

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

ACTA DE LA SESIÓN No.105-CEPDTSS-2018

Lugar:	Quito
Fecha:	Miércoles, 28 de noviembre de 2018
Hora de inicio:	11h38
Hora de terminación:	13h48

a) Inicio de la Sesión.-

Convocatoria a la Sesión No. 105 de la Comisión Especializada Permanente de los Derechos de los Trabajadores y la Seguridad Social. La Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar, en su calidad de Presidenta de la Comisión, pide al Abg. Pedro José Córdova López quien actúa como Secretario Relator, se constate el quórum reglamentario.

No.	ASAMBLEÍSTA	PRESENTE / AUSENTE
1	Liliana Durán Aguilar	Presente
2	Julio César Quiñónez	Ausente
3	Fausto Terán	Presente
4	Karina Arteaga	Presente
5	Alberto Arias	Ausente
6	Juan Cárdenas E.	Presente
7	Bairon Valle	Presente
8	Rina Campaign	Ausente
9	Zolila Ollague	Presente
10	Karla Molina	Ausente
11	Samia Tacle	Presente
12	Raúl Tello Benalcázar	Ausente

El Secretario Relator certifica la presencia de 7 Asambleístas de los 12 miembros que conforman la Comisión, es así que existiendo el quórum reglamentario, se da inicio a la Sesión No. 105-CEPDTSS-2018.

A través de Secretaría se establece que no existe ninguna solicitud de cambio del Orden del Día por lo que la Presidenta de la Comisión pide se de lectura a la Convocatoria correspondiente.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Bien, ratificando el cálido saludo a todos los y las Asambleístas que hacen parte de esta Comisión Especializada Permanente los Derechos de los Trabajadores y la Seguridad Social. También quiero dar la bienvenida, tenemos a una persona que la hemos invitado como "Asambleísta por un Día", es el señor Carlos Omar Delgado, es vocero de la "Asociación de Trabajadores del Transporte". Le invitamos a integrarse a la Mesa.

b) Lectura de la Convocatoria y del Orden del Día.-

De conformidad a lo previsto en el artículo 27 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa; y, en concordancia con el artículo 8 del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales, se convoca a las y los Asambleístas miembros de la Comisión Especializada

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL**

Permanente de los Derechos de los Trabajadores y la Seguridad Social, a la **Sesión N.º 105-CEPDTSS-2018**, para el día **miércoles 28 de noviembre de 2018, a las 11h30**, en el cuarto piso, ala occidental, del Palacio Legislativo, ubicado en la Av 6 de Diciembre y Piedrahita, de esta ciudad de Quito, con el objeto de tratar el siguiente orden del día: **1.-** Constatación del quórum. **2.-** Lectura y aprobación del Orden del Día. **3.-** Comparecencia del señor Oscar Hernán Terán Huera, Representante de los Trabajadores del Transporte. **4.-** Comparecencia del señor Cristóbal Moncayo Taboada, Representante de los Trabajadores del Transporte. **5.-** Comparecencia del abogado Raúl Clemente Ledesma Huerta, Ministro del Trabajo para que informe sobre la situación de los trabajadores del transporte, de manera particular sobre si los contratos de los trabajadores del transporte se están realizando por escrito, la Cartera de Estado a su cargo está efectuando los controles de las sanciones laborales de estos trabajadores; y, si se está respetando la remuneración con respecto a las escalas salariales para el sector. **6.-** Comparecencia del señor Álvaro Guzmán Jaramillo, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito, para que informe sobre la situación de los trabajadores del transporte, de manera particular sobre el detalle de las capacitaciones que se han realizado en el último año y las que serán impartidas a los conductores profesionales y particulares, la política pública que se está aplicando en materia de educación vial; y, se pueda informar sobre la concesión de licencias. **7.-** Comparecencia del abogado Luis Valenzuela Triviño, Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador, para que informe sobre la situación de los trabajadores del transporte, de manera particular sobre si se puede indicar el procedimiento que siguen los agentes de tránsito para sancionar a los infractores, la política pública que se está aplicando en materia de educación vial, se puede informar además sobre la concesión de licencias. **8.-** Comparecencia del señor Coronel Julio Puga, Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, para que informe sobre la situación de los trabajadores del transporte, de manera particular se indique el procedimiento que siguen los agentes metropolitanos para sancionar a los infractores, la política pública que se está aplicando en materia de educación vial; y, se puede informar sobre la concesión de licencias. **9.-** Clausura de la Sesión.

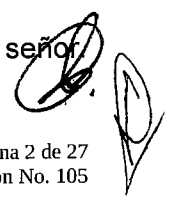
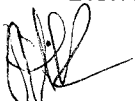
Punto No. 1 del Orden del Día.- Constatación del quórum.- Por medio de Secretaría se ha constatado el quórum reglamentario, estando presentes 7 de los 12 Asambleístas que conforman la Comisión.

Punto No. 2 del Orden del Día.- Lectura y aprobación del Orden del día.- Por disposición de la señora Presidenta de la Comisión pide se dé lectura al Orden del Día por medio de Secretaría.

Punto No. 3 del Orden del Día.- Comparecencia del señor Oscar Renán Terán Huera, Representante de los Trabajadores del Transporte.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Bien, para iniciar tenemos varias personas que van a comparecer. Quisiéramos invitarlos a la Mesa, también al señor Oscar Renán Terán, quien va a intervenir por favor nos acompaña. También tenemos la comparecencia el señor Cristóbal Moncayo Taboada. Bueno, el Ministro se ha excusado, el señor Álvaro Guzmán Jaramillo, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito (...) ya bueno, ¿no están las personas todavía?. Entonces por favor, las personas que comparecen en representación de la Agencia Nacional de Tránsito, les invitamos también a integrarse a la Mesa. El abogado Luis Valenzuela Triviño, Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador, tampoco llega todavía. El señor Julio Puga, ¿está aquí ya?, tenga la bondad le invitamos Coronel Puga, a que nos acompañe a la Mesa. Bien, entonces procediendo con el siguiente punto.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Tiene el uso de la palabra señor Bienvenido.



COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

Intervención del señor Renán Terán Huera, Representante de los Trabajadores del Transporte.-

Buenos días señores Asambleístas, compañeros trabajadores del transporte. Nosotros los trabajadores del transporte, los que percibimos en carne propia la desproporcionalidad de la Ley, la misma que se ha convertido en un instrumento legal y técnico para perseguir a los conductores del país, en sus normas, artículos y disposiciones se encuentran sanciones que chocan con el más elemental derecho constitucional, en el cual por lo que se puede aceptar, en una disposición en la Ley cumple tres sanciones: económica, puntos y privación de libertad, estas tres sanciones se encuentran: delitos, infracciones y hasta las mismas contravenciones. La rebaja de puntos que está prevista en la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte y Seguridad Vial, esta es una sanción eminentemente persecutoria y discriminatoria a la clase del volante, porque es la única profesión, la del conductor profesional, la que se mide, juzga y sanciona con otorgamiento de puntos. Por qué no se les establece un sistema de puntaje para establecer sus actividades profesionales? llámese abogados, arquitectos, médicos o licenciados. Esta malograda Ley, ha convertido y ha empujado a nuestros compañeros hacia la mendicidad, por no poder ejercer nuestro trabajo. Para recuperar puntos tenemos que someternos a un verdadero "vía crucis", porque esta Ley pone una serie de trabas, privación de libertad por informaciones o simples contravenciones, por infracciones o simples contravenciones o inobservancias menores de la Ley de Tránsito. Cómo puede ser posible de que se castigue con privación de libertad, violando preceptos constitucionales establecidos en el artículo 77 de la Constitución de la República, que dice que la privación de libertad es un recurso extraordinario de última instancia, que tiene un juez para establecer. En simples contravenciones de primera clase tenemos prisión preventiva de tres a seis días, en la cual nosotros tal vez perdamos derecho al trabajo, perdemos el trabajo, y esas contravenciones no son ni siquiera un delito. La privación de libertad se aplicará excepcionalmente, no generalmente. Nosotros tenemos derecho al trabajo, con los puntos que nos quitan, nos quitan el derecho a trabajar. Nosotros somos gente que aportamos a la sociedad, nosotros salimos a ganar diariamente un "pan limpio, digno y honrado" para poner en la boca de nuestros hijos. Nosotros lo que pedimos, que por favor se revea el artículo 97 de la Ley de Tránsito, porque somos la única profesión que nos castiga con puntos. Nosotros no queremos los puntos sobre nuestras licencias, no queremos más persecuciones. Si nosotros alzamos la voz o pensamos diferente de la empresa donde trabajamos, nos hacen persecuciones e incluso todo intervienen con terceras personas, que son los dueños de los carros para quitarnos el derecho al trabajo. No tenemos respaldo de las autoridades no tenemos respaldo de nadie. A nosotros nos exigen muchas obligaciones y no tenemos un derecho que esté a favor nuestro. Muchas gracias.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Agradecemos la comparecencia del señor Renán Terán. Siguiente punto del Orden del Día, por favor.

Punto No. 4 del Orden del Día.- Comparecencia del señor Cristóbal Moncayo Taboada Representante de los Trabajadores del Transporte.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- (...) ¿en lugar de Cristóbal Moncayo?. Bien, compañero entonces le invitamos a este espacio para que pueda dar sus puntos de vista. Bien, le damos la bienvenida entonces al señor Víctor Rivadeneira, que también es trabajador del transporte.

Intervención del señor Víctor Rivadeneira, transportista del sistema de Trolebus.- Buenos días con todos. Señora Presidenta muchas gracias. Esta mañana tengo la oportunidad de expresarme específicamente sobre el tema de las licencias. Es lamentable decir que en las carreteras de la ciudad o del país se tiñen las carreteras de accidentes y que se tengan normas que no cumplen con eso que es el alto porcentaje de accidentabilidad. Nosotros como transportistas del Trole y de

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL**

lo que corresponde al transporte de pasajeros de Quito, día día tenemos la necesidad de transportar vidas. Sabemos que en las problemáticas más graves se encuentran en la entrega de licencias de una manera indiscriminada. Nos vemos forzados en indicar que los grandes accidentes de tránsito se dan por la impericia de conductores que no tienen la suficiente capacidad ni experiencia de haber cogido esos vehículos. En vez de dar tantas vueltas, yo quisiera darles resultados y pedirles que nos apoyen con puntos bastante puntuales; a los señores de ANT y a los señores de la Asamblea Nacional, solicitar que pare la entrega de licencias indiscriminadas y de una manera tan fácil como que si fuera entregar pan. Que el tiempo de práctica para las licencias tipo B, mínimo sea de dos años, y que sea el primer requisito para obtención de la licencia profesional tipo C, que se vuelva a hacer la categorización de las licencias como era antiguamente, en donde el conductor con sus años de experiencia 2 o 3 años de experiencia, comience a subir de categoría y lamentablemente, un conductor se forja en el volante, en la práctica del día a día. Si un conductor no tiene práctica, se convierte en un elemento criminal, porque desconoce de muchas situaciones que conlleva el llevar vidas al manejar un vehículo sea éste motorizado. Que por favor se cree un récord de licencias desde el momento que se emita dicha licencia, que se determine la escuela que le otorgó la licencia; y, en qué tiempo consigue esta licencia, ¿Cuántos accidentes tuvo?. Esto conlleva a saber que este conductor es el apropiado para dicha licencia o no está capacitado para realizar este tipo de trabajo. Otra de las grandes causas y es bastante doloroso decirlo, es esto de las sanciones que se han puesto en contra de los conductores. Lamentablemente, ya dijo el compañero, son tres formas que nos sancionan, si no es la multa, son los puntos y si no la prisión. Las multas, aparte de exageradas en costo, no paran la mortalidad. Tenemos que darnos cuenta que lo que tenemos que hacer para mejorar esto es concienciar a la población en todos los ámbitos: peatones, agentes y conductores, todos tienen que entrar en el plano. Entrar en conciencia a mediano y largo plazo. Lamentablemente hay que decirlo, que cuando se suben las tarifas o los costos de estas multas, lo que ocasiona es aumentar la industria de la coima. Y así las cosas tienen que decirse como son. Solicitamos estas pocas cosas. Hay que conversar mucho de estos temas, pero es con estas cosas sería un gran inicio para comenzar a erradicar los problemas que tenemos en el tránsito del Ecuador. Muchas gracias a todos buenas.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Bien, para las siguientes comparecencias, nuestra Comisión se encarga de velar y de vigilar el cumplimiento en lo que refiere a los derechos de los trabajadores y trabajadoras; y, la Seguridad Social. Me comprometo como Presidenta de esta Comisión, transferir a la Comisión Ocasional de Tránsito, estos requerimientos, porque se está tratando ahí en esta Comisión estos temas de la Ley de Tránsito. Sin embargo de ello, pues cuando nos solicitaron estas comparecencias, precisamente está dado en el marco de cómo a los trabajadores del transporte les afecta este tema de las multas, porque casi todos los meses salen sin sueldo, además de que ya les descuentan con la multa, con un costo económico, les descuentan de sus salarios, les sancionan también con la quitada de los puntos, y les sancionan además con otros mecanismos, con la finalidad de que definitivamente los conductores, además de que no están trabajando, según me han expresado, que la mayoría de ellos no tienen los beneficios sociales. Ellos son perjudicados de esta manera y casi siempre salen con mensualidad cero, sin remuneración. Entonces esa es la razón por la que están aquí. Sin embargo de eso pues, agradecer la comparecencia del compañero también; y, decirle pues, que vamos a transferir esta información inmediata a la Comisión. Continuamos con las comparecencias.

