

REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

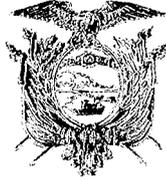
**Acta 549-B**

30 DE MAYO DE 2019

**SUMARIO:**

<b>CAPÍTULOS</b>	<b>TEMAS</b>
<b>I</b>	<b>VERIFICACIÓN DEL CUÓRUM.</b>
<b>II</b>	<b>REINSTALACIÓN DE LA SESIÓN.</b>
<b>III</b>	<b>LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y ORDEN DEL DÍA.</b>
<b>IV</b>	<b>CONOCER Y RESOLVER SOBRE EL INFORME PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.</b>
<b>V</b>	<b>SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.</b>

**ANEXOS**



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

**ÍNDICE:**

<b>CAPÍTULOS</b>	<b>TEMA</b>	
<b>I</b>	<b>Verificación del quorum.</b> -----	1
<b>II</b>	<b>Reinstalación de la Sesión.</b> -----	1
<b>III</b>	<b>Lectura de la Convocatoria y Orden del Día.</b> ---	1
	Intervención del asambleísta:	
	Samaniego Maigua Franklin.-----	2
	El señor Presidente declara comisión general para recibir a una delegación de niños, niñas y adolescentes de distintas provincias del país.----	6
	Intervención de la niña Jade Unda López.-----	7
	Asume la dirección de la Sesión el asambleísta Patricio Donoso Chiriboga, Segundo Vicepresidente de la Asamblea Nacional.-----	8
	Reasume la dirección de la Sesión el asambleísta César Litardo Caicedo, presidente de la Asamblea Nacional.-----	9
	Transcripción del audio de un cortometraje proyectado.-----	9
	El señor Presidente clausura la comisión general y reinstala la Sesión.-----	9
<b>IV</b>	<b>Conocer y resolver sobre el informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</b> -----	10

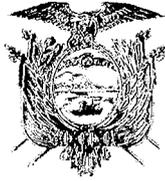


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

El señor Presidente declara comisión general para recibir a los representantes de los gremios del sector del transporte.-----	10
Intervención del señor Abel Gómez, presidente de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Interprovincial de Pasajeros.-----	10
Intervención del señor Carlos Brunis Villacís, presidente de la Unión de Cooperativas de Transportes en Taxis de Pichincha.-----	14
Intervención del señor Luis Vizcaíno, presidente ejecutivo de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador.-----	16
Asume la dirección de la Sesión el asambleísta Patricio Donoso Chiriboga, Segundo Vicepresidente de la Asamblea Nacional.-----	17
Intervención del señor Javier Salazar Villamar, secretario general de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador.-----	20
Intervención del señor Jorge Calderón Casco, representante de la Federación Nacional de Operadores de Transporte en Taxis del Ecuador.	23
Intervención del señor Napoleón Cabrera, presidente de la Federación Nacional de Transporte Liviano, Mixto y Mediano del Ecuador.-----	26
El señor Presidente, clausura la comisión general y reinstala la Sesión.-----	29
Intervenciones de los asambleístas:	
Carrión Moreno César.-----	31
Arregui rueda Marcia.-----	31
Vera Mendoza Tanlly.-----	36
Cruz Proaño Israel.-----	40



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

	Doument Chedraui Michel.-----	43
	Villamar Jácome Fabricio.-----	48
	Aguiñaga Vallejo Marcela.-----	53
	Arias Ramírez Alberto.-----	54
	Yandún Pozo René.-----	58
	Carrión Cevallos María José.-----	62
	Curichumbi Yupanqui Pedro.-----	66
<b>V</b>	<b>Suspensión de la sesión.-----</b>	<b>70</b>

2



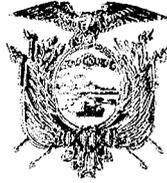
REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

**ANEXOS:**

1. Convocatoria y Orden del Día.
2. Conocer y resolver sobre el Informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
  - 2.1. Oficio Número 062-AN-CEOCESCC-FGC-2018, con fecha 18 de octubre de 2018, suscrito por la abogada Carla Chacón Álvarez, secretaria relatora de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Artículo 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, remitiendo informe para primer debate.
3. Resumen ejecutivo de la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.
4. Listado de Asambleístas asistentes a la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional. | 4



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las diez horas doce minutos del día treinta de mayo del año dos mil diecinueve, se reinstala la Sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su presidente, asambleísta César Litardo Caicedo.-----

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

EL SEÑOR PRESIDENTE. Buenos días, compañeras, compañeros asambleístas. Vamos a dar inicio a esta Sesión. Por favor, señor Secretario, sírvase verificar el cuórum. -----

**I**

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Con su autorización, señor Presidente. Señoras y señores asambleístas, por favor, sírvanse registrar su participación en sus curules electrónicas; de tener algún problema, por favor, hágannos saber a Secretaría General. Gracias. Ciento nueve asambleístas presentes en la Sala, señor Presidente, contamos con cuórum. -----

**II**

EL SEÑOR PRESIDENTE. Reinstalo la Sesión. Gracias, señor Secretario. Por favor, dé lectura a la Convocatoria de hoy.-----

**III**

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Con su -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

autorización, señor Presidente: “Por disposición del señor ingeniero César Litardo Caicedo, presidente de la Asamblea Nacional, se convoca a las y los asambleístas a la Continuación de la Sesión No. 549 del Pleno de la Asamblea Nacional, a realizarse el día jueves 30 de mayo de 2019 a las 09:30, en la sede de la Función Legislativa, ubicada en la avenida 6 de Diciembre y Piedrahita en el cantón Quito, provincia de Pichincha, con el objeto de tratar el siguiente Orden del Día: Conocer y resolver sobre el informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”. Hasta ahí, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Tiene la palabra el asambleísta Franklin Samaniego.-----

EL ASAMBLEÍSTA SAMANIEGO MAIGUA FRANKLIN. Señor Presidente, muchísimas gracias. Compañeras y compañeros asambleístas: Hemos solicitado el día de hoy una comisión general, porque queremos recordar algo que es sumamente importante para todo el país. El día sábado, por Resolución del año dos mil dieciséis de esta Asamblea Nacional, se conmemora el Día de la Niñez, y el día de hoy nos visitan alrededor de quinientos niños en la Asamblea Nacional, en una feria de derechos, debatiendo sobre los temas que son de suma importancia para el país. Agradecer la sensibilidad de toda la Asamblea Nacional y principalmente de nuestro compañero Presidente de la Asamblea, quien el día de hoy ha planteado recibir esta comisión general. Muchísimas gracias. Este momento se está desarrollando en el segundo piso un conversatorio, en virtud del cual se hace la exposición de la situación de la niñez y la adolescencia en el Ecuador, y yo quiero en ese marco contextualizar esta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

visita de los niños, niñas y adolescentes a la Asamblea Nacional. La lucha de los derechos de niñez, adolescencia y juventud es una tarea de todos y de todas, asumir sus causas es nuestra, debemos reflejar la naturaleza misma del ser humano y se convierte en una filosofía de vida. En esta pequeña intervención, quisiera contextualizar la importancia de transversalizar los derechos de niños, niñas y adolescentes en todos los espacios y como aquel esfuerzo no solo nacional sino mundial. Como diría Boaventura de Sousa Santos, en una lógica detrás de escala, fomentar reivindicaciones legítimas que permitan ejercer mejores condiciones de vida. La Función Legislativa, esta Asamblea Nacional, constituye un óbice en el Estado democrático. En nuestro modelo constitucional, encarna en gran medida los sueños de los ciudadanos tejidos en esa Constitución de Montecristi, cuya génesis es la nueva época de nosotros los asambleístas, en las funciones que nos correspondan de legislar, fiscalizar y promover la participación. En ejercicio de esa delegación constituyente, en el año dos mil once, se crea el Grupo Parlamentario por la Garantía de los Derechos de Niñas, Niños, Adolescentes y Jóvenes. En la misma lógica, en el año dos mil diecisiete, quiero señalar que se crea también otro Grupo sumamente importante, como es el Grupo de Erradicación de la Pobreza y Cumplimientos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que es sin duda alguna, en este momento, un espacio para poder debatir la situación de los niños, niñas y adolescentes; pero, adicionalmente, se crea la Comisión Ocasional que trata de Temas de Niñez y Adolescencia. Como es de conocimiento público, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en el año dos mil quince, aprobó la Agenda 2030, conformada por diecisiete objetivos, ciento sesenta y nueve metas que involucran a los ciento noventa y tres países miembros. Aquella Agenda estableció como lema, y aquí quiero que le pongamos mucho ojo, que nadie se quede



