar el primer debate, regrese a la Comisión, recoja las observaciones que no son muchas o quizás ninguna y que inmediatamente regrese al segundo debate al Pleno de esta Asamblea Nacional, para darle un sí, un sí a la educación, un sí a esta nueva universidad, un sí al futuro. Cómo no apoyar la posibilidad de la creación de las extensiones universitarias, de nueva oferta de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

universidades a lo largo y ancho del país. Escuchamos que se pide a gritos una universidad en Sucumbíos. Mañana esta misma Universidad del Río, podrá abrir sucursales a lo largo y ancho del país, en Santa Elena, en Sucumbíos, donde se necesite abrir recintos universitarios para que nuestros jóvenes estudiantes tengan carreras y tengan futuro. Esperamos que el compromiso de toda esta Asamblea Nacional sea, no solo por esta universidad, sino por todas las nuevas universidades que se puedan presentar para ir supliendo el déficit educativo que tiene nuestra nación. Señora Presidenta, señores legisladores, el bloque de la seis, Madera de Guerrero y el Cambio Positivo se compromete no solo con este proyecto sino con todos los proyectos de innovación, de cambio, de transformación y de educación en nuestro país. Señora Presidenta, señoras y señores legisladores. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Se cierra el primer debate. Vamos a continuar con el siguiente punto, señora Secretaria. -----

VII

LA SEÑORITA SECRETARIA. Si, señora Presidenta. "Proyecto de Resolución. Solicitud de Comparecencia, caso Fernando Alvarado", presentado por la doctora María de Lourdes Cuesta Orellana, Asambleísta por la provincia de Azuay. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene la palabra la asambleísta Lourdes Cuesta. -----

LA ASAMBLEÍSTA CUESTA ORELLANA LOURDES. Gracias, señora



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Presidenta. No me voy a alargar mucho en este tema. Creo que después de las comparecencias de la semana anterior, todos aquí nos quedamos con más dudas que certezas. Escuchábamos que el señor Fiscal hablaba de que el dispositivo electrónico del señor Alvarado había tenido alrededor de doscientas cuarenta alarmas, el Ministro de Justicia dice que no había habido alarmas, la Ministra del Interior decía que nada tenía que ver, el ECU911 nada tiene que ver. Y es por eso que creo necesario que vengan las personas que estaban en el día a día de la vigilancia de estos dispositivos electrónicos. De acuerdo a la cadena de mando, dentro del ECU911 están ubicados físicamente, cinco operadores con su supervisora, esta supervisora, la señora Vanesa Mejía es quien recibe el mensaje del señor Alvarado y en su calidad de supervisora, había estado informando constantemente de los problemas que existían con los dispositivos de vigilancia electrónica, no solo del señor Alvarado sino de otras personas que se encontraban procesadas. Después en la cadena de mando, esta una supervisora nacional que reporta también a un gerente de proyecto. El gerente de proyecto, es quien reporta a los ministros, viceministros y mandos altos en general. Y es por eso, que creo conveniente que la supervisora nacional este aquí también en el Pleno para que nos cuente cuáles fueron las acciones que se tomaron, qué es lo que estaba sucediendo y por supuesto la presencia importante del gerente de proyecto, tanto del gerente que renunció dos días antes de la fuga del señor Alvarado, el señor Raúl Vaca, como el nuevo gerente del proyecto que es el señor Marco Lozano... -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA CARLOS BERGMANN REYNA, SEGUNDO VICEPRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS DOCE HORAS DOCE MINUTOS. -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

LA ASAMBLEÍSTA CUESTA ORELLANA LOURDES. ... Ellos probablemente nos podrán dar mayor información de que por qué se cayó el sistema dos horas, de por qué no se cambiaron los dispositivos con falla, de que por qué no se atendieron las alertas, temas que aquí los ministros, como ustedes pudieron observar, no sabían, no conocían, no entendían o se querían desentender. Es por eso que quiero, con el apoyo de ustedes, compañeros legisladores, que podamos ahondar en este tipo de situaciones que si bien nos van a dar una especie de luz en el caso del señor Alvarado, también nos permitirán conocer que está sucediendo con los dispositivos electrónicos, con estos grilletes electrónicos que le costaron al país catorce millones de dólares y por qué las autoridades que están a cargo de su rectoría no tienen idea de lo que sucede en sus propias instituciones. Gracias, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted, señora Asambleísta. Tiene la palabra asambleísta Marcelo Simbaña. -----

EL ASAMBLEÍSTA SIMBAÑA VILLARREAL MARCELO. Señor Presidente encargado de la sesión, colegas asambleístas: Realmente, es ya un cuento de todos los días. Creo que los ecuatorianos nos estamos acostumbrando a que nos vean la cara. Ya basta, creo que es suficiente. Tenemos que hacer todas las acciones correspondientes para parar la situación y poner freno a la tan cacareada lucha contra la corrupción. Mi total apoyo, al Proyecto de Resolución de la asambleísta Cuesta y por qué apoyo ese Proyecto de Resolución. Porque en la famosa semana del quince al veintiuno de octubre sucedieron algunos eventos sospechosos, no usuales. Se reportaron cerca de trescientas alarmas del dispositivo del señor Alvarado, en esta precisa semana el señor Alvarado asistió a una



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

revisión técnica de su dispositivo, pero sin embargo no se solventaron los problemas, los técnicos de los dispositivos trabajan de lunes a viernes en horarios de oficina, lo que quiere decir que si sucede un hecho no normal en fin de semana, tienen que esperar hasta el día lunes para ser solventados; luego la cadena de mando de los dispositivos trabajan, en la cadena de mando trabajan cinco operadores, un supervisor de estos operadores, un supervisor nacional y el gerente del proyecto. ¿Cómo realizan el trabajo? Cuando se presenta alguna novedad los operadores reportan al supervisor inmediato, este al supervisor nacional y luego este al gerente del proyecto, pero como se conoce, los operadores supuestamente hicieron el reporte pero no había gerente del proyecto, el gerente del proyecto había renunciado el día jueves dieciocho y, obviamente, el señor Roberto Vaca como había renunciado no había quien se entienda con las autoridades correspondientes. Pero lo sospechoso de esto es que no se dejó ninguna persona encargada de entenderse con las autoridades correspondientes, o sea que no hubo ningún encargado durante los días viernes, sábado, domingo, lo que quiere decir que se estima una casualidad de eventos sospechosos, luego el día sábado veinte ocurre una serie de eventos que realmente llaman la atención. A las dieciséis horas aproximadamente se realiza el último reporte de ubicación del dispositivo del señor Alvarado, luego a las dieciocho horas se cae el sistema por cerca de dos horas, a las dieciocho horas veinte el señor Alvarado vía Twitter agradece a todos los funciones del Ministerio de Justicia por lo bien que lo han tratado. Ese día en la noche se reporta el nuevo gerente del proyecto para asumir sus funciones. Realmente son una serie de eventos por decir demasiado sospechosos que necesitamos investigar. Aquí los funcionarios que estuvieron en el día a día tienen que venir a responder y decirnos si es



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

verdad que realizaron algún reporte y si es verdad que los supervisores sabían de estos eventos. No es justo, no es coherente ni ético que el señor Alvarado, que la fuga del señor Alvarado los ecuatorianos nos hayamos enterado de este hecho anómalo por una cuenta de Twitter y no por los reportes que deberían haber hecho las personas encargadas del mando de la custodia del dispositivo. Mi total apoyo a este Proyecto de Resolución y esperemos que todas las autoridades y todos los funcionarios que tienen que ver directamente con el control del dispositivo de Alvarado estén aquí para que nos expliquen qué sucedió ese día. Señores asambleístas, muchas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Consulto al Pleno de la Asamblea si tiene apoyo la propuesta presentada por la asambleísta Cuesta. Señora Secretaria, proceda a tomar votación. -----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señor Presidente. Señoras y señores asambleístas, por favor, registrar su participación. En caso de existir alguna novedad indicar a esta Secretaría. Gracias. Noventa y siete asambleístas presentes en la sala, señora Presidenta. Se pone a consideración del Pleno de la Asamblea Nacional la Resolución presentada por la asambleísta Lourdes Cuesta Orellana, Asambleísta por la provincia del Azuay. Señoras y señores asambleístas, por favor consignar su voto. Gracias. Señor operador presente resultados. -----

REASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN LA ASAMBLEÍSTA ELIZABETH CABEZAS GUERRERO, PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS DOCE HORAS VEINTE MINUTOS. -----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Gracias. Noventa y siete afirmativos, cero



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

negativos, cero blancos, ceros abstenciones. Ha sido aprobada la resolución presentada por la asambleísta María de Lourdes Cuesta Orellana, Asambleísta por la provincia del Azuay. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Siguiente punto, señora Secretaria. -----

VIII

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señora Presidenta. “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”. Con su venia me permito dar lectura del informe, señora Presidenta: “Trámite 343822. Quito DM, 18 de octubre de 2018. Oficio No. 062-AN-CEOCESCC-FGC-2018. Economista Elizabeth Cabezas Guerrero, Presidenta de la Asamblea Nacional y Presidenta del Consejo de Administración Legislativa. En su despacho. De mi consideración: Con un cordial saludo me dirijo a usted y a la vez, me permito manifestar que por disposición del 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, en cumplimiento del artículo 60 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, adjunto al presente el informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de 18 de octubre de 2018, que fue propuesto por las y los asambleístas Miguel Ángel Moreta, Lourdes Tibán, Diego Vintimilla, Verónica Guevara, Luis Posso, Betty Jerez, Encarnación Duchi, Alberto Arias, Karla Cadena, Ricardo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Zambrano, Tito Puanchir, Mauricio Proaño, Michel Doumet, Fernando Burbano, Ximena Peña, Ana Belén Marín, Esteban Albornoz, Soledad Buendía y Fredy Alarcón, así como la correspondiente certificación de esta Secretaría, a fin de que se continúe con el trámite previsto en la Constitución de la República y la Ley. Lo que me permito comunicar para los fines pertinentes. Con sentimientos de consideración y estima. Atentamente, 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. Informe para primer debate: 1. Objeto del informe. El presente informe recoge el análisis y observaciones presentadas dentro del trámite legislativo del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de la Función Legislativa, presentado por las y los asambleístas Miguel Ángel Moreta, Lourdes Tibán, Diego Vintimilla, Verónica Guevara, Luis Posso, Betty Jerez, Encarnación Duchi, Alberto Arias, Karla Cadena, Ricardo Zambrano, Tito Puanchir, Mauricio Proaño, Michel Doumet, Fernando Burbano, Ximena Peña, Ana Belén Marín, Esteban Albornoz, Soledad Buendía y Fredy Alarcón, así como los argumentos expuestos y las recomendaciones técnicas y jurídicas permanentes dadas por el Ministerio del Interior, Secretaría Técnica del Sistema Nacional de Cualificaciones Profesionales, Agencia Nacional de Tránsito, Policía Nacional y Comisión de Tránsito del Ecuador, para ponerlos en consideración del Pleno de la Asamblea Nacional para su discusión en primer debate. 2. Antecedentes. 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



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

(LOTTTSV), fue creada el 15 de agosto de 2017, mediante Resolución CAL-2017-2019-047. Mediante Resolución CAL-2017-2019-300 de 05 de abril de 2018, el CAL facultó a esta Comisión Ocasional, para que sea la encargada de conocer, tratar e impulsar una reforma integral a la LOTTTSV. En Sesión Ordinaria No. 016, desarrollada el día martes 15 de mayo de 2018, se elaboró el cronograma para la construcción del Proyecto de Reformas a la LOTTTSV y la sistematización de las propuestas recibidas por la Comisión. En la continuación de la Sesión Ordinaria No. 018, desarrollada el día martes 19 de junio de 2018, se aprobó del Plan General de Trabajo para la elaboración de la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con diez votos a favor de dieciséis asambleístas integrantes de la Comisión. Mediante Resolución CAL-2017-2019-428 de 26 de julio de 2018, el CAL resolvió la unificación de los veintiún proyectos de Ley de Reforma a la LOTTTSV. Proyectos de Ley; Asambleísta ponente, Fecha presentación; Calificación-CAL; Observaciones: Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Lourdes Tibán; 7 de abril de 2010; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-131 de 19 de abril de 2016, La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Diego Vintimilla, 11 de abril de 2016; Calificado mediante Resolución No. CAL-2015-2017-132 de 19 de abril del 2016, La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Verónica Guevara; 7 de julio de 2016; Calificado mediante Resolución No. CAL- 2015-2017-167 de 18 de julio 2016; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentre en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Luis A. Posso; 22 de septiembre de 2016; Calificado mediante Resolución No. CAL-2015-2017-212 de 17 de octubre de 2016, La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Betty Jerez; 18 de enero de 2017; Calificado mediante Resolución No. CAL-2015-2017-257 de 15 de febrero de 2017; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Miguel Ángel Moreta; 11 de mayo de 2017; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-003 de 29 de mayo de 2017; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Encarnación Duchi; 14 de agosto de 2017; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-104 de 03 de octubre de 2017; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Alberto Arias; 24 de agosto de 2017, Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-103 de 03 de octubre de 2017; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Alberto Arias; 25 de agosto de 2017; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-102 de 03 de octubre de 2017; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Karla Cadena; 07 de Septiembre de 2017; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-093 de 03 de octubre de 2017; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Ricardo Zambrano; 20 de noviembre de 2017; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-148 de 06 de noviembre de 2017. La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Ricardo Zambrano; 19 de octubre de 2017; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-3325 de 21 de diciembre de 2017, La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Tito Puanchir; 12 de diciembre de 2017; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-249 de 10 de enero de 2018; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Mauricio Proaño; 14 de diciembre de 2017; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-224 de 9 de enero de 2018; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Michel Doumet; 28 de septiembre de 2017; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-239 de 10 de enero de 2018; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Fernando Burbano; 24 de enero de 2018; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-279 de 05 de marzo de 2018; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Ximena Peña; 26 de enero de 2018; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-285 de 05 de marzo de 2018; La Comisión avocó



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Ana Belén Marín; 18 de enero de 2018; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-284 de 05 de marzo de 2018; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Fredy Alarcón Guillín; 15 de Mayo de 2018; Calificado mediante Resolución No. CAL-2018; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Esteban Albornoz; 29 de Mayo de 2018; Calificado mediante Resolución No. CAL-2018. La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Soledad Buendía; 22 de Septiembre de 2018; Calificado mediante Resolución No. CAL-2017-2019-2021 de 19 de septiembre de 2017; La Comisión avocó conocimiento del proyecto y se encuentra en proceso de socialización. 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 LOTTTSV, resolvió conformar mesas técnicas para realizar el análisis técnico y jurídico de los artículos propuestos para reforma y desde el 18 de junio de 2018, ésta mesa, se ha venido reuniendo de manera permanente y se encuentran conformadas por: Mesa técnica permanente: Nombre; Cargo; Institución: Cristian Barreiro, Coronel, Policía Nacional; Luis Espinosa, Capitán, Policía Nacional; Ivonne Martínez, Delegada del Director Jurídico, Policía Nacional; Andrés Carrillo, Asesor Jurídico, Ministerio del Interior; Daniela Quiroz, Asesora Jurídica, Agencia Nacional de Tránsito; Ángel Sampedro, Asesor Jurídico, Agencia Nacional



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

de Tránsito; Washington Díaz, Coronel, Comisión Nacional de Tránsito; Martín Saquicela, Coronel, Comisión Nacional de Tránsito; Tomás Pulas, Asesor asambleísta Michel Doumet, Asamblea Nacional; Karla Orozco, Asesora asambleísta Michel Doumet, Asamblea Nacional; Pablo Santillán, Asesor asambleísta Fabricio Villamar, Asamblea Nacional; Catalina Sidón, Asesora asambleísta Ana Belén Marín, Asamblea Nacional; Mauricio Avilés, Asesor Comisión, Asamblea Nacional; Marco Landázuri, Asesor Comisión, Asamblea Nacional; Adrián Villafuerte, Prosecretario Comisión, Asamblea Nacional; Carla Chacón, Secretaria Relatora Comisión, Asamblea Nacional. Mesa técnica ocasional: Nombre, cargo, institución: Daniel Ruiz, Asesor Jurídico, Sete; Mery Jacho, Asesora Jurídica, Agencia Nacional de Tránsito; Verónica Granda, Asesora Jurídica, Agencia Nacional de Tránsito; Ernesto Pazmiño, Asesor asambleísta Carlos Viteri, Asamblea Nacional; Verónica Freire, Asesora asambleísta Marcelo Simbaña, Asamblea Nacional; Carlos Salazar, Asesor asambleísta Luis Pachala, Asamblea Nacional; Armando Milán, Asesor asambleísta Alberto Arias, Asamblea Nacional; Lida García, Asesor asambleísta Fredy Alarcón, Asamblea Nacional; Verónica Hernández, Asesora asambleísta Javier Cadena, Asamblea Nacional. En sesión ordinaria No. 025, realizada el día lunes 13 de agosto de 2018, a las 10H00, en el Salón José Mejía Lequerica ubicado en el edificio de la Asamblea Nacional en la avenida 6 de Diciembre y Piedrahita de la ciudad de Quito, se llevó a cabo la Socialización de la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se contó con la presencia de 21 organizaciones entre públicas y privadas, tales como: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ANT, Policía Nacional, Setec, Fundación Cavat, Fundación Corazones en el Cielo, Fundación Corazones Azules, Justicia Vial, Aneta, Federación de Escuelas de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Conducción, Federación de Transportistas Profesionales y no Profesionales, Consejo Consultivo de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Transportistas de Carga Pesada y Liviana. Mediante Memorando SAN-2018-03478 de 05 de octubre de 2018, la Secretaría General de la Asamblea Nacional del Ecuador, notificó sobre la autorización de prórroga solicitada para la presentación del informe para Primer Debate a la LOTTTSV hasta el 20 de octubre de 2018. El trabajo de Reforma establecido por la Comisión Ocasional, se dividió en cuatro ejes temáticos, a fin de realizar un análisis exegético de los precitados proyectos, los cuales se detallan a continuación: Eje temático de tránsito; Número, Proponente; Fecha de presentación; Fecha de calificación del CAL; Artículos a ser reformados; Tema relacionado; Objeto reforma: 1. Michel Doumet; 28/09/2017; 17/01/2018; Artículos 93, 96, 98; Tránsito; Obtención de licencia no profesional su categorización, pérdida y recuperación de puntos. 2. Luis Posso; 22/09/2016; 21/10/2016; Artículo 98, Tránsito; Licencia de conducir, recuperación de puntos. 3. Miguel Ángel Moreta; 05/05/2017; 31/07/2017; artículos 93 y 98; Tránsito; Obtención licencia no profesionales; pérdida y recuperación puntos. 4. Alberto Arias; 24/08/2017; 10/10/2017, Artículos 92, 96, 98, incorporar una Disposición General y una Transitoria; Tránsito; Licencias. 5. Tito Puanchir; 12/12/2017; 17/01/2018; Artículo 98; Tránsito; Recuperación de puntos licencia. 6. Fernando Burbano; 24/01/2018; 05/03/2018; Artículo 98; Tránsito; Recuperación de puntos licencia. 7. Ximena Peña; 24/01/2018; 09/03/2018; Artículo 10; Tránsito; Licencias de conducir de extranjeros. 8. Mauricio Proaño; 14/12/2017; 21/12/2017; Agrega luego del artículo 94; Tránsito; Licencias profesionales. 9. Licenciado Fredy Alarcón Guillín; 03/05/2018; 15/05/2018; Artículos 93, 98, 101, Tránsito; Obtención de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

licencia no profesional su categorización, pérdida y recuperación de puntos, comercializadora de vehículos. 10. Ricardo Zambrano; 19/10/2017; 25/10/2017. Artículo 179, Disposición Transitoria Primera; Tránsito; Eliminación de multas adicionales por contravención de tránsito. 11. Esteban Albornoz; 29/05/2018; Artículos 93, 98, 104, 179, Disposición Transitoria Cuarta; Tránsito; Licencia, licencia por puntos, matriculación vehicular; del juzgamiento de las contravenciones. Eje temático transporte terrestre: Número; Proponente; Fecha de presentación; Fecha de calificación del CAL; Artículos a ser reformados; Tema relacionado; Objeto reforma: 1. Lourdes Tibán; 08/04/2016; 19/04/2016; Artículo 51, se agrega el artículo 58.2, artículo 75, se incorpora la Disposición Transitoria 26ta.; Transporte terrestre; Transporte comunitario o alternativo. 2. Verónica Guevara; 07/07/2016; 21/06/2016; Disposición General Segunda; Transporte terrestre; Tricimotos, moto taxis y triciclos. 3. Betty Jerez; 17/01/2017; 18/01/2017; Artículo 51, 58 se incorpora la Disposición General 28va; se incorpora la Disposición Transitoria Séptima, Octava y Novena; Transporte terrestre; Transporte rural y comunitario, transporte comercial público. 4. Miguel Ángel Moreta; 05/05/2017; 31/07/2017; Artículo 57; Transporte terrestre; Transporte comercial turístico y transporte escolar. 5. Encarnación Duchi; 14/08/2017; 10/10/2017; Artículo 51, se agrega el artículo 58.2, artículo 75 incorporar la Disposición Transitoria 26ta; Transporte terrestre; Transporte comunitario o alternativo. 6. Karla Cadena; 07/09/2017; 10/10/2017; Artículo 51, artículo 58.2, artículo 75 incorpora la Disposición Transitoria 7ma, 8ava y 9vena; Transporte terrestre; Transporte comunitario o alternativo. 7. Michel Doumet; 28/09/2017; 17/01/2018; Artículo 17, artículo 80, artículo 81, artículo 82, artículo 83, Disposición



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

General Vigésima; se agrega 28va. y agrega una Disposición Transitoria; Transporte terrestre; Institucionalidad de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT); otorgamiento de jurisdicción coactiva operadoras de transporte: Infracciones de las operadoras, sanciones a las operadoras (medidas provisionales), se apruebe un Estatuto Orgánico Funcional de los Procesos de la Institución. 8. Ricardo Zambrano; 19/10/2017; 25/10/2017; Artículo 30.3, artículo 51, artículo 57, artículo 63 artículo 75, artículo 76, se incorporan 5 disposiciones transitorias; Transporte terrestre; Servicios conexos de transporte terrestre, transporte comunitario, permisos de operación entre otros. 9. Ana Belén Marín; 18/01/2018; 05/03/2018; Sustituye la Disposición General Segunda; Transporte terrestre; Servicio tricimotos, moto taxis y triciclos. 10. Esteban Albornoz; 29/05/2018; Artículo 55, artículo 56, artículo 80, artículo 81, artículo 82, artículo 83, artículo 84, Disposiciones transitorias 1ra. 2da. y 3era.; Transporte terrestre; Reforma y elimina temas relacionados con el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias. 11. Licenciado Fredy Alarcón Guillín; 03/05/2018; 15/05/2018; Artículo 4, artículo 51, se incorpora el artículo 58.2; Transporte terrestre; Clases de transporte, transporte comunitario o alternativo. 12. Diego Vintimilla; 11/04/2016; 21/04/2016; Artículo 68, 76, se agrega las Disposiciones Transitorias Primera y Segunda; Transporte terrestre, Clases de transporte; transporte comunitario o alternativo. Eje temático seguridad vial y otros: Número; Proponente; Fecha de presentación; Fecha de calificación del CAL; Artículos a ser reformados; Tema relacionado; Objeto reforma: 1. Tito Puanchir; 12/12/2017; 17/01/2018; Artículo 207, incorporar Disposición General 28va., artículo 386 y 390 COIP; Seguridad vial, Norma Penal; Implementación de rejas, acolchonadas en cooperativas de transporte. Contravención a quien utilice luces LED



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

fuertes (COIP). 2. Michel Doumet; 28/09/2017; 17/01/2018; Nueva estructura regulador Agencia Nacional de Tránsito (ANT); Que no solo sea de control sino de regulación y administración. 3. Michel Doumet; 28/09/2017; 17/01/2018; Otorgamiento de jurisdicción coactiva. 4. Licenciado Freddy Alarcón Guillín; 03/05/2018; 15/05/2018; Numeral 7 del artículo 388; Norma penal; Contravenciones de Tercera Clase. 5. Licenciado Freddy Alarcón Guillín; 03/05/2018; 15/05/2018; artículo 4; Seguridad vial; Obligación del Estado de educar y capacitar a las personas. 6. Luis Posso; 22/09/2016; 21/10/2016; Artículo 185, agregado al artículo 196 y dos disposiciones transitorias; Seguridad vial; Docentes y escuelas de capacitación en educación vial, conducción defensiva. 7. Alberto Arias; 24/08/2017; 10/10/2017; Artículo 188; Seguridad vial; Escuelas de conducción. 8. Miguel Ángel Moreta; 05/05/2017, 31/07/2017; Artículo 188; Seguridad vial; Escuelas de conducción. 9. Michel Doumet; 28/09/2017; 17/01/2018; Artículo 194, Disposición General 28va.; Seguridad vial; Infracciones sujetas a sanción administrativa, beneficios administrativos a las operadoras, escuelas de conducción, infracciones y aplicación de sanciones administrativas. 10. Esteban Albórniz; 29/05/2018; Artículo 193 y artículo 194, disposiciones transitorias 1ra. 2da. y 4ta.; Seguridad vial; Reformas relacionadas con las infracciones de tránsito. Por otra parte, esta Comisión Ocasional ha recibido varias propuestas de reforma por parte de la sociedad civil, las cuales se detallan en la siguiente matriz: Número; Proponente; Fecha de presentación en la Asamblea; Artículos a ser reformados; Tema relacionado (eje); Objeto reforma; Observaciones: 1. Justicia Vial Cavat; Cambiar en toda la (LOTTTSV), la palabra "accidente" por " siniestro". 2. Justicia Vial; Artículo 2, artículo 3; Prioriza la recuperación del espacio público en beneficio del peatón. 3. Justicia Vial; 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Artículo 20, artículo 21, artículo 22, artículo 23 y artículo 24; En el numeral 10 del artículo 20 al final aumenta la palabra "seguridad vial".