Punto No. 5 del Orden del Día.- Comparecencia del abogado Raúl Clemente Ledesma Huerta, Ministro del Trabajo para que informe sobre la situación de los trabajadores del transporte, de manera particular sobre si los contratos de los trabajadores del transporte se están realizando por escrito, la Cartera de Estado a su cargo está efectuando los controles de las sanciones laborales

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

de estos trabajadores; y, si se está respetando la remuneración con respecto a las escalas salariales para el sector.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Debo comunicarles que el señor Ministro no puede comparecer. Nos comunicó en la mañana de que por alguna circunstancia de agenda no podía comparecer. Vamos a continuar con el siguiente punto por favor.

Punto No. 6 del Orden del Día.- Comparecencia del señor Álvaro Guzmán Jaramillo, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito, para que informe sobre la situación de los trabajadores del transporte, de manera particular sobre el detalle de las capacitaciones que se han realizado en el último año y las que serán impartidas a los conductores profesionales y particulares, la política pública que se está aplicando en materia de educación vial; y, se pueda informar sobre la concesión de licencias.

Por Secretaría se comunica a las y los miembros de la Comisión, que a las 09h17, que se recibió la delegación a la Mgs. Paola Suntaxi, Coordinadora General de Gestión de Control y a la Eco. Ana Cristina Avilés, Coordinadora General de Regulación.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Les invitamos a las dos señoras funcionarias de la Agencia Nacional de Tránsito que nos acompañen a este espacio. Le damos la bienvenida entonces a la señora Paola Suntaxi, quien es una de las personas delegadas a esta comparecencia.

Intervención de la Mgs. Paola Suntaxi, Coordinadora General de Gestión de Control.- Buenos días. Sobre el tema de capacitaciones a conductores, procedemos a informar sobre lo que ha hecho la Agencia Nacional de Tránsito en materia de capacitación a conductores. La ANT en el año 2018, ha ejecutado el proyecto "Conduzco Seguro", este proyecto tiene como objetivo evaluar a los conductores profesionales inter e intra provinciales. Hemos desarrollado en conjunto con la SETEC la metodología para la evaluación de conductores, en el cual se identificó que es importante no sólo evaluarlos de manera técnica, sino también de manera conductual, dado que una de las principales causas de accidentes de tránsito se enfocan por lo que es impericia y temas conductuales. La ANT, también publicó en este año el "Manual del buen Conductor" que ha servido de base para renovar todo lo que es el banco de preguntas para la emisión de licencias de conducir profesionales y no profesionales. Vamos a tener preguntas desarrolladas por universidades ya en el banco de las licencias. También hemos desarrollado instrumentos de evaluación teórica, muchos más técnicas conductuales como las que ya, he mencionado y psicosométricas, y prácticas; a éstas se han sumado las capacitaciones de los entes de control como Policía Nacional y CITE en materia de comportamiento riesgoso, accidentes de tránsito, uso de cinturón de seguridad y educación vial. Mientras que la ANT desde sus Direcciones Provinciales se ha enfocado en cuatro temáticas; que es la Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial, Control en Terminales Terrestres, en sí lo que es funcionamiento de los kits de seguridad, que es el proyecto que estamos impulsando desde la ANT para lo que son control de excesos de velocidad; lo que es títulos habilitantes y educación vial. En este punto, es importante informar que las operadoras tienen la responsabilidad por su contrato de operación, en emitir planes de capacitaciones anuales para toda la planta de conductores que están a su cargo. Los resultados que hemos tenido en materia de capacitación, se han hecho un total de 213 capacitaciones. Los capacitadores de la ANT, en 45 total, 833 horas de capacitación, en un tiempo promedio de capacitación de dos horas por evento y un total de asistentes de 27,921 en lo que va del año 2018. Nos tomamos aquí un momentito para informar a la Mesa sobre los controles en feriados, que especialmente hemos puesto mucho énfasis, porque queremos evitar lo que son los siniestros de tránsito. Hemos capacitado sobre lo que es hoja de ruta, la licencia adecuada para

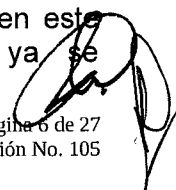


COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

conducir, porque hemos detectado en conjunto con la SETEC y la Policía Nacional en la Mesa de Coordinación Interinstitucional que se inició desde agosto de este año, que los conductores están conduciendo con diferentes tipos de licencias. Entonces, hemos hecho mucho énfasis sobre los tipos de licencias, categoría profesional y no profesional, que les permite conducir la licencia que tiene cada conductor. Lo que son frecuencias autorizadas, hemos puesto énfasis también a lo que son cumplimiento de tarifas, especialmente en feriados, porque son frecuencias no programadas, emisiones de salvoconductos. En este punto también se ha detectado que hay mucha falsificación de documentos, con la Policía Nacional hemos capacitado a nivel nacional para que se identifiquen de manera adecuada el salvoconducto y se ha implementado un sistema “QR” para que sea leído en línea. Matriculación vigente, la revisión técnica vehicular especialmente para lo que son buses interprovinciales. Se ha sacado una Resolución desde el Directorio de ANT que obliga ya, a todos los buses interprovinciales a que tengan un “RTV”, ya no es permitida la revisión visual y en sí lo que es el estado vehicular. En política pública de educación vial, mi compañera Coordinadora les va a comentar sobre lo que hemos avanzado en este punto.

Intervención de la Eco. Ana Cristina Avilés, Coordinadora General de Regulación. - Buenas tardes con todos. En lo referente a la política pública en materia de educación vial, básicamente se expone la base legal, entendiendo que desde la propia Ley Orgánica del Transporte, el artículo 4 establece que es obligación del Estado garantizar el derecho a las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y conmina al Ministerio de Educación y a la Agencia Nacional de Tránsito, a que desarrollen los programas educativos en temas relacionados con la prevención, seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito. Esto de manera muy general, como un antecedente digamos el más importante, que el 16 de agosto de 2017, se suscribió el “Pacto para la Seguridad Vial”, que involucra a varios Ministerios liderados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio del Interior, Ministerio de Salud Pública, Ministerio de Educación, la ANT, la Policía Nacional, ECU 911, la CTE, el SPAT (Seguro Para el Pago de Accidentes de Tránsito), el Consejo de la Judicatura, GAD's a todo nivel, Federación de Transporte, instituciones privadas y sin fines de lucro, con el objetivo de promover como política de Estado, la generación de una cultura de seguridad vial que involucra a todos los actores públicos y privados en la prevención de siniestros de tránsito. El pacto se divide en cinco pilares de la seguridad vial, los que son: institucionalidad, vías de tránsito, vehículos y usuarios más seguros, y respuestas más eficaces a los siniestros de tránsito. En el primer pilar de institucionalidad, se ha definido una acción concreta que dice textualmente: “impulsar la educación vial en temáticas de prevención y seguridad, desde etapas tempranas del ciclo formativo de las personas tanto, para conducción motorizada y no motorizada”. En este sentido, se inició la actualización y validación de los contenidos en diez recursos didácticos digitales, de los cuales la Agencia ha venido trabajando ya cerca de un año, que es básicamente expresado en una herramienta interactiva, que se ha venido trabajando en conjunto con el MinEduc y el Ministerio de Transporte. Un poco más a detalle, en qué consiste la estrategia, básicamente se centra en una estrategia integral de educación en seguridad vial. Los diez recursos interactivos, que le comentábamos, se concentran solamente en los 10 niveles de educación general básica en una primera instancia. La estrategia y lo cual se ha venido trabajando en el MinEduc. La estrategia de etapa inicial infantil que es de tres a cinco años, básicamente se concentra en una estrategia lúdica basada en el juego, con los actores que se presentan en esta herramienta, son padres y el entorno familiar básicamente, y las temáticas tratadas con señales básicas de tránsito, uso obligatorio del sistema de retención infantil entre otros. Para la etapa básica escolar, que es de 6 a 11 años, la estrategia es asimismo lúdica, pero ya se generan ciertos elementos basados en la propia experiencia del niño. Los actores asimismo son los padres y entorno familiar, y se ingresan ya ciertos actores: como un grupo de amigos por ejemplo. La temática va evolucionando conforme las edades, un poco también para ir incorporando ciertas temáticas importantes, en este sentido está la movilidad segura como actor vial, el peatón, el ciclista y el pasajero, ya se

CAH

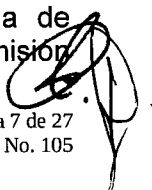


COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

comienza a distinguir ciertos actores. En la etapa media-escolar de 12 a 17 años, la estrategia básicamente es vivencial, se basa en experiencia, en investigación y en colaboración. Los actores, aparte de los actores que habíamos mencionado anteriormente, se incrementa una fuerte influencia de medios de comunicación y redes sociales. La temática es un poquito más completa en función de la generación de conciencia vial, del consumo de alcohol, drogas de conducción segura. Enfocados en esta etapa educacional que la rige el MinEduc, hemos generado dos propuestas en conjunto con la SENESCYT, y para la implementación con el ANT y MTOP, que básicamente para las etapas posteriores dentro de un ciclo integral de educación para seguridad vial. En la etapa de educación superior de 18 a 22 años, la estrategia básicamente, es utilizar tecnologías de información y comunicación, talleres prácticos, realizar seminarios, conferencias en distintas universidades; y, para esto la ANT ha desarrollado ya, tres convenios con distintas universidades, con las cuales se está generando varios estudios y propuestas para realizar estos seminarios y conferencias. Las temáticas que se tratan de manera muy general son: la responsabilidad al conducir, cultura vial y la normativa vigente. Finalmente, se ha generado una estrategia de educación vial para personas no están dentro del ciclo educativo que va desde los 23 años en adelante, básicamente es un tema comunicacional se ha concentrado en estrategia de marketing digital enfocado en ciertos grupos poblacionales específicos, en él estamos trabajando nosotros con la CTE, AME, con la Policía Nacional, con los GAD's, y ciertas ONG's y todo esto enmarcado siempre dentro del "Pacto Nacional por la Seguridad Vial". Aquí se tocan temáticas como: la actualización a cambios normativos, el uso de dispositivos de prevención de riesgos de seguridad vial, grupos prioritarios y condiciones psicológicas y físicas para una conducción segura. Finalmente, mencionarles algunas acciones o proyectos propuestos que se están llevando a cabo en el marco de educación vial. La ANT en conjunto con Organismos Provinciales y entes de control del tránsito, se encuentra ejecutando acciones preventivas de seguridad vial en establecimientos educativos a todo nivel y lo que se ha tratado es que todo esto siempre vaya enmarcado en el "Pacto Nacional por la Seguridad Vial", que tiene una estructura y una institucionalidad mucho más clara. La ANT en coordinación con distintas ONG's, para lo cual ha suscrito ya tres Convenios de Cooperación con las organizaciones de la sociedad civil que están presentes en esta temática, ha hecho ya varios talleres de seguridad vial en las principales ciudades del país; y, básicamente ha expuesto cuál es la importancia de la siniestralidad en el país, como esto ha venido creciendo y un poco generar conciencia en la temática. Se está trabajando en conjunto con la Policía y con el MINEDUC en un proyecto de brigadas estudiantiles "apalancadas" en el proyecto de fin de colegio, digamos básicamente enmarcado dentro de un Acuerdo Ministerial No. 040 del MinEduc, definido un poco para incluir a la seguridad vial, o a un proyecto de brigada estudiantil, como un elemento práctico que sea un gran requisito para la graduación de Bachilleres.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- ¿Alguna inquietud Asambleístas?
¿Ah, falta todavía?, yo creí que ya terminó, perdón.

Intervención de la Eco. Ana Cristina Avilés, Coordinadora General de Regulación.- Para finalizar, vamos a informar sobre el proceso de otorgamiento de licencias, que se ejecuta desde la ANT. Existen dos categorías de licencias como lo conocen ustedes: las no profesionales, que es la licencia tipo B; y, las profesionales que son las de C, D, E, F y una tipo A. Para lo que es licencias profesionales, actualmente no existe la obligatoriedad de tomar el curso, sin embargo, la persona que desee tener por primera vez su licencia tiene que someterse a varias pruebas, también hay la opción de tomar el curso que hemos visto la mayoría de conductores lo está haciendo. En cualquiera de los dos casos, pasan los usuarios por una prueba teórica práctica y psicosenométrica, los resultados de estas evaluaciones son notificados a la ANT a través de una "Escuela de Formación de Conductores No Profesionales", la ANT ingresa la nómina de aprobados en el registro; y, en función de registro, se procede con la autorización para la emisión



COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

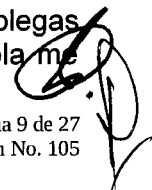
de las licencias. El ciudadano una vez que tiene esta autorización, es ratificado por las escuelas para que proceda acercarse a las agencias de la ANT y rinda nuevamente una evaluación teórica en nuestras instalaciones, se verifican documentos, se ve el pago de tarifas. En caso de aprobar la evaluación teórica, se procede con la emisión de la licencia. La evaluación práctica es realizada por la Escuela de Conducción, eso que quede claro. En el caso de escuelas profesionales, es un proceso un poco más minucioso. Se procede al ciudadano a matricular; aquí no hay la opción de que no tome el curso, todos los cursos son obligatorios para las licencias profesionales y la Tipo A que es la de motocicletas, una vez que se matricula el ciudadano, se procede de igual manera a hacerse una evaluación psicossensométrica y práctica, la nómina de matriculados es analizada en la ANT; y, allí se procede a verificar bajo los controles biométricos que tienen las escuelas, un tema aleatorio del porcentaje de asistencia. Desde ANT se ha detectado que varios usuarios no han asistido en el porcentaje que determina la Ley y se han determinado sanciones. Los Directores Provinciales con las Unidades de Control Provinciales, de igual manera, hacen inspecciones aleatorias para tomar lista a los conductores profesionales y se han denunciado incluso casos de suplantación de identidad, cuando han estado en clases. Se han levantado un total de 12 sanciones administrativas a Escuelas Profesionales por mal uso del reloj biométrico o porque no han estado los conductores y ellos si han notificado que han asistido. Una vez que se procede con estas verificaciones, se ingresa la nómina de graduados en el sistema y se autoriza la emisión de licencias. El conductor de igual manera, realiza una prueba psicossensométrica, una evaluación teórica; y, se procede con la verificación de estos documentos emitidos. Cuando el usuario está ya en la Agencia de la ANT, en caso de que apruebe la evaluación, se procede con emisión de la licencia. Esto es en lo que respecta al proceso de emisiones de licencias profesionales y no profesionales.