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 549-B**

atrás. En ese sentido, hoy queremos decir que sí, que nadie se quede atrás, pero con un planteamiento distinto, que nadie se quede atrás pero que los niños estén en primera fila. En materia de niñez y adolescencia, los retos continúan siendo muy grandes, y aquí quiero dar algunos datos para que ustedes, compañeros assembleístas, el pueblo ecuatoriano que nos escucha sienta y conozca exactamente cuál es la situación de la niñez en el país. En el Ecuador, el treinta y cinco por ciento del peso demográfico lo conforman personas entre cero y diecisiete años. Compañeros, el treinta y cinco por ciento son niños, niñas y adolescentes; además, doce por ciento viven en hogares de extrema pobreza; treinta por ciento viven en hogares en situación de pobreza por ingreso; el cuarenta y dos por ciento viven en hogares de situación de pobreza multidimensional; en total, el ochenta y cuatro por ciento de las personas comprendidas entre cero y diecisiete años viven en hogares con condiciones de pobreza, sea cual sea la modalidad. A la fecha, han pasado cuatro años desde la adopción de la Agenda 2030, y cabe preguntarnos en el Ecuador cuánto hemos avanzado o no respecto a esos objetivos de poner fin a la pobreza en todas sus formas. En relación a la alimentación de niñez y adolescencia, también tenemos algunos datos que nos causan preocupación, que, según datos proyectados por el INEN, el catorce punto tres por ciento de niños, niñas y adolescentes viven en hogares en las dos últimas semanas que no tuvieron suficiente comida; veintitrés punto cinco por ciento de niñas y adolescentes que viven en hogares en las últimas dos semanas tuvieron problemas para pagar la comida, el veintidós por ciento de los niños y niñas menores de cinco años sufren desnutrición crónica. Entonces cabe preguntarse nuevamente: ¿será entonces que estamos cumpliendo los ODS para poner fin al hambre? Y para finalizar, compañeros y compañeras, quizás estamos mejor respecto



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 549-B**

al objetivo cuatro relacionado con educación, pues la tasa neta de asistencia a la educación general básica es del noventa y cinco por ciento, a la educación media, del sesenta y ocho por ciento; sin embargo, sí hay un dato alarmante respecto a los pequeños, la brecha está aún más grande, pues refleja una asistencia a servicios de desarrollo infantil o de educación inicial menor al veintidós punto cinco por ciento. Entonces, compañeras y compañeros, finalmente respecto a la protección de derechos, por citar algunos ejemplos, el nueve punto tres por ciento de personas comprometidas entre los cinco y diecisiete años trabaja; el seis punto dos por ciento de personas comprometidas entre cinco y catorce años trabajan en trabajos prohibidos; el treinta y tres por ciento de los niños, niñas y adolescentes han sufrido alguna forma de castigo corporal y, finalmente, para dejar el último dato entre el año dos mil dieciséis y dos mil diecisiete, se presentaron dos mil doscientas sesenta y cuatro denuncias por violencia sexual en contra de niños, niñas y adolescentes, esto es, y además hay que señalar que mil seiscientos cincuenta y tres recibieron sentencia, dato alarmante. En definitiva, apreciados compañeros y compañeras, quiero decirles a ustedes, militantes de la niñez y adolescencia, bienvenidos también a estos espacios de debate y hoy vamos a compartir con los niños y niñas de todo el país. Quiero agradecerle nuevamente al compañero Presidente, dejar estos datos, porque estamos debatiendo las reformas al Código Orgánico Integral Penal, estamos debatiendo el Código Orgánico de la Salud, estamos debatiendo la Ley Orgánica de Educación Intercultural, estamos debatiendo el Código Orgánico del Trabajo, normas que sí nos van a poder ayudar a orientar, pero que sin duda alguna, sin presupuesto del Estado, con un tema de prevención reducido al ochenta y siete por ciento en su presupuesto, sin una política pública clara, no va a ser posible darles



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

una respuesta a los niños, niñas y adolescentes del país. Por eso, ratificamos nuestro compromiso por seguir luchando por los derechos de ellos y ellas, que son los que hoy el presente, mañana el futuro, pero sin duda alguna hoy es nuestra responsabilidad luchar y garantizar que se transversalicen sus derechos en las leyes, en las normas y fiscalizar como nos corresponde. Muchísimas gracias, señor Presidente, muchísimas gracias, compañeros assembleístas. Y que vivan los niños y las niñas de todo el país.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Antes de continuar con la Sesión, vamos a declararnos en comisión general para recibir a una delegación de niños, niñas y adolescentes de distintas provincia del país. Por favor, señor Prosecretario, proceda. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE DECLARA COMISIÓN GENERAL PARA RECIBIR A UNA DELEGACIÓN DE NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES DE DISTINTAS PROVINCIAS DEL PAÍS, CUANDO SON LAS DIEZ HORAS VEINTIÚN MINUTOS. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Señores de Protocolo, nos ayudan con el ingreso al Pleno de la adolescente Jade Unda López, acompañada de sesenta niños, niñas y adolescentes representantes de las siguientes organizaciones: World Vision, Organización Ayuda en Acción, Fundación Coriesu, Consejo de Protección de Derechos del Distrito Metropolitano de Quito, Movimiento Social para la Defensa de los Derechos de la Niñez, Adolescencia y Juventud del Ecuador, quienes harán la entrega simbólica de cartas de las diferentes provincias del país. Invitamos al señor Presidente y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Vicepresidente y miembros del CAL a recibir el ánfora que contiene las cartas de los niños, niñas y adolescentes de las diferentes provincias del país. Hace la entrega la niña Evelyn Burgos, quien ha roto récord Guinness por ser la jugadora más joven que debutó en una liga profesional de fútbol. Intervención de la adolescente Jade Unda López, actriz del cortometraje "Tu reflejo". Proyección del cortometraje. -----

INTERVENCIÓN DE LA NIÑA JADE UNDA LÓPEZ. Mi nombre es Jade Unda, tengo dieciséis años y no, no estoy nerviosa. ¿Quieren saber por qué no estoy nerviosa? Porque sé lo que voy a hacer y sé que estoy aquí como vocera de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes de este país y del mundo. Vine en representación de un cortometraje que realizamos hace dos años con un colectivo teatral, Black Live, ya no me encuentro en el proceso, pero sí quiero contar mi historia. Black Live fue un proceso que nació después de los espacios amigables con World Vision, a mí me ayudó en mucho. ¿Por qué? Yo tuve problemas psicológicos después del terremoto del dieciséis A. ¿Por qué los tuve? Porque mi mamá se quedó sin trabajo, porque si yo hubiera ido con ella, como lo hacía todos los sábados, quizás no estuviera aquí hablando. Quiero y necesito ser la vocera de todos los niños, niñas, adolescentes y jóvenes de Manabí, de Ecuador y del mundo. En mi comunidad, en mi cantón y en mi provincia, hay muchas problemáticas, y todas esas problemáticas son solo a causa de la violencia. No vengo a hablarles de política, no vengo a hablarles de qué es la violencia, porque ustedes son los assembleístas y a ustedes el pueblo los eligió. Quizás dirán por qué está llorando, lloro porque yo lo viví y porque, así como yo lo viví, lo viven miles de niños y niñas. En mi provincia, hace unos días atrás, violaron a una niña en una parroquia, la violaron en la escuela, la niña tiene seis años de edad; sin embargo, no



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

se ha hecho nada por ella. Un niño en mi comunidad llegó de Esmeraldas, porque a sus nueve años le sacaron un ojo. ¿Por qué se lo sacaron? Porque defendió a su hermana que estaba siendo violada. No recibió ayuda psicológica, la persona que lo hizo quedó impune, tiene amenazas de muerte, no se le permitió estudiar. Tengo dieciséis años, como lo dije, y pude conseguir que ese niño estudiara, pude conseguir que ese niño tuviera un control en el subcentro de mi comunidad, pude conseguir que tuviera ayuda psicológica.....