4. Justicia Vial; Artículo 25, artículo 27 y artículo 28; Agrega y suprime literales en el artículo 25 que hace referencia a la creación del Consejo Consultivo. 5. Justicia Vial; Artículo 29; Agrega y reforma al artículo 29 (Funciones y atribuciones del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial), el numeral 5, 8, 21 y 29. 6. Justicia Vial; Artículo 30.5; Agrega en el precitado artículo que hace relación a las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales en el literal c) las palabras "transporte comunitario rural" en el literal d) "correcto uso y disfrute del espacio público", cambia el literal s) haciendo referencia a un plan de movilidad integral; 7. Justicia Vial; Artículo 51; Aumenta un literal al artículo 51 relacionado con "servicio privado de transporte intermediado mediante plataformas tecnológicas". 8. Justicia Vial; Artículo 63; El artículo 63 que hace referencia a terminales terrestres al final del mismo agrega la palabra "privado". 9. Justicia Vial; Artículo 74, artículo 75; Agrega al literal c) del artículo 74 de lo que le compete a la Agencia de Regulación incluyendo "y servicio privado de transporte intermediado mediante plataformas tecnológicas". 10. Justicia Vial; artículo 93; Reforma acerca de los certificados de estudio previos al otorgamiento de la licencia. 11. Justicia Vial; Artículo 181; Agrega al artículo 181 la frase "movilidad de personas y bienes en vehículos no motorizados y motorizados". 12. Daniela Chacón, Concejal Distrito Metropolitano de Quito; Artículo agregado luego del artículo 3; Relacionado con la jerarquía de movilidad. 13. Daniela Chacón, Concejal Distrito Metropolitano de Quito; Artículo 51: Aumenta un literal al artículo 51 relacionado con "servicio privado de transporte intermediado



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

mediante plataformas tecnológicas". 14. Daniela Chacón, Concejal Distrito Metropolitano de Quito: Artículo agregado luego del artículo 58.1; Agrega un artículo que hace relación a servicios de movilidad de empresas de economía colaborativa. 15. Doctor Galecio Luna; Solicita se agregue al final del artículo 4; Implementa malla curricular en materia de tránsito. 16. Asambleísta Ximena Peña; Artículo 10, artículo 11, artículo 12, artículo 13, artículo 14, y artículo 15; Sin calificación del CAL; Agrega al artículo 10 que la licencia de conducir de los extranjeros de su país de origen sea viable temporalmente. 17. Asociación de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales del Ecuador – Aecon, Artículo 25; Agrega dos literales más al artículo 25 que hace referencia a la creación del Consejo Consultivo; i) un delegado por la corporación de escuelas de formación y capacitación para conductores profesionales y sindicatos de choferes profesionales del Ecuador Ceccpe; y, j) un delegado de las fundaciones o asociaciones de víctimas de los accidentes de tránsito k) un delegado de la Asociación de Municipalidades del Ecuador. 18. Asociación de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales del Ecuador – Aecon; artículo 93; Reforma del artículo 93 sobre el otorgamiento de licencias del ente regulador. 19. Asociación de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales del Ecuador Aecon; Artículo 95; Solicita que se incluya la palabra tipos de licencia. 20. Asociación de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales del Ecuador – Aecon; Artículo 96; Propone reformas para obtener la licencia de conducir. 21. Asociación de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales del Ecuador – Aecon; Artículo 98; Reforma Integra al artículo 98. 22. Asociación de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales del Ecuador – Aecon; Artículo 103; Agrega documentos de seguro para accidentes de tránsito.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

23. Federaciones Nacionales de Transporte del Ecuador; artículo 30.2; Indica que el control de tránsito y seguridad vial será regido por autoridades regionales y metropolitanas de cuarto nivel. 24. Agencia Nacional de Tránsito; Transporte comunitario; Hace conclusiones y recomendaciones.; 25. Agencia Nacional de Tránsito; Establece consideraciones respecto al transporte escolar y taxi ejecutivo. 26. Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional "Fenatei"; Artículo 74; Agrega al literal b) del artículo 74 de lo que le compete a la agencia de regulación incluyendo la palabra "escolar e institucional". 27. Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional "Fenatei"; Artículo 93; De las licencias de conducir. 28. Federación Nacional de Operadoras de Taxis – Fedotaxi; Artículo 77; Incluye como literal e) del artículo 74 que habla sobre lo que le compete a la agencia de regulación lo relacionado a los permisos de operación a nivel nacional. 29. Asambleísta Soledad Buendía; Artículo 74; Sin calificación del CAL; Incluye luego de los literales del artículo 74, permiso de operación a nivel nacional para el servicio de alquiler de camionetas de doble cabina y busetas con conductor destinado al transporte de personal, técnico y logístico, sin parada ni frecuencia, para entidades públicas y privadas, brindado por compañías o cooperativas legalmente constituidas". 30. Federaciones Nacionales de Transporte del Ecuador; Artículo 77; En la reforma plantea la no autorización de salvoconductos a ninguna operadora de transporte. 31. Federaciones Nacionales de Transporte del Ecuador; artículo 78; Incluyendo la frase no entrando en conflicto de servicio con operadoras de otras modalidades". 32. Federaciones Nacionales de Transporte del Ecuador; artículo 93; Propone reformas para el otorgamiento de la licencia. 33. Federaciones Nacionales de Transporte del Ecuador; artículo 96; Propone reformas al cambio de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

categorías de licencia. 34. Federaciones Nacionales de Transporte del Ecuador; Artículo 98; Reforma integral del artículo 98 en cuanto al otorgamiento de licencias. 35. Cámara de Transporte Escolar e Institucional del Distrito Metropolitano de Quito; artículos innumerados; Piden la derogatoria. 36. Aneta; Artículo 90; Permisos de conducción de motorizados a adolescentes de 16 a 18 años y solicitan se suprima la garantía bancaria. 37. Asambleísta Elizabeth Cabezas, asambleísta Patricio Donoso, asambleísta Javier Cadena; artículo 92; Sin calificación del CAL; Se incluya curso de capacitación de dos años en el ente regulador para otorgar la licencia. 38. Asambleísta Alberto Arias; artículo 96; Reforma el literal a de los requisitos de la licencia por parte del ente regulador. 39. Agencia Nacional de Tránsito; artículo 96; Reforma el literal c) de los requisitos de la licencia por parte del ente regulador. 40. Asambleísta Luis Pachala; Artículo 96; Sin calificación del CAL; Solicita se derogue las reformas al COIP. 41. Grupo UGUS; Artículo 97; Reforma el artículo 97 en cuanto al otorgamiento de las licencias de conducir. 42. Grupo UGUS; Agregar luego del artículo 97; Solicita se agregue a continuación del artículo 97 formas de recuperar los puntos de la licencia. 43. Grupo UGUS; Artículo 98; Propone recuperación de tres puntos como reforma. 44. Señor Isaac Paredes; artículo 97; Pide la derogatoria al artículo. 45. Señor Isaac Paredes; Artículo 98; Pide la derogatoria al artículo. 46. Asambleísta Luis Pachala; artículo 98; Pide la derogatoria al artículo. 47. Asambleísta Fernando Burbano; artículo 98; Reforma integral al artículo 98. 48. Agencia Nacional de Tránsito; Recuperación de puntos. 49. SIAT; artículo 168; Crear el capítulo de la investigación de accidentes de tránsito que reemplace al artículo 198.

2.1. Consejo Consultivo. La Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar seguimiento al Cumplimiento de las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ha dado el seguimiento correspondiente al Consejo Consultivo, objetivo de inicio de su creación. Al inicio de esta Comisión dicho Consejo no existía, se solicitaron las comparecencias de los representantes de la Agencia Nacional de Tránsito, Ministerio de Transporte y Obras Públicas y Consejo Nacional Electoral en el año 2017 y en el mes de diciembre se logró conformar al Consejo Consultivo. Se ha solicitado la entrega de un Plan de Trabajo por parte del Consejo Consultivo a esta Comisión, a fin de dar seguimiento a sus actividades. 3. Análisis y razonamiento. 3.1. Consideraciones generales. 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, elaboró el Proyecto de Reforma Integral a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, partiendo del análisis de carácter general y conceptual de los 21 proyectos calificados por el CAL y las propuestas que presentaron los y las Asambleístas durante las sesiones de la Comisión y las opiniones recabadas durante las Comisiones Generales en que se recibió a organizaciones sociales, federaciones y entidades de control. 3.1.1 El proyecto de Reforma a la Ley considera cuatro ejes fundamentales que son: Eje Temático Tránsito: Licencias de Conducción, su obtención, categorías, pérdida y recuperación de puntos, etcétera. Eje Temático Transporte Terrestre: Modalidades, frecuencias, permisos de operación, títulos habilitantes, concesiones, sanciones administrativas. Eje Temático Seguridad Vial: Revisión técnica vehicular, protección de usuarios, peatones, conductores, contaminación, seguros, etcétera. Eje Temático Tecnológico: Mejorar la tecnología en cuanto a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

prevención, revisión y sanción en temas de Tránsito y Transporte Terrestre. 3.1.2. Para el análisis de este proyecto de reforma de ley es fundamental considerar que su objetivo fundamental es incidir de manera efectiva y positiva en la seguridad vial y a partir de ese razonamiento se consideran los cuatro ejes temáticos antes mencionados, que involucran tanto a los organismos de control como a los actores privados, operadores y usuarios, en la búsqueda y aplicación de las medidas de prevención a los siniestros de tránsito, en cumplimiento de la política de estado contenida en el Pacto Nacional por la Seguridad Vial en el Ecuador. 4. Recomendaciones. En base a los argumentos expuestos, 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 de la Asamblea Nacional del Ecuador, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, pone en consideración del Pleno de la Asamblea Nacional, el Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial presentado por los asambleístas Miguel Ángel Moreta, Lourdes Tibán, Diego Vintimilla, Verónica Guevara, Luis Posso, Betty Jerez, Encarnación Duchi, Alberto Arias, Karla Cadena, Ricardo Zambrano, Tito Puanchir, Mauricio Proaño, Michel Doumet, Fernando Burbano, Ximena Peña, Ana Belén Marín, Esteban Albornoz y Fredy Alarcón, recomendándose la aprobación del referido informe, así como el texto reformado propuesto, adjunto al mismo. 5. Asambleísta ponente. 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



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

en el artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Firma Master Fafo Gavilánez, Presidente de la Comisión; asambleísta Ana Belén Marín, asambleísta Michel Doumet, asambleísta Marcelo Simbaña, asambleísta Luis Pachala, asambleísta Javier Cadena, asambleísta Freddy Alarcón". Hasta ahí, señora Presidenta, el texto del informe. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra el asambleísta Fafo Gavilánez. -----

EL ASAMBLEÍSTA GAVILÁNEZ CAMACHO FAFO. Buenas tardes, señora Presidenta. Saludo cordial, colegas asambleístas, saludo cordial a la clase del transporte que nos acompaña esta mañana, muchas gracias por visitarnos. Quisiera que el equipo tecnológico, por favor, pongan la presentación si son tan gentiles. Pero igual, avanzaremos con la presentación y la exposición, señora Presidenta. Quiero empezar agradeciendo al Pleno de la Asamblea Nacional por habernos otorgado la responsabilidad a la Comisión Ocasional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y a usted, señora Presidenta, por la iniciativa de conformar esta Comisión tan importante. A sus miembros que al inicio fuimos dieciséis por sus aportes importantes, luego de la reducción a los nueve compañeros asambleístas cuyas bancadas o cuyos bloques legislativos han estado representados todos en general. Como principio fundamental, como principio fundamental de este tratamiento a la Ley nos hemos visto avocados en manejar ejes transversales en los cuales se ha fundamentado el debate. El uno, el eje transversal de la transparencia, en la cual todas las organizaciones sociales, los veintiún proyectos de ley, más de setenta agrupaciones del transporte, civiles, organizaciones



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

sociales, indígenas han sido recibidas por la Comisión y escuchadas ampliamente. Además han podido ser parte del debate activo en las mesas técnicas y en los debates del Pleno de la Comisión con sus aportes como por ejemplo las federaciones de transportistas, Justicia Vial, Conaie que han sido recibidas de manera permanente. Debemos también enfocarnos en la participación ciudadana, no ha sido una reforma construida desde el escritorio, ha sido una reforma construida desde el territorio porque hemos visitado algunas provincias en magnas asambleas en las cuales hemos recogido lo fundamental de sus aportes. La democratización el tercer eje fundamental. El noventa y nueve punto nueve, el noventa y nueve punto nueve de aprobaciones en esta Comisión han sido por unanimidad, eso quiere decir que esta Presidencia lo ha manejado de una manera amplia y democrática, esto nos permite construir la cultura vial, la convivencia vial con peatones, con choferes, con ciclistas, con motociclistas, con tricimotos, es decir, de manera integral buscamos la tan llamada seguridad vial integral que se enfoca básicamente en buscar, en cuidar la vida de la familia ecuatoriana, porque un conductor tiene su familia, porque un peatón tiene su familia, porque todos tenemos una familia a la cual tenemos que cuidar. Que importante los aportes cuando se habla del Consejo Consultivo, un Consejo creado para consulta, para coger recomendaciones de la población pero nunca se reunía porque lógicamente era presidido por el Ministro del ramo y por eso es importante la participación ciudadana, ¿en dónde? En esta reforma, el Presidente del Consejo Consultivo es un miembro de la sociedad civil que a través de su reglamento será elegido por la Ley de Participación Ciudadana. Entonces, este Presidente del Consejo Consultivo será parte, miembro del Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito en donde recogerá las inquietudes, las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

observaciones de la población y llevará a aplicar, a tomar decisiones y tomar la política pública en el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito. Que importante es analizar que los agentes de tránsito si nos sancionan a los conductores, a los ciudadanos, pero en esta reforma también ponemos que los ciudadanos a través de la metodología que pongan los GAD o la Agencia Nacional de Tránsito evaluemos el comportamiento, evaluemos el servicio, porque ellos son servidores públicos, les evaluemos, la sociedad civil evalúe a los agentes de tránsito. No podemos dejar pasar, queridos ecuatorianos, compañera Presidenta y compañeros asambleístas, después de analizar los principios, de analizar la participación ciudadana vamos a la parte técnica y objetiva. Cuatro ejes fundamentales. El un eje, el eje de tránsito. El tema de licencias de conducir. El tema de licencias de conducir, el sistema de recuperación de puntos o el sistema de recategorización. Ya no vamos a permitir que jóvenes, por más buena voluntad que tengan, pero a partir de los diecinueve años, veinte años con un curso ya puedan acceder a una licencia profesional para conducir un bus, un tracto camión en donde la experiencia es el eje fundamental para asumir esta responsabilidad. Además de aquello, para usted renovar la licencia se esperará que tenga mínimo dos años y así poder recategorizarla, de esa manera estamos profesionalizando al conductor profesional, haciendo que sea una carrera profesional. Y para la recuperación de puntos, tanta ha sido la necesidad de los colegas conductores, porque también soy un conductor profesional, de que no podemos esperar de que tengamos cero puntos para empezar a recuperarlo. Hoy, en esta reforma se entrega la responsabilidad al conductor ecuatoriano, que si es que teniendo treinta puntos los pierde, los primeros quince puntos voluntariamente pueda hacer un curso y recuperar esos quince puntos; si los vuelve a perder,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

puede volver a hacer el curso y recuperar apenas diez; si los vuelve a perder, puede volver a hacer el curso y recuperar apenas cinco; si por un descuido, por falta de tiempo, por irresponsabilidad no recuperó sus puntos, automáticamente se le suspende por sesenta días la licencia. Se le suspende por sesenta días la licencia y ahora si le obligamos a que haga un curso y pueda recuperar quince puntos, si por segunda ocasión los vuelve a perder, le suspendemos por ciento veinte días la licencia y apenas podrá recuperar diez puntos; si por tercera ocasión los vuelve a perder, podrá recuperar apenas cinco puntos pero si de esa manera los perdió, se suspenderá la licencia por un año y si es que se terminó sus puntos se hará la revocatoria de la licencia. El mensaje a ustedes, a nosotros, al pueblo ecuatoriano de que la responsabilidad de cuidar los puntos está en nosotros, pero también si en un año no hemos cometido ninguna infracción esta reforma le premia con dos puntos adicionales que automáticamente va al sistema, si es que no ha cometido ninguna infracción también el rato de renovar su licencia tiene una disminución del cincuenta por ciento en el costo. También motivamos, también incentivamos. Compañeras y compañeros, esto nos va a permitir hablar del otro eje vial importante que es el transporte terrestre. Se mantienen las modalidades, se mantienen las modalidades, público, comercial, por cuenta propia, particular, pero ante la necesidad de un estudio de la Escuela Politécnica Nacional hecho por la Agencia Nacional de Tránsito en cuatro provincias del país se ve la necesidad de que más de millón y medio de ecuatorianos necesitan moverse de sus comunidades, de sus parroquias, de sus comunas, no se crea otra modalidad, no se crea otra modalidad y se crea un tipo, se incorpora el tipo de transporte urbano rural. ¿Qué quiere decir esto? Que las camionetas mixtas que pueden transportar personas y/o carga sola pueden ir a dejar en el mercado, solo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

pueden ir a dejar en el lugar de comercialización los productos y no hacer ninguna carrera interna puesto que en el reglamento la Ley, en los reglamentos de los GAD y de la Agencia tendrán que ser sancionados. Esta es una alternativa, estamos en un primer debate y siempre estaremos dispuestos a escuchar las propuestas en función de la necesidad y de buscar la solución a la necesidad. Daremos prioridad a la movilidad humana, la atención preferente a sectores vulnerables, el respeto al espacio público, al parqueo y a la accesibilidad y conectividad entre bicicletas. Siguiendo, por favor. Hablamos de temas de seguridad vial, que importante hablar de temas de seguridad vial, en el momento en que los municipios adquieren, asumen las competencias de tránsito, no en todo el país existen centros de revisión técnica, solo existen centros de revisión oculares, por eso en las disposiciones generales y transitorias, damos un tiempo de ciento ochenta días, para que se incorporen al menos un centro de revisión técnica por cabecera provincial o en cada cantón. Esto va a permitir que los vehículos puedan ser revisados técnicamente, y estos centros no necesariamente pueden ser construidos por los GAD, también se abre la posibilidad a la inversión privada, siempre y cuando estos talleres estén homologados...-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Le quedan treinta segundos, señor Asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA GAVILÁNEZ CAMACHO FAFO. ...por la Agencia Nacional de Tránsito. Que importante hablar de la formación de la malla curricular para chóferes, para profesores, que estén acreditados por el Sistema Nacional de Calificaciones y acreditados por el Consejo de Aseguramiento de Calidad de la Educación - Cacés. Gracias. Siguiendo, 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

por favor. Señora Presidenta, que importante hablar que hoy a los conductores se les puede hacer pruebas bajo control de sustancias estupefacientes a través del test salival... -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Señor Asambleísta, se le terminó el tiempo, le pido, por favor, ir cerrando su intervención. -----

EL ASAMBLEÍSTA GAVILÁNEZ CAMACHO FAFO. ... Gracias, señora Presidenta. Ante un punto tan importante, tengo dos láminas más, y le pido de favor, poder terminarlas. Hoy en la actualidad se movilizan combustibles, temas químicos, sin ningún control, y esto hace que también se regule en esta normativa, el tema de productos químicos que tienen que tener horarios y tienen que tener sistemas de transporte. En el tema tecnológico, hace dieciocho años la Policía Nacional propuso la colocación de tacógrafos, limitador de velocidad o instrumentos tecnológicos para analizar la velocidad segundo a segundo, de vehículos superiores a tres punto cinco toneladas. Esto nos va a permitir identificar la velocidad en todo el transcurso que un bus se traslada de un terminal a otro, como una caja negra, que podamos tener el historial de qué pasó. Señora Presidenta y colegas asambleístas, estamos abiertos al debate, estamos abiertos a recibir sugerencias, a escucharles a todos los sectores, este trabajo ha sido un trabajo objetivo, un trabajo técnico y siempre estaremos abiertos a recorrer el país. Ponemos a consideración de ustedes esta reforma a la Ley de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial. Muchas gracias, señora Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias. Quiero solicitar y enviar un saludo a las barras que nos acompañan ahora, que son representantes



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

de algunas organizaciones, me voy a permitir nombrarles: Compañía de Tricimotos Pueblito de Ensueño, que van a ser recibidos en Comisión General, para que presenten sus observaciones. También damos la bienvenida a la Asociación Fedotaxis, a la Coordinadora de Transportación Rural, a la Dirigencia Campesina de la zona norte de Manabí que nos acompañan y al campesinado agricultor propietario. Muchísimas gracias por acompañarnos y vamos a proceder, señora Secretaria, a recibir a las comisiones generales que han sido solicitadas en esta mañana. -----