Intervención del Asambleísta Bairon Valle.- Gracias compañera Presidenta, un saludo a los funcionarios de la ANT. El tema de la transportación, y el tema de los accidentes en las vías, es un tema súper sensible, es un tema que nos tiene muy preocupados a todos como sociedad. Ustedes como responsables de la aplicación de la política pública y de garantizar la seguridad, y nosotros acá también como hacedores de Leyes y fiscalizadores también de esas Leyes del resultado a la sociedad, no queremos simplemente aprobar Leyes simplemente por aprobarlas, sino que las Leyes tienen que ir en función de que la sociedad o la convivencia en la sociedad tiene que mejorar, o sea no hacemos Leyes para empeorar las cosas, y vemos que a pesar de todos los esfuerzos que hacemos, tanto desde la Asamblea como a nivel del Ejecutivo, los resultados no reflejan realmente lo que aspiramos. Es decir, cada año estamos sorprendidos con la enorme cantidad de accidentes y la enorme cantidad de personas que pierden vida en la en las vías; y, es un tema que tenemos que revisar desde la fiscalización que nos corresponde a nosotros y a ustedes como responsables de la aplicación. Se ha hecho en la primera parte la exposición de la forma de como se ha capacitado, y estamos claros. Lo que usted, Ana Cristina, nos presentó, estamos claros que la educación vial que se da en las instituciones, en las escuelas, eso tenemos claro, creo que hay un plan y que los niños y niñas reciben este tipo de capacitación. En eso no tenemos duda, porque para eso están las escuelas y los colegios que tienen que coadyuvar. Me imagino también que debe ser parte de los Convenios que debe tener ustedes como órganos rectores con relación a estas instituciones, que son las que tienen que garantizar que las personas, que los ciudadanos desde temprana edad vayan metiéndose con el tema ya del comportamiento, de la conducta, adquiriendo una responsabilidad que a futuro cuando les toque ser mayores y tomar un volante, sepan básicamente que es lo que hacen al tomarlo. Y eso me parece que está claro, pero me deja ciertas dudas con la parte que expuso Paola, que se hace un seminario para los conductores. Cuando usted nos habla de esas capacitaciones, se está refiriendo a las capacitaciones obligatorias que tienen que hacer los ciudadanos para obtener la licencia o aparte de esa capacitación que se hace que es obligatoria, hay también todo un programa para que el conductor, una vez que ya yo tengo mi licencia, ya no me quedo con eso,

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

como que lo sé todo, sino que estoy también obligado a estar actualizando mis conocimientos a través de estos seminarios. Por eso quería que nos aclare eso, es decir, si usted se refirió solamente a los cursos obligatorios, para obtener como requisito para obtener una licencia? o es que aparte de eso hay permanentemente la obligación también que tiene todo conductor de asistir a otros tipos de entrenamientos que les vaya perfeccionando?. Una una pregunta; y, en cuanto al tema de la obtención de las licencias, que es otro tema que también nos tiene sumamente preocupados, es un tema que se escucha en la calle, yo tengo personas conocidas y me dicen "ya tengo mi licencia profesional, pagué y la tuve, yo ni siquiera fui a esto, no fui a ninguna escuela, no fui a ningún a ningún curso, y tengo mi licencia, porque pagué". Esto se lo cuento que me lo han dicho personas conocidas, me lo han dicho y me lo han manifestado, me han dejado sumamente preocupado, porque ¿qué control ejerce la ANT en este caso?, las instituciones que tienen, que son las encargadas de otorgar una licencia. Las universidades para darnos un título tienen que certificar que hemos pasado cinco o seis años, cinco o seis semestres, que hemos aprobado año a año, etcétera etc. que tenemos, que demostrar que hemos asistido a las clases en el porcentaje que la Ley obliga. Cumplimos con una gran cantidad de requisitos, que al final nos certifica que hemos cumplido con todo, tanto las cosas físicas, como también las académicas e intelectuales; y, al final el otorgamiento un título profesional. Si bien, una persona me dice "que esto yo pagué, y me dieron", ustedes como órgano en este caso, como Institución Pública responsable de la emisión de las licencias, porque ustedes pueden hacer todos los convenios que ustedes quieran con universidades e instituciones, la Ley les faculta, porque tenemos que desconcentrar, pero tampoco a ustedes no les libera la responsabilidad de que estas instituciones cumplan a cabalidad. ¿Quién certifica por las asistencias de que todas las personas de que a ustedes cuando les pasan lista final, quién hace el seguimiento de qué personas asistieron regularmente a todos esos cursos académicos, a las clases?, ¿cómo ustedes certifican eso?, ¿cómo certifican la asistencia permanente de las personas?. Dos tipos de evaluación, la evaluación académica y evaluación práctica. ¿cómo ustedes certifican de que la empresa tal, que está facultada para que le enseñe a manejar?, ¿cómo ustedes hacen ese seguimiento para saber de que esa empresa está cumpliendo a cabalidad con el proceso de instrucción de esa persona que aspira a tener la licencia?, ¿tienen algún proceso de seguimiento?, ¿cómo lo hacen?, uno, y lo otro es en lo académico, ¿quién establece las evaluaciones?, ¿cada institución hace la evaluación que quiere? o es que la ANT tiene un sistema de evaluación netamente propio, que lo que hace es hacer un convenio para que lo capaciten, pero la evaluación la hago yo como Estado y que hay una evaluación que puede variar, porque puede ser que un banco de preguntas con 2000 preguntas, pero que aleatoriamente a cada usuario se le asigna las 100, las 50 o las 20, que tiene que responder. Yo lo que quisiera saber es ¿cómo se maneja el sistema de evaluación? porque al final, ustedes dicen: "muy bien, entréguese la licencia", pero me preocupa de que ustedes no hagan seguimiento o evaluación, pues debe tener el seguimiento a la obligatoriedad que tienen las personas de instruirse de manera adecuada, para que cuando entregamos la licencia, estamos entregando una licencia que es un título profesional a esa persona, para que ejerza su profesión, por lo tanto, no puede estar tan a la discreción de las instituciones con las que ustedes hacen Convenios, porque también porque está es una causal. O sea, yo sé que la gran parte de los accidentes de tránsito corresponden a fallas mecánicas, pero también es a la imprudencia de los conductores. Entonces, yo quisiera que nos amplíe un poco más las explicaciones, porque no se trata simplemente de autorizar y decir "entregue licencias", porque inclusive hasta hemos escuchado para vergüenza de todos, para la Asamblea y para ustedes también, de que las licencias se las entregan como volantes, y eso de alguna manera, tiene digamos fundamento, cuando personas conocidas nos dicen: "yo pagué y me dieron la licencia". Gracias compañera Presidenta.

Intervención del Asambleísta Fausto Terán.- Muchísimas gracias señora Presidenta, colegas Asambleístas. Yo había escrito dos preguntas como ¿qué hacen ustedes ? no sé si Paola me



COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

puede contestar, sobre estos controles que tanto puso de manifiesto Bairon?. La preocupación de la ciudadanía, nosotros, la ciudadanía dice: "pagamos y nos entregan", nosotros sabemos que ustedes como autoridad, imagino que también son seres humanos y ciudadanos que también escuchan y también deben tener conocimiento, pero mi pregunta va a ustedes ¿cómo controlan?, y les digo puntualmente, escuelas en la parte de Calderón, tanto no profesionales como profesionales, el pago de "X" cantidad de dinero; y, "solamente me firmas esto y después de 15 días vienes y te entregamos los documentos profesionales, tienes que pagar \$800 y pico, te inscribes y después de tantos meses, tienes que asistir de vez en cuando y eso es lo único que se hace". Ustedes dicen que nos envían listados también, entonces anote a Fausto Terán para una licencia profesional, póngame en el listado, yo regresaría a los ocho meses, para que me den la licencia sin ninguna capacitación para manejar vehículos profesionales. ¿Así es como estamos operando quizá?, cuando las instituciones de control, las que son llamadas a poner, a decir señores: ¿cómo le pongo a las escuelas?, a las universidades ponemos controles para que tengan este Registro, y los profesionales del volante que llevan vidas todos los días, ¿cómo los controlamos entonces?. de que efectivamente, por una parte, sean capacitados, ¿cómo controlamos que esas licencias cuando yo me transporto tengan el aval para exigir un profesional?, para decir que yo me voy a transportar de Quito a Guayaquil, y estoy con la tranquilidad. Si me pongo a ver un poco. En este proceso, en estos años, que ya se ha dado las licencias, quisiera saber también ¿qué sanciones se han dado?, porque no creo que no tengan algunas. En este momento he presentado denuncias sobre este aspecto. Quisiera ver ¿qué sanciones se han tomado o qué acciones han tomado en contra de estas escuelas?. Solamente eso señora Presidenta.

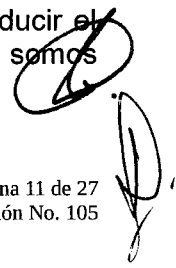
Intervención del señor Omar Delgado, "Asambleísta por un Día".- Señora Presidenta de la Comisión, señores transportistas, señores Asambleístas. Buenos día, lastimosamente voy a ser muy crudo. No tendré el discurso político que tal vez quieren escuchar, pero si tengo la experiencia. Nosotros como trabajadores del transporte, el sector más vulnerado, somos más de 100,000 trabajadores del transporte que trabajamos en condiciones inhumanas, sin derechos, ni beneficios de Ley. Hemos tenido que salir a las calles a ser escuchados, lastimosamente hemos suspendido la medida de hecho, pero si se requiere, nuevamente estaremos en las calles recuperando la dignidad que nos robaron, nos robaron la dignidad prostituyendo nuestra noble profesión, vendiendo las licencias a diestra y siniestra. Que no vengan con el cuento ahora que no saben que pasó 15,970 licencias que por llenar bolsillos de personas corruptas, no me vengan con el cuento de que no saben, que desconocen, porque tiene que haber la firma de responsabilidad de quién dio el curso, a qué escuela o qué sindicato otorgó los documentos, quién es la persona responsable y la Agencia Nacional de Tránsito, que firmó la licencia de "Pepito de los Palotes", quien tuvo un accidente de tránsito quien perdió vidas en las carreteras. No me vengan con el cuento que era un conductor ejemplar, les pongo un conductor con 30 puntos, con una unidad nueva, una la vía en perfectas condiciones y señalizaciones, que demuestra y claramente que esa licencia fue adquirida por un conductor con 30 puntos. La falta de control, la falta de experiencia, no se ustedes señores Asambleístas, pero si voy a decirles la verdad, todos somos responsables de que las vías del Ecuador estén llenas de sangre. La seguridad vial es responsabilidad de todos, es responsabilidad del conductor, es responsabilidad del agente de tránsito, es responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas, es responsabilidad del Gobierno, es responsabilidad de ustedes señores Asambleístas quienes hacen la Ley y no se cumple. Ustedes escucharon la intervención de nuestros compañeros, déjeme decir que estamos en el lugar exacto, porque en esta Ley de Tránsito viola un derecho muy importante, como es el derecho al trabajo. Nadie puede violar el derecho al trabajo, pero lastimosamente esta Ley de puntos nos está dejando a más de 5000 compañeros sin trabajo, compañeros que en actualidad pierden los puntos que no solamente son culpa del conductor, porque lo que se han encargado los medios de comunicación a hacernos creer como lo más bajo, como lo peor de la humanidad, pues es responsabilidad de todos. No

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

existen agentes de tránsito transparentes, hay agentes de tránsito que cobran y sanciones cada vez más drásticas, más altas las multas. Esto ha permitido que sea un negociado, en donde el agente de tránsito le dice "todo vale, esta multa usted pierde tantos puntos y para qué necesitas tanto?. Lastimosamente, he escuchado de mis compañeros que por no perder el trabajo, que por no perder el derecho al trabajo han sido víctimas de coimas por parte de los abusos de los agentes de tránsito. De mi parte, como trabajador del transporte me siento muy indignado ante la falta de respeto de las autoridades que fueron convocadas. Le pregunto al señor Director de la Agencia Nacional de Tránsito, Álvaro Guzmán, ¿si nosotros como trabajadores del transporte, no somos importantes, no somos pueblo?, ¿no hay la necesidad de atender a este sector tan importante, que es tan importante para el desarrollo del país?, tan importante que llevan el tesoro máspreciado que son las vidas humanas en las carreteras. No se si las señoritas o señoras Asesoras tendrán el perfil de la experiencia para darnos soluciones a nuestros requerimientos. (...)

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Por favor, yo le agradezco Asambleísta Omar Delgado, se remita a los temas que nos competen acá en la Comisión, no evaluaciones.