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

INTERVENCIÓN DE LA NIÑA JADE UNDA LÓPEZ. ... Señores y señoras asambleístas, yo les comprometo a ustedes que, como las personas que legislan leyes y las aprueban, también ejecutemos, porque de nada vale tener un papel con leyes, si no se ejecutan. Hagamos leyes con acción, señores. No voy a seguir y quiero terminar diciéndoles: trabajemos contra la violencia, porque si trabajamos contra ella, se van a eliminar el noventa y nueve por ciento de los problemas que hay en el Ecuador; no trabajemos por separado, no trabajemos por una Constitución de los niños y las niñas, no trabajemos por los derechos del trabajador, trabajemos por los derechos de todas, por los derechos naturales, por los derechos que a todos los seres humanos nos corresponden, trabajemos por una patria de paz, donde, en un futuro, en el veinte, treinta, mis hijos puedan tener una vida íntegra y puedan caminar sin miedo, nadar sin preocupaciones y volar sin prejuicios, señores. Muchas gracias. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. A continuación



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

tenemos una proyección del cortometraje. Gracias.-----

REASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA CÉSAR LITARDO CAICEDO, PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS DIEZ HORAS TREINTA MINUTOS.-----

TRANSCRIPCIÓN DEL AUDIO DE UN CORTOMETRAJE PROYECTADO.

“Voz 1. Una entrevista plano B, toma dos. Me ha tocado ver varios episodios donde la integridad física y psicológica de varios de mis amigos han sido violentados. Voz 2: Los juegos que me he inventado son tiro al blanco, lanzar la pelota en el tacho y muchos juegos más. Voz 3: Lo que yo pienso es que las niñas, los niños pueden ser ellos mismos y que jamás sus derechos sean vulnerados. Voz 4: Participa en el I Festival de Cortometrajes Infantil Juvenil “Yo lo vivo y yo lo grabo”. Descarga las bases del concurso en [www.asambleanacional.gob.ec/cortometraje](http://www.asambleanacional.gob.ec/cortometraje) hasta el quince de junio. Si quieres marcar la diferencia, hazlo en corto”.  
Proyección del cortometraje.-----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Agradecemos la intervención de Jade Unda López. Señores de Protocolo, por favor, nos ayudan con la salida de los niños, niñas y adolescentes del Pleno de la Asamblea. Gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE CLAUSURA LA COMISIÓN GENERAL Y REINSTALA LA SESIÓN CUANDO SON LAS DIEZ HORAS CUARENTA Y DOS MINUTOS. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Continuamos con la Sesión, por favor, señor Secretario, lea el siguiente punto del Orden del Día.-----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

**IV**

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Con su autorización, señor Presidente: "Conocer y resolver sobre el informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial". Hasta ahí, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Solamente comentar previo a iniciar este debate de que esta Ley en la cual hoy estamos todavía trabajando va a tener varias fases de trabajo posterior. El CAL, el día domingo anterior, resolvió ampliar el trabajo de la Comisión Ocasional hasta el mes de diciembre, por lo tanto, tenemos bastante tiempo para poder seguir debatiendo la misma y poder llegar a los acuerdos que permitan una aprobación integral de esta Ley, así que un poco para conocimiento de ustedes. Vamos nuevamente a suspender la Sesión para instalarnos en comisión general y recibir en este Pleno a varios compañeros dirigentes del sector de transporte.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE DECLARA COMISIÓN GENERAL PARA RECIBIR A LOS REPRESENTANTES DE LOS GREMIOS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Señores de Protocolo, nos ayudan con el ingreso al Pleno del señor Abel Gómez, presidente de la Federación de Transportistas de Pasajeros del Ecuador.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR ABEL GÓMEZ, PRESIDENTE DE LA



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

FEDERACIÓN NACIONAL DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS. Señor presidente César Litardo, presidente de la Asamblea Nacional, señores asambleístas, señores transportistas que están en las barras, los uniformados de la CTE, un saludo para ustedes. Mi nombre es Abel Gómez, presidente de Fenacotip, represento al transporte intra e interprovincial y estoy acá para hablar como un chofer profesional, en representación de, porque mis compañeros transportistas depositan la confianza de que hable por ellos y adicionalmente como ciudadano de este país. Es necesario, señor Presidente, primero empezar felicitándolo a usted por el nombramiento a esta Asamblea Nacional. Creo que tiene una gran responsabilidad con el país y con los diferentes sectores. Le auguramos el mejor de los éxitos de parte de la transportación, Presidente, y toda la colaboración para sacar adelante el país en lo que en normativas se refiere. Quiero primero, Presidente y señores asambleístas, hacer un poco de historia. El problema de la transportación viene por mucho tiempo. En el dos mil ocho se aprobó una Ley de Tránsito, donde abarcó muchos temas interesantes, pero hubo aprobaciones de ciertos modelos, en ciertos temas que lamentablemente hoy día estamos pagando las consecuencias. Quiero decirles, señor Presidente y señores asambleístas, que la deuda del Estado, hablo de las instituciones que dan movilidad, que controlan la movilidad, lógicamente están en deuda con la transportación, en deuda con el chofer profesional, en deuda con las escuelas de conducción, es decir, con el país. El Ministerio de Educación, en el dos mil catorce, ya tuvo las reglas claras para que introdujera la situación de los pensum educativos, la enseñanza de seguridad vial. El Estado no ha cumplido y no voy a dar nombres, doy, como Estado, el Ministerio de Educación. Eso estaba aprobado en el dos mil once. Señores, ha pasado tanto tiempo, *f*



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

cuánta generación ha perdido haber tenido esa oportunidad de ya tener conocimiento de lo que es la seguridad vial. Para nosotros, lo primordial como transportación de pasajeros, obligados a solicitar la seguridad para las vidas de los pasajeros, creemos que el origen de los problemas es la falta de educación, falta de cultura vial y en eso nos estamos descuidando. Es imperativo, es extremadamente importante que ustedes pongan atención en esta recomendación como transportación. Segundo, hay un incumplimiento en la transportación del tema de lo que tenía que la ANT en su momento realizar en el dos mil once, el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias. Estamos dos mil diecinueve y no se ha cumplido con aquello, eso es una deuda del Estado hacia la transportación. El tema de las competencias de los municipios; no estamos trabajando articuladamente; Presidente, señores asambleístas, es de extrema importancia que tengamos que articular los municipios con la ANT y con el ministerio rector. No se puede trabajar paralelamente, existe demasiado riesgo en la inversión. Y aquí quiero detenerme un poco en el tema del chofer profesional, un chofer que sale desde Imbabura un flete pero es de la provincia de Manabí; si es citado por un agente de control de Ibarra, ese chofer tiene que volver a Ibarra para poder defenderse, para poner un abogado. Eso tiene un costo hacia el chofer profesional. Eso no creo que vaya en sentido positivo para sacar adelante este gran sector que aporta para el país. El modelo de licencia por puntos, señores asambleístas, no cumplió su objetivo, es una pena saber que la licencia por puntos está engrosando las filas de la desocupación, del desempleo, y muchos choferes de experiencia ya no quieren exponerse a manejar. Ese tema por puntos, que porque una guía o por una luz, que lamentablemente se le puede con el invierno apagar en el camino, más adelante le rebajan tres puntos, eso no puede continuar para el chofer



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

profesional. Por lo tanto, la transportación, al ver un peligro, un peligro de que los choferes profesionales de experiencia vayan a tener que quedar sin puntos, lamentablemente la transportación comienza a generar un grave peligro, porque nosotros lo que más solicitamos es gente de experiencia en el volante. El chofer profesional no puede seguir tratado así. Y, por ende, los transportistas exigimos del Estado ese aporte, mano calificada de seguridad. Recordemos que somos suscriptores del pacto de la seguridad vial. Adicionalmente, en este Proyecto de Reforma que hoy día se pone en este Pleno en consideración, no acoge las recomendaciones que el veintiocho de noviembre, de octubre, perdón, nosotros hicimos conocer a la Asamblea Nacional, no recoge ninguna recomendación y, ojo, estas son recomendaciones al articulado de la Ley. Al ver que no recoge la articulación, las explicaciones que dimos en su debido momento tampoco están consideradas, y es trabajar en la estructura de la Ley. Es una Ley que se está tratando muy aisladamente, se está legislando para la particularidad, no para la generalidad. Yo veo que los accidentes de tránsito son los que han motivado a que se tome de nuevo esta Reforma, pues déjenme decirles, señores, que solo el siete por ciento del transporte que nosotros representamos es lo que en este momento estamos haciendo el sacrificio para la seguridad vial; el noventa y tres por ciento es el porcentaje más alto de la accidentabilidad y las estadísticas así lo dicen. Noventa y tres por ciento donde están las camionetas, los automóviles, las bicicletas, las motocicletas. Nosotros, en el dos mil diecinueve, en el reporte que da la ANT en el dos mil dieciocho, la accidentabilidad ha bajado al siete por ciento. No podemos seguir en este ritmo, señores, legislando para la particularidad, tenemos que legislar para la generalidad. Por lo tanto, solicitamos expresamente a ustedes, señores, que se pida, que se envíe nuevamente el documento a la Mesa, para que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