COMISIÓN GENERAL PARA RECIBIR A REPRESENTANTES DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS, CUANDO SON LAS DOCE HORAS CINCUENTA Y DOS MINUTOS. -----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señora Presidenta. Pedimos, por favor, que comparezca ante al Pleno de la Asamblea Nacional, el señor Luis Antonio Salazar Jaramillo, Presidente de la Compañía de Tricimotos Pueblito de Ensueño. Por favor, señores de Protocolo, proceder con el señor Luis Antonio Salazar Jaramillo, para que ingrese al Pleno de la Asamblea Nacional. Gracias. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR LUIS ANTONIO SALAZAR JARAMILLO, PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA DE TRICIMOTOS PUEBLITO DE ENSUEÑO. Buenos días a todos, señora, señor Presidente de la Asamblea, señores asambleístas. Soy representante de los Tricimotos del Ecuador, hemos venido a hacer la exposición de lo que queremos, en la reforma en la Ley de Tránsito. Como dice el artículo cincuenta y siete, de la Ley Orgánica, "se denomina servicio de transporte comercial el que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte, se requerirá de un permiso de operación en los términos establecidos en la presente Ley y en su Reglamento". Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentra el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, cargas pesadas, cargas livianas, transporte turístico y los demás que se provea en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadores de transporte terrestre autorizada por tal objeto, que cumplan con los requisitos y la característica especial de seguridad establecida por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. Por tal motivo, pedíamos en la Disposición Transitoria Segunda, las denominadas tricimotos, mototaxis, solo que le pongan los denominados tricimotos, ya que mototaxis y triciclos son otras características. Podrán prestar, les pediría que no sería "podrán", "prestarán", el servicio comercial en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar al transporte masivo o colectivo, como dice el artículo cincuenta y siete, ya que también somos comerciales nosotros. Y la palabra también, como se sacó anteriormente, en las reformas anteriores, la palabra "alternativo y excepcional". Les pediría, señores asambleístas, en una transitoria, pedirles a los compañeros, al compañero Presidente, en la reforma del Reglamento aplicativo a la Ley, se reforme en el artículo sesenta y dos, de los tipos de transporte comercial, donde estamos nosotros, no existimos en ningún numeral, porque nomas existen en el numeral tres, "servicios alternativos y excepcional", donde nosotros ya no pertenecemos al servicio alternativo y excepcional, sino que pertenecemos al transporte comercial y que se incluya un numeral ahí, donde nos pongan tricimotos, que sería así: "Vehículos de tres ruedas que presta el servicio en el traslado de terceras



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

personas desde un lugar a otro en los sectores urbanos, urbanos populares, rurales o en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar al transporte colectivo o masivo”. -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA CARLOS BERGMANN REYNA, SEGUNDO VICEPRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS DOCE HORAS CINCUENTA Y SIETE MINUTOS. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR LUIS ANTONIO SALAZAR JARAMILLO, PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA DE TRICIMOTOS PUEBLITO DE ENSUEÑO. ... Y también en el artículo sesenta y tres, transporte terrestre público, donde dice “transporte intracantonal”, en el literal c), donde dice “servicio alternativo y excepcional”, ya no somos alternativos y excepcional, ya somos transporte comercial, como lo dice el artículo cincuenta y siete, donde nos permitan y pongan ahí “tricimotos”, ya tampoco se pongan mototaxis ni triciclos motorizados, porque mototaxis se están utilizando ahora las tricimotos lineales. Les digo que nos pongan ahí un literal también, donde digan “tricimotos, vehículos de tres ruedas homologados”. Esto es todo lo que les puedo pedir, señores, en beneficio de todos mis compañeros tricimoteros, porque somos más de cuarenta mil familias que llevan el pan nuestro de cada día a sus hogares. Gracias, a ustedes, y en especial a la asambleísta Verónica Guevara y a la asambleísta del cantón Baba también. Muchas gracias a todos y tengan un buen día. Bendiciones. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Secretaria, la siguiente persona, por favor.----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señor Presidente. Tecnólogo Jorge



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Calderón Casco, Presidente de Fedotaxis, por favor, que ingrese al Pleno de la Asamblea Nacional. Señores de Protocolo, por favor, su ayuda, gracias. -----

INTERVENCIÓN DEL TECNÓLOGO JORGE CALDERÓN CASCO, PRESIDENTE DE FEDOTAXIS. Señor ingeniero Carlos Bergmann Reyna, Presidente encargado de la Asamblea Nacional. Señoras legisladoras, señores legisladores. Señores miembros de los medios de comunicación. A nombre y en representación de los señores taxistas comerciales históricos y emblemáticos del Ecuador, queremos expresar el saludo, el agradecimiento y la gratitud, por recibirnos en el atril de la democracia, para expresar que la Asamblea Nacional de Presidentes de la Uniones Provinciales de Taxis del Ecuador, de manera coherente, responsable, propone al seno de la Asamblea Nacional, que se dicten normas positivas que protejan al ser humano y nos brinden seguridad vial, no se puede transportar a las vidas humanas, a los niños de la patria, en vehículos inseguros. La Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, incrementó, creo cientos y miles de camionetas mixtas en todas las regiones de la patria, con el propósito de atender a las comunidades, a los recintos de los lugares más inhóspitos del país, con el propósito de que los ciudadanos del campo y de los lugares más inhóspitos, tengan transporte seguro y organizado. Bajo este pretexto de brindar movilización adecuada a los sectores rurales marginales con el transporte mixto, en este servicio de camionetas, invade los centros urbanos de los cantones y cabeceras provinciales de las ciudades, no cumplan con la finalidad para la que fue creada. El transporte de carga y al dueño de los productos, realiza una competencia desleal a los modales de transporte del país, entre ellos, a los taxis. Además, realizan



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

el transporte de pasajeros bajo la mirada de taxis ruta, lo que está prohibido por la Ley de Transporte Terrestre vigente y el Código Orgánico Integral Penal, artículo trescientos ochenta y seis. La Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador, expresa su total desacuerdo y solicita al Pleno de la Asamblea Nacional, el archivo a las reformas de los artículos cincuenta y siete y cincuenta y siete punto uno, que pretende crear el transporte mixto urbano rural, porque propiciaría, señores legisladores, el caos, la pelea, la confrontación entre hermanos, transportistas ecuatorianos, entre urbanos, escolares, intercantonal, interparroquial, los taxis, en todas las ciudades y provincias del Ecuador. En la práctica, esta modalidad ha engañado a las comunidades del sector rural, hasta conseguir su constitución jurídica y su permiso de operación y luego los abandonan y salen a las ciudades en las partes centrales urbanas, para transportar pasajeros, afectando no solo al gremio de los taxis, sino también al resto de modalidades de transporte terrestre en el Ecuador. Habíamos conversado cuando la economista Elizabeth Cabezas Guerrero fue Presidenta de esta Comisión, los señores taxistas de la patria, fuimos escuchados y tomados en cuenta. Hoy que preside el magíster Fafo Gavilánez, nos había manifestado y de la misma manera, Michel Doumet, que este Proyecto de reformas a la Ley, no está hecho ni escrito en piedra y recogemos su palabra. En base a esto, coherente y responsablemente, señores asambleístas, la Federación de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador, propone el siguiente texto alternativo: “El servicio de transporte mixto rural, se prestará exclusivamente para el traslado de carga liviana y a sus propietarios, de las parroquias rurales, comunidades, comunas, recintos, entre otros, sujetos a las resoluciones de los gobiernos autónomos descentralizados los GAD y los que dictamine el Directorio de la Agencia Nacional de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en las vías de zonas rurales, donde por su caracterización vial, no sea accesible el servicio de transporte público o comercial. Excepcionalmente se podrá circular en camionetas de cabina simple o doble cabina con pasajeros, inclusive en la plataforma posterior, desde los puntos donde nace la necesidad, hasta los sectores donde se encuentra con cobertura de transporte público y comercial autorizado por los organismos competentes, ofreciendo confort, seguridad, eficiencia y bienestar”. En las reformas que está presentando esta Comisión, sí es lamentable saber que los artículos ochenta y uno y ochenta y dos, nos ponen sanciones drásticas a las operadoras legales de transporte terrestre, con tres mil ochenta y ocho dólares, en cambio para los operadores ilegales, a lo largo y ancho del país, cero sanción. Por eso es que exhortamos y exigimos a la Asamblea Nacional, equidad, justicia y seguridad jurídica, para que nuestras pequeñas inversiones y emprendimientos como microempresarios que pertenecemos al mundo de la Ley de Economía Popular y Solidaria, se regule el uso del aspecto radioeléctrico, de la misma forma como se controla la televisión satelital y el internet. Expresamente solicitamos el control y la sanción para las operadoras transnacionales de tecnología de posicionamiento, como son Uber, Easy Taxi, Cabify y otras, que vienen acabando al taxismo en todos los países del continente americano y de otros continentes. Por eso es que proponemos, una vez que nos han aprobado a través de la abogada Karla Cadena, que los señores taxistas ecuatorianos expresamos nuestro reconocimiento de gratitud a esta distinguida asambleísta manabita, por haber acogido las propuestas de Fedotaxis, y haber sido aprobado por el CAL de la Asamblea Nacional, proponemos: En la disposición general que lo preside el economista Esteban Albornoz, la Disposición General, la Vigésima, “solo a través de operadoras de transporte terrestre legales, se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

podrá montar plataformas tecnológicas para el despacho de flotas de unidades que consten en un permiso de operación, equipadas con aplicaciones de telefonía móvil, quien tenga un título habilitante para este tipo de actividad, enganche o tercerice carreras o fletes para transportar carga o pasajeros en automóviles no autorizados, se incautarán los equipos y sus contraventores serán sancionados de conformidad como lo señala el artículo tres ochenta y seis del Código Orgánico Integral Penal. Para el efecto, la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, la Agencia Nacional de Regularización y Control de Telecomunicaciones - Arcotel, determinará y supervisará el control de los aplicativos móviles y las plataformas tecnológicas, las gestiones realizadas. La matriz nacional consiguió del Directorio de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, la Resolución cero setenta, que solo podrán circular en el Ecuador aplicativos de hijos de ecuatorianos, la Federación Nacional de Operadoras de Transporte de Taxis del Ecuador, maduró, se preparó, avanzó, se tecnificó, contamos con el primer aplicativo de posicionamiento para el servicio tecnológico de los servicios de taxis a nivel nacional. Contamos con Datafast, contamos con la autorización del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Tránsito de Vehículos Utilitarios, para los aeropuertos, puertos, terminales terrestres y centros comerciales, es decir, que vamos al progreso, vamos a ver en los próximos días el nuevo servicio de taxis seguro en el Ecuador, como se da en las grandes y mejores ciudades del mundo. De la misma manera, es fundamental, señores asambleístas, que los dos articulados, que no puede ser posible que la camioneta quiera hacer todo tipo de servicio y que las transnacionales vengán a quitar el poco trabajo para los señores taxistas ecuatorianos, dónde tenemos que pedir los sectores productivos organizados como es la transportación terrestre ecuatoriana, aquí, en la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Asamblea Nacional. Por eso es que invitamos a los señores asambleístas, que estos dos legítimos petitorios de lo que es el transporte mixto, sería un peligro para que exista más canibalismo, para que exista confrontación, no se permita dar tanta apertura a las camionetas en el Ecuador. Y, que ustedes como Asamblea Nacional, protejan a los señores taxistas ecuatorianos, para que estos aplicativos de las transnacionales, sea un ejemplo en el mundo y sepan estas voracidades de los empresarios extranjeros que en este país hay una legislación, hay una Constitución, hay una Asamblea, con principios, con conocimiento, con capacidad, que legisla en favor de los ciudadanos que producimos y trabajamos amparados a la Ley. Aspiramos que estos dos requerimientos legítimos y justos de los señores taxistas organizados de la patria, que agrupa a más de ochenta mil señores taxistas ecuatorianos, tengan la aceptación, el apoyo y el respaldo para seguir pensando en crecer, en cambiar, en transformar y en constituirnos en verdaderos guías turísticos en Quito, en Pichincha y la patria. Gracias, señores asambleístas. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. El siguiente. -----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señor Presidente. Licenciado Gustavo Eduardo Moreira, Coordinador de la Transportación Rural. Por favor, señores de Protocolo nos ayudan con el licenciado Gustavo Eduardo Moreira. -----

INTERVENCIÓN DEL LICENCIADO GUSTAVO EDUARDO MOREIRA, COORDINADOR DE LA TRANSPORTACIÓN RURAL. Ingeniero Carlos Bergmann, Presidente encargado. Señores y señoras asambleístas, muy buenas tardes. Quien les habla, un campesino desde su nacimiento hasta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

los actuales momentos. Y nuestro planteamiento que venimos a hacer y a proponer hoy, justamente tiene que ver con las dificultades que tenemos los campesinos y agricultores para llegar hasta las cabeceras parroquiales y cantonales. Con la Ley que nos prohibió andar en baldes y cajones de las camionetas, a lo cual de paso estamos conscientes que antes nos excedimos, en una Nissan 2000, íbamos veinte, treinta personas, sin ninguna comodidad y seguridad, lo cual estamos conscientes que no era lo correcto, pero también esta Ley se fue a los extremos y no nos permite cargar ni a una sola persona en los baldes de nuestras propias camionetas, ni siquiera un familiar. Y es donde nos encontramos con muchas dificultades, entre ellas, la siguiente: En las comunidades donde no llega la transportación cooperada, los compañeros campesinos y agricultores que de paso pueden llegar hasta las vías estatales sin ninguna restricción, en baldes y cajones de camioneta, quedan ahí en las vías estatales. En el caso nuestro y especialmente de Manabí, con su cacao en baba, porque ya no se le seca casi; con su queso, con su maracuyá, pimienta, etcétera, etcétera, quedan en las vías estatales a la espera de que algunas de las cooperativas de transporte los recojan. A lo mejor, cuando vienen vacías o sino no los quieren llevar porque va el queso, porque va el cacao y las misma dificultad tienen a su regreso, a lo mejor esperan dos horas, una hora hasta que alguien de esta cooperativa se conduela y los lleve. Y de regreso tienen las mismas dificultades, porque las cooperativas primero cogen los que van hasta el final, a no, si de Chone van a Santo Domingo, primero los de Santo Domingo, los que van quince veinte kilómetros por ahí a Sesme, a Limones, no los cogen, cuando ya están vacíos ahí es que les paran bola a nuestros agricultores y campesinos. Otras de las dificultades, yo soy de El Carmen, tengo una pequeña propiedad y por la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

migración de los campesinos a las ciudades, hoy tenemos que recoger los trabajadores en las cabeceras cantonales, llevarlos a nuestra finca y por ende traerlos de regreso. Y ellos no quieren ocupar otro medio de transporte, y si dice, si usted me recoge aquí, por ende a mí me deja, caso contrario no voy a trabajar y es ahí donde tenemos las dificultades con la Policía, porque sabemos que ellos cumplen con lo que estipula la Ley. Tenemos las dificultades de que no podemos cargar nuestras herramientas de trabajo en los cajones de los carros porque se nos la roban, las bombas, chapeadoras, machetes, azadones, etcétera, porque no podemos cargar ni una sola persona. Entonces, entre otras dificultades, lo mismo les pasa a muchos compañeros artesanos que deben cargar sus herramientas o que deben transportar su personal para hacer cualquier tipo de construcción, tampoco lo pueden hacer. Tienen muchas dificultades, nosotros tenemos que andar a la caza, para saber a qué hora no está la Policía, para llevar nuestros trabajadores o andar de madrugada. Créanlo, señoras y señores assembleístas, que esta ley nos ha causado un sinnúmero de dificultades. No es posible que a los compañeros que tiene un carrito, los sancionen porque lleva una persona con cierta discapacidad, en sillas de ruedas en su balde, cuando quiere la Policía le dice, no puede cagar a nadie y punto y ha habido casos tremendamente dolorosos y nos tocó saber que a un compañero agricultor, a su hijo le había picado una culebra, las famosos equis, que muchos de los manabitas aquí presentes saben lo potencial venenosas que son, y cuando son más pequeñas son más venenosas, y el joven iba muy mal, y se tendió en el cajón del carro. La Policía quererlos multar, cuando vio que ya el joven comenzaba a sangrar por la nariz ahí si le dijo, siga no más, saque el pañuelo y que va de emergencia. Todas estas dificultades nos hemos encontrado con esta ley. Por eso, señoras y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

señores asambleístas, nosotros estamos proponiendo que esta o que estos permisos nos den los GAD municipales, porque son los que conocen de una u otra manera nuestra realidad, y cada cantón, cada parroquia tienen sus realidades diferentes, no puede ser la misma realidad ni siquiera de cantones cercanos. La realidad del cantón El Carmen, en la transportación urbana, rural perdón, es diferente a nuestros vecinos de Chone y Flavio Alfaro. Queremos también que este tipo de transportación, no solamente llegue a las cabeceras parroquiales, sino también a las cantonales, y son los municipios los que pueden determinar si llega a la parroquial o llega a la cantonal, ¿sabe por qué? porque hay parroquias como las nuestras y de la cual fui su Presidente, que aquí Carlos Bergmann lo sabe, San Pedro de Suma y la otra es Wilfrido Loor. La una que por desviarse la vía Suma Pedernales quedamos un poco aislados, y ahí no hay comercio que nos compre un quintal de cacao, y tenemos que salir a la cabecera cantonal, ahí no hay quién nos compre un quintal de queso; y, quién puede saber esta realidad, los municipios. Pero sí hay otras parroquias, para citarle un ejemplo, Calderón de Portoviejo, donde tienen un amplio comercio; Charapotó, donde sus campesinos sí les bastaría salir no más a la cabecera parroquial, ya no a la cantonal, pero quién conoce esta realidad, los gobiernos más cercanos a nosotros que son los municipios. Por eso nosotros les pedimos por favor, que estas competencias de la transportación rural en cajones y baldes de camioneta, dando mayor seguridad y comodidades, que es lo que proponemos, inclusive reduciendo los límites de velocidad sean otorgadas por los municipios. Porque nosotros no estamos pidiendo que se formen compañías, nosotros no queremos afectar en lo más mínimo a la transportación organizada porque sabemos de sus inversiones, sacrificios como han mejorado sus unidades, si las comparamos hace



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

diez años atrás, a los actuales momentos vemos que la diferencia es bastante. Y una reflexión, señores y señoras asambleístas, muchas de las personas con quienes hemos estado en reuniones, con la Agencia Nacional de Tránsito nos dicen que por la seguridad, que por un choque. Y yo les pregunto, cuando las motos llevan dos personas y van a cien kilómetros por hora y por falta, ya de mi tiempo que se me acaba, señores y señoras asambleístas, recuerden que cuando visitaron nuestros cantones, nuestras parroquias, nuestras comunidades para pedirnos el voto, nosotros les extendimos la mano, y por eso hoy están aquí, ahora les toca a ustedes. Nosotros hemos venido desde nuestros recintos, parroquias y cantones, y les toca a ustedes extendernos la mano, porque nos han puesto muchas dificultades a quiénes laboramos la tierra sea con sol, sea con lluvia, donde nuestro único aire acondicionado, a veces el sombrero que carga el montuvio manabita o un árbol que nos da la sombra. Señores asambleístas, esperemos que agricultores y campesinos seamos ayudados, y lo saben los asambleístas manabitas, a los cuales también les agradecemos, porque nos hemos reunido, hemos conversado, a Ricardo Zambrano, a Karlita Cadena, a nuestra asambleísta de El Carmen Tanlly Vera, a Karina Arteaga, a Daniel Mendoza, por favor extiéndanos la mano, ayúdennos hoy, hoy les toca a ustedes darnos la mano a los agricultores y campesinos, porque lo único que hacemos es trabajar, trabajar y trabajar. Muchísimas gracias, señores y señoras asambleístas. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Siguiente, señora Secretaria.-----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señor Presidente. Ramón Wilfrido Moreira, dirigente campesino de la zona norte de Manabí. Por favor



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

señores de Protocolo, que comparezca el señor Ramón Wilfrido Moreira al Pleno de la Asamblea Nacional. Gracias.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR RAMÓN WILFRIDO MOREIRA, DIRIGENTE CAMPESINO DE LA ZONA NORTE DE MANABÍ. Buenos días y buenas tardes a esta hora. Señor Presidente de la Asamblea Nacional, encargado, en esta tarde, Carlos Bergmann. Señores asambleístas y señores campesinos y choferes que nos están acompañando en esta tarde, aquí en esta noble Asamblea Nacional. Soy un campesino montuvio manabita de Chone, tengo diez cuadras de terreno en Río Plata, donde tengo dos guaras de cacao, dos de naranja y mandarina, tengo una de maracuyá, tengo una de pimienta y el resto en pasto, donde tengo mis animales, mis cabezas de ganado, soy un campesino mediano agricultor, que salgo en las camionetas de mis vecinos a vender mi producto a la ciudad. Pero que pasa, que nosotros los agricultores que venimos en los carros de cajón y balde, no podemos llegar con nuestro producto en ese vehículo, a donde compran el producto. Nosotros venimos desde la comunidad a la cabecera parroquial y de ahí tenemos que ir al cabecera cantonal, pero no podemos hacerlo porque en la cabecera parroquial no compran ese producto, cacao, queso, gallina, choncho; que hacemos, que los vecinos en las camionetas nos dejan en el vía principal, ahí nos quedamos esperando que las cooperativas reguladas nos lleven a la cabecera cantonal. Ahí estamos dos, cuatro horas, con personas con discapacidad, con niños, adultos de la tercera edad, compañeros y no podemos trasladarnos en las camionetas reguladas, porque hay las que van de Quito, Santo Domingo, El Carmen a Chone van completas, hay que esperar a veces cuando pasa un carro, una de la cooperativa, una Flavio Alfaro vacía ahí es que nos llevan, de ahí nos dejan en el terminal, allá 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

tampoco los taxis nos cogen, tenemos que esperar una hora, dos horas que llegue un triciclo, porque ustedes saben que uno lleva gallinas, cacao en baba, eso tenemos que regresar al comercio a venderlo, porque allá en el terminal los taxis y las camionetas no llevan, se les ensucia los vehículos, los taxis no quieren llevarnos, los triciclos porque esos se lavan y esos nos llevan. De ahí mismo, el mismo retorno compañeros, asambleístas, el mismo problema; vuelta el regreso, coger un taxi hasta donde está el bus; el bus hasta donde llega, el bus de transporte hasta donde uno tiene que irse a la comunidad, de ahí esperar horas también enteras para que uno les lleve a la comunidad. Es un gran sacrificio, un gran inconveniente que tenemos los campesinos, los que han nacido, nos hemos criado y vivimos en el campo y los que labramos la tierra, los que traemos el producto al cantón para que sean transportados a las ciudades para servirnos los alimentos, compañeros, quiénes nos sacamos el aire trabajando. Allá tenemos el ventilador, es este, este es el ventilador en el campo, y cuando mucho sol ya no podemos trabajar, debajo de un árbol asombrarlo, ese es el inconveniente del campesino. Aquí ustedes, compañeras, compañeros asambleístas de Manabí, están fresquitos aquí vea, aquí no le pica la plaga, la garrapata, nosotros allá sí, los que trabajamos de lunes a sábado, y que el día domingo que venimos a hacer las compras en la camioneta, no podemos venir ya de un hijo porque no puede llegar al pueblo. Los que trabajamos de sol a sol, es el día domingo que salimos a veces. Otra cosa también, asambleístas, el estudiante, yo tengo un nieto que viene al colegio, en los carros de los vecinos, los vecinos me lo traen, pero me lo dejan, papito nos dejan en la vía principal, el bus pasa lleno, me dice, a veces perdemos clases papito, él me dice, perdemos clase, de tarde mijo porque llegas tú a las cinco de la tarde, padre lindo, que tiene que llegar a la una o dos de la tarde a almorzar, 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

papi cuando salí del colegio, el bus ya estaba lleno y ya no me pude venir en ese bus, y ustedes saben que ustedes pierden media hora, una hora se le hacen dos, tres horas, va llegando a las cinco o seis de la tarde. Ahí si yo también deseo que las camionetas que tenemos en los campos, de los vecinos, que los niños vengán hasta el colegio, no podemos quedarnos en diez, quince kilómetros botados. Estamos perdiendo clase, y quiénes, los que gastamos somos nosotros, comprando útiles, mandándoles, trabajando para el pasaje, para que el niño se sirva un jugo, una empanada, cualquier cosa, compañeros. Pero estamos viendo la situación, que están llegando muy tarde, y usted sabe que, no sabemos dónde se queda el niño, porque estamos trabajando en la agricultura, no podemos andar tras el niño, ese es el problema. La situación, compañeros, que tenemos en los actuales momentos quiénes habitamos en las diferentes comunidades de nuestro cantón, el cantón Chone tiene siete parroquias, el ochenta y cinco por ciento de la vía rural que los asambleístas manabitas y de nuestro cantón conocen, la neta realidad que padecemos en el campo, en estos actuales momentos. No tenemos tampoco para pagar tres y cuatro pasajes, compañeros. Esa es la neta realidad que venimos hoy día a manifestarnos aquí con esta situación de la Ley de Tránsito, Seguridad Vial. Somos conscientes, somos respetuosos a la autoridad y a la ley, pero ustedes, señores asambleístas, hombres y mujeres, pónganse la mano en el pecho, la mano en el corazón. Cuando ustedes llegan a nuestras comunidades son bien atendidos y atendidas. Las atendemos en las comunidades, necesitan ustedes, como están aquí hoy día, las asambleístas de nuestro cantón, nuestra provincia, y de todo el país damos el voto, con voluntad, con cariño, con amor; asimismo hoy día que estamos aquí, señores asambleístas, los de mi provincia y de todo el país, pónganse la mano en el pecho, ayúdenos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

compañeros, ayúdenos a nosotros los montuvios, los que somos nacidos y criados en las comunidades. Nosotros acá, hoy día, es un honor estar aquí, y gracias a Dios tenerlos aquí, bueno, a todos ustedes con salud, y vuelvo a repetir, es un honor y a todos ustedes, a mis compañeros choferes, a los compañeros campesinos, a los taxistas que han dicho la verdad, a todos las personas que han intervenido, venimos a decir las plenas, la verdad, como decimos los campesinos, que no somos estudiados, no somos preparados, pero de todas maneras tenemos derecho de hablar, porque este país es libre y democrático compañeros. Gracias por haberme escuchado, compañeros.-----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Señor Presidente, han finalizado las comisiones generales.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Retomamos la sesión del Pleno. Tiene la palabra asambleísta Marcelo Simbaña.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE CLAUSURA LA COMISIÓN GENERAL Y REINSTALA LA SESIÓN CUANDO SON LAS TRECE HORAS TREINTA Y SEIS MINUTOS. -----