Intervención del señor Omar Delgado, "Asambleísta por un Día".- ¿De quién es la responsabilidad de controlar que un conductor trabaje más de 18 horas, 29 días al mes?. Saben ustedes que un conductor cansado, fatigado es más peligroso que un conductor en estado de embriaguez. Pues sepan el accidente que pasó recién en AEROTAXI, fue por un conductor que vino cansado dándose la vuelta y el propietario le exigió que se de otra vuelta, hubo el control para verificar que "Pepito de los Palotes" ya se dio dos vueltas y él ya no estaba apto conducir otra vez, no se dieron cuenta que por causa de la fatiga, se quedó dormido. Una persona que no tenía ni siquiera Seguridad Social, no tiene ni los beneficios de Ley, ¿y ahora cómo quedó esa familia?. Nosotros pedimos a las autoridades que hagan un compromiso con nosotros, necesitamos crear mesas institucionales, porque nosotros sabemos la problemática, nosotros sabemos cómo frenar los altos índices de accidente. La pregunta es ¿la Agencia Nacional de Tránsito, hace controles para que se cumpla con las jornadas laborales?, ¿la Agencia Nacional de Tránsito, hace controles para verificar que el conductor este afiliado al Seguro Social?, no lo hacen. Lastimosamente, hemos tenido reuniones con el Ministerio del Trabajo, después de la primera convocatoria que fue aquí, nos llamaron de urgencia para revelar las problemáticas, supe decir que después del año de enviar un oficio fuimos atendidos, lastimosamente hicieron unas inspecciones que no dieron resultados que querían, porque los los trabajadores tienen miedo a decir la verdad, pues mínimo trabajan 18 horas, 29 días al mes. Porque les pasa lo que me pasó a mí, me suspendieron por reclamar mis derechos, me violaron el derecho al trabajo, no me permiten trabajar, estoy en la lista negra. Nosotros requerimos del control señora Presidenta, con el Ministerio del Trabajo hay un compromiso que se pueda verificar si el conductor está trabajando desde las cinco de la mañana y que no puede estar hasta las diez de la noche, si el trabajador está trabajando más de la jornada laboral, que el Agente de tránsito no le sancione al conductor, que sancione al dueño de la unidad, que es quien está poniendo en riesgo la vida de las personas. Nosotros pedimos que haya el compromiso. Nosotros como Asociación no tenemos la garantía de los derechos laborales, por eso creemos que es necesario la conformación del Sindicato Único de Trabajadores del Transporte, que sea un sindicato, que sea nuestro escudo que nos defienda, ya que nosotros los trabajadores del transporte, existen los sindicatos de choferes que sólo han servido para vender indiscriminadamente las licencias. Nosotros queremos construir en conjunto con esta Comisión las mesas interinstitucionales, para que se observen todas las causas, todo los malestares de los trabajadores del transporte. Nosotros confiamos en ustedes y sabemos que queremos reducir el alto índice de accidentes. Sepan que nosotros aparte de trabajadores, somos padres, somos



COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

hermanos, somos hijos y también utilizamos los medios de transportes. Gracias compañera Asambleísta y señores Asambleístas.

Intervención de la Asambleísta Samia Tacle.- Buenos días con todos los representantes de los conductores, buenos días a los representante de la Agencia Nacional de Tránsito que están aquí presentes. Tengo algunos comentarios respecto a lo que hemos escuchado, ya que como lo precisó la Presidenta, es un tema que nosotros no tratamos en esta Mesa, es un tema que no es de nuestra competencia, sin embargo estamos escuchándolo para poder referir a la Mesa que lo trata. Es un tema totalmente alarmante, ya que los siniestros de tránsito van aumentando. En el 2018, la mortalidad en los accidentes de tránsito subió al 8.49%. de lo que va de enero a agosto, han habido 1433 accidentes de tránsito, y algo muy importante en esto es que 3 de cada 4 accidentes de tránsito que hay, no son por exceso de velocidad, porque muchas veces se ha debatido el tema de los radares, se ha hablado mucho de eso, pero no es por eso, es por la impericia, es por el tema la distracción, es por el mal estado de los vehículos. Cuando estamos hablando del mal estado de vehículos, distracción e impericia, entran las responsabilidades del ente rector de la Agencia de Tránsito, porque ellos son los responsables de velar de que los conductores cuenten con la capacidad de ejercer esta función, y ahí nos vamos a referir al tema que actualmente estamos hablando de las licencias. El tema de la distracción que muchas veces se puede dar no sólo por un celular, sino por el cansancio de los conductores que eso se lo puede categorizar como una distracción, una somnolencia; y, el mal estado de los vehículos que también afecta directamente a estos órganos rectores porque son los responsables de las revisiones vehiculares y que estos vehículos que transportan pasajeros se encuentren en buen estado. Frente a esto, quiero simplemente precisar un tema que leí en el caso de las licencias Tipo C son para conducir taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixtas hasta de 3500 kg. hasta ocho pasajeros, vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos; y, los vehículos comprendidos en el tipo B. Especifico esto, porque yo si quisiera saber que si en la parte de la capacitación de los conductores, para obtener estas licencias profesionales, ellos hacen sus prácticas vehiculares en este tipo de vehículos, porque no es lo mismo conducir un vehículo pequeño y liviano, que conducir un vehículo de 25 pasajeros. También quisiera saber si estas prácticas vehiculares, ustedes piden que sean en entornos que más se asemejan a su trabajo, en carretera, en vías abiertas o sólo lo hacen dentro de la ciudad?, que si es así, tampoco reflejan el uso de este tipo de licencias y tampoco le van a permitir visualizar la pericia de los conductores en este tipo de escenarios. También quisiera saber ¿cuántas horas de prácticas de conducción se requieren para este tipo de licencias profesionales?, no conozco mucho de este tema pero, en el caso que si uno quiere sacar una licencia para manejar un avión necesita completar ciertas horas de vuelo antes de otorgarle una licencia para poder volar un avión . Si uno quiere sacar una licencia para bucear tiene que completar ciertas horas de buceo para poder bucear en diferentes condiciones, y hay diferentes categorías de estos permisos. Entonces, si quisiera saber que bajo esas consideraciones si estamos haciendo lo mismo con las licencias profesionales, por que aquí estamos hablando que son personas responsables en la vía de otras personas, en el caso de taxis están transportando personas, hablando de buses de pasajeros, de 8 o de 25 personas, entonces estamos realmente teniendo la responsabilidad de vidas y sabemos que la mayor cantidad de muertes que se han dado este año en accidentes de tránsito, han sido en las vías, han sido en buses y han sido en transporte público. Entonces, esas son mis preguntas.

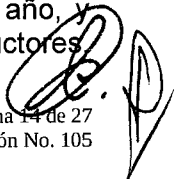
Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Bien, solicito por favor a las señoras comparecientes que den respuesta a lo requerido por los señores y señoras Asambleístas.

Intervención de la Eco. Ana Cristina Avilés, Coordinadora General de Regulación.-

Me voy a referir a las preguntas establecidas por los señores Asambleístas. En materia de la primera pregunta realizada por el Asambleísta del entrenamiento obligatorio de los conductores, creo que es importante separar lo que son conductores profesionales de no profesionales; los conductores no profesionales, que son la mayoría de conductores en el país, esto quisiera hacer una aclaración de que la mayoría de accidentes son realizados por los conductores no profesionales, no por los conductores profesionales. Son 2 millones de licencias no profesionales emitidas y estos cursos no tienen la obligatoriedad de ser asistidos previo a la entrega de emisión de la licencia por primera vez, está en la Ley de Tránsito; y, entiendo que esto lo están debatiendo precisamente en la Comisión establecida para eso. Como representantes de la ANT acatamos la Ley Orgánica, en función de eso se ha establecido el esquema de evaluación tanto de los conductores profesionales como no profesional, para lo que es conductores profesionales, en efecto, hay evaluaciones por parte de las escuelas. Las escuelas profesionales tienen la responsabilidad y obligatoriedad de velar por la asistencia y los perfiles adecuados de los instructores para que capaciten a los conductores profesionales. Ahora bien, me hago referencia a lo que es la materia profesional. Es importante que los Asambleístas conozcan sobre los tiempos de capacitación que están establecidos para cada licencia de conducir. La licencia de conducir Tipo E que, es la profesional de carga pesada, es la que tiene mayor tiempo de formación que son 9 meses, la que menor tiempo tiene es una de seis meses. Entonces cuando nos hacen el relacionamiento y esto ya en otras mesas lo hemos analizado, de que por qué no se hacen los controles al igual que las universidades. No se puede comparar el mismo tiempo de formación de un profesional para lo que es tecnólogos de tres años, hasta ingenieros o doctores que van de tres a cuatro años, no es un mismo período de formación, al hacer la comparación y ponernos como ANT la obligatoriedad de controlar la asistencia de más de 2000 conductores que asisten a estos cursos de manera simultánea a nivel nacional no tenemos la capacidad técnica para hacerlo. El modelo de cómo está instaurado en este momento, tiene varios puntos a mejorar y de hecho hemos analizado las buenas prácticas de otros países. En otros países, la certificación o la acreditación de conductor profesional, se hace una evaluación en muchos de los casos de 1 o 2 años. Sin embargo, nuestra Ley, claramente dice que el tiempo de vigencia de la licencia profesional son de cinco años. Nos hemos reunido con varios representantes de los sindicatos de chóferes, quienes han cuestionado el proceso de evaluación de conductores, porque el proceso de evaluación de conductores que impulsa la ANT, obliga a que los conductores sean evaluados de manera anual y se han opuesto a estas evaluaciones anuales. diciendo que la Ley los enmarca a que ellos tienen una licencia para conducir establecida por cinco años. Entonces ahí se nos viene un poco estas contradicciones, de que si bien es cierto, queremos impulsar evaluaciones periódicas para evaluar la conducta y la capacidad técnica y teórica de los señores conductores, a la vez el gremio de la transportación; y, de hecho les consta que se están oponiendo a varias reformas, nos dice que se les evalúa de manera anual? ¿por qué estamos impulsando esto?, cuando la Ley claramente establece que el período de licencias son de cinco años. Las buenas prácticas internacionales determinan de que los conductores profesionales se certifiquen de manera anual o bianual, y esa es una de las cosas que como ANT hemos implementado. Porque el modelo de controlar la asistencia en períodos cortos de tres meses, de seis meses, de nueve meses, técnicamente se nos vuelve imposible. Hay que fortalecer los temas evaluación y para eso también se están impulsando el tema de simuladores, que ha sido varias veces puesto bajo el cajón, porque no quieren ser evaluados de manera técnica, es decir, que no haya una interacción humana que se realiza la evaluación. Entonces estas posiciones a nosotros nos han comprometido en como querer certificar ya a los profesionales del transporte, porque como bien lo dicen los señores Asambleístas, si tenemos que nosotros propiciar propuestas para mejorar la evaluación de los conductores. Sin embargo, hay cosas que están establecidas por Ley, que requieren reformas a la Ley, y por eso entiendo que lo están discutiendo los Asambleístas, y la parte técnica, porque hay varios puntos que mejorar. Tal cual está establecida la Ley en este momento. Controlar la asistencia o certificar que alguien asista a

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

100% del tiempo, no nos corresponde a la ANT, por eso es que se ha delegado la responsabilidad a las escuelas. Hemos implementado controles “ex-post” por la capacidad técnica limitada que tenemos. No podemos controlar a 2000 conductores a nivel nacional si es que están asistiendo todos los días a clases. La normativa es clara, dice que para aprobar, necesitan el 95% de la asistencia. Lo que procedemos a hacer es controles aleatorios sobre las asistencias, y sobre eso se han aplicado, como ya lo había informado, varias sanciones y se han cerrado varias escuelas. Se ha procedido acorde a las sanciones que dice la Ley, las multas a las escuelas son mucho más fuertes que a las operadoras. Y con esto espero poder contestar las preguntas de los Asambleístas Terán y Valle sobre el tema de controles de la ANT. Si se han aplicado sanciones, se han postulado temas de certificaciones anuales para los conductores profesionales, varios gremios se han opuesto a esto. Para responder a lo que son las denuncias sobre las licencias fraudulentas, la ANT fue la que hizo la denuncia. Eso quiero que también quede sentado en la Mesa. Se identificó mediante procesos tecnológicos, que hubo una vulneración al sistema de emisión de licencias. La ANT fue la que puso la denuncia, no fueron temas externos. La ANT, en su proceso de depuración y fortalecimiento institucional identificó esto, y fue la ANT, la que impulsó la denuncia sobre las licencias fraudulentas en la Fiscalía. Entonces, no fue un tema de que lo desconocíamos o que no hemos tomado acción, fue la ANT quien puso estas denuncias sobre las licencias fraudulentas; y, la ANT es la que está procesando ya los lineamientos técnicos, sobre cómo deben reaccionar ya las Direcciones Provinciales ante estas licencias fraudulentas y haciendo todos los procesos de investigación. Informales también, de que sí, en efecto, en el registro de las nóminas se registra a qué escuela pertenece cada conductor, y se está haciendo una trazabilidad sobre accidentes de tránsito y escuelas. Sin embargo, ponernos a medir actos de corrupción entre privados, que sería el usuario y la escuela, se nos hace imposible. Medir la corrupción incluso a manera internacional, hay varios documentos, si es que modifican los documentos al momento de los biométricos, no tenemos los mecanismos para hacerlo. Hemos implementado controles “ex-post”, sí, y creemos que los modelos para verificar que un conductor está realmente formado, es como lo ha hecho el Ministerio de Educación, las pruebas “SER BACHILLER”, o sea, los modelos de evaluación son los que se tienen que fortalecer y los modelos de capacitación si tienen que ser revisados, hay que reformar las mallas curriculares con las que son formados los conductores. Sin embargo, el control a la asistencia, no creemos que vaya a cambiar esto, pero si las evaluaciones periódicas y certificaciones que sean renovables sobre la capacidad técnica y práctica de los conductores, que está propuesto por parte de la ANT en la Ley, pero dependerá si pasa o no, sobre eso, sí hemos trabajado y lo hemos propuesto. Es importante también mencionar un tema de corresponsabilidad. Las operadoras de transporte inter e intra provinciales, son entregadas una Concesión del Estado para que ellos lucren sobre los pasajeros, rutas y frecuencias, que les está dando el Estado, es por eso que las operadoras de transporte en sus contratos de operación, tienen claramente establecidos los procesos de selección de personal. Es responsabilidad de las operadoras de transporte, al igual que cualquier empresa privada, hacer un proceso adecuado de selección de personal, no es responsabilidad de la ANT estar atrás de “Rutas Portovejences”, que es el tema que tocaron. La operadora “Rutas Portovejences”, tuvo la responsabilidad de hacer un proceso de selección de personal porque es un privado y está contratando entre privados, la ANT no tiene marco de injerencia sobre esto, si la operadora falla sus procesos de selección, no es responsabilidad o competencia de lo que es tránsito, eso ya entra en un ámbito laboral, el conductor tenía una licencia Tipo E, que no le permitía conducir un bus de pasajeros público; y, la operadora conocía esto. A través de la ANT, ustedes pueden consultar el tipo de licencia y los puntos que tiene el conductor. Es un tema de corresponsabilidad, nosotros no podemos estar atrás de las 421 operadoras investigando qué proceso de selección hizo para cada uno de los conductores, si hemos asumido la corresponsabilidad, es del Estado de evaluarlos, y nos hemos certificado como organismo evaluador de competencias, a través de la SETEC. Este proceso lo hemos hecho este año, y hemos estructurado una malla con universidades, para evaluar técnicamente los conductores.