siga recogiendo, con las organizaciones sociales y el transporte, las recomendaciones que nosotros venimos dando o, en su efecto, que se archive este Proyecto, porque no le hace bien al país, señores. En esas condiciones, no está garantizando, señores, la seguridad de la inversión del transportista ni tampoco le hace bien al pueblo ecuatoriano. Los accidentes van a continuar, si esto continúa de esta manera. Muchísimas gracias por el tiempo que nos dieron para participar.-----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Señores de Protocolo, nos ayudan con el ingreso al Pleno del señor Carlos Brunis Villacís, presidente de la Unión de Cooperativas en Taxis de Pichincha.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR CARLOS BRUNIS VILLACÍS, PRESIDENTE DE LA UNIÓN DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTES EN TAXIS DE PICHINCHA. Ingeniero César Litardo, presidente de la Asamblea Nacional del Ecuador, señores representantes del CAL, doctora María José Carrión, quien nos ha apoyado mucho, especialmente al transporte de Pichincha, al taxismo de Pichincha en los controles, en los operativos, muchísimas gracias a todas y todos los asambleístas de la patria, al compañero del volante Alberto Arias, a la asambleístas Ana Belén Marín, al compañero asambleísta Michel y a todos quienes representan a la Policía Nacional, a los medios de comunicación, a las compañeras y compañeros que se han dado cita en esta mañana a velar por los intereses y los derechos del conductor profesional, a los compañeros representantes de las diferentes federaciones de transportes del país, a nombre y en representación de la Unión de Cooperativas de Transporte en Taxis de Pichincha y en representación de la Federación de Transporte



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Terrestre de Pichincha, permítanme exteriorizar el saludo, fraterno, cordial, de respeto y, al mismo tiempo, agradecerles por este espacio que nos permiten para poder dar a conocer nuestros criterios, nuestras sugerencias, nuestras preocupaciones por las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Señor Presidente, señoras asambleístas, señores asambleístas, hay un mal que está atentando contra quienes brindamos el servicio, en este caso, de transporte en taxis que se llaman plataformas tecnológicas internacionales. Nosotros debemos reconocer, felicitar y agradecer a la Agencia Nacional de Tránsito, que, con la Resolución cero setenta, no ha permitido que se homologuen plataformas internacionales que nada tienen que ver con el servicio de transportes en taxis. Señor Presidente y señores asambleístas, la Ley es clara al respecto: quienes deben brindar el servicio de transporte son quienes cuentan con un título habilitante denominado permiso de operación. Nosotros consideramos y estamos convencidos que la Comisión especial representada por el doctor Fafo Gavilánez ha hecho todos los esfuerzos necesarios, pero aún falta más y, por tal motivo, saludamos, agradecemos y felicitamos el que se abra un espacio más para continuar la socialización en lo que tiene que ver a estas reformas, cuyo objetivo fundamental es velar por la seguridad vial. Por tal motivo, señor Presidente, nosotros manifestamos y decimos que hablar de informalidad, hablar de ilegalidad es justamente hablar de inseguridad ciudadana. Por lo tanto, es necesario, es importante el que se tomen en cuenta las peticiones de varias organizaciones. Nosotros consideramos que es necesario establecer una hoja de ruta para poder participar en las mesas de trabajo y poder establecer una verdadera reforma integral a la Ley de Tránsito. De igual manera, ojalá se pueda lograr que la Policía y los agentes civiles de tránsito realicen el control,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

decirles que las sanciones administrativas pueden constituirse en la terminación de nuestras operadoras legalmente constituidas, que van hasta los quince mil dólares, en caso de cometer alguna infracción. Creemos que estamos en un país dolarizado y no podemos establecer sanciones pecuniarias que nos van a afectar. Si se habla de la seguridad vial, es necesario que se tome en cuenta que, para obtener la licencia de chofer profesional, es importante que se vuelva a lo anterior: dos años de capacitación para poder obtener la licencia de conducir. Asimismo, en la recuperación de puntos, que se prevea una metodología, un procedimiento que no vulnere el derecho fundamental, que es el derecho al trabajo. No es posible que, una vez que lleguen a cero puntos, recién se establezca la posibilidad de dar la recuperación de puntos a través de una capacitación. Por lo tanto, señor Presidente, señores de la Comisión, señores asambleístas, en calidad de representante del taxismo de Pichincha, en calidad de representante del transporte terrestre de Pichincha, nuestro infinito agradecimiento, con la posibilidad de que, en los próximos días, seamos parte de las mesas de trabajo y poder exponer todos nuestros criterios. No pedimos privilegio, lo único que pedimos es justicia para quien sale a laborar de manera honesta, seria y responsable. Muchísimas gracias, señores asambleístas, que Dios los bendiga.-----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Señores de Protocolo, nos ayudan con el ingreso al Pleno del señor Luis Felipe Vizcaíno, presidente ejecutivo de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR LUIS VIZCAÍNO, PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

DEL ECUADOR. Doctor César Litardo, presidente de la Asamblea Nacional, señores vicepresidentes de la Asamblea, señores integrantes del CAL, distinguidos señores legisladores y legisladoras, doctor Fafo Gavilánez, presidente de la Comisión de Transporte y Tránsito del Ecuador, compañeros dirigentes de las diferentes federaciones, de las diferentes modalidades de transporte del país, distinguidos asambleístas y asambleístas en general, público aquí presente. Permítame, señor Presidente, en primer lugar, expresar el agradecimiento de parte del transporte pesado del Ecuador, por permitirnos asistir a esta comisión general, en donde vamos a analizar uno de los temas, para nosotros, más trascendentales y, para el país, más importantes del Ecuador entero, como es la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. -----

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

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR LUIS VIZCAÍNO, PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO DEL ECUADOR. El transporte, señores asambleístas, aporta con el siete por ciento al producto interno bruto de la economía y, en el caso del transporte pesado, somos aliados directos en la movilización de mercaderías en los puertos, en los aeropuertos, en las importaciones, en las exportaciones, movilizamos los productos para la industria, para el comercio, para los productos de primera necesidad, es decir, somos parte integral y directa de la economía ecuatoriana y generamos cuatrocientos cincuenta mil empleos directos que dependen de nuestra actividad. Durante los últimos diez años, la Ley de Tránsito lamentablemente ha



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

sufrido una serie de reformas parches, que han puesto en crisis al sector del transporte y a la organización del tránsito y el transporte en el Ecuador. Hoy por hoy, tienen injerencia por una parte el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por otra parte, la Agencia Nacional de Tránsito, por otra parte, los más de doscientos municipios del Ecuador, que equivocadamente, y pretendiendo creer que se debe legislar o creyendo que el Ecuador está lleno de parcelas, han emitido una cantidad de regulaciones y resoluciones locales que están en contravía a lo que tiene que ser una política nacional de organización. Y por eso nosotros planteamos la necesidad de que existan dos grandes políticas para organizar este desorden jurídico, este caos jurídico que hoy vive el tránsito y el transporte ecuatoriano. En primer lugar, una política de control y regulación liderado por la Agencia Nacional de Tránsito en donde se alineen todos los municipios del país, en donde se alineen el sector privado y el sector público y en donde haya esa prevalencia de la ley para que se pueda estructurar una política nacional, porque el Ecuador es uno solo y tiene que integrarse en forma ordenada. Y en segundo lugar, hace falta en el Ecuador, porque no lo hay, una política de seguridad vial, para lo cual tiene que crearse una secretaría o subsecretaría técnica de seguridad vial, que lidere lo que más le preocupa al país, una política en contra de la inseguridad vial. Yo les hago una pregunta: en este momento, ¿quién lidera la política de seguridad en este país? Absolutamente nadie en forma estructurada. Hay un pacto de seguridad vial, pero es un acuerdo de buena voluntad que únicamente une a los actores en buena voluntad, pero institucionalmente, dotada de recursos, dotada de estructura, dotada de organización para que lidere una política de seguridad orientada a través de semaforización inteligente, reductores de velocidad en las vías, señalética orientada hacia