EL ASAMBLEÍSTA SIMBAÑA VILLAREAL MARCELO. Señor Presidente, encargado de la sesión, colegas asambleístas, buenas tardes. Realmente el trabajo que se ha realizado desde la Comisión Ocasional para reformar la Ley de Tránsito y la Seguridad Vial del Ecuador, ha sido ardua, ha sido un trabajo consensuado. En esta actividad hemos participado actores sociales, actores políticos, pero siempre pensando en el bienestar común, siempre pensando que el objetivo máximo de nuestro trabajo, tiene que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

ser, reducir la mortalidad y la morbimortalidad en las carreteras de nuestro país, ese es el gran objetivo y obviamente el otro objetivo que perseguíamos como Comisión Ocasional, era la de dar cumplimiento a la ley, y en este sentido el famoso Consejo Consultivo hasta hace meses atrás no se había conformado. Ese objetivo se cumplió, ya tenemos un Consejo Consultivo actualmente y obviamente tenemos que hablar de las bondades de lo que hemos logrado. Hemos escuchado con mucha atención las intervenciones que se han presentado por los interesados en la reforma del proyecto de Tránsito, y en ese sentido creo que es necesario encontrar puntos de equilibrio a los proyectos de reforma, a lo que la gente está proponiendo. Si bien es cierto, si bien es cierto aquí están presentes representantes de los choferes, representantes de la sociedad civil a los cuáles, un saludo cariñoso a todos los que se encuentran en las barras altas, pero obviamente creo que es indispensable, encontrar los puntos de equilibrio en estos asuntos que generan conflicto. Nuestra mesa de trabajo en la Comisión, se ha caracterizado por escuchar a todos, porque esta mesa de trabajo se ha conformado con especialistas técnicos en la materia, a los cuáles agradezco la colaboración, a la Policía Nacional, a los señores de la Agencia Nacional de Tránsito, a los señores de la Comisión de Tránsito del Ecuador, todos ellos nos han dado un gran aporte para esta reforma. Ahora, si bien es cierto, creo que ninguna reforma, ningún proyecto de ley es perfecto, pero vamos buscando, vamos encontrando en acercarnos a resolver las necesidades que tiene la población y, en ese sentido creo que en este momento es pertinente agradecer a la Comisión por haber acogido mi sugerencia, la sugerencia de estimular al conductor que nunca haya sido sancionado, con la rebaja o la exoneración de cincuenta por ciento en el valor de la tarifa de su licencia de conducir en el momento de canjear o en el momento de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

renovar la licencia de conducir, lo cual agradezco esta acogida que fue positiva en el seno de la Comisión. Ahora quiero ser propositivo y hablar de algunos artículos que me parece que es importante que deban ser tratados. Voy a empezar hablando por el artículo veintitrés referente al Consejo Consultivo. Creo que es necesario que las opiniones, las resoluciones del Consejo Consultivo deban tener carácter vinculante con las decisiones del Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito. Sí, me van a decir, pero ya hicimos la reforma a los artículos anteriores, en donde damos la posibilidad para que el Presidente del Consejo Consultivo sea parte del Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito. Ahora, la lógica, la coherencia y la racionalidad me hacen pensar que es indispensable, que las decisiones y resoluciones del Consejo Consultivo, deben tener carácter vinculante con las decisiones del Directorio Nacional de la Agencia de Tránsito. Luego, quiero hablar del artículo ochenta y tres. Las sanciones a las operadoras. En este artículo se ha propuesto una serie de medidas cautelares y de sanciones a las operadoras en el caso de que ocurran faltas graves, accidentes de tránsito etcétera, etcétera. Ahora, creo que es indispensable invitarles a los colegas asambleístas, a hacer una reflexión. A mí, en lo personal no me parece justo que por la irresponsabilidad de un conductor se deje sin trabajo a muchas familias, en ese sentido creo que gráficamente les voy a explicar cómo funciona el asunto. En una cooperativa de transporte tiene ciento cincuenta vehículos, de esos ciento cincuenta vehículos dependen quinientas familias aproximadamente, la familia del conductor, la familia del ayudante, la familia de las secretarías que operan el sistema, etcétera, etcétera, les parece justo que quinientas familias se queden sin trabajo temporalmente o de forma definitiva por la irresponsabilidad de una persona, no me parece justo. Entonces, en el artículo ochenta y tres, 4



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

propongo que las sanciones y las medidas cautelares, sean impuestas de manera progresiva, dependiendo de la gravedad de la falta. Luego, creo que es necesario también hablar del artículo ciento cuarenta y uno, literal k, sobre los cinturones de seguridad. Primeramente, es indispensable que todo tipo de vehículo tenga cinturones de seguridad, actualmente el reglamento contempla que los vehículos antiguos, viejitos no tengan cinturones de seguridad, creo que es indispensable cambiar esa norma y que todos los vehículos sin excepción alguna, nuevos o viejos tengan cinturones de seguridad. Luego también es indispensable que la sanción cuando no se usa el cinturón de seguridad se la establezca al ciudadano que no utilizó el cinturón de seguridad a través de su cédula, a través de su cédula y obviamente que no sea el conductor el responsable de las acciones y omisiones de los pasajeros del vehículo, creo que es importante tomar en cuenta esta situación. Luego con respecto al artículo ciento cuarenta y dos, literal j, que habla de las llantas lisas, proponemos que la sanción cuando un vehículo circule con llantas lisas o con neumáticos no permitidos para el efecto, la sanción tiene que ir al dueño, al propietario del vehículo, y no al conductor, porque en muchas ocasiones, si ponemos el ejemplo del transporte público o comercial, los choferes, los conductores son obligados a conducir los vehículos en las condiciones que se encuentre el vehículo en ese momento, lo que no me parece coherente ni lógico. Luego, tenemos que hablar del artículo ciento cuarenta y cinco, literal c, que habla sobre las sanciones al conductor de un vehículo con categoría diferente. No me parece lógico que se sancione, y les voy a poner un ejemplo muy gráfico. Juan Pérez tiene una licencia de conducir tipo e, a Juan Pérez se le debe permitir conducir todo tipo de vehículo con categoría inferior, con excepción de motos, tricimotos, maquinaria agrícola y equipo caminero. Lo que quiere decir gráficamente



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

hablando; Juan Pérez, puede conducir su vehículo particular, Juan Pérez puede conducir un vehículo liviano, Juan Pérez puede conducir un taxi, Juan Pérez puede conducir una camioneta, esa es la excepción que es necesario tomar en cuenta. Es necesario también hablar del artículo ciento ochenta y ocho, referente a las escuelas de conducción. Creo que es necesario e indispensable en este artículo prohibir las tercerizaciones para capacitar y formar a los aspirantes a conductores profesionales y tomar en cuenta, y mucho cuidado la pertinencia, la logística, la experticia que deben tener las escuelas de conducción para formar a los futuros conductores, obviamente necesitamos vincular esta formación a la capacitación constante; creo que, colegas asambleístas, este grave mal que tenemos de la mortalidad en las carreteras se va a sanar con capacitación constante a los infractores, capacitación constante a los conductores, educación constante desde los niveles de educación básico, antiguamente nosotros teníamos en la malla curricular educación vial.....

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

EL ASAMBLEÍSTA SIMBAÑA VILLAREAL MARCELO. ... Necesitamos retomar todas estas buenas costumbres, buenos hábitos para eliminar tanto problema que tenemos actualmente en las carreteras del país. Y para finalizar, creo que otro elemento que hay que tomar en cuenta es el excesivo parque automotor que tenemos ahora en el país, y este excesivo parque automotor se debe controlar con un plan de chatarrización constante; en dónde se sometán a este plan todos los vehículos que hayan perdido su vida útil, obviamente generando excepciones para los vehículos clásicos o históricos que conserven al menos el ochenta por



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

ciento de sus partes originales. Y, para finalizar necesitamos respaldar el accionar de la Policía Nacional, ya que en los artículos trece, dieciocho y veintitrés, hemos visto pertinente que sean parte de los diferentes organismos de control, por lo que, su experticia, su capacidad y su gran desempeño durante toda la vida de profesionales en temas de tránsito han demostrado con eficiencia y experiencia. Señoras y señores, muchas gracias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Señores asambleístas, vamos a suspender esta sesión y la vamos a retomar a las dos y cuarenta de la tarde. Muchas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE SUSPENDE LA SESIÓN HASTA LAS CATORCE HORAS CUARENTA, CUANDO SON LAS TRECE HORAS CUARENTA Y NUEVE MINUTOS. -----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Se toma nota, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Señorita Secretaria, sírvase verificar el quorum. -----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señor Presidente, señoras y señores asambleístas, por favor, registrar su participación, en caso de existir alguna novedad indicar a esta Secretaria. Gracias. Señor Presidente, contamos con quorum.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE REINSTALA LA SESIÓN CUANDO SON LAS QUINCE HORAS SIETE MINUTOS. -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias, reiniciamos el Pleno de la Asamblea, Pleno quinientos cuarenta y nueve. Tiene la palabra asambleísta Ana Belén Marín. Tiene la palabra asambleísta Verónica Guevara.-----

LA ASAMBLEÍSTA GUEVARA VILLACRÉS VERÓNICA. Gracias, compañero Presidente. Un saludo a todos los colegas asambleístas y un saludo a las personas que se encuentran aún en las barras altas. “Hecha la Ley, hecha la trampa”, esta frase nos recuerda que si hay algo connatural a la naturaleza humana en general, es su habilidad para la adaptación de las circunstancias a sus intereses y que las leyes están sujetas a interpretaciones, esto es lo que debemos evitar a toda costa, colegas asambleístas. Con fecha seis de julio del dos mil dieciséis, ingresé una propuesta de reforma a la Ley Orgánica que estamos debatiendo en este momento, es decir, hace más de dos años, hago hincapié en la fecha, porque al ser remitida y tratada en la Comisión Ocasional creada, para entre otras cosas tratar todas las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a pesar de no haber sido recibida para exponer la importancia de esta reforma, debo decir ante este Pleno, que con Oficio de fecha treinta y uno de julio del dos mil dieciocho, solicité al asambleísta Fafo Gavilánez en su calidad de Presidente de la Comisión Ocasional, se reciba en comisión general a los representantes de las asociaciones de Tricimotos con el objeto de que realicen observaciones a las reformas planteadas y en especial expongan la problemática que afecta al sector, no fueron recibidos en dicha Comisión, por lo que volví a insistir en mi pedido con Oficio de fecha dieciséis de octubre del dos mil dieciocho; nuevamente debo manifestar que no fueron recibidos los compañeros representantes del sector



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

tricimotero. Eso demuestra, compañeros, poco interés por escucharlos y aquí debemos coincidir que todos los sectores, independientemente de que se acojan o no sus propuestas, deben ser escuchados y creo que en eso coincidiremos con los asambleístas que conforman esta Comisión, lo que ha ocasionado que se acoja parcialmente la reforma y se mantenga una contradicción e incoherencia en el texto que no guarda armonía con el ordenamiento jurídico. Por favor, quisiera que ubiquen las diapositivas que están para esta presentación, la siguiente, por favor. En este cuadro comparativo vamos a ver la disposición que se encuentra vigente en el artículo cincuenta y siete, donde ya se reconoce la categoría comercial para el sector tricimotero del país, esto fue una reforma que también fue presentada, presente en el dos mil catorce, donde se acogió y pasaron a competencia de los municipios la regulación de este sector. Aquí es importante ver, esta es la disposición vigente, en la disposición segunda habla de forma excepcional los denominados tricimotos, moto taxis o triciclos podrán prestar servicio comercial en lugares donde sea segura y posible su prestación sin afectar al transporte público o comercial, siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los gobiernos autónomos descentralizados y a las condiciones técnicas para el efecto que se determinaran en el reglamento a esta Ley. La Propuesta de Reforma nuestra pide, pretende que se elimine "de forma excepcional", porque al momento en que se categoriza como comercial el servicio de transporte en tricimoto, dejó de ser excepcional alternativo y también consideramos que debe eliminarse luego "del transporte público o comercial", ¿por qué? porque al ser ya cauterizado como comercial no va a afectar a un transporte en este caso, por ejemplo en los taxis que son de categoría comercial también. Lo que la Comisión acogió o acepto fue ya modificado, eliminar "de forma



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

excepcional” como lo habíamos solicitado, un agradecimiento allí a los miembros de la Comisión, pero se mantiene “posible su prestación sin afectar el transporte público o comercial”. Nosotros habíamos pedido la eliminación y queríamos explicar en la Comisión el porqué, justamente. Por eso indico que han entendido parcialmente el espíritu de esta reforma, siempre y cuando... aunque en otras palabras, es concordante con lo que habíamos propuesto, “se sujeten a las ordenanzas y normas de circulación determinadas por los gobiernos”, nosotros habíamos ubicado las restricciones. Estamos totalmente de acuerdo con ese texto, pero sugerimos que se elimine “o comercial” porque los dos tipos de servicio de transporte son de categoría comercial. Por favor, la diapositiva anterior, aquí podemos ver en que afecta, tenemos el Reglamento a la Ley de Tránsito, en su artículo sesenta y tres habla: “Transporte terrestre comercial, transporte escolar e institucional, taxi convencional y ejecutivo”, y aquí quiero que observen bien compañeros dice: “Servicio alternativo excepcional”, el servicio de transporte en tricimotos dejó de ser alternativo excepcional, el momento que se categorizó como comercial, tiene luego de que se apruebe estas reformas, el Presidente de la República tiene que hacer una reforma al reglamento porque no puede ser categoría comercial, “servicio alternativo excepcional” si ya tiene categoría comercial. Entonces, ahí hay un error que tiene que ser reformado, ahí habla tricimotos, moto taxis, triciclos motorizados, vehículos de tres ruedas, gracias. El artículo cincuenta y siete de la Ley de Tránsito denomina como les indicaba a este servicio de transporte como “comercial”, el que presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea transporte colectivo o masivo”, en eso estamos claros y está en la Ley, para lo cual se requiere permiso de operación respectivo, dentro de cuya clasificación se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

encuentra el servicio de transporte de tricimotos, así consta en la Ley en este momento; sin embargo, la disposición general segunda, en evidente contradicción con la norma legal invocada, permite el servicio de transporte de tricimotos, moto taxis o triciclos que constituyen el servicio de transporte comercial bajo circunstancias excepcionales y eso es lo que en este momento está perjudicando a este sector, esta excepcionalidad además que podía acarrear la inconstitucionalidad de la Ley por violentar la garantía constitucional al trabajo, al momento de aplicar la norma ocasiona serios inconvenientes al sector de trabajadores de tricimotos, tanto en el desenvolvimiento del trabajo como en la obtención de sus permisos de operación y legalización de sus unidades. Es necesario hacer referencia a lo que dispone el artículo treinta y tres de la Constitución de la República: "El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libre, escogido o aceptado". Bajo este principio, es necesario que las normas que involucren este derecho y garantía sean congruentes con las normas constitucionales a fin de que su aplicación sea oportuna, eficaz y efectiva. En la redacción de la norma deben establecerse los medios que permitan resolver problemas y modificar conductas, a fin de que las obligaciones sean exigibles y con eficacia jurídica, debemos considerar que no es posible que, por una parte, el artículo cincuenta y siete de esta Ley determina qué tipos de transporte se consideran con carácter comercial, como lo hemos visto en la comparativa, para lo cual se requiere de un permiso de operación de conformidad con lo que dispone la Ley y el Reglamento, el mismo Reglamento de aplicación de la Ley en su artículo sesenta y tres, 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

considera al servicio de tricimotos, moto taxis, triciclos motorizados como un “servicio alternativo excepcional” lo cual es atentatorio nuevamente con lo dispuesto en la Ley. Recordemos que cada Estado soberano se maneja por un conjunto de normas que conforman lo que se conoce como un ordenamiento jurídico y entendiendo como tal la integración de las normas en un conjunto o sistema de normas o instituciones organizadas y coherentes, de manera que estas adquieren relevancia por la posición que ocupan en el mismo. Considero que la Comisión ha comprendido, como les indique al inicio de forma parcial, el espíritu de la reforma, en la disposición general segunda al suprimirse la frase “de forma excepcional” en la primera línea, hago énfasis nuevamente en que debe eliminarse “o comercial” por ser de la misma categoría, por no ser concordante con el ordenamiento jurídico ecuatoriano debido a la categorización que ya existe en esta Ley. La propuesta ya fue leída, en este orden de ideas, no podemos legislar con base a contradicciones...-----

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

LA ASAMBLEÍSTA GUEVARA VILLACRÉS VERÓNICA. Muchas gracias, Presidente, ya culminó. ...e incoherencias donde su disposición general limita la aplicación de la norma, en este contexto es indispensable adecuar esta legislación y que el Presidente haga en su debido momento la reforma al reglamento. Después de esta explicación, tengo la certeza de que esta reforma va a ser acogida en su totalidad, porque el sector de tricimotos necesita una respuesta inmediata, que dé seguridad jurídica y sobre todo la posibilidad de trabajar de forma segura y digna, cumpliendo, y esto quiero que se escuche claramente, cumpliendo con



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

todas las regulaciones y la seguridad vial integral que es lo que esta Comisión está salvaguardando. También indicarle al Presidente de la Comisión y a los miembros de esta Comisión que ingresaré más reformas por escrito y solicitar públicamente aquí en el Pleno al Presidente que, por favor, nos reciba en la Comisión para que los asambleístas puedan escuchar y entender claramente el espíritu de las reformas. Muchas gracias, compañeros.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted, Asambleísta. Tiene la palabra asambleísta Ana Belén Marín.-----

REASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN LA ASAMBLEÍSTA ELIZABETH CABEZAS GUERRERO, PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS QUINCE HORAS DIECINUEVE MINUTOS.-----

LA ASAMBLEÍSTA MARÍN AGUIRRE ANA BELÉN. Muchas gracias, señor Presidente de la sesión. Un saludo cordial a todos los colegas asambleístas. Como integrante de esta Comisión realmente quiero empezar agradeciendo al señor Presidente y por supuesto a cada uno de los integrantes, que al ser la única mujer que está en esta Comisión, me he sentido honrada de tener un trabajo equitativo, de tener un trabajo de arduo debate, pero sobre todo de grandes consensos. Esta Comisión empezó principalmente para dar seguimiento al Consejo Consultivo, ¡oh sorpresa! no había Consejo Consultivo, no estaba conformado, entonces no teníamos a quien dar seguimiento y más bien por decisión de este mismo Pleno de la Asamblea se decide que las reformas que tenían planteadas sean evaluadas y sean elaboradas en este espacio importante