pero hemos tenido oposiciones de los gremios, incluso la misma Asamblea nos ha enviado oficios oponiéndose al evento de evaluación de conductores. Entonces si se nos pone en una posición antagónica de, por un lado exigirmos controles, pero por otro lado, oponerse a mejoras en los procesos de evaluación, control y certificación del conductor. En referencia a lo que son tipos de vehículos, para la licencia Tipo C, se informa a la señora Asambleísta, que en efecto la ANT, para autorizar el inicio de clases de la licencia Tipo C, verifica que las escuelas tengan tres tipos de vehículos; que es un tipo "sedán", que es una camioneta y una furgoneta, sin eso no procede la autorización de la formación de la licencia Tipo E. Cada malla curricular establece de manera clara cuántas horas de práctica y cuántas horas teóricas tiene cada tipo de licencia; y, en función de la escuela, nos remiten las horas de práctica que cada alumno va a proceder a tomar en el tiempo que dura la formación del tipo de licencia. Con esa información se envía a los Directores Provinciales a que hagan controles aleatorios, incluso en horas de la noche, porque la mayoría de la formación de conductores profesionales se realiza o los fines de semana o en la noche, salen de las horas laborales de la ANT, nosotros no tenemos la modalidad 24/7, para hacer controles permanentes a las 20h00 o 22h00, de la noche que son los cursos de formación profesional. Sin embargo, los Directores Provinciales, han establecido temas rotativos para ir a controlar, pero nuevamente creo y lo pongo en esta mesa, controlar la existencia no va a solucionar el tema de siniestros o formación, hay que trabajar en modelos más estructurales, refiriéndose a las mallas de formación de los conductores, que tienen que ser por competencias, porque no es la misma formación de un profesional que tiene muchos años en licenciaturas, en doctorados, en especialidades. Son competencias mucho más compactas, porque es un tema mucho más práctico, en eso si tenemos que trabajar, estamos trabajando para mejorar las mallas curriculares y en efecto, los procesos de evaluación y certificación periódicas que tienen que implementarse. No se si con eso respondo?

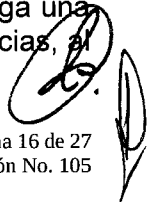
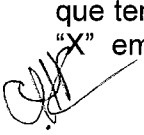
Intervención de la Asambleísta Karina Arteaga. - Claro que sí, soy hija de chofer profesional y soy chofer profesional. Buenas tardes compañeros, realmente si importante destacar que estamos ahorita en esta era de la reforma a la Ley de Tránsito, donde ustedes al igual que nosotros, tenemos toda la responsabilidad de trabajar en ella. La Asamblea Nacional, en esa responsabilidad creó una Comisión Ocasional que está presidida por el compañero Asambleísta Fato Gavilánez, que ustedes también pueden acercarse y poder poner todas sus propuestas que lo han hecho acá. Esto no quiere decir que nosotros miremos desde el punto de vista de la Comisión de defensa de los derechos trabajadores, la posición de ustedes como trabajadores. Nosotros conocemos que hay muchos temas que ya se están debatiendo, es más, ya entró al Pleno al Primer Debate, esta Reforma, y si es casi urgente que ustedes se acerquen para poder ir dando esas propuestas. Pero ahí hay cosas que coincidimos todos, en el tema de las licencias, con los sindicatos de choferes, con las universidades, realmente hay una insatisfacción por parte de muchos conductores, no solamente de quienes trabajan. Otro tema es el tema de la Seguridad Social, el cual ha sido acordado por algunos gremios con la Seguridad Social, que es importante que ustedes lo mantengan, pero sin embargo, también tienen que llegar a acuerdos. El tema de la educación vial, es en lo que se ha centrado la primera parte de la Reforma de la Ley de Tránsito, justamente porque se considera en los análisis que se han realizado que ha sido uno de los motivos que ha dado como producto por resultado la gran mayoría de accidentes de tránsito en el país, en donde están vidas humanas en juego y nosotros tenemos que ser responsables tanto ustedes como conductores como nosotros, de cualquier tipo de transporte. Los puntos que es otro tema importante que también hay que considerarse y se está considerando, el tema de que no se tengan que terminar para llegar a los puntos, sino que hagan evaluaciones que les permitan a ustedes ir recuperando de manera paulatina los puntos, sin quedarse en algún momento sin puntos. Otro tema, eran las horas de trabajo, también se está considerando las ocho horas de trabajo que necesitamos la seguridad de subirnos a un medio de transporte y saber que el conductor no está cansado y que está en las condiciones óptimas para poder asegurar que

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

nuestras vidas vayan en buen recaudo. Es importante compañeros, también destacar que muchas de estas competencias de la Agencia Nacional de Tránsito, se la entregaba a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en donde también tenemos un problema, ya, que son los radares están poniendo. Hay múltiples temas que pudiéramos hoy día tratar sobre este asunto de los transportistas, y que yo como hija de transportista, he estado preocupada, he estado asistiendo a muchas mesas de diálogo de esta Comisión, justamente para fortalecer desde la percepción ciudadana, ustedes como conductores de cualquier medio de transporte, poder también llegar donde deben llegar. Nosotros no podemos trabajar si no es con la percepción de ustedes, si no es con el apoyo de ustedes. Solamente quiero reiterarles nuestro compromiso de estar trabajando desde cualquier espacio de la Asamblea Nacional, en la Comisión de Trabajadores o en la Comisión de Tránsito, en los derechos que ustedes reclaman, en sus reclamos que son justos y necesarios, y que la Agencia de Tránsito lo que hace, como lo dijo la compañera, es ejecutar la Ley como la Asamblea Nacional, por la competencia que tenemos, la organizamos y ellos luego hacen los Reglamentos. Yo si les pido compañeros, que con el tiempo más urgentes, puedan ustedes acercarse a la Comisión, porque recuerden que tienen un tiempo para cerrar y poner el Segundo Debate en el Pleno de la Asamblea Nacional.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Si, para información de todos los Asambleístas quienes nos acompañan en la Mesa, enseguida que terminemos esta Sesión, voy a solicitar formalmente que sean recibidos en la Comisión Ocasional, los Trabajadores, porque ciertamente debemos estar bien conscientes, son recibidos, pero quienes representan a la Federación del Transporte, eso significa a los dueños de los vehículos, no están escuchando la voz de quiénes trabajan en esos transportes. Voy a preocuparme inmediatamente de preparar el oficio correspondiente para que ustedes sean recibidos como comparecientes en esa Comisión.

Intervención del Asambleísta Bairon Valle.- Gracias compañera, gracias también a la funcionaria por la información que nos ha dado. En primer lugar quería decirles, que ustedes no están facultados para hacer, más allá de lo que la Ley dice, eso está claro. No entiendo si la Ley dice de que hay que otorgar una licencia cada cinco años y solamente mientras yo hago el trámite para para obtener la licencia, es que yo hago un curso, etcétera etcétera. Ahora tenemos otros elementos, y ahí me parece que es importante que dentro esta coyuntura que estamos viviendo, que se ha conformado inclusive una comisión especial para para este tema, puedan ustedes desde la experiencia, desde las falencias que existen en la Ley, puedan hacer estas observaciones. Porque yo si estoy de acuerdo que casi a todos los profesionales nos evalúan, o sea porque un conductor puede decir a mi no me evalúan, cuando sabemos que eso debe ser necesario. Es cosa de la Ley, en el rato de que la Asamblea, por supuesto manda un oficio, es porque se piensa que se está tratando de violentar esa Ley, pero si se establece de que la evaluación es anual, y ahí no es que si el conductor quiere, si la Asamblea quiere, es simplemente el cumplimiento de la Ley. Estoy clarísimo, hay que seguir trabajando en función de la falencia que hay, porque más allá de las preocupaciones, que puedan tener ustedes, por sí que es un derecho legítimo el trabajo. También tenemos que preocuparnos por la vidas. Me sigue preocupado todavía el tema del control, yo sé que hacen lo que pueden, pero en una sociedad que cada día se va actualizando más, que, se ve que la tecnología es parte de nuestra convivencia, yo creo que (...), yo no me contento cuando usted nos dice, por ejemplo de que se convierte en algo que ya no podemos controlar, que ya no, ya no alcanzamos, cómo podemos ofrecer controlar a 2000 personas que simultáneamente están haciendo un curso, cuando la tecnología nos puede dar herramientas para hacerlo, y sabemos exactamente cuántos están en este rato con presionar una tecla. Sino, tratan de implementar sistemas para controlar, yo creo que tendrá que apuntar hacia eso, porque no podemos, y debo de comentarlo, de que venga una "X" empresa que será contratada para que capacite, para que evalúe, para que emita licencias,



COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

final me manden una lista y yo simplemente entragarla, si no hacer un control permanente. Me parece a mi que el tema de línea, también de las caídas, lo que tienen que hacer ustedes, tiene oficinas en casi todos los cantones del país, o en la mayor parte los cantones en todas las provincias, si yo sé que hay tanta escuela de conducción, yo como funcionario me puedo acercó en cualquier momento, hacemos un tipo de operativo y eso está al alcance y que sea esto parte de la función que tiene el funcionario para devengar su sueldo. Otro tema es el control de las horas de un conductor, cómo controlamos? La Ley dice claramente que no pueden conducir más de ocho horas diarias, obligatoriamente deben hacer un descanso de cuatro horas. Como se controla? Para eso están los sistemas informáticos, por que si yo elaboro como ANT una ficha obligatoria en cada Cooperativa, para que cada conductor antes de salir llene esa ficha, me registre la ruta, ¿cuántos kilómetros?, ¿cuántas horas? porque ahí tiene que saber, usted tiene que tener eso verdad?. Ruta Guayaquil- Portoviejo, “ah a eso hay tantos kilómetros y tantas horas”, llena una vez, llega a Portoviejo y lo mandan nuevamente, él tiene que volver, a mandar por eso y el sistema tiene que ir respondiendo y acumulando las horas de trabajo y ponerle un alto, con decir “a ver, llega a Guayaquil y lo quieren mandar nuevamente, alto usted ya tiene sus ocho horas”, porque ya manejó de Portoviejo a Guayaquil, de Guayaquil nuevamente a Portoviejo, ya completó sus ocho horas, y el sistema tiene que negarle automáticamente ser habilitado, lo deshabilita. Pero para eso hay sistema, yo creo que en ese sentido, me parece que es importante que se siga pensando, porque hoy día la tecnología nos permite todo, es simplemente de crearnos, o sea de recrearnos un poco e ir implementando controles, porque es control. O sea, la Ley no se cumple, porque no la controlamos, o sea la Ley dice claramente usted no puede conducir más de ocho horas, y tiene que establecer un descanso a las cuatro horas obligatoriamente, no es que le está pidiendo si es que el dueño le permite, es la Ley. ¿Como controlamos eso?, entonces aquí es control. Yo no creo que sea tanto, bueno me parece mi que se que ver cosas en la Ley, el tema de la evaluación permanente que me parece de que es un tema que hay que impulsarlo y cuente con el respaldo, porque es necesario hacerlo, más allá de que hayan gremios que no lo quieran hacer, pero es necesario frente a lo que se vive, pero también es ver cómo mejoramos el control, desde el otorgamiento, porque me decían “yo se que la asistencia no va a mejorar”, si va mejorar, ¿en qué sentido?, en el sentido cuando otorga una licencia a alguien que no fue nunca, alguien que pagó. O sea si yo no controlo eso ¿y eso dónde lo puede evidenciar?, en la asistencia lo puedo evidenciar, pues, no fue nunca, “pagué, di tanto y me dieron una licencia”, lo han dicho, no me estoy inventando absolutamente nada. Entonces, ese control también es importante, puede ser que no sea tanto como otros, pero es parte de un conjunto de acciones, que hay que ver como se las implementa y como se las controla. Gracias compañera Presidenta.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Bien, agradecemos la comparecencia de las señoras funcionarias. ¿Quiere decir algo?