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

la seguridad, construcción de playas de estacionamiento y descanso en las carreteras adonde los conductores privados y públicos puedan descansar cuando viajan por las vías ecuatorianas, no lo hay, una política integrada de capacitación que permita justamente que se capacite en forma integral a todos los actores, realmente no lo existe. Por lo tanto, necesitamos que se plantee esta política de seguridad vial. El tema de los puntos, señor Presidente, ha sido un fracaso total en los últimos diez años; todo lo contrario, los accidentes, en vez de haber disminuido, han aumentado, y lo único que ha servido este sistema de puntos es para generar mayor chantaje y corrupción, además que es inconstitucional, porque los ecuatorianos que tienen una licencia no pueden ser sometidos a una evaluación para perder su profesión por puntos. Ningún profesional en el Ecuador es calificado o pierde su profesión por puntos y no puede haber esa actitud discriminatoria en una ley. Es fundamental, señor Presidente, que se modernice la Ley y que se incorpore un capítulo para que el sector del transporte sea mirado como un aliado del desarrollo. Nosotros no somos enemigos de la sociedad, somos parte del Ecuador, representamos a cerca de un millón de familias. Aquí están las diferentes modalidades del transporte, aquí están los diferentes representantes y afuera en las calles la gente está a la expectativa. Yo quiero agradecer a los legisladores de mi provincia que sí están preocupados, pero también quiero hacer una exhortación, quiero agradecer también al presidente de la Comisión, Fafo Gavilánez, que ha dado apertura para el tratamiento de estos temas, pero quiero pedirles, y los vamos a visitar, señores asambleístas, provincia por provincia, vamos a pedir y a socializar las propuestas que estamos mencionando para que justamente sean analizadas y sean debatidas en forma real para construir una Ley que no sea persecutoria, discriminatoria, sino una Ley



REPÚBLICA DEL ECUADOR

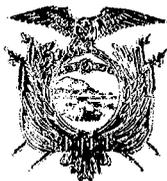
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

que inserte como aliados del desarrollo a todos los transportistas del Ecuador, porque somos la columna vertebral del desarrollo de la economía de esta nación. Muchas gracias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias a usted, señor Vizcaíno. Vamos a recibir en comisión general al secretario general de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, señor Javier Salazar Villamar. Por favor, señores de Protocolo, si le hacen ingresar al mencionado caballero.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR JAVIER SALAZAR VILLAMAR, SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN DE CHOFERES PROFESIONALES DEL ECUADOR. Quiero iniciar dándole las gracias a Dios por esta oportunidad de que los choferes profesionales puedan expresarse en este Pleno de la Asamblea Nacional. Señor presidente encargado, Patricio Donoso, señores miembros del CAL, distinguidas asambleístas, asambleístas presentes aquí. Soy Javier Salazar, secretario general de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, represento a los choferes profesionales, que es nuestro ámbito defender al conductor profesional y también somos quienes formamos a los nuevos conductores profesionales. Quiero saludar al presidente de la Mesa Ocasional, al ingeniero Fafo Gavilánez, por la oportunidad de que hemos venido trabajando en varios sectores, en territorios, sobre el tema a la Reforma de la Ley de Tránsito. Yo quiero referirme específicamente a la actividad, al rol del conductor profesional, que solamente cuando se habla de choferes profesionales, se habla de los accidentes, dando a entender que el conductor profesional solamente sale a esa función, a ocasionar accidentes. Desde la Federación de Choferes Profesionales del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Ecuador, rechazamos aquellas posiciones. Pero por qué es esto, por una Ley que fue en su momento reformada, pero que fue muy inconsulta. Por eso inicié agradeciendo al ingeniero Fafo Gavilánez, porque considero que por primer vez esta Reforma a la Ley de Tránsito ha sido un pcco consensuada en territorios, pero consideramos, desde la Federación de Choferes, que aún no todo lo que se ha recogido ha sido plasmado en esta Reforma. Y digo que los choferes profesionales solamente se los ve en el ámbito del accidente y que estamos causando víctimas, pero jamás ni los medios ni las autoridades consideran al conductor profesional que detrás de un accidente también terminamos siendo víctimas. Un millón de choferes profesionales y detrás de ellos sus familiares, pero sin embargo, desde la sociedad civil, sin conocer el ámbito nuestro, sin saber qué significa trabajar ocho, diez, doce horas detrás de un volante, se permiten dar opiniones fuera de tono que irrespetan la actividad y el desarrollo del normal trabajo del conductor profesional. Nuestra posición es de propuestas pero muy firmes. Aquí se encuentran mis compañeros dirigentes de todo el país, detrás de ellos, en los sindicatos de choferes profesionales, representamos cientos y miles de conductores profesionales afiliados. Decía que la sociedad civil se permite ofender a más de un millón de choferes profesionales y sus familias. ¿Por qué? Por la Ley. Que esta Reforma tampoco recoge las expectativas de los conductores profesionales y la transportación. No pretendemos una Ley que nos favorezca. Lo que el conductor profesional, la transportación requiere es una Ley justa, equitativa, que permita desarrollarnos en igualdad de condiciones con todos los sectores sociales que aportan al desarrollo de la patria, esa es la posición del chofer profesional. Y es por eso que nosotros tenemos tres propuestas este día: que el modelo por puntos, que se pierde la profesión de conductor profesional, debe ser



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

abolida, ya que es la única profesión que está limitada y sancionada de esta manera, conculcando los derechos constitucionales a la igualdad y al trabajo, como lo dicta el artículo once, literales dos, cuatro y ocho de la Constitución de la República, donde están los derechos y la igualdad. Consideramos que este modelo de pérdida de puntos en nuestra licencia y pérdida de nuestra profesión no ha dado los resultados esperados, puesto que desde el dos mil ocho, cuando se implementó este sistema, la tasa de crecimiento de accidentes en tránsito se ha incrementado en un veintidós punto noventa y ocho por ciento en los últimos diez años. Y con una tasa máxima, con un pico en el dos mil catorce de hasta el cuarenta y nueve punto trece por ciento, sin dejar de mencionar que el sistema de administración de justicia se descongestionaría también por esta recurrencia en las impugnaciones para que no se sancione con los puntos. Esa es la posición de la Federación de Choferes, no a la continuación en esta Ley de que perdamos nuestra profesión por puntos. En el tema de la capacitación, porque también nuestro ámbito, la Ley, en unos artículos, faculta a los sindicatos. Ochenta años de venir formando a los nuevos conductores profesionales, ocho, diez años recién empezaron las universidades, escuelas politécnicas e institutos. Se los considera en la Ley, pero a la Federación de Choferes Profesionales no se los ha tomado en cuenta y solicitamos que la Federación sea incluida en la Ley como los que capacitamos a los nuevos conductores profesionales, la Federación de Choferes Profesionales y su sindicato. No pretendemos monopolizar porque hay competencia y solicitamos que haya una mesa permanente en la Mesa Ocasional, que se generen mesas permanentes técnicas para que los verdaderos actores en estas reformas a la Ley de Tránsito podamos ser escuchados no solamente desde la sociedad civil sino incluidas todas la federaciones; por qué, por experiencia,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

conocimiento y capacidad podemos enriquecer estas nuevas reformas, que no nos favorezcan, solamente que el chofer profesional pueda trabajar en mejores condiciones. Muchas gracias, señores asambleístas.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Agradecemos al señor Javier Salazar. Vamos a dar paso a la intervención del representante de la Federación Nacional de Operadores de Transporte en Taxis en el Ecuador, señor Jorge Calderón Casco. Por favor, Protocolo, si nos ayudan. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR JORGE CALDERÓN CASCO, REPRESENTANTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE OPERADORES DE TRANSPORTE EN TAXIS DEL ECUADOR. Señor arquitecto Patricio Donoso, Presidente encargado de la Asamblea Nacional, señores vicepresidentes, señores miembros del CAL, señoras y señores asambleístas, ingeniero magíster Fafo Gavilánez, presidente de la Comisión Ocasional de las Reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estimados compañeros asambleístas, representantes de los choferes y transportistas de la patria. Alberto Arias y compañero Fredy Alarcón, a nombre de la Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador como guías turísticos de la patria, señor Presidente y señores asambleístas, presentamos el saludo altivo y reverente a esta majestad de la Asamblea Nacional, donde se contribuye a mejorar la vida de todos los sectores organizados de la patria. El Proyecto de Reformas presentado por la Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador, el seis de septiembre del dos mil dieciocho, con el auspicio de la abogada Karla Cadena, como digna hija y representante de la provincia manabita, cumpliendo con