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

como es una Comisión Ocasional de Tránsito Transporte y Seguridad Vial. Bajo este concepto, hemos recibido a un sinnúmero de organizaciones y que han venido a aportar, pero por supuesto de manera permanente ha estado junto a nosotros la Comisión de Tránsito del Ecuador, la Policía Nacional, la Agencia Nacional de Tránsito y cada uno de nuestros equipos que conformamos inclusive una Comisión de asesores para que ellos vayan avanzando el trabajo y como no reconocer el trabajo de cada uno de ustedes, gracias a todos los equipos que han permitido que el día de hoy podamos presentar este primer informe. Yo me voy a centrar en cinco puntos que he considerado los más importantes y que tienen el fondo de todo esto. Pero como un eje fundamental, que los integrantes de esta Comisión no nos pusimos a defender a un sector o a defender otro sector, esta Comisión lo que ha defendido es la disminución de los accidentes de tránsito y ha defendido la participación de todos los sectores, porque este país lo que necesita es el incremento del espacio del empleo, necesita más trabajo. Por esa razón, la distribución equitativa del empleo a nivel del transporte tiene que ser de manera técnica, de manera articulada. Bajo esos consentimientos, yo me permito mencionar que el primer cometido para poder fortalecer esta reforma ha sido justamente el Consejo Consultivo; en primera instancia hemos incluido otros ministerios que no estaban considerados en el Consejo Consultivo, pero además algo muy particular, en el Consejo Consultivo que como decía inicialmente no existía, no había, no teníamos a quien dar seguimiento, entonces se conforma este Consejo Consultivo y en este momento, en esta reforma lo que estamos proponiendo es que la sociedad civil sea quien esté al frente del Consejo Consultivo, sea quien la presida y que también las demás instituciones que se están incluyendo como es el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Salud, el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Ministerio de Educación, el Ministerio del Interior, la Federación Nacional de Transporte, choferes, escuelas de conducción, asociaciones automotrices, delegados de los ciclistas, peatones sean incluidos en este Consejo Consultivo. Como segundo momento, también es importante mencionar que consideramos que para la disminución de los accidentes de tránsito es fundamental trabajar en educación; la educación tiene que partir desde los niños, desde los jóvenes y no tiene que ser una utopía, tiene que ser una realidad para que nuestros niños, nuestros jóvenes dentro de las mallas curriculares esté incluida esta obligatoriedad. Si bien es cierto, en este momento se habla del tema de educación, sin embargo, no se está aplicando y mientras no esté obligatorio por Ley, obviamente las instituciones solamente cumplirán la parte que les corresponda más no lo que sea obligatorio y además en el momento que evaluamos las estadísticas que nos ha entregado ágilmente la Agencia Nacional de Tránsito, la Comisión de Tránsito y los demás actores de la sociedad civil inclusive, nos mencionan que los accidentes de tránsito, que nosotros estamos aquí, estimados asambleístas, reformando esta Ley para disminuir la gran cantidad de accidentes de tránsito que vemos lamentablemente todos los días. Pero cuando nosotros o cuando nos toque a algún familiar de nosotros, ahí recién tomaremos en cuenta, esperemos que esto no pase, esperemos no perder un familiar en un accidente de tránsito para recién darle la vuelta a esta Ley. Esta Ley es de absoluta importancia porque en el día a día se mueren cientos de personas en las vías de nuestro país. Decía sobre el tema de la educación, en el artículo ciento ochenta y cinco hemos incluido que se capaciten a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, así como de los institutos técnicos y tecnológicos de la educación superior, de las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

universidades, de las escuelas politécnicas, en materia de Educación Vial, Conducción Defensiva y normas vigentes de tránsito. Ahora, si es que la preocupación es la educación, también otra de las grandes preocupaciones ha sido por qué razón en este momento no se está pidiendo una prueba para sacar la licencia tipo B. Por primera vez, en esta reforma estamos incluyendo que se necesita nuevamente regresar a que las pruebas que se vayan a realizar para poder sacar la licencia, obviamente tengan que tener este requisito fundamental, pero también está incluida la recategorización de la licencia. Hemos escuchado varias de las propuestas de los diferentes actores que nos decían, por qué ahora para tener una licencia tipo E, solamente tienen que pasar un curso de seis meses o un curso de un año para obtener una licencia profesional tipo E. Es decir, esta preocupación no solamente ha sido solamente de un actor, ha sido de varios actores y la hemos incluido en esta reforma, que se incluya la categorización y que quien quiera tener una licencia tipo E, haya pasado por todas las categorías previas para poder obtener, es decir, que la experiencia sea la que esté al volante, que sea el profesional del volante el que esté en las vías, que esté en las carreteras. También hemos pensado y hemos pensado no solamente de una manera muy técnica que así ha sido, sino también de una manera mucho más pragmática y social, en el sentido de que la licencia de conducir es la herramienta fundamental para los conductores, recordando que el transporte es la base fundamental de la economía, de la economía, del transporte a través del turismo, de lograr que el transporte se ha convertido en una herramienta importante para poder hacer el traslado de personas inclusive con discapacidad. Aquí hay varias posiciones, que si ponemos las camionetas en el sector rural, que si les quitamos competencias a los unos o les damos competencias a los otros, aquí lo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

que se requiere es fortalecer las competencias que tienen los gobiernos autónomos descentralizados. No es posible que en este momento, me permito transmitirles, estimados colegas, hemos visto que hay desinformación en los medios de comunicación, no en todos por supuesto, pero se está mencionando que nosotros estaríamos proponiendo, a poder vincular este servicio de transporte denominado rural urbano, para que les desplace al trabajo a otros sectores, eso es falso. Nosotros estamos haciendo un trabajo equitativo para que todos los tipos de servicio puedan estar sirviendo en cada uno de los sectores. Pero bien decía quién nos acompañó aquí de la provincia de Manabí y decía: "Quién mejor que los gobiernos autónomos descentralizados saben su realidad", ahora hay debilidades, por supuesto que hay debilidades. En el momento de transferir la competencia no se transfirió de manera completa, hay apenas tres municipios que dan un servicio adecuado del control, del monitoreo de los vehículos, todos los demás lo hacen de manera solamente visual y ese es uno de los principales errores, por eso en el momento que se fortalezcan y eso tiene que ser de manera técnica, pero tampoco permitir que en los gobiernos autónomos descentralizados se politice la entrega de las frecuencias a las camionetas, a los taxis y la creación de nuevas cooperativas, no podemos permitir que se politice este servicio importante que está amparado en la Constitución de la República del Ecuador. También la asambleísta Guevara, muy preocupada y con mucha razón, refiriéndose al tema de las tricimotos, también hemos propuesto como parte de las reformas incluir algunos textos en cuanto a la Disposición General Segunda, en cuanto a las tricimotos, esta herramienta quienes no hemos estado o quienes no han estado en el territorio, en el campo, en las zonas más remotas de nuestro país, en las comunidades, en los recintos, ahí necesitamos una alternativa del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

transporte, pero también necesitamos que las tricimotos cumplan con las normas, cumplan con las reglas, cumplan con las normas ISO, que está incluida en la forma y en la construcción de las tricimotos. Pero también necesitamos que quien da el servicio desde la zona rural hacia la zona urbana o si les llevan a la escuela los niños, que también cumplan con las características que requiere, como es el tema de seguridad. Los productores de nuestro país, los agricultores son quienes nos dan de comer y son quienes llevan los productos del campo hacia la ciudad, hacia los mercados; no es posible que en este momento les estén quitando los productos en plena vía Panamericana, porque aparentemente no pueden trasladarse de una vía secundaria hacia una vía perimetral...-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene treinta segundos, Asambleísta.-----

LA ASAMBLEÍSTA MARÍN AGUIRRE ANA BELÉN. ... Ahí es donde nosotros tenemos que fortalecer una cadena adecuada de un transporte alternativo para este sector tan vulnerable pero tan enriquecedor para nuestro país y la economía como el sector agropecuario. También consideramos absolutamente importante mencionar lo que hemos incluido dentro de las nuevas disposiciones generales y me enfocaré en dos de ellas: La una, es que los propietarios o conductores que realicen algún tipo de transporte terrestre, estarán obligados en el plazo de trescientos sesenta y cinco días a instalar dispositivos electrónicos de control, el tacógrafo y limitadores de velocidad, vehículos de transporte público o privado, de mercancías o de pasajeros nacionales o extranjeros, vehículos que tengan más de tres punto cinco toneladas incluido remolque o semirremolque, los vehículos que no estén obligados a cumplir con dicha instalación serán definidos en el reglamento de la Ley. 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Hemos considerado oportuno y aquí el personal de la Policía Nacional nos comentaba y que bueno que se encuentran en la parte posterior, porque han sido unos excelentes asesores, decían que hace diez años habían propuesto incluir este tema de tacógrafo, pero que lamentablemente nunca fue considerado y si nuestro objetivo es disminuir los accidentes de tránsito, necesitamos tener educación y control de velocidad en las vías. Finalmente, también hemos incluido que pese a que en la Ley actual está considerando los fondos de cesantía de los profesionales que han sido jubilados, pero que hasta la presente fecha no existe la participación de la misma, hemos creído oportuno incluir que para el cumplimiento de lo previsto en los artículos dos treinta y dos treinta y uno, sobre los fondos de cesantía, la Agencia Nacional de Tránsito de forma trimestral deberá enviar información correspondiente a la prestación de este beneficio a la Comisión Especializada Permanente de Derechos de los Trabajadores y Seguridad Social, así como también al Consejo Consultivo previsto en el artículo veintitrés de la Ley Orgánica de Tránsito. Para concluir, señora Presidente, estimados colegas asambleístas, estas reformas al ser el primer informe para el primer debate, por supuesto que tenemos la apertura. Desde un principio, nuestro Presidente de la Comisión lo ha mencionado y ratificar ese compromiso, porque inclusive hemos realizado reuniones en el territorio, claro que no son suficientes, todavía hay mucho por hacer, no esperemos que más corazones azules estén en las calles, podemos evitarlo y hoy es la oportunidad de hacerlo. Gracias, señora Presidente.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el asambleísta Javier Cadena.-----

EL ASAMBLEÍSTA CADENA HUERTAS JAVIER. Gracias, señora



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Presidenta. Compañeras, compañeros, colegas asambleístas. Un saludo a los transportistas que nos acompañan en esta tarde, a los medios de comunicación, a la provincia del Carchi a la cual represento. En el dos mil trece existieron dos mil doscientos setenta y siete fallecidos por accidentes de tránsito; en el dos mil catorce, dos mil trescientos veintidós fallecidos por accidentes; en el dos mil quince igual, dos mil ciento treinta y ocho fallecidos; en el dos mil dieciséis, mil novecientos sesenta y siete fallecidos; en el dos mil diecisiete, dos mil ciento cincuenta y tres muertos por accidentes de tránsito y en lo que va del dos mil dieciocho, mil seiscientos veintisiete fallecimientos. Hasta cuándo el Estado ecuatoriano, la sociedad ecuatoriana tiene que estar viendo estas catástrofes familiares de la sociedad por el incumplimiento de las normas de tránsito o la falta del Estado ecuatoriano en la regulación. Y es que hay muchos factores, estimados amigos y amigas, que se deben ajustar. Yo sé que es una Ley muy compleja, que en el dos mil ocho tenía las expectativas, pero que lastimosamente no se pudieron cumplir por la inobservancia de muchos de las personas y de muchos de los actores, y es que ha habido culpabilidad de todos los entes, cómo no decirle que la Agencia Nacional de Tránsito tiene una corresponsabilidad tremenda al establecer frecuencias, cupos sin los estudios correspondientes y eso es lo que ha pasado para que nuestras carreteras se vean teñidas de sangre y los correteos que vulgarmente llamamos y que lo vemos en todas las carreteras del país. Yo quiero agradecer la benevolencia del Pleno de la Asamblea, en haberme tomado en cuenta para ser parte de esta Comisión Ocasional, a todos los integrantes como decía Ana Belén Marín, a su Presidente, primero por ese despojo, porque aquí no ha existido un criterio político para trabajar en esto, ha habido la apertura necesaria y decirles, compañeros y compañeras asambleístas, que esta Comisión, a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

los distintos gremios a la sociedad civil, que esta Comisión está abierta para seguir escuchando. Hemos invitado y hemos escuchado a muchos sectores que han comparecido a la Comisión y han hecho sus aportes importantes; más sin embargo, creemos que tiene que ser la corresponsabilidad de todos los ciudadanos ecuatorianos. Cómo no decirles que se trata de una reforma en donde una Ley, una Ley de Tránsito no puede ser recaudadora como se ha estado haciendo hasta los actuales momentos, donde vemos que la corresponsabilidad de los municipios no ha sido totalmente al cien por ciento, como se establecía cuando se entregaban estas competencias, porque muchos municipios han destinado esta competencia para hacer un festín político e incluso actos de corrupción para establecimiento de frecuencias, establecimiento de operadoras, dar permisos de operación; eso no puede entrar al chantaje político de ninguna autoridad, sino más bien a un aspecto técnico que debe de ser manejado por las autoridades, el Gobierno Nacional y las autoridades de control. Por eso permítame decirle, señora Presidenta y estimados compañeros, hay que resaltar, hay que resaltar algunos puntos importantes en esta reforma. La actual Ley de Tránsito en su artículo cuatro dice: "La obligatoriedad del Estado ecuatoriano de educar y de garantizar la seguridad vial", pero no ha establecido ningún mecanismo. Nosotros creemos que al conductor, al operador de un transporte debe capacitárselo, debe dársele educación, a los peatones desde niños cambiar esa mentalidad, no establecer sanciones económicas pecuniarias y establecer multas que no vienen a contribuir a la seguridad, sino más bien vienen a engordar el Estado ecuatoriano, vienen a engordar a los municipios y que no han conllevado a la seguridad vial. Es hora, estimados colegas, que contribuyamos en esta Ley muy importante que necesita el país no solo por los choferes



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

profesionales, todos somos conductores, nuestros peatones, nuestros niños, no queremos que en los hogares ecuatorianos se lamente por la pérdida de un familiar, por la pérdidas de vidas y lo que es más catastrófico muchas veces, las incapacidades que han ocasionado a muchas familias y a muchas personas estos accidentes. Me parece formidable que sea el Ministerio de Educación, en su artículo cuatro, que establezca en la malla curricular la obligatoriedad de dar en materia de tránsito las instituciones educativas públicas y privadas desde el primer año de educación básica hasta el tercer año de bachillerato en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. Tenemos que ser condescendientes también, muchos de los choferes profesionales, de los gremios se han quejado. Cómo es posible que se espere a tener cero puntos para poder hacer la recuperación de puntos; cómo es posible que siendo el sustento de su trabajo, siendo su profesión tengan que estar suspendidos, más bien se está dando la oportunidad para la recuperación de puntos, que no estén esperando que esté cero puntos sino que cuando ya se tenga se pueda recuperar quince puntos en un año, diez puntos al siguiente año y cinco puntos. Creo que es algo muy importante que ha tomado en cuenta también la Comisión sobre el Consejo Consultivo, el Consejo Consultivo; en donde la sociedad civil, la participación ciudadana tenga voz y voto para que se puedan plantear los cambios que deben ser necesarios. Estimados amigos, quiero agradecer, quiero agradecer también a los gremios de mi provincia, especialmente a la transportación pesada a nivel nacional presidida por Luis Felipe Vizcaíno, con ellos hemos venido trabajando en un proyecto de ley en donde creemos que es muy importante crear la Secretaría Técnica de Seguridad Vial. Si ustedes conocen cuál ha sido la operatividad de la Agencia Nacional de Tránsito, no existen las herramientas técnicas, no



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

existe la capacidad logística incluso; esta Secretaría Técnica no va a ser un engorde más para el Gobierno Nacional o crear más burocracia, es desconcentrar, descentralizar en un tema tan sensible que todos los días lamentamos las vidas humanas que se pierden. Esta Secretaría Técnica de Seguridad Vial será ese organismo que determine las políticas, las frecuencias, tanto en número de vehículos, de cupos que debe de existir para que incluso haya un filtro más y no se den actos de corrupción como se han dado hasta la presente fecha en estos organismos. Señora Presidenta, estimados amigos y amigas, como no, también establecer los parámetros que debemos dar cumplimiento. Los choferes, todos los que conducimos un vehículo estamos cansados también, que más bien se aumenten las cuotas en la multa económica, vemos por todas partes radares pero que no han sido, no han sido la seguridad que necesitamos porque se baja la velocidad, se pasa el radar y sigue el mismo mecanismo. Por eso también planteamos, señora Presidenta, que se revise también el establecimiento del tacómetro, creo que la modernidad establece el GPS que ya lo viene articulando el transporte pesado en forma gratuita, incluso con ciertas operadoras de tránsito. Que los gobiernos seccionales asuman su responsabilidad en forma técnica y se tenga el cumplimiento para estas condiciones. Todos conocemos, por ejemplo en el caso de la provincia de Galápagos, que de acuerdo a la Constitución, el artículo doscientos cincuenta y ocho, habla de un régimen especial, no puede ser posible que se quiera hacer a la deriva o bajo el capricho de ninguna autoridad el establecimiento de operadoras, de nuevas operadoras poniendo en riesgo este patrimonio, más bien respaldar para que sea este Consejo de Gobierno como lo establece la Constitución, quien se fortalezca en las operadoras que han estado, que están prestando el servicio en nuestro Archipiélago. Vamos a recoger esta inquietud que ha



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

sido preocupación de sus dirigentes, de los dirigentes del Archipiélago y también del compañero asambleísta Washington Paredes que nos ha hecho llegar en los últimos días estas observaciones. Estimados amigos, creo que es primordial que cada uno de los sectores vayamos comprendiendo que lo importante es el establecimiento de la seguridad vial, no se trata de limitar ni de quitar el pan a nadie, se trata de reglamentar y dar esta seguridad. Muchas veces esa mañosería política o esa mañosería que ha existido en las instituciones es lo que ha permitido que se desvíen las verdaderas intenciones que debe tener una ley de índole social como es la Ley de Tránsito. Y por eso, hago un llamado a todos los gremios, a ustedes, compañeros legisladores, que estas aportaciones sean desprendidas de cualquier interés político o sean desprendidas de cualquier interés gremial o peor aún personal. Por nuestra parte, estimada Presidenta y compañeros legisladores, estamos prestos a seguir contribuyendo en todo lo que esté a nuestro alcance. Como no decirles que se deben corregir muchos aspectos que dice en la Ley y que hemos corregido, que nuestros choferes dicen "no puede ser posible que siendo yo el conductor se me baje los puntos o se me sancione porque no puedo", muchas personas dicen "no manejé el carro", pero si no maneja cómo lleva el pan a sus hogares, si no maneja lo van a sustituir por otras personas. Por eso creemos que la responsabilidad debe de ser directamente de quien ejerce en este caso la conducción y de los propietarios en lo que corresponda a cada una de las cosas. Se debe de revisar, estimada Presidenta y amigos, también, sobre las sanciones, en su momento se han de hacer las reformas al COIP que se está trabajando y también se debe de revisar estas sanciones punitivas. Creemos que las faltas leves, las sanciones leves no pueden ser castigadas con puntos, cárcel y dinero, muchas operadoras también se han quejado de eso y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

nosotros compartimos este criterio. Señor Presidente, también de la Comisión, quiero sugerirle que se revise también las sanciones por faltas graves administrativas, faltas leves administrativas porque creemos que también es un abuso a las operadoras y más bien debemos dar un incentivo a la capacitación, a la formación en las escuelas de formación, en las escuelas de conducción. Y también pedir, que los seguros, los seguros que deben articular la seguridad social, incluso los seguros privados sean parte de estas operadoras que garanticen, en una siniestralidad, garanticen la salud y el fortalecimiento de cualquier persona que tenga una siniestralidad. Muchísimas gracias, estimados amigos, prestos a seguir recibiendo los comentarios que ustedes puedan presentar. Muchas gracias.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el asambleísta Fredy Alarcón.-----

EL ASAMBLEÍSTA ALARCÓN GUILLÍN FREDY. Bueno, muchas gracias por esa barra, compañeros. Buenas tardes, Presidenta; buenas tardes a todos los compañeros asambleístas; a los compañeros conductores que todavía nos acompañan; y, de manera especial a los conductores de la provincia de Sucumbíos un saludo fraterno desde acá, desde este espacio. Quiero empezar también agradeciendo a los integrantes de la Comisión, a cada uno de los asambleístas, a su Presidente, a su Vicepresidente. También de manera especial a los equipos técnicos que fueron el pilar fundamental para construir esta reforma a la Ley; a la Policía Nacional, a la Comisión de Tránsito del Ecuador, a la Agencia Nacional de Tránsito, a los organismos de la sociedad civil por los aportes permanentes que cada uno hicieron para hoy estar debatiendo en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

primera instancia estas reformas. Y quiero decirles a los transportistas que tendrán siempre nuestro respaldo incondicional y también nuestra apertura en la Comisión para encontrar los consensos y los puntos de equilibrio en los temas álgidos que puedan considerarse en esta reforma. Estamos a tiempo, estamos en el primer debate, luego tendremos cuarenta y cinco días para recibir aportes, para consensuar y para llegar a un segundo debate en los mejores términos y en los mejores acuerdos en una ley reformada que haga bien a todo el país. Ante el incremento de la siniestralidad en el país, y al amparo de los informes presentados por cada uno de los entes competentes, esta Comisión ha sido eminentemente responsable en tratar en consecuencia el momento que vive el país en el tema de tránsito de seguridad vial. Y hemos redoblado los esfuerzos para poder llegar hasta este momento y para dar una reforma absolutamente técnica, sin ninguna presión y sin perjudicar a ningún sector de la patria. Yo quiero decirles, estimados asambleístas, que la mayoría de las reformas propuestas son en beneficio de los ecuatorianos, tratando de sintonizar los aportes y de acoger esos aportes valiosos para que nos sirvan a futuro y nos permitan bajar la siniestralidad que se ha incrementado de manera altísima en este país. Y por ello, en el artículo uno, nosotros tenemos como eje principal al ser humano a quien debemos darle seguridad, a quien debemos servirle con calidad, a quien debemos proteger en todo el sentido de la palabra. Y en el artículo cuatro de esta reforma, que ya no se considera a la educación vial solamente como un eje transversal sino que tiene que ir obligatoriamente en el currículum desde el primer año de educación básica hasta el tercero de bachillerato en todas las instituciones educativas públicas, privadas y municipales, esto permitirá a largo plazo tener ciudadanos con conocimiento vial, buenos ciudadanos, buenos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

peatones y buenos futuros conductores. El artículo cinco privilegia la capacitación permanente, la formación y la tecnificación de los conductores profesionales y no profesionales. También aquí se establecen sanciones administrativas a las operadoras que incumplen con la ley, pero también se establecen estímulos a las que sí cumplen, a las buenas dirigentes y a las buenas operadoras, esto está constando en los artículos ochenta, ochenta y uno, ochenta y dos, y en el ochenta y tres punto uno. Creemos y estamos convencidos que ser conductor es una inmensa responsabilidad que demanda de conocimientos, de habilidades, de destrezas; y, por eso, en el artículo noventa y tres hemos legislado en esta reforma, que para tener licencia por primera vez, tanto profesional como no profesional hay que regresar a los cursos obligatorios, de manera obligatoria. Se busca también que la conducción se convierta en una carrera, la Ley actual permite que en un año ya se pueda llegar a la categoría E; y, por lo tanto, también esto ha sido parte de la accidentalidad en el país. Hoy estamos diciendo que al menos tienen que permanecer dos años en cada categoría para ir a un curso y ascender previo la prueba y previo también el cumplimiento de otros requisitos. Es importante, también, la recuperación voluntaria de puntos que hablaban los compañeros, no podemos permitir que los conductores perdamos hasta el último punto de la licencia de conducir para recién ir a recuperar veinte puntos, hoy en esta reforma hemos puesto que, perdidos los quince primeros puntos voluntariamente el conductor irá a recuperar sus quince puntos y volverá a tener sus treinta puntos en la licencia de conducir. Pero esto qué implica también, implica responsabilidad, implica compromiso de parte de los conductores, implica cuidar los puntos. Y también estamos legislando y estamos poniendo estímulos a los conductores, no solamente sanciones porque esta Ley no es



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

sancionadora, esta Ley también permite estimular a los buenos conductores que, por supuesto, somos la mayoría en este país. Si después de la última infracción que cometió un conductor durante el transcurso de un año, no ha cometido otra infracción, automáticamente la ANT le dará dos puntos en su licencia de conducir; y, además, como buenos conductores que conserven los treinta puntos, en el momento de cambiar o de ascender de categoría, tendrán derecho a la rebaja del cincuenta por ciento en el valor de la especie, esto es importantísimo. Y, por lo tanto, ante un estímulo también nosotros esperamos una respuesta, como en la pedagogía que nosotros aplicamos con los niños en las instituciones educativas. También, el artículo ciento ochenta y ocho manifiesta, que las escuelas de formación para conductores profesionales, no profesionales, los institutos técnicos, tecnológicos, las universidades y las escuelas politécnicas que están autorizadas para capacitar a los conductores, entrarán en una revisión profunda de sus currículos y serán acreditados por el Consejo de Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior, de esta manera creemos que quienes deben formar a los conductores sean los que pasen este proceso de acreditación. Ha habido un artículo polémico y hemos escuchado a diferentes actores del transporte el día de hoy, pero creemos que el diálogo es la mejor herramienta para llegar a consensos y acuerdos, y por eso decía al inicio, estamos totalmente abiertos en la Comisión para recibir las sugerencias y para llegar a consensos. Pero, también no solamente depende de los conductores la seguridad en las vías, también depende del Estado ecuatoriano que nos de vías seguras, vías de calidad, porque lamentablemente en nuestra provincia las vías están en pésimo estado; y, por lo tanto, demandamos también del ministerio de Transporte, del Gobierno Nacional la atención preferente a esta provincia.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Queremos decirles, finalmente, estimados compañeros y ciudadanos, que mientras siga la corrupción en las vías, mientras siga el soborno a los conductores por parte de quienes tienen que ver con el control, mientras no haya un cambio de actitud.....