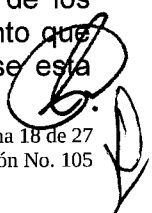
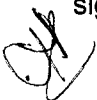
Intervención de la Mgs. Paola Sntaxi, Coordinadora General de Gestión de Control.- Si, muchas gracias señora Presidenta, solamente unas presiones y espero poder atender alguna de las dudas que también fueron planteadas en la Mesa por los señores asambleístas. La primera tiene que ver con los programas de Educación Vial que se establecen y cómo les enseñé en la primera lámina de este segmento justamente la ley establece que la ANT y el MINEDUC podrán desarrollar esa apertura, de la Ley hasta la actualidad, efectivamente conllevó a que hasta hace un año más o menos no se ejecute absolutamente nada o muy pocas acciones con el MINEDUC, para generar mecanismos de educación vial en las escuelas, y dirigirnos hacia ese enfoque. En ese sentido, es hace nada más un año o un poco menos, que se venía desarrollando un Convenio con el MINEDUC para generar estos diez recursos interactivos a través de una herramienta tecnológica con los contenidos que les mostraba en la presentación, justamente para que dentro del pensum

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

de las escuelas, en algunas materias, porque el MINEDUC nos ha dicho que técnicamente no se puede crear una materia específica de seguridad vial, pero en algunas materias de ciencias sociales se incorpore elementos de seguridad vial, y estamos incorporando herramientas interactivas dentro de distintas temáticas de la malla curricular, eso en primera instancia. Otro de los temas que también se trató aquí, es en referencia a la entrega de las competencias de tránsito a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, eso digamos es un precepto establecido en el COOTAD y específicamente la competencia de tránsito, digamos que es de obligatoria entrega a los GAD's, conforme a que los GAD's vayan desarrollando su capacidad de poder aceptarla, y ese análisis rebasa, más bien no está en la ANT, es el Consejo Nacional de Competencias, quienes definen cada dos años si es que tal o cual GAD ya está en la capacidad para asumir su competencia. Más bien, ya ahí, ya es entregada esa resolución al ente rector que en este caso somos ANT y MTOP, para que hagamos y acompañemos al GAD en el período de alrededor de un año, para poder capacitar; y, que finalmente se certifiquen la competencia, pero digamos ahí no es la ANT la que entrega la competencia directamente, sino que lo capacita y lo entrega. Y de ahí solamente unas precisiones en cuanto a datos estadísticos, que me parece que son bastante importantes. En primera instancia, los fallecidos en vehículos de servicio público son, en lo que vamos del 2018, son el 15% del total de fallecidos. Los fallecidos en vehículos particulares, es decir en vehículos privados, son el 60% del total de fallecidos, en lo que vamos del 2018. En cuanto a las causas que causan de los siniestros, las fallas mecánicas que pudieron haber sido previsibles, fueron solamente el 2.8%, esto denota que el 97% fueron o por impericia o por mecanismos que si se pudieron prever. Los siniestros ocurridos en la Red Vial Estatal son el 42%, y los siniestros ocurridos en los Gobiernos Autónomos Descentralizados son el 58%, y esa tendencia se mantiene desde el 2015, mas o menos. Es muy importante el análisis también de la competencia y como los Gobierno locales, no solamente adoptan la competencia y reciben recursos por la competencia, sino también cómo generan responsabilidad para mitigar esta problemática. Y, finalmente, si bien entendemos que la problemática de siniestros ha llegado a una cima muy preocupante para las autoridades, para la ciudadanía, es muy importante notar que comparado con el 2017, hasta el momento, hasta octubre que tenemos cerradas las estadísticas nacionales, tenemos una reducción de los siniestros de tránsito del 16%, eso digamos nos da cierto aliento; y, en realidad muchas ganas de seguir trabajando en acciones que enmarcadas dentro del "Pacto de la Seguridad Vial", que ya lleva un año, vemos que van dando resultados, y eso nos muestran en las estadísticas, un poco sabemos y estamos conscientes que tenemos muchas acciones todavía por tomar, porque efectivamente los fallecidos siguen existiendo, pero efectivamente las estadísticas nos denotan que vamos por buen camino y cuáles son las acciones que tenemos que seguir reforzando. Solamente dos datos que complementan esto, entre octubre del 2018 y octubre del 2017, existió una reducción del 8% en los siniestros, y entre los consolidados del año, es decir desde enero a octubre del 2018, enero a octubre del 2017, la reducción es del 12%, es decir por donde quiera que se lo vea existe una reducción en los siniestros de tránsito y un poco eso, nos da las ganas de seguir trabajando por este tema, porque podemos ir evidenciando por donde están las acciones que digamos tenemos que reforzar para continuar. Eso Presidenta. Gracias.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Bien, si me permiten por favor, necesitamos continuar la Sesión, por lo tanto agradecemos la comparecencia de ustedes. Si desean continuar en la Sesión, pues que nos acompañen en la parte siguiente. Por favor el siguiente punto del Orden del Día.

Punto No. 7 del Orden del Día.- Comparecencia del abogado Luis Valenzuela Triviño, Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador, para que informe sobre la situación de los trabajadores del transporte, de manera particular sobre si se puede indicar el procedimiento que siguen los agentes de tránsito para sancionar a los infractores, la política pública que se esta



COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

aplicando en materia de educación vial, se puede informar además sobre la concesión de licencias.

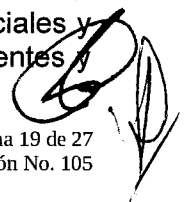
Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Me informaron que enviaba también un funcionario o funcionaria delegado.

Por Secretaría se comunica a las y los miembros de la Comisión Especializada Permanente de los Derechos de los Trabajadores y la Seguridad Social, que la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador, no ha presentado delegación alguna para comparecer a nombre y representación de su Director Ejecutivo.

Punto No. 8 del Orden del Día.- Comparecencia del señor Coronel Julio Puga, Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, para que informe sobre la situación de los trabajadores del transporte, de manera particular se indique el procedimiento que siguen los agentes metropolitanos para sancionar a los infractores, la política pública que se está aplicando en materia de educación vial; y, se puede informar sobre la concesión de licencias.

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Bien, entonces le damos la bienvenida al señor Julio Puga, quien es Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito. Bienvenido

Intervención del Coronel Julio Puga, Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito.- Señora Presidenta de la Comisión, señores Asambleístas miembros de la misma, público en general, muy buenas tardes. Bueno, efectivamente a nosotros en la Convocatoria nos pusieron tres puntos. El primer punto, no es competencia de la Agencia Metropolitana de Tránsito, con relación a la emisión de licencias, por lo tanto pues, hemos preparado un temario de manera general en los dos puntos que si nos corresponderían. El primer punto es: Indique el procedimiento que los Agentes Metropolitano de Tránsito, para sancionar a los infractores, habla de los infractores en general; y, el segundo punto, es la política pública que se está aplicando en materia de educación vial. Tenemos una presentación para esto, ¿no sé si podemos visualizarla?. El procedimiento de los agentes, primero está el antes, durante y después, conocimiento del accidente, ya en el momento del incidente, dentro del lugar del accidente y después del accidente los procedimientos que tienen que generarse. En eso tenemos que ver, como ustedes conocen, nosotros actuamos en dos instancias, una instancia preventiva: cuando no se ha producido todavía un siniestro, y nosotros pues generamos una serie de operativos de control para tratar de alguna manera, pues paliar los siniestros que pueden darse por falta de ciertas prácticas normativas, que muchos conductores aplican. Estoy hablando de un tema general, no estoy hablando de los conductores profesionales, sino de los conductores que manejan y transitan: motocicletas, vehículos particulares, vehículos de servicio de transporte público y comercial, por el Distrito Metropolitano de Quito, que es nuestra competencia. En relación a esto, decía que nosotros en las prácticas normativas hacemos operativos de control, combinados con la Policía Nacional, combinados con entidades de otras dependencias, como la Agencia Nacional de Tránsito; y, también con cuerpos normativos del Municipio de Quito como, la Agencia de Control. Esos operativos van enfocados a tratar de identificar a conductores que incumplen la norma, conductores que andan sin licencia, sin haber obtenido nunca la licencia, conductores que andan sin placas en los vehículos; y, también operativos que van enfocados al control de los terminales terrestres, en donde de una manera, se visualiza y se verifica que el transporte público cumpla con lo que está establecido en norma. Es así que nosotros hacemos un control de las 24 horas del día de los terminales, son dos terminales en el Distrito Metropolitano de Quito, interprovinciales y tres terminales intra cantonales, estos terminales están con presencia permanente de agentes y

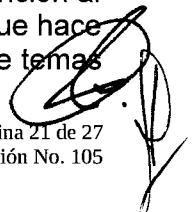


COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

fiscalizadores de la Agencia Metropolitana de Tránsito, que tratan y buscan garantizar el cumplimiento de la norma. En relación a esto podemos indicar que en Quito existe desde hace 15 años atrás la “Revisión Técnica Vehicular”, esto garantiza que Quito tenga un parque automotor en buenas condiciones técnico-mecánicas. Ustedes saben que existe un procedimiento en donde el vehículo se somete a la revisión técnica vehicular, si es que no pasa en una cuarta ocasión, el vehículo ya no puede ser matriculado dentro del Distrito Metropolitano de Quito, y esto ha garantizado que los vehículos tengan condiciones adecuadas en cuanto a su carrocería, sistema de freno, luces y todos los elementos que competen y comprenden la revisión técnica vehicular, así como la emisión de gases. En los terminales nuestro control es fundamental, desgraciadamente estamos con problemas en los protectores que son soportados por la Agencia Nacional Tránsito, por tanto, estamos haciendo un control con estos “alcotectores” manuales de lo que es el tema de alcoholemia o las pruebas de alcoholemia que tienen que someterse los conductores previo inicio de un viaje. Aquí estamos verificando primero que los documentos habilitantes de vehículos estén al día, es decir, el vehículo haya pasado la revisión técnica vehicular, esté matriculado como corresponde, que tenga las llantas en perfecto estado, que tenga cinturones de seguridad, que los parabrisas, puertas y ventanas estén en condiciones adecuadas de funcionamiento; y, además pues como dije, se somete al conductor a una prueba de alcoholemia, previo emitirle el turno que le permita salir desde el terminal que está autorizado. Estos operativos, obviamente son rutinarios, son diarios y han permitido de alguna manera garantizar que los vehículos que salen desde el Distrito Metropolitano de Quito no sufran accidentes en las vías. Gracias a este tipo de controles que se vienen realizando, no solamente con el personal de fiscalización, sino también es un tema recurrente de la Dirección de Seguridad Vial, que allí existe una especie de campaña informativa a los usuarios de este tipo de transporte, en donde se le indican ciertos elementos e inclusive, como puede denunciar en el caso que observe incumplimientos a la norma por parte de los conductores, sea en el momento del despacho de la unidad, o sea en el transcurso del viaje, dependiendo del destino a la que se dirija la unidad. Esto por un lado en cuanto a controles preventivos, ya en cuanto a los controles ya reactivos, cuando se produce el siniestro, ustedes saben ocurre el accidente de tránsito, este se lo reporta a través del ECU-911 o el CEGM- Centro de Gestión de la Movilidad, a través de la visualización en cámaras, llamadas telefónicas, llamadas de radio, van inmediatamente los elementos de emergencia, sean Bomberos, Cruz Roja o Agentes de Tránsito, o cualquier otro elemento que tenga obviamente injerencia en el tema, una vez que se verifica la infracción; de darse un accidente que solamente sean daños materiales y que no superen las dos remuneraciones básicas unificadas, el procedimiento obviamente consiste dar una citación a cada uno los conductores, y llegan de alguna manera a un acuerdo entre las partes. Si es que el accidente supera las dos remuneraciones básicas unificadas, ya se convierte en un delito. Se toma el procedimiento normativo que es trasladar a los vehículos a los “Patios de Retención Vehicular”, y poner obviamente en consideración y en conocimiento de la Fiscalía, para que se hagan los peritajes debidos. Cuando hay accidentes con heridos, el procedimiento viene a ser similar, los conductores son aprehendidos, son puestos en conocimiento del Fiscal de turno, a través de una comunicación directa que se establece entre la Agencia Metropolitana de Tránsito, la Central Radio y la Fiscalía, este caso para calificar la flagrancia, los vehículos son trasladados a los patios, como dije, los partes, los peritajes son puestos en consideración a través de las entidades pertinentes. Aquí interviene también el (SIAT) Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito, que depende de la Policía Nacional, y todos esos elementos, pues son puestos ante la autoridad competente, para que se inicie el proceso que tiene que darse por norma. Cuando existen fallecidos, aquí interviene únicamente un elemento adicional, que es el Departamento de Medicina Legal, que hace los levantamientos de los cadáveres que se encuentran en las vías, obviamente con los procedimientos que anteriormente mencioné. Todo esto pues, sobre la base de buscar mejorar los niveles de seguridad en el Distrito Metropolitano de Quito; y, considerando que los conductores que causan accidentes, en donde los daños superan las dos remuneraciones