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

todos los requisitos de la Ley Orgánica y Legislativa, fuimos calificados el dieciocho de septiembre del dos mil dieciocho y, con ese atributo constitucional, la Federación de Taxis del Ecuador, junto a la madrina del taxismo ecuatoriano, venimos participando en el atril de la democracia en el Salón Enderica en la Comisión de Reformas y en los lugares donde se ha llegado a tratar la socialización a la Ley de Transporte Terrestre. La Asamblea Nacional de los señores presidentes de las uniones provinciales de taxis del Ecuador, como miembros activos del Consejo Consultivo Nacional, propusieron y resolvieron solicitar al Pleno de la Asamblea Nacional que recomiende a la Comisión Ocasional Especializada para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo de la Seguridad Vial y que se incorpore en las reformas a la Ley de Transporte Terrestre lo siguiente: las plataformas transnacionales, extranjeras, que operan al margen de la ley en el país, como Uber, Cabify, InDrive, Globo, Easytaxi, Taxi Win, etcétera. Señoras y señores asambleístas, el país ha podido evidenciar el malestar del taxismo organizado de la patria a través de marchas masivas expresando su indignación, malestar y rechazo por la frontalidad, la presencia de estas transnacionales extranjeras que operan al margen de la ley. No solamente, señores asambleístas, que están incumpliendo, infringiendo el artículo tres ochenta y seis del Código Orgánico Integral Penal, sino que cometen delitos como fraude fiscal, asociación ilícita, lavado de activos, cuyos dineros se van a paraísos fiscales afectando duramente la escuálida economía de los señores taxistas ecuatorianos. Hace cincuenta años nos iniciamos los taxis en el Ecuador con sistemas de radio y comunicación, hoy hemos migrado a aplicativos móviles a través de dispositivos tecnológicos. Cuando el señor asambleísta, como miembro y director, Michel Doumet, de la Agencia



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Nacional de Tránsito fue su director, se consiguió que en la reforma a esta disposición solamente puedan utilizar y funcionar aplicativos de hijos de ecuatorianos. Por esto es que nosotros pedimos, señores asambleístas, que en la Vigésima Disposición General de la Ley se incorpore para que los aplicativos tecnológicos de posicionamiento de servicio de taxis en el Ecuador sean de hijos de ecuatorianos y sean controlados por la Agencia Nacional de Tránsito y por Arcotel, porque estas transnacionales, señores asambleístas, no tienen un título habilitante, no cuentan con un permiso de operación, dan el servicio de taxis en autos particulares, tercerizan el servicio con conductores sportman, todo lo que producen se llevan fuera del país, no pagan impuestos. El señor taxista ecuatoriano aquí tiene su mujer, aquí tiene sus hijos, aquí les cura, aquí les educa, aquí les alimenta, aquí paga sus impuestos y todo lo que produce se queda en el Ecuador, porque aquí nos van a enterrar nuestros hijos. Contamos con esta maravilla de aplicativo igual o mejor que las transnacionales, en la Atenas del Ecuador en Cuenca, el aplicativo Fedotaxis llegamos a las cuatrocientas mil carreras mensuales, interconectados con nuestro transporte seguro y el ECU-911, dándole seguridad al ciudadano nacional y extranjero. Tenemos vehículos utilitarios para los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, centros comerciales que le estamos llevando al taxismo en el Ecuador a un lugar muy importante y desarrollo moderno igual que en las grandes ciudades del mundo. Como observaciones al informe de la Comisión Ocasional de las reformas a la Ley de Tránsito, en el artículo cincuenta y siete punto uno, proponemos: que se conforme al resumen de las intervenciones de los señores asambleístas en el primer debate de la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, no estamos de acuerdo que se pueda dar favoritismos al transporte de camionetas que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

sea mixto, urbano y rural, porque se daría un canibalismo entre hermanos transportistas de todas las modalidades, públicos y comerciales. Cada modal de transporte en el Ecuador nace con su permiso de operación y su radio de acción. Las camionetas, irresponsablemente, la Agencia Nacional ha creado miles de camionetas con el cuento que van a dar servicio a las comunidades, y la realidad que todas las camionetas doble cabina han venido a la parte urbana haciendo una competencia desleal a los taxis, transporte intercantonal, interprovincial, urbano, por lo que pedimos que se respeten los permisos de operación que la autoridad correspondiente nos ha otorgado y nos ha entregado. Considero que aquí es donde debemos de pedir con altura, con dignidad, el representante de la organización de transporte más grande del Ecuador, orgullosamente taxista ecuatoriano, por lo que apelo, señor Presidente, arquitecto Patricio Donoso, a los jefes de bloque de la Asamblea Nacional, ustedes tienen que gravitar positivamente para no permitir que las transnacionales acaben con el taxismo organizado, como ha pasado en otros países del mundo. Y por último, que las camionetas mixtas trabajen en su ámbito que tienen, no pueden estar en la parte urbana, porque habría conflicto entre hermanos transportistas. Señoras y señores, muchas gracias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Esta comisión general va a recibir a un dirigente más para luego continuar con el debate de la Ley de Tránsito. Por favor, Protocolo, si nos ayudan con el ingreso de señor Napoleón Cabrera, presidente de la Federación Nacional de Transporte Liviano, Mixto del Ecuador.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR NAPOLEÓN CABRERA, PRESIDENTE DE



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

LA FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE LIVIANO, MIXTO Y MEDIANO DEL ECUADOR. Señor Presidente de la Asamblea Legislativa, señores asambleístas, distinguidos compañeros dirigentes nacionales de las federaciones nacionales de transporte, compañeros dirigentes de las organizaciones aquí presentes en el seno de esta Asamblea, señores integrantes de la Comisión de Tránsito del Ecuador: Primero, gracias, señor Presidente, por abrir este foro democrático para que todos los sectores de la transportación, sin distingo alguno, podamos expresar nuestro pensamiento y nuestras necesidades, para que los asambleístas de este país, que son los representantes de todo el pueblo ecuatoriano, tengan en su memoria que, siendo un país multidiverso, aquí existen diversidad de modalidades de transporte y, en este caso, represento a la Federación Nacional de Transporte Liviano, Mixto y Mediano del Ecuador, Fenacotrali, al sector de las camionetas, a ese de los sectores más humildes, pero que la gran mayoría de asambleístas lo identifican, porque, con excepción de Quito, Guayaquil, Cuenca, la camioneta en las ciudades medianas y pequeñas juega un papel protagónico en el quehacer productivo de este país. Y a nosotros claro que nos tocó la lucha más dura, porque hemos tenido que pelear contra todos para sobrevivir y demostrarle al autor de la ley desde hace antaño que deberíamos ser reconocidos, hasta que hoy tenemos esa identidad como la carga liviana, como el transporte mixto, con una clasificación de modalidad intraprovincial. Pero, en este trayecto, hemos tenido un sinnúmero de adversidades, porque las leyes en su momento dejaron vacíos que han permitido que nuestro gremio, que nuestros compañeros sean víctimas de extorsión y de chantajes a lo largo y a lo ancho de la patria, deberán haber las excepciones como en toda regla. Pero yo creo que a más de defender la postura de una modalidad del transporte, en mi caso, soy de

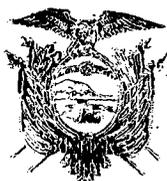


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

la provincia del Cañar, agradezco la participación del asambleísta Juan Cárdenas, que bogó para que intervenga aquí, del apoyo que siempre lo ha tributado Homero Castanier a los camioneros en la provincia del Cañar, porque allá somos una de las fuerzas más grandes, como somos en muchas provincias. Yo vengo de una familia de choferes profesionales, y yo sé la historia del hombre del volante, no me lo contó nadie, lo viví desde niño, por eso creo que este es el momento histórico de la Asamblea para que esta nueva Ley rectifique algunas actitudes que sancionan y persiguen a un hombre profesional que no hace otra cosa que trabajar de sol a sol, sin horario, sin calendario, en días feriados y festivos, nadie se acuerda del transportista. Ya lo decía Javier: cuando hay un accidente, a todos nos meten en ese saco, y los chóferes somos los criminales, los mediocres, los ignorantes. Ya hemos cambiado esa historia, hoy la clase del volante tiene otro tipo de gente, preparados; aquí tenemos compañeros, chóferes profesionales que son asambleístas, hijos de transportistas que son asambleístas, y nosotros estamos en esa tónica, que al mismo tiempo que vamos al compás de los pistones y de la conducción del volante, generando progreso en este país, queremos llevar a nuestros hijos por ese sendero del progreso. Por eso les invito a los señores asambleístas, no olvidemos que hay una modalidad de transporte de carga liviana y mixta que merece el respeto y la consideración. Ya no más extorsiones en las calles y carreteras del país, el transportista sometido a un montón de controles: Policía, CTE, policías municipales. Creo que tiene que haber una armonía en esto. Pido que se revise el tema de los puntajes, de las sanciones, creemos que es necesario y hoy más que nunca la unidad de nuestra clase está demostrando que estamos empeñados, y hoy o nunca invito a la dirigencia nacional del transporte. No podemos dejar que una vez más los derechos de los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

transportistas ecuatorianos sucumban por la falta de unidad, somos un ejército que podemos escribir una nueva historia en este país. Muchísimas gracias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Colegas legisladores, cerramos esta comisión general con la intervención que ya escuchamos de Napoleón Cabrera y reiniciamos el debate, el primer debate del Proyecto de Ley Reformatorio de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Tiene la palabra el asambleísta César Carrión.-----