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene treinta segundos, Asambleísta, por favor.....

EL ASAMBLEÍSTA ALARCÓN GUILLÍN FREDY. ...mientras no haya un cambio de cultura también en los conductores por más esfuerzos que hagamos, tanto la Comisión como este Pleno de la Asamblea Nacional en entregar una ley mejorada, una ley reformada; si seguimos haciendo más de lo mismo no vamos a esperar un cambio positivo que quiere el país en lo que tiene que ver a la seguridad, al tránsito en las vías del país. Muchísimas gracias, Presidenta. Gracias, compañeros.

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias, Asambleísta. Tiene la palabra el asambleísta Michel Doumet.....

EL ASAMBLEÍSTA DOUMET CHEDRAUI MICHEL. Gracias, Presidenta. Un saludo para todos los colegas asambleístas; para las personas y los transportistas que nos acompañan también en la parte alta en las barras; y, para los medios de comunicación y las personas que nos siguen a través de redes sociales. Yo no quisiera que alguno de ustedes reciban una llamada en la mitad de la noche donde nos comunican que un hijo, una hija, un familiar muy cercano ha fallecido en un accidente de tránsito. Yo recuerdo hace algún tiempo, en la labor de tránsito que me tocó hacer, tuve la oportunidad de conocer a María del Carmen de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Torre, quien hizo una fundación "Corazones en el Cielo," y fue justamente porque perdió una hija producto de un desgarrador accidente de tránsito. En ocasiones cuando no hemos sido parte de esto, cuando la tragedia no nos ha tocado tan de cerca, quizás no logramos llegar a dimensionar lo terrible que es, como una familia se va desmembrando, como el corazón de cada miembro se va desgarrando, cuando lamentablemente falta un padre, una madre nos quedamos huérfanos o casos peores. Me acuerdo uno, que un padre de familia había hecho un esfuerzo muy grande por comprar un vehículo para su hijo, para que asista a la universidad, y lamentablemente falleció, cuando un hijo muere no existe un término para poder dimensionar el dolor que esto implica. En ese sentido es importante, es crucial, que todos y nosotros desde el Legislativo, pongamos un alto a la sangre en la vía, hagamos real conciencia; y tenemos que hablar cuando decimos de hacer conciencia, de un compromiso, un pacto que tenemos que fundar como país, con todos los involucrados. Ciertamente, desde la Asamblea lo estamos haciendo ya, de una manera muy profesional, muy técnica, felicito a todos los colegas de la Comisión, de los diferentes partidos políticos que más allá de las banderas o los colores han estado inmiscuidos en hacer un trabajo muy profesional, yo los saludo. De todas las instituciones, de los gremios, de todas las personas que se les dio apertura para que nos cuenten su realidad y poder hacer un análisis que es el que estamos presentando el día de hoy en este primer informe para el primer debate; pero, el compromiso también tiene que ser de todos los transportistas, el compromiso tiene que ser de los peatones, de los ciclistas, de todos quienes están inmiscuidos en lo que es la seguridad vial. Dentro de las propuestas que me permití presentar a la Asamblea, producto un poco de la experiencia que tuve como director ejecutivo de la Comisión de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

Tránsito del Ecuador y la Agencia Nacional de Tránsito, me permito brevemente mencionar unas cuantas partes de esa propuesta; como por ejemplo, la enseñanza obligatoria de seguridad vial. Esto es algo que lo veníamos pidiendo hace muchos años, y que de repente algún Gobierno incluía, algún ministerio de Educación la materia o algo parecido a seguridad vial, y después venía otro Gobierno y la retiraba. Hoy en día se votó de forma unánime dentro de la Comisión, y ya está establecido en este informe, la implementación en la malla curricular de una asignatura de educación vial que será coordinada entre el ministerio de Transporte y Otras Públicas con el ministerio de Educación, para desde los más pequeños irlos adentrando en este mundo de la seguridad vial. Y no solo que es un trabajo a futuro, sino que está comprobado que los niños les llaman la atención a los papás, “papá, ponte el cinturón de seguridad, no uses el celular mientras conduces”. Así que en ese sentido, estamos sembrando no solo a futuro sino también a presente. Otro de los temas importantes donde se están haciendo correcciones es en el tema de licencias de conducir, que ya algo lo mencionaron algunos colegas, volver a la obligatoriedad del curso de conducción para la licencia no profesional. Del dos mil quince al dos mil dieciocho, para poner algunas cifras, en la Agencia Nacional de Tránsito se dieron dos millones setecientos ochenta y un mil licencias no profesionales tipo B; y en el mismo período hubo cuatrocientas cincuenta y cuatro mil setecientos treinta y uno contravenciones de tránsito solo en ese tipo de licencias. Del dos mil dieciséis al dos mil dieciocho han sido emitidas las licencias, obviamente sin el curso de capacitación, así que hemos visto la necesidad de retomarlo y la obligación de poder hacerlo. Existe actualmente un doce por ciento de los conductores de licencia tipo B que tienen un rango entre cero y cinco puntos en su licencia de conducir, un doce por ciento, un



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

número bastante elevado... -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA LUIS FERNANDO TORRES TORRES, TERCER VOCAL DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN LEGISLATIVA, CUANDO SON LAS DIECISÉIS HORAS. -----

EL ASAMBLEÍSTA DOUMET CHEDRAUI MICHEL. ... Por unanimidad se logró reformar el artículo noventa y tres en la Ley de Tránsito, recuperando este curso de capacitación; y también la reforma ha reforzado parámetros como la rendición de la aprobación de los exámenes psicosenométricos, de motricidad, teóricos y prácticos, que son tomados por las escuelas de conducción. Y también se logró añadir, finalmente, un tema que me parece que es sustancial, que es que los postulantes a conductores deban someterse a una prueba psicológica y exámenes médicos, a fin de garantizar la calidad de los conductores profesionales y no profesionales a nivel nacional. Otro tema importante es la creación de la carrera de conductor profesional. Hoy en día un chico, joven de veinte años, con apenas dos años de experiencia, con una licencia no profesional puede inmediatamente sacar una licencia tipo E, haciendo el curso; es decir, de manejar un vehículo pequeño puede ir a manejar un camión pesado, extrapesado, volquetas, etcétera. En la propuesta que estamos haciendo lo primero que tiene que hacer es sacar una licencia no profesional, pasar dos años e inmediatamente puede acceder mediante un curso a una licencia profesional tipo C, la tipo C es para manejar taxis, manejar furgonetas hasta veinticinco pasajeros, camionetas de carga liviana, mixta, etcétera. Después de dos años más de experiencia con este tipo de licencia podría hacer un curso para



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

acceder a la licencia tipo D, que es la que sirve para manejar buses; y, posterior a dos años más de experiencia poder hacer un curso para poder acceder y sacar la licencia tipo E, si es el caso, que es para los trailers, las volquetas, etcétera. Es decir, que se haga una carrera en base a los años de experiencia, a la expertis que vaya adquiriendo el conductor, esto tengan la claridad y la seguridad que va a permitir que tengamos mejores conductores a futuro con esta práctica que se está incorporando. Otro tema importante es la operadora de transporte. Queridos compañeros transportistas, y conozco muchísimos, y he logrado hacer una larga amistad con muchos presidentes de las federaciones de transportes y los transportistas, tenemos que ponernos la mano en el corazón y hacer un compromiso; muchos de los siniestros son por vehículos que no son de transporte pesado, que son de carros particulares; es verdad, en las estadísticas se lo indica, pero así mismo también hay un porcentaje importante de accidentes por vehículos de choferes profesionales. En ese sentido, estamos por un lado, reforzando ciertos parámetros en base a la ley, en la aplicación de ciertas medidas cautelares que va a tener la Agencia Nacional de Tránsito cuando sea el caso de abrir un expediente para en el caso puntual de alguna operadora que haya incumplido con la normativa vigente, tiene que haber una responsabilidad de los transportistas; y, por otro lado, como también algo ya se mencionó, estamos premiando a las operadoras que hayan cumplido de una manera profesional la ley. Es decir, por un lado estamos haciendo los ajustes del caso y, por otro lado, estamos premiando a quienes están cumpliendo a cabalidad con la ley, a quienes tienen sus vehículos en perfectas condiciones. Esta Ley de la manera como estamos planteando estas reformas, la parte principal es la capacitación, creemos que hay que hacer muchas más campañas, por eso hablamos desde las escuelas,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

campañas que tiene que hacer el Gobierno Nacional, las fundaciones, la sociedad civil inmiscuirse, las autoridades de tránsito; los mismos transportistas, etcétera. Por un lado, como lo decía propende a la capacitación; por otro lado implementar mayor tecnología, cada año salen mejores aparatos.....

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

EL ASAMBLEÍSTA DOUMET CHEDRAUI MICHEL. Gracias, si me permite dos segundos concluyo, gracias. Como decía, la tecnología y por otro lado, también el tema de las sanciones, pero así mismo también de los incentivos. En las escuelas de conducción también hacen algunas reformas que en la práctica vimos que eran necesarias. Y para finalizar un tema que ayer salió en un medio de comunicación, me parece que quizás la información no llegó de una manera adecuada. Darle el mensaje a la Comisión de Tránsito del Ecuador, que si bien es cierto hubo una propuesta por parte de la Policía Nacional para que ellos asuman todas las competencias, esto no está incluido en el primer debate. Conozco de primera mano la parte de cómo maneja la Comisión de Tránsito y sus más de cinco mil uniformados, los controles operativos; tienen todo nuestro apoyo, se los va a invitar también a la Comisión para que den sus explicaciones, lo mismo al Consejo Nacional de Competencias, y una vez que se haga un análisis profundo poderlo en los cuarenta y cinco días que tenemos, revisar finalmente qué maneja la Policía Nacional y que maneja la Comisión de Tránsito. Para finalizar, me permito compartir un pensamiento que algún momento de mi vida laboral lo escuche: "Haber ayudado a salvar tantas vidas da sentido a la tuya". Muchas gracias, señor Presidente, encargado.....



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Tiene la palabra el asambleísta Hermuy Calle.-----

EL ASAMBLEÍSTA CALLE VERZOZI HERMUY. Gracias, señor Presidente, encargado. Efectivamente, debo comenzar felicitando a la Comisión de Transporte Ocasional que se ha formado porque creo que ha realizado un magnífico trabajo en una situación hartó compleja. Creo también que las comparecencias de hoy nos han dado insumo de veras muy importantes, pues hemos visto las ópticas de los varios segmentos que componen esta problemática de organizar el tránsito y transporte terrestre y la seguridad vial. Quiero solamente solicitar al señor Presidente, a Fafo Gavilánez, que hay dos, al menos cosas importantes que se han repetido aquí de manera insistente. En primer lugar, que existen en conflicto, lógicamente, dos derechos en cuanto a la generación de este nuevo tipo, Fafo no lo quiere hablar como modalidad nueva de transporte sino como tipo del transporte comercial, que tenemos para resolver una situación que significa dotar de transporte a los sectores de difícil acceso, lo que se había llamado en tiempos atrás el transporte de carácter comunitario, porque es en las comunidades alejadas de los centros parroquiales y también de los centros cantonales en donde de suyo se ha visto esta dificultad. Ahí el vecino que tiene simplemente una camioneta con un balde, sea de doble cabina o no, siempre hacía el favor de bajar hacia la parroquia a los niños el rato de la escuela o a los habitantes para poder bajarlos al mercado a comercializar sus cosas. Las grandes empresas reguladas, el transporte público formal, considera y de hecho creo que en muchas de las ocasiones no es rentable, no es sustentable económicamente el tener un transporte que efectivamente preste el servicio a estas comunidades alejadas, por eso lo de las camionetas doble



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

cabina que de carácter mixto pueden y transportan ahora sin necesidad de que exista ninguna ley, carga y personas y a veces personas en condiciones realmente de verdadero peligro. Me satisface haber encontrado aquí a transportistas que reconocen que, efectivamente, transportar en un balde de camioneta de dos mil centímetros cúbicos a veinte, veinticinco personas es por supuesto muy riesgoso. Pero claro, viene el tema de que al haberse formulado este transporte urbano rural como una solución para dotar de transporte a ello, se está afectando otro segmento del mercado que es el taxismo, que también tiene buenas razones y que lo han expuesto de manera magnífica acá, de que efectivamente por la falta de control y nunca va a haber un control exacto y permanente, para que después este transporte urbano rural que deja por ejemplo en el mercado mayorista de una ciudad, pues no tenga la tentación de taxiar un poco al regresar o mientras están llegando a su destino, también hacer las veces de un taxi ruta que sería afectar los legítimos intereses también del taxismo. Pero le tomo la palabra a Jorge Calderón, que es de Riobamba, de Chimborazo, nos conocemos y efectivamente, en el sentido que tampoco la propuesta puede ser "elimínesse el artículo cincuenta y siete punto uno" que es la creación de esta nueva tipología de transporte urbano rural que está encaminada a resolver, pero sí puede haber una conciliación efectivamente, y la conciliación es que hay que disuadir a quienes van a estar cobijados bajo esta modalidad de transporte urbano rural, disuadir a que comiencen a invadir un nuevo segmento, es decir, a hacer las veces de taxistas cuando ya están en los centros urbanos. Y la mejor forma de disuadir es la de elevar lógicamente a sanciones económicamente graves, estoy hablando de tres, cuatro salarios mínimos vitales a quienes sean sorprendidos por los elementos de la fuerza sea municipal, en el caso donde están los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

municipios a cargo del control o la Agencia Nacional de Tránsito, para que efectivamente sanciones económicas altas disuadan a aquellos que van a hacer este servicio de transporte desde las comunidades a los centros urbanos, a que invadan el segmento de mercado que obviamente no les corresponde y que no es esa la intención de la ley. Aquí estuvo formulada por Jorge Calderón una situación importante, que yo creo que hay que gastar un poco más en la redacción y ser específica para que se prohíba en la letra y en la intención de esta nueva reforma a la ley, de que está dedicada exclusivamente para el transporte en las áreas en donde no hay servicio público desde las comunidades a las cabeceras parroquiales, cantonales, las que sean, pero exclusivamente con este tipo de servicio y no invadiendo el segmento del taxismo que lógicamente existe una aprehensión tremenda en este sentido. Pero colateral a eso, yo solicito a los señores miembros de la Comisión que se reúna con el taxismo nacional en una nueva reunión, para que ellos puedan, porque al decir de ellos, no han tenido esa oportunidad con los miembros de la Comisión de una manera amplia y exhaustiva como se requiere. Por ejemplo, yo sé que a ellos no les gusta desde la denominación de transporte urbano-rural porque le da como una prerrogativa, prerrogativa, al señor que va a estar a cargo de este tipo de transporte para decir que también es urbano y esa no es la intención de la Ley. Hay que delimitar, hay que circunscribir al área rural a la que está dedicada como una alternativa de transporte, en donde, en las zonas de difícil acceso no hay transporte público regular, es decir, ese transporte tiene que tener una denominación, la de rural estaría bien evitando eso de rural-urbano, porque el tema no tiene..., podría haber una malversación del nombre de urbano-rural cuando en cambio está dedicada a las personas que efectivamente carecen de ese servicio y que lo sabemos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

claramente, están en las comunidades y en el sector rural. Tal vez así podríamos conciliar los justos intereses que ambas posturas aquí hemos escuchado y que creo que son de fácil resolución, porque han hecho, como digo, un buen trabajo los miembros de esta Comisión a los que termino reconociéndoles y pidiendo que estos dos aspectos sean incorporados en su discusión y en la presentación del segundo informe definitivo. Muchas gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Tiene el uso de la palabra el asambleísta Fernando Callejas. -----

EL ASAMBLEÍSTA CALLEJAS BARONA FERNANDO. Muchas gracias, señor Presidente. Un saludo cordial a usted, a todos los señores asambleístas aquí presentes. He de iniciar mi intervención felicitando, ya lo han hecho otros asambleístas, al trabajo de la Comisión desarrollado bajo la Presidencia del asambleísta Fafo Gavilánez. Debemos agradecer este trabajo, este aporte que como usted bien ha dicho, ha habido de diferentes sectores de la sociedad civil, organizaciones sociales, organizaciones gremiales, asambleístas y eso es importante porque de esta manera estoy seguro que esta reforma legal se ha nutrido de muchos criterios y, por ende tenemos aquí un proyecto de reforma presentado, que yo estoy seguro enriquece la Ley de Tránsito porque es necesario que esta Ley de Tránsito sea reformada, sea revisada porque hay que aceptar, el tránsito es un tema muy delicado y que causa graves conflictos en las ciudades, en la sociedad ecuatoriana y, como aquí ya se ha dicho, a muchas familias ecuatorianas por la alta mortalidad que existe por accidentes de tránsito en el país. En todo caso, estas reformas que se están planteando están siendo consideradas en este primer debate, y en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

este primer debate ya han habido importantes criterios que seguramente ya fueron entregados y fueron conocidos por la Comisión, pero que aquí también a través de esta presencia de diferentes personas, personajes que representan a diferentes sectores de la sociedad ecuatoriana que han venido y nos han expresado sus criterios. Hemos escuchado a los señores dirigentes del taxismo del Ecuador y claro, cómo no vamos a entender y a atender en lo que se pueda, sus justos requerimientos y sus inquietudes. Ellos están preocupados que eventualmente este transporte mixto que se está creando en el artículo cincuenta y siete, pueda eventualmente interferir en sus actividades. Pero también hemos escuchado a dos o tres distinguidos dirigentes del sector campesino de la Costa, estoy seguro que aquí no han estado pero que también estarían bajo este mismo criterio expresando su punto de vista y nos han hecho conocer algo que ya nosotros de alguna manera conocíamos, el problema que tienen los campesinos, especialmente de zonas alejadas para llegar a los centros de consumo masivo para entregar sus productos, y esta es una realidad obviamente que los señores asambleístas no podemos dejar de lado y no nos podemos tapar los ojos y decir aquí no pasa nada y aquí vamos a escuchar únicamente a un sector, con el justo derecho que tienen de presentar su reclamo o al otro sector. Aquí tenemos que ver una realidad que existe en el país y para eso están los asambleístas, estamos los asambleístas, para que de manera sabia y coherente podamos determinar una ley justa para las aspiraciones de los diferentes sectores que en este momento están inmersos en esta reforma legal a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial; es así que me voy a referir al Artículo cincuenta y siete de la Ley vigente y la reforma que se está proponiendo. El Artículo cincuenta y siete tiene que ver con lo que se denomina el transporte comercial, que es aquel transporte que se brinda a terceras



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

personas por una contribución económica que tiene que hacer por este servicio, a excepción del transporte colectivo o masivo, inclusive en este transporte comercial se incluye lo que es transporte de carga, ya sea liviano o pesado y llegamos a la creación, se crea este nuevo sistema de transporte, el transporte mixto urbano-rural, y aquí inicia el problema. Yo voy a estar de acuerdo con la intervención del Asambleísta que me precedió en la palabra, el asambleísta Calle, que decía que efectivamente estamos generando un conflicto innecesario, porque si nosotros estamos poniendo y creando este transporte mixto urbano-rural, efectivamente, algunas personas de este transporte comunitario rural que se puede realizar, van a creer que tienen derecho para hacer su trabajo en el área rural y eso no puede ser. Por lo tanto, creo que hay que simplificar la relación y antes ya se dijo que esto se llamaba transporte rural-comunitario, dejémoslo así, para qué estamos metiéndolo en este nuevo sistema que ya existe además, pero que se está poniendo en la ley el transporte mixto urbano-rural, creo que no hay necesidad, estamos generando un conflicto, se va a generar un conflicto futuro entre estas personas que brindan este servicio desde las comunidades; "necesario" estoy recalcando esto, y las personas que hacen su trabajo en el área urbana. Luego también se está señalando que este transporte comercial mixto urbano-rural tiene como objetivo el transporte de carga y/o personas; en esta redacción también nosotros podemos estar generando un problema, porque obviamente tenemos que ser específicos con el debido comedimiento a los miembros de la Comisión y al señor Presidente, que le agradezco la atención que usted está prestando a esta intervención. Si ponemos "carga y/o personas" va a suceder lo que antes ya sucedía, que de alguna manera se está controlando, en estas camionetas de doble cabina se está transportando en la parte de atrás a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

carga y a personas, y esto no puede ser, porque esto genera un gran peligro para la integridad física de esas personas que están siendo transportadas de una manera absolutamente inadecuadas. Entonces, especifiquemos claramente que este transporte mixto rural comunitario puede transportar personas en la cabina y en la parte del balde puede transportar única y exclusivamente carga, y eso tiene que estar claramente determinado en la Ley para que no haya ninguna posibilidad de malas interpretaciones y de hacer cosas que no estamos de acuerdo y que los señores asambleístas nunca quisimos que se produzcan. Y, finalmente, también hay un problema en la redacción cuando se dice que el transporte comercial mixto urbano-rural como está este rato, que ojalá se pueda quedar solamente como rural-comunitario, es aquel que se produce desde y hacia las parroquias, entonces este "desde y hacia las parroquias" tiene que estar debidamente especificado, porque si no especificamos desde dónde viene y hasta dónde puede llegar, pues obviamente este transporte va a creerse con el derecho de recorrer todo el cantón como a bien tienen y esa no es la idea de este proyecto y de esta reforma legal del artículo cincuenta y siete, lo que se quiere es que los campesinos que no tienen posibilidades de sacar sus productos a través del transporte que normalmente existe a través de esta nueva modalidad de transporte, puedan sacar sus productos y esos productos a dónde van, normalmente a los mercado de alto consumo de esos centros poblados a dónde quieren llegar los campesinos. Por lo tanto, a especificar bien desde y hacia, en la salida y el destino tiene que estar perfectamente especificado. Así que, yo estoy seguro, señor Presidente y señores asambleístas de la Comisión, que estas pequeñas inquietudes, recomendaciones o sugerencias serán acogidas, porque reitero, a través de estas sugerencias, a través de las mismas que ya han sido planteadas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

también por algún otro Asambleísta, esto va a evitar conflictos y los señores del taxismo o de otras modalidades de transporte en el área urbana van a quedar tranquilos y estamos también satisfaciendo esta necesidad del transporte comunitario rural para nuestros campesinos. Y aprovecho también de este tiempo que tengo, este minuto y algo que me queda para, señor Presidente encargado, a través de su gestión y aquí está la señora Presidente de la Comisión de Justicia, tengo entendido que algunos asambleístas, yo entre ellos, hace más de un año hemos presentado reformas al COIP, reformas que tienen que ver con esas excesivas multas para las infracciones de tránsito; todos queremos que se sancione a las personas que cometen infracciones, todos queremos que se sancione para que haya mayor cuidado y respeto a la ley, pero no podemos sancionar por una infracción de tránsito en cuanto a velocidad, por ejemplo, donde no hay ninguna proporcionalidad con un salario básico unificado. Esto, señores asambleístas, quisiera decir... -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Su tiempo está por concluir, señor Asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA CALLEJAS BARONA FERNANDO. ...para comparar en Europa o en los Estados Unidos. Gracias, un minuto más. Se estaría sancionando con dos mil quinientos dólares, este es un verdadero absurdo y aquí voy a mencionar algo que sucedió cuando aprobábamos la Ley de Lucha contra la Corrupción, que no podemos caer en el populismo penal y que a los que cometen actos en contra del Erario nacional por poco hay que premiarles, pero a los que cometen una infracción de tránsito, trescientos ochenta y seis dólares de multa, un salario básico unificado, eso es intolerable y eso tiene que ser reformado. *f*