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

tienen que obligadamente ir a orden de las autoridades competentes, para que estos le sancionen con lo que corresponde de acuerdo a la normativa legal vigente. En cuanto a lo que tiene que ver con la normativa, ustedes saben que nosotros tenemos las competencias absolutas de tránsito, nosotros como Agencia Metropolitana de Tránsito del Distrito Metropolitano de Quito, en los 32 parroquias urbanas y 33 parroquias rurales, desde el 10 de agosto de 2014, tenemos también el cargo lo que son los "Centro de Detención de Infractores de Tránsito", en donde se traslada a todas las personas que han cometido una infracción que todavía no se convierte en un delito, porque no ha sido sancionada por la autoridad competente. En cuanto a los temas de políticas públicas y de educación vial, es otro campo de acción que también lo tenemos nosotros bien definido. Hacemos procesos de capacitación y prevención. Para esto hay que informar que dentro de nuestro colectivo, dentro de nuestra Agencia Metropolitana de Tránsito, capacitamos recién con la Escuela Politécnica Nacional a un grupo de formadores, que es un grupo bastante numeroso de nuestro personal, que está obviamente incluido en temáticas como: pedagogía, andragogía, planificación de planes de materia, y temas que llevan a mejorar la capacitación a los externos que a nosotros por responsabilidad lo hacemos, de acuerdo a esto, pues nosotros hemos y seguimos capacitando estudiantes en unidades educativas. Sí, tenemos obviamente un problema, tenemos un equipo que está capacitando, si bien es cierto a las unidades educativas, se nos vuelve un conflicto, porque al no ser obligatoria la materia de seguridad, lo que hablaba la funcionaria de la ANT, dentro de los colegios y escuelas, nosotros tenemos que llegar a acuerdos con las escuelas y colegios para poder ingresar a estos talleres educativos para generar nuestras capacitaciones. Aquí hemos conformado brigadas escolares, brigadas tanto con estudiantes como profesores, como padres de familia, generándose una especie de grupos de seguridad vial voluntaria, que permiten garantizar la seguridad de los estudiantes cuando llegan a los centros educativos y cuando salen de los establecimientos hacia las unidades de transporte escolar. En cuanto a otros temas de capacitación, tenemos también las ferias y oficinas móviles con interacción directa con la ciudadanía. Aquí se emplean recursos lúdicos para remitir mensajes, principalmente en lo que tiene que ver con la seguridad vial, hemos tenido 134 participaciones y hemos capacitado a un universo de 45900 usuarios viales. En cuanto a conductores de empresas e instituciones, nosotros nos hemos enfocado en este año, hemos capacitado tanto al transporte escolar, al transporte comercial en taxi, como al transporte público, se tuvo el enfoque de buenas prácticas profesionales y en normativas, que tienen que ver con la Ley de Tránsito y con el COIP, y aquí hemos utilizado ciertas metodologías humanistas, constructivistas, enfocadas en temas pedagógicos como andragogía. Hemos capacitado justamente a 18,000 beneficiarios en lo que va de este año, con 219 capacitaciones. Tenemos también, hemos incorporado al tema de capacitaciones dentro de la Dirección de Seguridad Vial, un conjunto musical, que tiene una interacción directa con la comunidad, con grupos de teatro, en donde tratan de hacer lúdico el tema de la capacitación, tratan de enseñar con mensajes un poco directos, de como actúa nuestro conductor, principalmente, el conductor de transporte público en incumplimiento a ciertas normas. Con esto yo pretendo, pues indicar que se ha hecho un trabajo bastante fuerte en temas de lo que es capacitación y seguridad vial. Pero si es importante que ustedes como Asambleístas contemplen la posibilidad de poner dentro de las mallas curriculares para los años venideros, tanto para escuelas y colegios, la obligatoriedad, de que exista una materia o una malla de seguridad vial como tema obligatorio que permitiría de alguna manera ir mejorando las conductas de seguridad vial en el Distrito Metropolitano de Quito y a nivel nacional. Es importante también llegar a otros temas de mejoramiento de norma. Si bien es cierto nosotros como AMT, hemos deslindado o desvinculado de la institución a casi 100 agentes por malos procedimientos, por abuso de autoridad, algunos porque han tenido temas de incompatibilidad al momento de realizar su trabajo, incompatibilidad con la norma, es decir, que han caído en actos de concusión o en actos que están prohibidos por la ley. Lo que no hemos podido llegar a consolidar es la sanción al usuario que cohecha a nuestros funcionarios, y es bastante complicado. Le comento, porque hace tres años más menos, nuestros agentes llevaban un promedio de 15 a 20 partes diarios de temas



COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

de cohecho, en donde juntaban la evidencia, pero desgraciadamente no existe una norma clara en el tema de sancionar a las personas que pretenden de alguna manera sobornar a la autoridad para que deje de cumplir con su obligación legal y moral. Hemos pedido el apoyo a la Policía Nacional, hemos generado a través de las entidades y autoridades pertinentes, pero en alguna ocasión uno de nuestros agentes vino indignado, porque la respuesta que recibió de alguna autoridad "X" en su momento fue: "si le han dado solamente \$10, era que coja no más de gana está generando todo este proceso", y a mí me parece que eso es algo intolerable, porque hay un dicho popular que dice: "tanto va el cántaro al agua, que al final se rompe". Créame que ahora no recibo un solo parte de cohecho por parte de los agentes civiles de tránsito en la ciudad de Quito, no se si se acabaron los cohechos o los agentes se cansaron de informar y ver que nada sucedía. Ahora lo que hacen es cuando son cohechados es llevarse la mano al bolsillo y esas inconductas se generan porque en su momento, nosotros como entes llamados a crear leyes no hemos normado de manera adecuada, si usted se va y los que han tenido oportunidad de irse a Estados Unidos, si usted sólo se atreve a insinuar a la autoridad con un soborno para que él incumpla su función, créame que usted le tratan como el peor de los delincuentes, porque es un delito gravísimo, porque está vulnerando un principio constitucional. Yo creo que con eso estamos vulnerando a la autoridad, estamos tratando de irnos en contra de las normas que están plenamente preestablecidas, si, y a través de una mala costumbre, y usted cuando sale a la calle los agentes escuchan normalmente "arreglemos, para las colitas", no es ser malagradecido, dichos como esos que se han vuelto tan coloquiales en el vocabulario de los conductores, y estas inculturas deben acabarse y deben terminarse por eso es que hacía un llamado, porque dentro de la Ley de Tránsito, no existe ninguna normativa que diga que por temas de cohecho de tránsito, el agente puede trasladar a la persona que le está cohechando ante la autoridad de tránsito, porque tiene que depender de terceros, como ya es un tema de un delito penal, tiene que llamar a la Policía, tiene que instanciar otros temas que dilatan la situación, distraen del objetivo principal que es sancionar al contraventor y hace que todo quede en la impunidad como hasta ahora ha venido sucediendo. Si bien es cierto, hacemos nosotros como entidades de control y como autoridades estamos a cargo de estas agencias. El esfuerzo suficiente para tratar de sacar a los malos elementos, esto no se va acabar, si no tratamos también de sancionar al cohechador, al que pervierte, al que de manera hasta miserable podría decir, está incitando para que los agentes que es gente joven, que a veces sale sin vicios, comience a caer en estas inculturas. Yo creo que ahí se van a acabar un poco estas situaciones cuando tengamos normativas más claras y que permitan ser más dirigentes cuando se dan este tipo de temas, para tanto sancionar al que cohecha, como al coaccionado, como al que comete la concusión, o el delito de recibirle el soborno dado por el infractor o por la persona que pretende infringir la Ley. En cuanto a otros temas, nosotros también estamos empeñados en campañas puntuales como "Márcale cero al alcohol", que siempre estamos saliendo, es una campaña preventiva que no busca sancionar, sino que busca ubicarse en los sitios críticos en donde hay diversión nocturna, Centros Comerciales, bares y discotecas; y, ponemos a nuestros agentes en un tema de seguridad vial, en un tema amigable, en donde estamos tratando de prevenir con dispositivos que son desechables para tratar de que la persona entienda su responsabilidad, que bajo efectos del alcohol no puede jamás ponerse atrás de un volante para conducir. Estamos con campañas como: "Tú decides", como "Te queremos a salvo", que son campañas bastante fuertes, que tienden o buscan llamar a la conciencia de los ciudadanos que están en uso de vías como conductores tanto del transporte público, como del transporte particular. Hemos hecho convenios también con universidades, como la Universidad Central, como la Universidad Israel y algunos centros de educación superior y centros tecnológicos, en donde buscamos que dentro de las mallas curriculares de las materias como mecatrónica, por ejemplo, se creen temas que permitan generar ciertos dispositivos de prevención en temas o materia de seguridad vial. De acuerdo a la Ordenanza No. 134, también en el Municipio hemos generado ya un aplicativo, que si bien es cierto, no es función emitir licencias, este aplicativo va a ser colocado ya dentro de un sistema de revisión técnica vehicular, que usted

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

previo a sacar la cita para pasar la revisión en Quito, este aplicativo que es bastante amigable, que va permitir que el conductor o el dueño del vehículo que pretende matricular, se capacite brevemente en temas de preferencia a grupos vulnerables como: ciclistas, peatones, como el respeto a la persona que está a pie, respecto a las intersecciones peatonizadas, a las intersecciones semaforizadas, es decir, en temas que sí requieren de nuestra atención prioritaria, porque se ha visto que en los accidentes de tránsito, las personas que son víctimas de atropellos, son los principales puntos de siniestro y de mortalidad que tenemos dentro del Distrito Metropolitano de Quito. En cuanto a capacitación, estamos en las unidades educativas. Como ustedes pueden ver, tenemos en lo que es de cinco a siete años capacitación a los estudiantes de tercero de básica; y, desde inicial, de ocho a once años, de cuarto séptimo de básica, de doce a catorce años, que están en los años de octavo a décimo de básica; y, de quince a diecisiete años, en lo que corresponde a bachillerato. Estamos con ferias móviles. Tenemos nuestro grupo musical, capacitación a conductores de todos los gremios que podemos evidenciar. También hicimos el tema de capacitación de "Regreso Seguro a Clases", que fue una capacitación integral a todos los conductores del transporte escolar, y gracias a esto, a esta participación activa que hemos tenido, tanto en temas de prevención y de control, hemos logrado reducir los siniestros dentro del Distrito Metropolitano de Quito. Se puede observar en los cuadros comparativos 2015 al 2016, de enero a octubre 2015 al 2016, una reducción del -31 cuanto siniestros, del 2016 al 2017, - 16%; y, ,2017 a 2018, - 16%. En cuanto a fallecidos en el mismo período de tiempo: 2015 comparado con el 2016 de enero a octubre, tenemos -4.52% en cuanto fallecidos en el 2017. Con relación al 2016, tuvimos un incremento del 20%, pero retomamos con fuerza este tema; y, en el 2017 con relación al 2018, hemos reducido a un - 20% con relación al año anterior. Es decir, que estamos con la misma siniestralidad que en el 2016, considerando que el parque automotor también ha incrementado en el Distrito de unos 60 000 a 70 000 vehículos, en el transcurso de estos dos años. Finalmente pues, éstas son las causas, las cinco primeras causas más recurrentes de los siniestros de tránsito registrados desde el 2015 hasta octubre de 2018. Como ustedes pueden ver, es no respetar las señales reglamentarias, el pare, la luz roja del semáforo. Tenemos los siniestros por años, vemos que en 2018, en el mismo período de tiempo, se han reducido significativamente, esto se ha debido a una enorme participación de la comunidad, a las campañas de socialización, a las campañas de comunicación que hemos tenido a bien exponer, a criterio y conocimiento de la comunidad. Conducir un vehículo superando los límites de velocidad máximos, aquí tenemos también la reducción por años. En el 2018, tenemos 952 conductores que han sido sancionados, no ceder el derecho de vía tenemos en el 2018: 259, no mantener la distancia prudente: 513, conducir desatento a condiciones de tránsito, distraídos en el celular por lo general; y, pantallas de video: 340, en el 2018; y, conducir desatentos a las condiciones con uso de celular directamente: 76. Esto refleja, pues realmente, que existe un trabajo directo que ha venido realizando la Agencia Metropolitana de Tránsito. En cuanto a temas de prevención principalmente, se ha dado mucha fuerza en el enfoque de capacitación, principalmente con los contratos de transporte público. Gracias a esto, no hemos tenido desgracias lamentables dentro de nuestra jurisdicción en cuanto a accidentes masivos por temas de transporte público. Creo que el parque automotor también está en perfectas condiciones en Quito. El parque automotor que no pasa la revisión técnica vehicular no puede circular dentro del Distrito, eso es importante recordar. Tenemos 15 años también como dije anteriormente. La revisión técnica vehicular; y, a más de eso pues, yo creo que estamos en un proceso siempre de construcción, siempre de generar convenios colectivos con grupos sociales, con grupos que si están también preocupados por el tema de la seguridad vial. Estamos empeñados en seguir trabajando, estamos empeñados en seguir haciendo las cosas bien, pero también necesitamos el apoyo de ustedes señores Asambleístas, para tratar cierta normativa e ir mejorando los canales de ejecución de la parte operativa, para que no se vuelvan limitantes en el momento de cumplir y hacer cumplir las Leyes. Muchísimas gracias.

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- ¿Alguien de los Asambleístas desea intervenir?, por favor.

Intervención del Asambleísta Fausto Terán.- Coronel bienvenido a esta Mesa. Solamente me preocupan unos datos que usted expone. Mientras los siniestros tienen una disminución en todos desde el 2015 hasta el 2018, pero veo que también en unos de estos años incrementa, hay una relación que puedan bajar los siniestros, pero se incrementan las muertes por esto, en el que me dice que se incrementa en un 20%, que me parece alarmante, y veo que en el 2017 y 2018, en cambio también hay un decrecimiento del 20% de muertes. Entonces, esa relación, hay alguna relación o son cosas muy diferentes?.