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

EL ASAMBLEÍSTA CARRIÓN MORENO CÉSAR. Gracias. Señor Presidente, señoras y señores asambleístas, señores miembros de la Comisión de Tránsito del Ecuador, público en general, señores representantes de los gremios del transporte, tengan un saludo muy respetuoso con todos. Hubiera deseado también que estén otras organizaciones que tienen que ver con el tránsito. El origen del caos, la razón por la cual se conformó la Comisión Ocasional para reformar la Ley de Tránsito, se refiere al alto índice de mortalidad debido a los accidentes de tránsito. En las estadísticas señalan que no necesariamente los del transporte masivo son del mayor porcentaje, sino más bien de los vehículos particulares o pequeños. Sin embargo, el impacto de un accidente de tránsito de un transporte de buses o interprovinciales, pues, causa ese impacto, esa impresión de la inseguridad. Pero aquí tenemos que ver el contexto, el origen, dónde se empezó a dispersar el tema del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

tránsito en cuanto a la administración, en cuanto a control. Desde la Carta del dos mil ocho, en el artículo doscientos sesenta y cuatro, numeral seis, se entregó a los gobiernos autónomos descentralizados las competencias, fundamentalmente. Sin embargo, ni la administración ni el control no lo quieren hacer en las zonas rurales, sino solamente en el área urbana y el resto que se haga cargo la Policía, la Policía Nacional de Tránsito. Este caos de administración y control crea muchos otros factores que terminan con una descoordinación, con una desatención. Solamente les voy a poner un ejemplo de un vehículo particular que fue sustraído hace más de diez años. Presentó la denuncia de robo del vehículo y, sin embargo, el SRI le dijo que tiene que pagar porque no ha matriculado, no ha actualizado su matrícula hasta la presente fecha. Todos esos desfases afectan al usuario. Si podemos ver a través de estos últimos años también, esta dispersión de administraciones y de control no ayudan en mucho a una institución cualquiera que sea. Si es una administración del Estado que no sea la Policía Nacional, pues que lo sea completa. Y cada uno debe cumplir su rol y su función mirando el objetivo final, la seguridad de todos los ciudadanos. Somos corresponsables todos en el tema de la seguridad vial. Si manejamos con responsabilidad, disminuirémos ostensiblemente las estadísticas, obvio. En el Proyecto de la Reforma a la Ley de Tránsito, la Comisión Ocasional, se adhiere un artículo al artículo ciento uno, el numeral dos, que establece la identificación vehicular. Los documentos sobran, esta es una resolución del dos mil quince. En el artículo siete, una resolución de la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, en su artículo siete, establece que todo vehículo debe tener una identificación de placa con el color total. Nadie lo cumple, es más, la misma Agencia permitió distorsionar este tipo de identificación. Señor Presidente, a través del equipo técnico, podemos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

presentar una diapositiva respecto a cómo se ve circular a nivel nacional vehículos ya con otro tipo de color, distinto al de los orígenes, con una franja superior. A algunos vehículos se les encontraba, de Estado, fuera del Ecuador, en Ipiales, haciendo compras, por ejemplo, solo para dar referencia. Esto es parte de la seguridad. Cuando hay un accidente de tránsito, y aquellos operativos me van a dar la razón, a medida que se va alejando, se va dispersando el color que corresponde. Por ejemplo, este vehículos es de Estado, tiene la franja en la parte superior color oro; sin embargo, si sucede un accidente, a medida que se aleja el vehículo que ha causado el accidente, se observa como un vehículo particular. Esto demora las investigaciones en los accidentes de tránsito, mucha gente que queda en la indefensión, porque es un vehículo fantasma. Todos estos errores, a pesar de que está en el reglamento, no se cumple, la Agencia Nacional de Tránsito no ha cumplido. Cualquier reforma en este sentido tiene que ser necesariamente aplicable, aquellos que tienen que hacerlo lo cumplan. Simplemente ese es el pequeño aporte en el artículo ciento uno, numeral dos, que lo coloquen en la Ley, no en el reglamento, que la placa tiene que ser total el color, a nivel nacional, y que haga una reprogramación a este respecto, a fin de que podamos tener respeto, tanto los usuarios como los conductores, a quienes estamos en las vías, a lo largo y ancho del país, para que sea un factor de disminución de accidentes de tránsito. Muchas gracias, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias, legislador Carrión. No sé si Jorge Corozo está presente, ha pedido el uso de la palabra. ¿Israel Cruz?, ¿Marcia Arregui? No, no están. ¿Sí está? Marcia Arregui tiene la palabra, por favor. Muchas gracias.-----

LA ASAMBLEÍSTA ARREGUI RUEDA MARCIA. Compañeros



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

asambleístas, compañeras asambleístas, querida provincia de Los Ríos, señores choferes profesionales representantes de algunas organizaciones, señores de la Comisión de Tránsito del Ecuador. Hoy en este Pleno estamos tratando en primer debate las reformas a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial. Debemos pronunciarnos por que quienes dirijan el tránsito en el Ecuador sean organismos especializados en esta materia y no reformar leyes para favorecer a instituciones y, por muchos deseos que tengan de realizar esta labor, deben actuar en competencias que no les atañen y más bien deberían dedicarse a cuidar el orden y la seguridad y la paz ciudadana, que fueron el objeto de su creación en nuestra República. No permitamos que se desvíe la atención a ciertas instituciones que deben dedicarse al cuidado de la seguridad ecuatoriana, que tanta falta nos hace en estos momentos que estamos atravesando por una inseguridad terrible en nuestro país. Según el LOTTTSV vigente, en su artículo cinco referente a la capacitación a conductores profesionales, le rogaría, por favor, señor Secretario, que me dé lectura a ese artículo.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Hágalo, por favor, señor Secretario.-----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Con su autorización, señor Presidente: "Artículo 5. Capacitación a conductores profesionales. El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social". Hasta ahí, señor Presidente.----

LA ASAMBLEÍSTA ARREGUI RUEDA MARCIA. Señor Presidente, en este ↴



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

artículo, la propuesta de reforma de la Comisión añade: "con la entidad responsable del sistema nacional de calificaciones profesionales, así como de institutos técnicos y tecnológicos de educación superior y la Policía Nacional". Propongo la eliminación de la palabra "Policía Nacional". Espero, señor Presidente, acoja mi pedido, por cuanto este es un organismo, este organismo no tiene competencia en el control operativo del tránsito del país y, en su lugar, más bien debería añadirse: "Comisión de Tránsito del Ecuador y los gobiernos autónomos descentralizados", que son quienes tienen la competencia en este ámbito. Veamos ahora qué dice el artículo trece, por favor, señor Presidente, si me permite, el señor Secretario nos dé lectura.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Atienda el pedido, señor Secretario, por favor.-----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Con su autorización, señor Presidente: "Artículo 13. Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial los siguientes: a) El ministerio del sector, b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados, y c) Los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos y municipales y sus órganos desconcentrados". Hasta ahí, señor Presidente.-----

LA ASAMBLEÍSTA ARREGUI RUEDA MARCIA. Gracias, señor Secretario. En este artículo se añade la palabra Ministerio del Interior; propongo la eliminación de la palabra "Ministerio del Interior", por cuanto esta cartera de Estado no está relacionada con la planificación, regulación y control