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

He presentado esa reforma hace más de un año, no se ha hecho caso. Señor Presidente de la Comisión Especial de Tránsito, sugiero a usted que esto tiene que ser tratado y esto tiene que ser cambiado porque eso va en contra de la economía de los ciudadanos ecuatorianos. Muchas gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Legislador. Tiene la palabra el asambleísta Fernando Burbano. -----

EL ASAMBLEÍSTA BURBANO MONTENEGRO FERNANDO. Gracias, Presidente. Me sumo a las felicitaciones al trabajo de la Comisión, recordando que esta Comisión fue propuesta por el Pleno de la Asamblea, en vista de los penosos accidentes de tránsito que enlutaron a muchas familias, y por eso es que la Comisión también se llama de seguridad vial. Y en esta intervención me animaba solo para recordar que en la práctica, en lo que va este año, han existido casi diecisiete mil accidentes de tránsito, de ellos casi trece mil personas lesionadas y mil cuatrocientos treinta y tres muertos. Esto creo que es un fuerte llamado de atención, porque los accidentes de tránsito se convierten entonces en una de las causales de muerte de los ecuatorianos, algo que debe ser totalmente previsible. Tenemos ciento ochenta fallecidos cada mes y la tasa de mortalidad por esta causa ha subido dos puntos desde el dos mil catorce al dos mil dieciocho, es decir, que los problemas se siguen acrecentando, y se siguen acrecentando cuando tenemos mejor calidad de vías, cuando tenemos mejor tecnología y mayor institucionalidad para el control y, sin embargo, las cifras de siniestros no cambia. Menciono esto, señor Presidente de la Comisión y señores comisionados, porque es importante revisar qué están haciendo las instituciones encargadas del tránsito. Soy



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

un usuario permanente, todos los fines de semana, del transporte interprovincial y puedo dar fe de que muy pocas unidades cuentan con estos dispositivos de prevención y si lo tiene apagado el kilometraje o si exceden la velocidad tampoco pasa nada, con seguridad tampoco habrá ningún registro en la agencia que tiene que hacer el control, y menciono esto porque sí es una preocupación permanente. Al parecer quien hace los controles solo se le ocurre hacerlo en días de feriado. Pero si usted quiere verificar, señor Presidente, cualquier día de la semana en cualquier terminal terrestre del país, se va a dar cuenta que va a encontrar omisiones en el control. A esto, ya muchos han señalado el mal diseño de las vías, tenemos vías ensanchadas pero no con correcciones de peraltes, es común continuar ver los famosos letreros de curvas peligrosas en el camino, reduzca la velocidad, algo que tiene que corregir la técnica y la ingeniería, han pasado tantos años y todavía no podemos corregirlo. Todos aquí, con justa razón, hablamos y tomamos partido por un gremio, por otro gremio de transportistas. Yo en esta tarde quiero hablar por los usuarios, porque en realidad, a cuántos usuarios hemos recibido, cuántos comités de usuarios tenemos, a quién se queja el usuario, esta es una gran pregunta también que debemos hacer y, señor Presidente, yo le felicito que usted incorpore el concepto de la participación ciudadana, esta es una ley en la que el ciudadano tiene que tener una alta incidencia para el cumplimiento, porque lamentablemente el ciudadano no se queja porque no da resultados su queja, porque no hay mecanismos expeditos para que esas quejas funcionen, como le digo, soy usuario del sistema de transporte interprovincial, cada vez que llego al terminal de Quitumbe, uno es acosado por el servicio de taxis, quién vela por la seguridad del usuario que desembarca en el terminal, si coge un taxi en una zona segura o no segura, quién está velando, quién hace



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

el control. Hoy en horas de la madrugada, una chica en silla de ruedas no fue llevada en un taxi porque tenían que subirle la silla de ruedas, dos maletas y tres señoras, a esas horas de la madrugada esa niña y su familia salió a la calle a coger un taxi o algún transporte que le lleve, con seguridad quizás llegó algún informal que le hizo el favor. Entonces, la pregunta también, hay que ponernos del lado de los usuarios. Quién controla, por ejemplo, cuando uno llega a Guayaquil, ahí se encuentra con que los taxímetros son de adorno, uno tiene que pactar la carrera y en muchas otras ciudades el taxímetro es de adorno. Quién controla a las agencias y a los GAD para que hagan cumplir la norma y la ley o qué, ¿existe temor de controlar? y esa es una realidad. A quién perjudica esto, a los usuarios. Entonces, aquí vienen los conflictos, porque asoma un ... asoma un Uber que en cambio tiene unas reglas claras con el usuario y por eso comienza esta competencia que pudiera ser desleal, pero creo que también tenemos que analizar los fondos también de por qué existen estos problemas, especialmente en los servicios de transporte público. Hemos escuchado hoy día con mucha pena, con mucho dolor, porque es constatar lo que pasa todos los días en el sector rural, muchos de nosotros andamos en vehículos con chofer particular, aire acondicionado o pagamos taxis, pero el hombre del campo no, el hombre del campo muchos tienen un servicio una vez a la semana los sábados o el día de feria para salir a hacer compras o a vender sus productos, para que con el producto de la venta aprovisionarse para la semana; no más, hagamos ese esfuerzo también, de vivir esa experiencia, de llegar a una comunidad como llega el campesino y salir de esa comunidad como sale el campesino y creo que ahí vamos a sentir la necesidad de también flexibilizar una ley que todo lo homogeniza. Hablamos de comunidades rurales y parece que todas fueran iguales, no, hay unas que son concentradas, otras con



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

dispersas. Cuando uno va de Calceta a una población que se llama Guayacán y tiene que pasar por el ..., se da cuenta que esas dos comunidades son de tres familias, y ahí rara vez va un transporte, y el único transporte que va es un señor que tiene una hacienda al fondo más allá del ...y que cuando regresa hace el favor de sacarlos con mucho miedo, porque en la carretera cuando llega ya lo están pescando los uniformados, no lo digo yo, versión de este señor; esa es la realidad que pasa en el campo. Entonces, queremos homogenizar cooperativas de servicio rural donde no es rentable y cómo va a salir esa gente; no será mejor, señor Presidente, de permitir el transporte libre rural de las personas y permitirles con condiciones mínimas bajar el exceso de velocidad, por ejemplo, porque casualmente en las estadísticas de accidentes de tránsito y de siniestros son pocos los accidentes en las vías rurales y secundarias, la mayor cantidad de accidentes son en las vías principales... -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA CARLOS BERGMANN REYNA, SEGUNDO VICEPRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS DIECISÉIS HORAS TREINTA Y CUATRO MINUTOS. -----

EL ASAMBLEÍSTA BURBANO MONTENEGRO FERNANDO. ... Entonces, quizás es mejor flexibilizar el transporte, hay que ponernos en los zapatos del hombre y la mujer del campo y también de las periferias, de las periferias de las grandes urbes que no les queda otra que coger un taxi ilegal o que también les queda otra que coger una tricimoto. Si no hubiera esos dos servicios, en qué sale la gente por Dios, o para nosotros es normal que porque es campesino, porque es pobre tiene que caminar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

veinte, treinta minutos al día para poder hacer sus cosas, no pues. Aquí está la exigencia a esos municipios que permiten las expansiones urbanas sin dar solución a la movilidad de sus habitantes, porque es fácil incrementar los límites urbanos sin solucionar la movilidad de la gente, eso es lo que no estamos mirando y es el dolor, el dolor de la gente del campo lo que nos tiene que motivar a ser algo más flexibles. También hay que reconocer que esta Ley ha sido severa, pero también ha sido una herramienta de extorsión y persecución para conductores, y hemos tenido en las vías conductores extorsionados por malos elementos de los organismos de control, no quiero generalizar, pero es una realidad que existe. Y qué es lo que tenemos, jóvenes que no pueden trabajar o están trabajando en la clandestinidad, castigados con los puntos. No será también de flexibilizar y prevenir algo, señor Presidente, que puede pasar, ya en otros países la recuperación de puntos a punta de cursos no ha dado resultado y lo que se ha convertido es en un negocio de las escuelas de capacitación... -----

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

EL ASAMBLEÍSTA BURBANO MONTENEGRO FERNANDO. ...que hacen canje de puntos por los cursos. Por qué no implementamos lo que hay en otros países también, por ejemplo, Presidente, el crear un banco de puntos de canje por servicio comunitario, para transportar enfermos, para transportar ancianos, para transportar personas que están registradas en el bienestar social de un lugar a otro y hacer con esto un canje de los puntos. Haré mis observaciones por escrito, pero quería dejar también sobre la mesa que este debate y esta ley a más de regular el tránsito y el transporte, tiene que velar por la seguridad y el derecho



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

de los ciudadanos, especialmente los de la periferia del campo y de la ciudad a transportarse de una manera segura, rápida y eficaz. Gracias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene punto de información, asambleísta Marcela Aguiñaga. -----

LA ASAMBLEÍSTA AGUIÑAGA VALLEJO MARCELA. Gracias, Presidente. Buenas tardes, señores legisladores. Quisiera informar algunas cosas en torno al trabajo que viene realizando la Comisión de Justicia en temas relacionados a las reformas de tránsito. Debo indicarle al Asambleísta por el cual fui aludida, que el CAL mediante Resolución del once de mayo de este año resolvió que se trate por cuerda separada todas las reformas al Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito, con lo cual se dispuso a nuestra Comisión que no solamente se debatan por cuerdas separadas sino que adicionalmente se unifiquen todos los proyectos en torno a esta materia que hayan sido planteados. Estos proyectos, en términos generales ya han sido debatidos, el debate me parece que en términos generales se agotó dentro de la Comisión, con lo cual la Comisión de Justicia una vez que termine el borrador de informe para primer debate del COIP podrá tener listo un borrador de informe para conocimiento del Pleno de la Comisión de Justicia. Decirse que hay algunas contravenciones que de acuerdo al Legislador le parece que son irrisorias, atentatorias hacia los derechos de los ciudadanos y compararlos con delitos contra la eficiencia de la administración pública, digamos que es casi que comparar peras con papas, no es lo mismo la naturaleza jurídica de dichos delitos, no es la misma y, por lo tanto, los bienes jurídicos que se protegen son completamente diferentes. Decir que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

en el Ecuador el delito de peculado tiene sanciones irrisorias también es observar y mentir y no estar apegado a lo que dice el Derecho Penal ecuatoriano. Hay delitos contra la eficiencia de la administración pública que van hasta penas mayores a diez años, con lo cual cabe indicar que no se puede comparar con lo que se denominan contravenciones en materia de tránsito, que ciertamente parte de las propuestas que hoy mismo se están revisando, es que aquellas contravenciones que son menores, en donde no se pone en riesgo la integridad tanto del conductor como de aquellos que son los pasajeros de un vehículo puedan ser revisados en torno a la multa, en torno a la sanción o pérdida de puntos y también en algunos casos, en la posibilidad de que se elimine la pena privativa de libertad, sin que esto quiera decir que en delitos, en materia de tránsito, como por ejemplo conducir bajo estado de embriaguez o bajo el consumo o el efecto de sustancia psicotrópicas o sujetas a fiscalización y haya la muerte de una persona, haya alguna propuesta de reducir las penas o las sanciones en materia de delitos de tránsito, que no es lo mismo delitos de tránsito que contravenciones de tránsito y que para decir lo que está y objetar lo que está haciendo la Comisión de Justicia, debe conocerse a detalle cuál es el trabajo que venimos realizando. Gracias, Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted, señora Asambleísta. Tiene la palabra asambleísta Karla Cadena. -----

LA ASAMBLEÍSTA CADENA VÉLEZ KARLA. Gracias, señor Presidente encargado. Señores asambleístas, compañeros dirigentes de las diferentes modalidades de transporte en nuestro país. Delegados de los diferentes sindicatos de chóferes profesionales del Ecuador. Señores, un



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

saludo muy especial a la Federación Nacional de Operadores del Taxismo del Ecuador. Y a los dirigentes campesinos, buenas tardes. Desde mis inicios en la política, nuestro compromiso ha sido siempre trabajar con los grupos vulnerables de mi provincia y de mi patria, pero también mi lucha ha estado junto a los compañeros chóferes, transportistas, gremio noble y trabajador que día a día lucha por garantizar un servicio de calidad a los ciudadanos de este país. Por lo que es de enorme importancia, tratar en este Pleno las reformas del Proyecto a la Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con mucha responsabilidad, pero sobre todo con un sentido real de las necesidades existentes en cada uno de los territorios del Ecuador. Nuestro compromiso como Asambleísta, siempre ha sido buscar una solución para el transporte rural-comunitario y tengo que poner aquí como ejemplo a mi provincia, Manabí, con mucha tristeza, en donde recibo decenas de denuncias por parte de nuestros campesinos, de nuestros agricultores, de nuestros artesanos por no poder contar con un transporte rural-comunitario que les permita a ellos movilizarse y movilizar sus productos, y para agravar su situación en muchos casos, son víctimas inescrupulosas, de inescrupulosos chantajes de ciertas autoridades llamadas a velar por el interés público. Todo esto, por no contar en la actualidad con una adecuada y clara ley que reconozca el transporte rural como una modalidad de transporte, afectando no solo el derecho a movilidad de millones de ecuatorianos si no también afectando la economía de nuestro país. Compañeros asambleístas, no podemos analizar esta problemática desde la simplicidad y verlo como un mero negocio, es decir, desde el factor económico y simplemente tener que crear nuevas empresas de transporte como la gran solución a esta necesidad existente en diversas poblaciones del país, por no contar con



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

un sistema de transporte adecuado para este sector rural. No, al contrario, aquí tenemos que ser llamados a la técnica, ser llamados a la legalidad y cuidar los aspectos importantes de seguridad vial, de respeto a las diferentes modalidades existentes en la transportación. Pese a que no pertenezco a la Comisión Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Consejo Consultivo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, defenderé hasta el último momento de mis funciones, como Legisladora, a los ciudadanos, chóferes profesionales, transportistas, campesinos, agricultores con quienes hemos venido trabajando de la mano para que esta Ley sea justa y real y se ajuste a las expectativas y necesidades ciudadanas. Quiero felicitar y reconocer el acompañamiento del tecnólogo Jorge Calderón, Presidente de la Fedotaxis y de los diferentes dirigentes de las diversas modalidades de transportes existentes en el país, del Secretario General del Sindicato de Chóferes del Ecuador y sus diversas filiales para fortalecer este Proyecto de Reforma, y a los diferentes campesinos de mi provincia que permanentemente han estado en constante comunicación para poder elaborar este Proyecto de Ley que presentamos desde el siete de septiembre en el dos mil diecisiete, al Proyecto de Reforma a la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. En donde ustedes hoy día, queridos compañeros asambleístas, han podido escuchar que las necesidades ni de los transportistas ni de los campesinos ha sido recogida en estos artículos cincuenta y siete y cincuenta y siete punto uno del primer debate de esta Ley. Nuestra propuesta consistía en que primero que nada se haga un estudio de prefactibilidad otorgado por los municipios, porque son los municipios quienes conocen las realidades de las diferentes zonas rurales, no son lo mismo las zonas rurales de la Costa que las zonas rurales de la Sierra, entonces es aquí que en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

acompañamiento de la ANT, mediante un estudio técnico y el estudio de prefactibilidad del GAD, se otorguen estos permisos que respeten también las operadoras intracantonales, intraprovinciales y sobre todo el taxismo. Esta propuesta de Reforma de Ley, busca no solo garantizar un servicio para las comunidades más alejadas de los diferentes rincones de la patria sino que además busca proteger a los transportistas cooperados, quienes se sienten sumamente preocupados y perjudicados ante la formulación del transporte mixto, urbano, rural del que tanto se habla aquí en el artículo cincuenta y siete y cincuenta y siete punto uno. Como ya lo dijimos, estas propuestas que nosotros propusimos, señor Presidente, no están recogidas en el primer informe. Señores comisionados, pedimos que sean incluidas y también como para dar un apoyo a las personas que tienen sus vehículos y que ya en la actualidad están haciendo esta modalidad de transporte urbano-rural y que son propietarios de vehículos, propietarios de fincas que necesitan transportar sus productos y así mismo a sus trabajadores, proponemos y sugerimos solucionar en cierta medida este problema. Si se otorga un permiso dentro de la modalidad de transporte por cuenta propia para el sector rural, donde se le permita al campesino, dueño de su vehículo, regularizar su actividad. Pero qué pasa con la gran mayoría de campesinos y agricultores que no tienen un vehículo propio en el cual movilizarse y movilizar sus productos, es ahí donde se reconoce el transporte rural comunitario, el ya existente. No quieren los campesinos ni los transportistas que vengan una nueva modalidad de transporte ni que vengan nuevas camionetas ajenas al sector, sino los que ya existen y donde no se necesite, que no haya, es por eso que no creemos que deba existir este transporte mixto urbano-rural. Por otra parte, señor Presidente, quiero dirigirme a usted, porque no ha sido tomado en cuenta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

tampoco en la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para la erradicación del transporte comercial ilegal que presenté mediante oficio cero, ochenta ocho del dos mil dieciocho, el seis de septiembre del dos mil dieciocho, calificado por el Consejo de la Administración Legislativa mediante resolución CAL dos mil diecisiete-dos mil diecinueve, cuatrocientos ochenta y uno y enviado a la Comisión Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Consejo Consultivo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, según memorando SAN-dos mil dieciocho-treinta y tres once, el veinte de septiembre del dos mil dieciocho, no fue considerado por la Comisión ni consta en el borrador del informe. Sin embargo, aún estamos a tiempo de corregir estos desatinos, pues en el ámbito de la Ley tratada se deben hacer reformas que garanticen los derechos de los ciudadanos, especialmente de los chóferes profesionales de taxis de nuestro país, erradicar la irregularidad, la informalidad del transporte terrestre especialmente en la operación de taxis ilegales. Fue por este motivo, que en la propuesta del proyecto mencionado sugerimos agregar a continuación del primer párrafo de la disposición general vigésima de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el siguiente texto: "Artículo uno. Solo a través de operadoras de transporte terrestre legalmente autorizadas, se podrá montar plataformas tecnológicas para el despacho de flotas, unidades que consten con un permiso de operación, equipadas"...

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

LA ASAMBLEÍSTA CADENA VÉLEZ KARLA. "...con aplicaciones de telefonía móvil. Las personas que no tengan un título habilitante, pues



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

serán sancionadas con el artículo trescientos ochenta y seis del Código Orgánico Integral Penal. La Agencia Nacional de Tránsito, la Agencia Nacional de Regulación de Control de Telecomunicación-Arcotel, dictarán las normas para la homologación, supervisión y control de los aplicativos móviles de transporte terrestre en un plazo no mayor de noventa días contados a partir de la publicación de esta Ley. Con esto, no estamos vulnerando el derecho al trabajo de nadie, al contrario estamos dignificando y regularizando la actividad del taxismo para que exista una competencia sana, que la Ley sea para todos, como debe ser. Para finalizar mi intervención, compañeros y compañeras asambleístas, como una persona que conoce la realidad de las diferentes modalidades de transporte de mi provincia y del país en general, quiero proponer que se agregue una transitoria para aquellas cooperativas de taxis que tengan ya más de cuarenta años de vida jurídica y que están en un ejercicio, en una actividad, haciendo en la actualidad la modalidad del servicio puerta a puerta, que brinda de manera excepcional de un cantón a otro, por tener derechos adquiridos de conformidad con los permisos otorgados por la autoridad competente desde el momento de la creación de estas compañías. No quiero dejar pasar la oportunidad también, de felicitar y expresar mi reconocimiento a las propuestas que ha tenido el Presidente y los comisionados de la mesa de Tránsito y Transporte Terrestre en esos proyectos de Ley que toman como iniciativa también, la inserción en materia de educación vial, en otros niveles de educación, así también como la restitución voluntaria de puntos en la licencia de conducir; sin duda alguna, son cambios significativos que tienden a mejorar el contexto de la ley. Espero por lo tanto, que el trabajo mancomunado de los legisladores, de los campesinos, de los transportistas y sobre todo de los comisionados, puedan llegar a un segundo informe acogiendo las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

propuestas de todos los legisladores y de los señores comparecientes del día de hoy, a un resultado final de una mejor ley que recoja el pensamiento de todos. Muchísimas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted, señora Asambleísta. Tiene la palabra asambleísta Ángel Sinmaleza. -----

EL ASAMBLEÍSTA SINMALEZA SÁNCHEZ ÁNGEL. Gracias, señor Presidente. Compañeros asambleístas, ecuatorianos que nos escuchan en los diferentes medios de comunicación, señores transportistas que nos acompañan. Señores chóferes, señores agentes de tránsito, señores vigilantes, señores de la Policía Nacional, señores jueces, señores fiscales, señores funcionarios de la Agencia Nacional de Tránsito, señores funcionarios de los diferentes GAD que han asumido la competencia de tránsito, si ustedes no hacen cumplir la Ley y los reglamentos, todo el esfuerzo que este organismo legislativo está haciendo el día de hoy será en vano. La sapada, la corrupción, el compadrazgo, debe desterrarse del sector transportista. Escandaliza ver cómo agentes de tránsito convertidos en recaudadores, estos sujetos manchan a las instituciones nobles de prestigio, de trayectoria. Exijo un auto depuración inmediata, ya que las acciones de estos individuos cobijados de un uniforme son un peligro para la sociedad. Mis compañeros legisladores han hablado de algunos temas importantes, han tocado varios temas sensibles y no deseo volver a repetir aquello, más bien quiero referirme a algunas reformas y observaciones al Proyecto de Ley que se está debatiendo. El artículo ciento cincuenta y cuatro de la Constitución de la República del Ecuador, indica que a los ministros y ministras les corresponde ejercer la rectoría de las instituciones que corresponde en materia a su cargo. Propongo que en el artículo dieciocho, referente a la integración del directorio se cambie



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

la palabra "sector" por "rector" en los literales a, b y c del artículo dieciocho. El servicio de taxi en el Ecuador debe funcionar a través de cooperativas, compañías legalmente constituidas y con los respectivos permisos de operaciones y no de manera irregular. No me opongo al derecho que tienen todos los ciudadanos al trabajo pero hay que ser respetuosos de la ley, compañeros. Señor Presidente encargado, señor Presidente de la Comisión, compañero, estimado amigo Fafo Gavilanes, señores de la Comisión Ocasional, propongo que se agregue en la disposición general vigésima de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, los siguientes incisos: "Solo las operadoras de transporte legalmente constituidas y con los respectivos permisos de operaciones, podrán montar plataformas tecnológicas, aplicaciones móviles u otros dispositivos para brindar el servicio público de transporte. La Agencia Nacional de Regulación y Control y de Telecomunicación - Arcotel, dictará la normativa para que la homologación, supervisión y control de los aplicativos móviles y las plataformas tecnológicas de despacho de las flotas de transporte terrestre". La seguridad personal es importante al momento de abordar un taxi, para lo cual la dirigencia debe desplegar estrategias para asegurar un buen servicio al pasajero. En el artículo cincuenta siete y cincuenta y siete uno de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, debemos analizar con los actores, la pertinencia de poner la palabra urbano-rural, coincido con muchos de los asambleístas; sin embargo, pongo, propongo a la mesa de la Comisión el siguiente texto, a fin de que sirva como guía: "El servicio de transporte mixto rural se prestará exclusivamente para el traslado de carga liviana y sus pasajeros en las parroquias rurales y comunidades, comunas, recintos, entre otros, sujeto a las regulaciones de los gobiernos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

autónomos descentralizados municipales”. Es importante, estimados amigos, que vayamos recogiendo y obedeciendo las regulaciones que para el efecto establezca el directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Transporte Terrestre y Seguridad Vial. En las vías de las zonas rurales, en donde por su caracterización que no sea accesible el servicio de transporte público o comercial, excepcionalmente, se podrá circular en camionetas de cabina simple o doble con pasajeros, incluso en su plataforma posterior desde los puntos donde nace la necesidad hasta los sectores donde se cuenta con la cobertura de transporte público o comercial, autorizada por el ente competente, atendiendo los indicadores de seguridad, eficiencia, previamente definidos por los controladores del organismo competente y que por su naturaleza especial, su reglamentación deberá observar los principios de simplificación, integración, coordinación, entre otros, y promover la auto sustentabilidad y sostenibilidad del servicio en procura del desarrollo rural. Estimados y compañeros asambleístas, es ahora cuando el campesino necesita una mirada; es ahora, compañeros asambleístas, que ellos necesitan de la ayuda, de nuestro apoyo, pues las escuelas de sus comunidades fueron cerradas, los estudiantes de esas escuelas tienen que transportarse por largas distancias hasta las escuelas del milenio. Todos conocemos que el servicio de transporte que fue contratado para el efecto, fallo. Entonces, quién es el ciudadano que nos lleva los alimentos, es el campesino, los alimentos nos llegan a las grandes ciudades, a los cantones de mayor poblaciones, que son transportados por las camionetas, por los transportes dueños de los productos, de los dueños de la tierra, es el campesino que en muchos de los casos tiene su propio transporte. Yo me pregunto y les pregunto, estimados amigos, estamos dando una solución a la problemática que tiene, a la problemática real que tiene el campesino,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

bajo esta propuesta, no lo estamos dando. El campesino vive del agro y no le interesa estar federado o cooperado, él quiere la solución al problema para la movilización de sus jornaleros, para la movilización de sus productos. Yo vengo de una provincia, mi provincia de Bolívar, la provincia granera del país, en donde el campesino constante y permanentemente está moviéndose en su camioneta, y moviéndose con sus jornaleros en el balde de su camioneta. No puede existir otra alternativa, pues el campesino no puede llamar a un bus, no puede llamar a una buseta para que lo transporte de una finca a otra finca, de una comunidad a otra comunidad y hasta de un cantón a otro cantón. Los horarios en los que se moviliza son específicos, pues es en la mañana para ir a trabajar y en la tarde para retornar. Tenemos que buscar una alternativa de solución urgente, y en ese sentido propongo, compañeros,...

REASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN LA ASAMBLEÍSTA ELIZABETH CABEZAS GUERRERO, PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS DIECISIETE HORAS UN MINUTO. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene un minuto, Asambleaísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA SINMALEZA SÁNCHEZ ÁNGEL. ...y en ese sentido, propongo que la Agencia Nacional de Tránsito, levante un censo poblacional de los agricultores, propietarios de fincas que tengan medios de transporte y que en base a estos datos concretos, les otorgue un salvo conducto que les permita movilizar sus productos, a los jornaleros, a los mercados y a los centros de comercialización. Tengo entendido, compañeros, que en Bolívar y Cotopaxi ya existe un levantamiento de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

esta información. Debería realizarse en los otros lugares del país, pues debemos legislar con una visión urbana, no solo con visión urbana, tenemos que legislar con una visión integral y procurar la solución de la vida que están peregrinando los compañeros agricultores. Permítame, señora Presidenta, hemos querido utilizar este espacio y, compañeros asambleístas, a través de este espacio, quiero agradecer a todos y cada uno de los asambleístas que se han hecho presentes con sus mensajes para exteriorizar ese nivel de amistad y sinceridad que tienen ante el ataque mediático y despectivo que hemos sufrido los bolivarenses por parte de un programa, La Posta, un segmento Castigo Divino, que se trasmite en YouTube y en un canal digital, en el cual el entrevistado, Felipe Rodríguez, abogado de Fernando Balda, realiza comentarios como que Guaranda es la ciudad más fea del país y del mundo, dice que en Guaranda existe más perros callejeros que gente. Cómo podemos permitir que en los medios de comunicación se digan estas barbaridades, esto ha consternado a los bolivarenses, esto ha consternado a los ciudadanos que tenemos nuestra capital Guaranda, decir esto de los bolivarenses, de la ciudad de Guaranda, es decir, de los bolivarenses; es decir, de todas las ciudades de nuestro país. No se puede exteriorizar de esta manera. Y quiero leer un comentario nada más de un compañero y amigo que se ha hecho presente con los bolivarenses para exteriorizarse y unirse ante este ataque...

LA SEÑORA PRESIDENTA. Ha concluido su tiempo, señor Asambleísta.

EL ASAMBLEÍSTA SINMALEZA SÁNCHEZ ÁNGEL. Solamente concluyo con esto que son dos líneas, señora Presidenta. Al doctor José Serrano



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

que nos indica, entrar provincia de Bolívar, por norte, por el sur, por la costa, es entrar en uno de los paraísos de nuestro país, llegar a Guaranda, su capital es adentrarse en las entrañas de nuestra patria, encontrarse con gente cordial, cariñosa y acogedora, un paisaje de postales y fotografías únicas, su orografía llena de quebradas que hacen enigmática y especial y llena de lugares para conocer y deleitarse, con anécdotas de todas las familias y de carnaval, no se diga, por eso como no amar a mi patria, como no amar a las ciudades de nuestro país, como no amar a nuestra gente y lo digo textualmente, a Guaranda se lo respeta, carajo. Gracias, compañeros. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene la palabra el asambleísta Luis Fernando Torres. -----

EL ASAMBLEÍSTA TORRES TORRES LUIS FERNANDO. Gracias, señora Presidenta. Señores legisladores: Más personas mueren en las vías que por asesinatos u homicidios, tal es la inseguridad vial que supera inclusive a la propia inseguridad ciudadana, más expuestos a la muerte están los que conducen, los que viajan y los que caminan en las vía y aceras del país que aquellos que están en una calle expuestos a la delincuencia o en sus hogares expuestos a cualquier robo. Debe ser entonces, un desafío mayor de quienes están promoviendo en la Comisión esta Ley de Tránsito, para que la seguridad vial sea uno de los principales ejes del trabajo, la seguridad ciudadana, por supuesto, porque la seguridad es el primer derecho de todo ciudadano, sin seguridad ciudadana frente a los delincuentes, sin seguridad vial, los derechos de los ciudadanos no pueden ser plenamente garantizados. Mil seiscientos veintisiete muertos entre septiembre del dos mil diecisiete y septiembre



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

dél dos mil dieciocho, solo mi provincia, sesenta y cuatro muertos por accidentes viales en ese mismo periodo. Y la causa de tantos accidentes y muertes no necesariamente es el exceso de velocidad, la principal causa está en la impericia, en el descuido. Se ha detectado que aquellos que conducen y no están atentos y concentrados y utilizan el celular, a la final resultan más proclives a cometer un accidente de tránsito. Aquellos que se capacitan para conducir pero al final no entienden cómo funciona un transporte público, también son los grandes causantes de las muertes en las vías del país. Por eso la educación vial tiene que ser la variable fundamental para que podamos garantizar la seguridad en las vías del país. En el artículo cuarto del Proyecto, se incorpora de manera obligatoria en el curriculum que deberán seguir los estudiantes de escuelas y colegios, la educación vial según las directrices del Ministerio de Educación. Me parece correcto que se incorpore dentro del sistema educativo la obligatoriedad de estudiar la seguridad vial en el país, pero no puede circunscribirse exclusivamente esta tarea al Ministerio de Educación, deben también los municipios del país participar activamente en la educación vial, más aún ahora que los municipios tienen competencia dentro del cantón, en materia de tránsito y transporte urbano y rural. Con esa modificación, la propuesta que hace la Comisión en el artículo cuarto del Proyecto se enriquecerá y permitirá que el Ministerio de Educación haga lo que le corresponde, pero fundamentalmente los municipios deberán promover la gran educación vial en el país. Sí el peatón no tiene suficiente cuidado, cruza una calle cuando no debe cruzarla, evidentemente el peatón también ocasiona riesgos; el conductor, como se reportaba este fin de semana, de un autobús en lugar de rebasar por el lado izquierdo, decide rebasar por el lado derecho, subiéndose a la vereda y desplazando a los peatones,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

simplemente, para poder pasar a un vehículo y alcanzar a otro bus, esos son actos criminales, inaceptables, pero en nuestro país a veces lucen normales por la falta de educación de aquellos que están obligados a conducir con responsabilidad. En cuantas vías del país en las que el límite máximo es de cincuenta kilómetros por hora vemos a conductores que van a ciento veinte, ciento treinta kilómetros por hora y, lo más grave, que no son conductores de vehículos pequeños, son conductores de vehículos de transporte público. En esas circunstancias, sí, señores, es indispensable que con todo el rigor respondan quienes deben responder por actos criminales en los que se están poniendo en juego la vida de pasajeros, la vida de peatones y la vida también de los ciudadanos. El Gobierno Nacional entre las últimas medidas para garantizar la seguridad vial ha decidido colocar radares en varias vías del Ecuador. Si los radares van a servir no para cobrar, no para recaudar sino para disuadir, están cumpliendo la función que cumple un radar bien ubicado, bien localizado en cualquier ciudad del mundo y para que esto ocurra, lo importante es que el conductor esté debidamente anticipado que existen radares en determinados lugares, pero si los radares están mal ubicados, en curva, en pendiente, escondidos, se convierten en una trampa simplemente para que se recauden más recursos del ciudadano, de ahí que se necesita entonces en esta ley que estamos discutiendo, que se establezca de manera clara, que en aquellos lugares donde están radares también se encuentren identificaciones visibles, para que alguien que viaja a setenta, ochenta, noventa kilómetros por hora pueda ver en una carretera la señal del radar y no anuncios tan pequeños que uno ni siquiera sabe cuál es el límite máximo de velocidad. Pero que llenen de radares las carreteras del país para que se impongan sanciones desproporcionadas, no tiene ningún sentido, porque de ese modo,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

simplemente, lo que se querrá será sacudir bolsillos vacíos de los ecuatorianos; que los radares sirvan para disuadir no para recaudar, que los radares sirvan en las carreteras del país para que se respeten los límites máximos de velocidad. Señores legisladores, los representantes del transporte público y particularmente de los taxis, han expresado su gran preocupación por varias reformas, entre ellas, al artículo cincuenta y siete y a otros más. Un principio que la ley debería reconocer es que aquellos que ahora han cumplido todos los requisitos y tienen derecho a transportar, a llevar pasajeros, puedan ejercer plenamente y sin trabas esa actividad. Lo que no cabe es que se introduzcan elementos que generen inseguridad jurídica para aquellos que han hecho su inversión, que operan, luego vean que el esfuerzo que han hecho no les conduce a nada porque tienen de por medio una competencia que ha participado en el proceso pero no ha logrado cumplir los requisitos que otros cumplieron. Esto es fundamental para tranquilidad de aquellos que están debidamente formalizados en el país y dedicados a cumplir las actividades propias de servicio del transporte público. Señores legisladores, no quiero terminar sin reiterar lo que dije al comienzo, la seguridad tiene que ser el mayor desafío de los ecuatorianos, la seguridad en las vías para que no fallezcan y mueran tantos ecuatorianos en las carreteras, la seguridad ciudadana para que los ecuatorianos no estemos expuestos a asaltos en las calles, asaltos en los domicilios y asaltos en el campo, y la seguridad también urbana frente a tantas amenazas telúricas y sísmicas, porque si algo tenemos en el Ecuador es que estamos en esa franja de alta sismicidad y de allí que el desafío, ahora es uno, la seguridad vial. Ya vendrán otras leyes para derrotar a la delincuencia y derrotar todos los síntomas de inseguridad que tanto afligen a los ecuatorianos que lo único que esperamos es que nuestro primer derecho,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

el derecho a la seguridad esté debidamente garantizado. Muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el asambleísta Washington Paredes. -----

EL ASAMBLEÍSTA PAREDES TORRES WASHINGTON. Colegas asambleístas. Gracias, Presidenta, por permitirme a través de los micrófonos de la Asamblea Nacional llegar a las Islas Galápagos. Un saludo fraterno a todos los transportistas, a todos los conductores de la región insular. Señor presidente Fafo Gavilánez e integrantes de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo veintitrés de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Tránsito y Seguridad Vial, solicito, por justicia, para los sectores de la transportación de la provincia de Galápagos y enmarcado en el siguiente marco jurídico que conforme a lo dispuesto en el artículo dos cinco ocho de la Constitución de la República, la provincia de Galápagos tendrá un Régimen Especial y su administración estará a cargo de un Consejo de Gobierno, el mismo que tendrá a su cargo la planificación, manejo de los recursos y organización de las actividades que se realicen en mi provincia. Que en el segundo inciso del artículo dos se encuentran determinados, entre otros fundamentos, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Equidad, Solidaridad Social y el derecho a la movilidad de personas y bienes. Que de conformidad a lo previsto en los numerales tres, catorce y veinte del artículo cuatro y el numeral diez del artículo once de la Ley Orgánica del Régimen Especial de la Provincia de Galápagos, es atribución privativa



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

del Consejo de Gobierno de la provincia de Galápagos la planificación antes mencionada. Colegas asambleístas, quiero explicarles que la transportación o el servicio de transporte en las Islas Galápagos es completamente diferente a la realidad, a lo que acontece a nivel continental, tanto así que en Galápagos no tenemos los taxis color amarillo; en Galápagos tenemos las camionetas doble cabina que dan el servicio de transportación de pasajeros en los poblados y a las partes altas de las islas y, así mismo, son las mismas camionetas que dan la transportación de pasajeros, de turistas. Por ejemplo, en la Isla San Cristóbal son los que transportan a los turistas al Junco, a Puerto Chino, a La Soledad, a La Lobería en la Isla Santa Cruz; a los Gemelos, a Los Túneles, al Chato, a las Primicias, al Garrapatero en la Isla Isabela; a los Tintos, a Sierra Negra, a los diferentes sitios en la Isla Floreana; al Asilo de la Paz. Por qué incrementar o diferenciar el servicio de transportación de pasajeros que realice un tipo de vehículo y por qué la diferenciación para que el servicio de turistas lo haga otro tipo de vehículos, cuando hoy en la realidad y por décadas, han venido dando este servicio las camionetas doble cabina. Por lo tanto, enmarcado en esa ley propongo, señor Presidente de la Comisión Ocasional, integrantes de la Comisión y posteriormente el Pleno de la Asamblea Nacional, la siguiente disposición general en aplicación del régimen especial previsto en el artículo dos cinco ocho de la Constitución de la República, el sector de transportistas organizados de cooperativas y compañías legalmente reconocidas hasta el año dos mil diez y establecidas en la provincia, estarán habilitadas para ejercer las actividades de transporte comercial, y lo que solicito, de servicio público de pasajeros y de actividades de turismo, para obtener las autorizaciones correspondientes se deberán cumplir los requisitos y condiciones de seguridad previstos en la presente ley y regidos por los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

principios de sustentabilidad, fomento de producción y calidad de servicio. Esta condición especial se fundamenta en la compensación de inequidad; desarrollo y la consolidación de la soberanía de la provincia de Galápagos consagrados en la Constitución. Y, por último, como disposición final, la presente ley entrará en vigencia a partir de la publicación en el Registro Oficial. Muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra el asambleísta Ángel Gende. -----

EL ASAMBLEÍSTA GENDE CALAZACÓN ÁNGEL. Gracias, señora Presidenta. Colegas asambleístas: Con relación a la vida que vivimos nosotros en la zona rural, en el campo, hay que conocer de cerca como es nuestra vida, el momento de cultivar nuestra tierra, de sembrar y nos encontramos nosotros frente a una realidad muy preocupante, que aparte de la falta de servicios básicos en nuestras comunidades, de la inseguridad, el Estado no puede estar ausente y justamente en esta Asamblea Nacional debemos nosotros legislar con responsabilidad para todos los ecuatorianos. Créanme, señores asambleístas, que la responsabilidad del Estado, si ahorita nosotros estamos hablando en materia de tránsito no estamos abandonando un tema crucial como es también el sostenimiento y el tratamiento de la vialidad. Solamente ingresar a nuestras comunidades es difícil, no estamos hablando de movilidad, estamos hablando de vialidad, también. En nuestros campos, señores asambleístas, la inseguridad es enorme, la delincuencia ha hecho de las suyas. Nosotros estamos desprotegidos, los delincuentes van al campo, aparte de robarse las gallinas, los chanchos y nuestros productos, ellos cocinan ahí mismo, cocinan ahí mismo, comen ahí



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

mismo, eso ha pasado en Santo Domingo de los Tsáchilas y creo también se ha escuchado esos casos en otras provincias. Traigo esto a colación, señores asambleístas, porque hay que hacer una relación real de la problemática de la movilidad del campo a la ciudad. Hay que entender que es necesario tener otra forma de movilidad. Cuando nosotros planteamos, señores asambleístas, el transporte comunitario no estamos invitando a crear otra operadora; por Dios, en el campo los que producimos yuquita, los que producimos platanito, los que producimos cacao tenemos que llevar un quintalito de cacao, diez racimitos de verde, dos saquitos de yuca, aparte que nos pagan tan mal, cuatro dólares la saca de yuca, a un dólar el racimo de plátano, a veinticinco dólares el cacao en baba y tener que realizar ese esfuerzo de cultivar y luego de tener ese impedimento de comercializar nuestros productos, qué es lo que hacemos en el campo, cogemos nuestro quintalito de cacao y tenemos la costumbre de salir con nuestra familia, con nuestros hijos, porque de ahí compramos nuestra comidita y algún dulce para nuestros hijos, para nuestra familia. Pero qué es lo que pasa, como está prohibido utilizar estas camionetas que nosotros tenemos en nuestras comunidades, vea, cuando el agricultor, salimos del campo con nuestros productos, ahí si nos caen, dos, tres, cuatro patrulleros detrás de las camionetas. Pero salió Alvarado de aquí, nadie se dio cuenta, pero cuando el campesino pobre, humilde que se gana la vida todos los días sembrando, ahí están los patrulleros detrás como que fuéramos delincuentes. Entonces, esto hay que legislar en base a la realidad y la responsabilidad propia, nuestra, como asambleístas. Obviamente, que nosotros para poder movilizarnos no estamos pidiendo que se cree otra operadora ni pidiendo subsidios, nada de eso, simplemente que nos permitan en nuestros vehículos propios, en los vehículos de las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

comunidades poder transportar hacia la ciudad nuestros productos. Cómo va a creer que yo coja de una comunidad, voy a vender mi chanchito, salgo hasta la vía principal, yo no puedo coger un taxi y subir a mi chanco para llevar al mercado, tampoco lo puedo subir en bus, tengo que llevarlo en mi camioneta, en el balde, amarradito y cuidando porque sino, si no son de la Agencia Nacional de Tránsito que nos bajan nuestras piñas son los choros. Entonces, es necesario legislar para el campo, señores asambleistas. Esto no es una confrontación con las operadoras que están reguladas normalmente, de ninguna manera, ni siquiera competencia, simplemente es un derecho que pedimos nosotros quienes vivimos en el campo para poder salir y vender nuestros productos, es necesario como Estado responder con políticas públicas para el campo. Las políticas públicas tienen que ser integrales, nosotros no estamos diciendo que se desconozca absolutamente nada, estamos diciendo que se cumpla, si nosotros queremos un desarrollo integral hay que también pensar en el agricultor, porque no solamente el agricultor enfrenta problemas de movilidad, enfrentamos problemas de inseguridad, enfrentamos problemas de falta de créditos, falta de sistema de comercialización, falta de sistema de vialidad, tiene que ser integral. Si nosotros como legisladores exigimos que se cumplan las leyes, hay que cumplirlas pero también hay que crear mecanismos para poder cumplir esas leyes, la situación no cambia por una situación de ley que dictaminemos desde acá, se cambia de manera integral. ¿Qué es de manera integral? Dándole esa dualidad que necesita el campo y la ciudad, la ciudad y la zona urbana tiene su sistema de vida, en el campo también tenemos nuestro sistema de vida que es totalmente diferente y que por ello, para poder movilizar nuestros productos desde ahí tenemos dificultad. Por lo tanto, es necesario reconocer y permitir que en nuestras



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

comunidades, en el sector del campesinado podemos utilizar el vehículo nuestro; el vehículo de un amigo, de un familiar y lo que es más bondadoso de lo que estamos pidiendo aparte, de no ser una carga al Estado, de no estar pidiendo subsidios, de no estar pidiendo nuevas operadoras, también sabemos hacer el favor de llevar, nosotros, sin cobrar absolutamente nada, eso pasa en el campo, esa es la vida, nosotros le llevamos y cogemos, le llevamos su animalito... -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene un minuto, asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA GENDE CALAZACÓN ÁNGEL. Gracias. ...le llevamos su animalito, le llevamos sus víveres y no les cobramos absolutamente nada, porque ese es del sistema comunitario y es por eso la necesidad de en esta ley tomar muy en cuenta el servicio comunitario de transporte, porque es una necesidad basada en la realidad del campo y que el Estado y nosotros como legisladores tenemos esa obligación de legislar en beneficio de quienes vivimos en la zona rural y de una u otra manera poder palear los múltiples problemas que nosotros quienes vivimos en la zona rural, tenemos. Señores asambleístas, es necesario incorporar en esta ley que permita, justamente, validar y permitir que familiares, vehículos de nuestros familiares y los propios nuestros, podamos dar ese servicio comunitario de transporte de la zona rural a la zona urbana. Gracias, señora Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Señora Secretaria, favor constate el quorum para ver si es que tenemos quorum y continuar con el debate. -----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Sí, señora Presidenta. Señoras y señores



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549

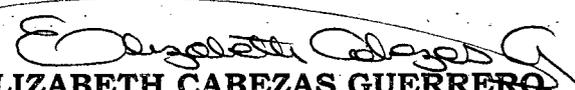
asambleístas, por favor, registrar su participación. En caso de existir alguna novedad, indicar a esta Secretaría. Gracias. Sesenta y nueve asambleístas presentes en la sala, señora Presidenta. No contamos con quorum. -----

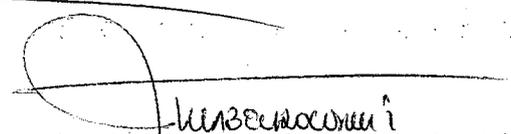
LA SEÑORA PRESIDENTA. Se suspende la sesión. Gracias. -----

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

IX

La señora Presidenta suspende la sesión cuando son las diecisiete horas treinta y dos minutos. -----


EC. ELIZABETH CABEZAS GUERRERO
Presidenta de la Asamblea Nacional


DRA. MARÍA BELÉN ROCHA DÍAZ
Secretaria General de la Asamblea Nacional


LRG/mp.