Intervención del Coronel Julio Puga, Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito.- Si hay una relación puntual, y esa también fue mi preocupación. Nos hemos reunido con el equipo técnico y la explicación lógica a esto, es que no hemos, si bien es cierto se han bajado los siniestros en lo que se refiere a choques a estrellamientos, a pérdidas de carril, recordar que también hay radares de velocidad y en eso quiero ser muy enfático y puntual, en las vías únicamente perimetrales como son la Simón Bolívar y Mariscal Sucre, y Panamericana Norte. Ustedes ven que en las vías urbanas, las vías que máximo los vehículos de transporte público puede ir a 40 km y vehículos los particulares a 50 km, por temas de semáforos, intersecciones y cruce de peatones y demás, no hay radares, los radares están ubicados en la Simón Bolívar, Mariscal Sucre y Panamericana Norte, que son vías rápidas, salida que no pueden ir más allá de 90, porque si van más allá de 90, por temas de efectos de construcción de vía, peraltes y todo lo demás, se generan, hay un alto riesgo de generar accidentes. Hemos logrado bajar este tipo de siniestros, es decir volcamiento, estrellamientos, pérdida de pistas y choques. Hemos bajado, pero lo que no hemos logrado bajar son los atropellos y los accidentes en motocicleta, por eso es que si bien es cierto, existe una disminución de siniestros en sí, pero no hemos podido bajar las muertes y cuando hay accidentes de los motociclistas, estamos en campaña de prevención con motociclistas, porque en primer lugar, muchos de los motociclistas no usan cascos homologados, segundo no respetan la normativa, son peatones con ruedas que transitan zigzagueando entre vehículos, generando un riesgo adicional de que se produzca un accidente. Y como dije, estamos en campañas bastante fuertes tratando de que tanto los peatones como los motociclistas, que son los grupos más vulnerables, y los que no están generando incremento en muertes en cuanto atropellos y accidentes con motos, se reduzcan con campañas de prevención, estamos en eso, estamos empeñados para esto y les pedimos del aporte y la ayuda de ustedes, tal vez crear mallas curriculares en escuelas y colegios que permitan integrar la materia de seguridad vial, en donde son los más pequeños, los estudiantes los que van a ser los multiplicadores de los conocimientos en temas de seguridad como el respeto a los carriles exclusivos, como respeto a la velocidad, el uso de ciertos dispositivos de seguridad, el uso los pasos cebras y pasos peatonales que son importantes, al momento que queremos reducir los riesgos de accidente en las vías, si es que no respetamos a las normas, vamos a seguir, teniendo este tipo de incidentes; y, como le dije anteriormente, pues son los dos desfases que se nos genera. Si bien es cierto, que bajamos los siniestros en todos los otros elementos, no podemos bajar en cuanto a temas de atropellos y accidentes con motocicletas con los fallecidos que nos están dando cifras bastante elevadas.

Intervención del Asambleísta Fausto Terán.- Usted ha tocado el tema de la Simón Bolívar, siempre en las noticias vemos los siniestros en la Simón Bolívar, tenemos en la Simón Bolívar, me parece que de sur a norte, me parece que son solamente dos los controles de que se tienen, y también de igual forma al parece desde Carapungo hasta la parte que concluye estos dos o tres radares de velocidad. Se pusieron otros radares, pero creo que pasaron dos meses, me parece en unas curvas pasando el Guayasamín y se pusieron unos radares y después los quitaron, y ahí es

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

donde más accidentes se tiene. ¿Por qué razón quitaron en un lugar muy sensible?, en una vía en la que siempre, todos los días tenemos accidentes de tránsito, me dicen que es por la construcción de la vía, pero tenemos, ¿qué hacemos como autoridad para poder evitar eso?.

Intervención del Coronel Julio Puga, Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito.- Si, efectivamente. Hay dos temas ahí, hay nueve radares en la Simón Bolívar; y, cuatro en Ruta Viva. Los radares están ubicados de manera estratégica en los puntos grises que llamamos nosotros, en donde se generan mayor cantidad de accidentes de acuerdo a la estadística. Primero, antes del radar nosotros tenemos unos carteles, no sé si alguien los ha visto "Te queremos a salvo", se informa que hay radar a 300 metros, el propósito no es multar, sino el de prevenir que la gente vea un tema disuasivo, que como es un dispositivo electrónico como el radar, baje la velocidad, por qué se deben haber movido, por temas técnicos, hay muchas veces como estos radares funcionan con la tecnología que hoy está moderna funcionan, es como celular que funciona través de un chip que genera una señal de celular, hablemos así, que permite conectar con nuestro sistema. La Simón Bolívar tiene una particularidad, que hay zonas negras de incomunicación, muchas veces cuando uno circula por la Simón Bolívar, se queda sin señal en el celular, esto es producto de lo que hemos tenido que reubicar a veces los radares, vamos a ver si encontramos otro tipo de tecnología que nos permita ubicar los puntos que usted me dice, pero pueden haber estado generando inconsistencias; y, técnicamente no era posible ponerlos en los sitios específicamente que fueron inicialmente colocados. Es por este tema técnico, pero créame que los radares están colocados de acuerdo los puntos grises y donde la tecnología que estamos utilizando, nos permita tener accesibilidad a nuestros sistemas de enlace.

Intervención de la Asambleísta Samia Tacle.- Buenas tardes, quizá una pregunta tal vez un poquito fuera del tema, pero es una pregunta sencilla. Quería saber si en la Agencia de Tránsito de Quito se estaba aplicando la remisión de multas?

Intervención del Coronel Julio Puga, Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito.- En temas de remisión, existe un cuerpo colegiado, que es el Consejo Metropolitano. Nosotros hemos puesto todo este asunto ya en conocimiento de la Administración General del Municipio, recordar que esos no son recursos que vienen a la AMT, son recursos que van al Municipio de Quito, es decir esos recursos que no nos pertenecen. Hemos hablado el tema de la remisión, nos han dicho, la respuesta que hemos recibido es que hace cinco años se hizo una revisión ya, y se hizo una remisión de las multas dentro del Distrito, y que para que esto proceda como tiene el GAD de Quito autonomía, tendría que entrar a través de una ordenanza. Esa la respuesta que nos han dado. Como dije no son recursos que la AMT, las maneja directamente, los maneja directamente la Administración General del Municipio, pero entiendo que ellos hicieron los canales directos con el Consejo Metropolitano, para que esto a través de una Ordenanza, se norme, se regule y se pueda dar la respuesta adecuada a los usuarios. Ahorita no se está aplicando.

Intervención de la Asambleísta Karina Arteaga.- Buenas tardes, yo sólo quería recoger algo que usted mencionó, sobre que no tienen ahora la cantidad de quejas, puede ser por un tema de coimas, me imagino por el tema del agente de tránsito, pero yo personalmente si le quiero decir, que hay que revisar el comportamiento de ellos, yo tuve un tropiezo algún momento que iba al Palacio de Carondelet, estaba cerrada la vía y se portaron bastante malcriados. Realmente, yo creo que la ciudadanía si se portan conmigo como autoridad así, imagínese que será con los ciudadanos comunes. Yo si creo que hay que revisar, usted si sabe que la Ley de Tránsito hoy día está mirando mucho como eje transversal la educación vial. Pero también la educación debe ser en las actitudes y aptitudes que tengan cada uno de quienes ejercen estos espacios.

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL

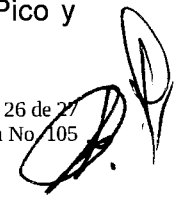
Intervención del Coronel Julio Puga, Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito.-

Muchísimas gracias, para rápidamente contestar su inquietud. Efectivamente créame que es un tema que nosotros ya lo hemos observado anteriormente. Primero, hemos tratado de dar la respuesta al interior, hemos generado procesos de capacitación, de empatía, de coaching, para que ellos puedan sensibilizarse con el usuario, entendemos que el trabajo en calle del agente de tránsito no es fácil, reciben insultos, reciben agresiones, es un tema permanente. Para eso también hemos reforzado un departamento psicológico, para que puedan ser asistidos en su salud emocional y porque no decirlo mental, para tratar de mantener una ecuanimidad en cuanto al trato que debe existir por parte del funcionario público hacia el público general. Vamos a seguir trabajando eso con las disculpas debidas, no niego que no sea así, ya se ha vuelto un tema cultural, aquí es típico ver, uno pasa por la vía y ve dos conductores que se bajan del auto y comienzan a darse de golpes en la vía. Parece que un tema de estrés de ciudad, de temas del comportamiento que se está dando, pero estamos tratando de alguna manera de controlar estos episodios que son críticos para nuestra Institución, y vamos a seguir empeñados en mejorar temas de capacitación y temas de soporte y acompañamiento a nuestros agentes.

Intervención del Asambleísta Juan Cárdenas.- Señor Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito, gracias por su comparecencia. Queremos manifestar como principio, que nos interesa la protección del bien común y el bien común es la seguridad de tránsito ciudadano y todos los demás intervinientes en esta cadena, se tienen que adecuar a esa línea de conducta, que es además una garantía constitucional. Cuanto se pueda articular en beneficio de los derechos de los prestadores de este servicio, como propietarios de vehículo, como conductores, es una tarea compleja pero que es necesario que lo afrontemos, yo deseo indagar sobre ¿cuáles son los resultados de la aplicación del programa "Pico y Placa" en Quito?, ¿si éste tiene carácter permanente o continúa pensándose en un proyecto perentorio para lograr ciertos niveles de control de tránsito?, o si esta va a ser una modalidad que se utiliza en forma permanente. Gracias.

Intervención del Coronel Julio Puga, Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito.-

Efectivamente el tema del control de pico y placa, es un tema que nació en el año 2010, si no me equivoco, fue anterior a esta administración municipal. El parque automotor en el 2010, de acuerdo nuestro registro era de 310,000 vehículos en el Distrito metropolitano de Quito, actualmente, es una medida que se tomó en su momento habiendo 310,000 vehículos. Lo que buscaba es sacar a diario, en las horas de mayor demanda, el 20% del parque automotor para tratar de hacer la ciudad un poco más fluida, más amigable, con menos estrés, menos tensión y que la gente pueda movilizarse de manera mucho más dinámica y mucho más rápida hacia sus oficinas, y luego pues, en la tarde de sus oficinas a sus viviendas. Actualmente tenemos un parque automotor en nuestros registros matriculados en el Distrito Metropolitana de Quito de 460,000 vehículos. La ANT tenía un registro de inclusive de 600,000 vehículos, es decir, hay un parque automotor flotante que estaría circulando en Quito, que fue matriculado en otros cantones, o que obviamente está de manera eventual, o de paso en el Distrito de manera eventual, digo semana a semana, porque hay personas que no viven en la ciudad, que viven en otras partes fuera del cantón, y los fines de semana salen del Distrito. Como decía, sea lo que sea, el dato exacto, nosotros estaríamos con medio millón de vehículos del Distrito, es decir, con 200,000 más que cuando inició esta medida de "Pico y placa", por lo tanto, retirar la medida ahorita no sería prudente, no sería procedente, no llevaría obviamente a resultados favorables. Vamos a generar mucho más caos del que ya se está generando. Recuerde que en Quito ha crecido un parque automotor, pero no ha crecido mucho en cuanto a vialidad. Entonces es un tema, un componente bastante complicado, posiblemente en el 2019, cuando ya se ejecute, o se ponga en funcionamiento el Metro de Quito, podamos tomar una medida para retirar lo que es el "Pico y



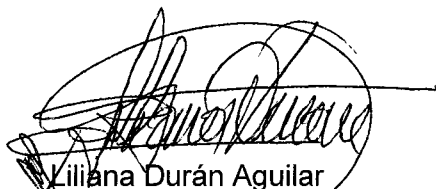
**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LA
SEGURIDAD SOCIAL**

placa" en el Distrito, por lo que si no va ser, es que el "Pico y Placa", no se va incrementar más de los dos dígitos diarios que hoy se viene manejando. alguien tenía la idea de manejar lo como en Bogotá, por ejemplo que es par e impar, creo que eso políticamente no es pertinente, ni tampoco se ha pensado realizar eso. Así es que se seguirá manteniendo la medida, hasta que se busque un mecanismo, como el caso del Metro, que permita tener una facilidad de movilidad a los usuarios y que puedan tener otras alternativas, que no sean sus vehículos particulares.

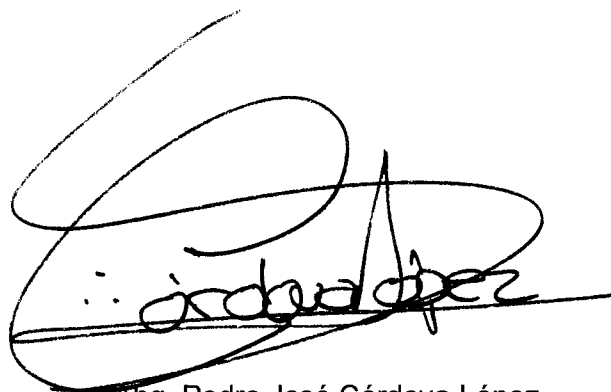
Intervención de la Asambleísta Nacional Liliana Durán Aguilar.- Bien, quiero agradecer la comparecencia también del señor Julio Puga, y agradecer la comparecencia de todos los compañeros y compañeras Asambleístas, y de esta manera pues el siguiente punto, que creo que es el cierre de la Sesión. Entonces clausuramos la Sesión.

Punto No. 9 del Orden del Día.- Clausura de la Sesión.- Siendo las 13h48 , la señora Presidenta de la Comisión de conformidad a lo previsto en el Art. 27 numeral 1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, agradece la comparecencia de las y los Asambleístas y procede a clausurar la sesión. Sin perjuicio del contenido del presente documento, se estará a lo previsto en el Art. 141 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa y Art. 33 del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales.

Lo certifico,



Liliana Durán Aguilar
ASAMBLEÍSTA NACIONAL
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN
ESPECIALIZADA PERMANENTE
DE LOS DERECHOS DE LOS
TRABAJADORES



Abg. Pedro José Córdova López
SECRETARIO RELATOR DE LA
COMISIÓN

 MCHP