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

de tránsito en el Ecuador. Sigamos con el artículo, señor Presidente, dieciocho, por favor, si me permite el señor Secretario lo pueda leer.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Por supuesto, atienda, por favor.-----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor Presidente: "Artículo 18. Integración del directorio. El directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado por: a) El ministro del sector o su delegado, que será el subsecretario responsable del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial quien lo presidirá, b) El ministro del sector de la salud o su delegado, c) El ministro del sector de la educación o su delegado, d) Un representante designado por el Presidente de la República, e) Un representante por los gobiernos autónomos descentralizados, regionales, metropolitanos y municipales que tengan más de un millón de habitantes, y f) Un representante de los gobiernos autónomos descentralizados regionales y municipales que tengan más de un millón de habitantes. A las sesiones del directorio asistirá el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien actuará en calidad de secretario del directorio con voz pero sin voto. Cada miembro del directorio tendrá una alterna o alterno, conservando la equidad de género". Hasta ahí, señor Presidente.-----

LA ASAMBLEÍSTA ARREGUI RUEDA MARCIA. Muchísimas gracias, señor Secretario. En la reforma propuesta en el referido artículo existen varios agregados, pero seré breve en honor al tiempo de mi intervención. En esta reforma debería eliminarse el literal d), que nuevamente hace



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

alusión al Ministerio del Interior y a la Policía Nacional y, en su lugar, debería agregarse "director ejecutivo de la CTE y como delegado de la máxima autoridad del Cuerpo de Vigilantes de CTE". Señores asambleístas, en el artículo veinticinco, nuevamente se agregan las palabras Ministerio del Interior y Policía Nacional y nuevamente debo reiterar que no son organismos competentes en materia de tránsito en el Ecuador, porque no están preparados, simplemente. Compañeros asambleístas, sin lugar a dudas, es necesario realizar reformas a esta Ley, pero debemos ser justos en el trato y sus sentencias cuando estas lo ameriten; debemos en esta Reforma tratar el caso de los conductores de camionetas del sector rural, que son sancionadas por transportar en este medio a agricultores que cuidan nuestros productos, porque también soy agricultora, que sacan del campo a la ciudad y no se les permite su libre circulación. Eso permite que los delincuentes se suban a las camionetas y nos voten la mayor parte de los quintales de arroz, de maíz o de soya que llevamos en la parte del balde de la camioneta, como lo llamamos. Eso significa un atropello más inclusive al agricultor, no solamente al conductor. Reformas a la Ley de Tránsito, sí, pero que estas sean sin otorgar privilegios a quienes desean tomar una competencia que no tiene nada que ver con su objetivo primordial y que, de hacerlo, dejaría en la calle a más de cinco mil elementos que fueron capacitados, obviamente con todas sus familias, y que tienen presencia en nuestro país desde el año de mil novecientos cuarenta y ocho, en que acudieron al llamado y que hicieron en este entonces la desaparecida CTG. Reformas a la Ley de Tránsito, sí, pero no a la desaparición de una institución como la CTE, que en la actualidad tiene competencias en siete provincias y veintisiete cantones pertenecientes a la provincia del Guayas y de Santa Elena y que a nivel nacional representan el treinta y nueve por ciento del territorio.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Reformas a la Ley de Tránsito, sí, pero no a la desaparición de una institución que realiza doce mil novecientos noventa y nueve operativos programados anuales, controles básicos permanentes, controles fronterizos binacionales en las provincias de Sucumbíos, Carchi, Loja y El Oro, además de ser la única institución que cuenta con un departamento de investigación de accidentes de tránsito, OIAT, además de unidades de rescate y emergencias médicas y forma a sus agentes en dos escuelas exclusivas de formación vigentes de tránsito y agentes civiles. No quiero finalizar mi intervención, señor Presidente y compañeros asambleístas, dado a que muy orgullosamente soy hija de un conductor, soy hija de un chófer, de un chófer profesional. Compañeros asambleístas, sin antes hacer hincapié, porque esto también tiene que ver con el tránsito y, aunque no va con las reformas propuestas, sí tiene que ver con que, salvo ciertas excepciones, las sentencias que en muchos casos reciben los conductores, que no salen a matar, que salen a trabajar y que salen a buscar el pan del día para nuestros familiares, sentencias que no son iguales e incluso mayores a los que se les da a los criminales, a los ladrones, a los sicarios, a los asesinos. En algún momento también tocaremos ese tema y, si es necesario, deberíamos unirlo con el Código Penal Integral, porque ningún conductor, como lo dije, sale a matar y, por lo tanto, no puede ser juzgado con las penas que se les da a los delincuentes. Muchísimas gracias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias a usted, asambleísta Arregui, por sus aportes en este primer debate. Tiene la palabra la asambleísta Tanlly Vera.-----

LA ASAMBLEÍSTA VERA MENDOZA TANLLY. Gracias, señor Presidente. |



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Compañeros asambleístas, muy buenos días. Ha valido la pena esperar mucho tiempo y que este debate se haya llevado a cabo durante varias sesiones de este Pleno, porque definitivamente es aquí donde se deben consensuar y sobre todo escuchar a cada uno de los representantes del sector del transporte de nuestro país. Y aprovecho la oportunidad, por supuesto, para saludarlos y aplaudir ese compromiso que han tenido al venir a la Asamblea Nacional, al estar presentes en la Comisión Ocasional que se creó para el tratamiento de esta Ley y también aplaudir el compromiso que tienen de invitarnos a nosotros como asambleístas a socializar este Proyecto de Ley en territorio. Este pasado lunes, si bien es cierto, se llevó a cabo una reunión realmente importante en la provincia de Manabí con los distintos representantes de este sector. Cómo no saludar también a los agentes de tránsito que el día de hoy se han hecho presentes aquí en el primer Poder del Estado. Y también saludar de manera muy especial y cariñosa a nuestros agricultores y campesinos que se encuentran muy preocupados por algunos temas que daré a conocer justamente durante mi intervención. Es importante, colegas asambleístas, que esta mañana nosotros manifestemos que el sector transporte, sin duda alguna, contribuye al desarrollo de los pueblos, contribuye al desarrollo de una nación. Por esto, es importante también que se logren otorgar de una vez por todas, estímulos que faciliten la movilidad de la población y, por ende, el acceso fácil y seguro a los servicios básicos y también, por supuesto, al empleo, que es lo que tanta falta nos hace y le hace a nuestro país. Compañeros legisladores, tenemos la oportunidad de otorgarle al pueblo ecuatoriano, a la ciudadanía, una norma realmente apegada a la realidad de nuestro país. Debemos de entender, de una vez por todas, que aquellas estrategias diseñadas en materia de transporte que ignoren por completo las características y la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

realidad de nuestra población y de nuestro territorio deben cambiar, únicamente porque están teniendo efectos contraproducentes en nuestro país, y eso, como asambleístas responsables y consecuentes, es lo que debemos evitar. En la actualidad, uno de los grandes problemas que nos preocupan a los ecuatorianos son los altos índices de accidentes de tránsito, que en su mayoría, como bien ya se ha dicho aquí, se dan por desconocimiento y la falta de capacitación, que es una deuda que por supuesto tiene el Estado ecuatoriano con la ciudadanía. Estos siniestros los podremos evitar únicamente con educación e instaurando una cultura de concientización y respeto a nuestras leyes de tránsito, tanto al conductor como a los peatones. Por aquello, es imperativo que el Ministerio de Educación incluya en nuestras mallas curriculares, desde la educación inicial, por supuesto, una materia que trate y tenga que ver con temas de educación vial, esto es imperativo, esto es urgente. Ahora debo referirme también específicamente a lo relacionado al transporte mixto rural. Tanto en la Sierra como en la Costa de nuestro país, se evidencia un problema crucial para el transporte desde y hacia parroquias, recintos o fincas y sectores urbanos. Como legisladores, y como legisladora, particularmente, he acudido a mi provincia y a varios sectores rurales de nuestro país y he podido constatar, colegas asambleístas, lo que realmente sucede. Los habitantes de las zonas rurales de nuestro país carecen de un acceso fácil, seguro, adecuado, asequible a los servicios de transporte público. Esa es la realidad, eso nadie puede desconocerlo. Esto dificulta por supuesto el desarrollo económico de nuestros agricultores y campesinos. Es decir, hoy, la realidad en estos sectores es que nuestros niños y adolescentes continúan caminando durante largas horas para acudir a las unidades educativas porque simplemente no hay un transporte que los pueda



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

movilizar, aguantando sol, aguantando lluvia, aguantando las inclemencias del tiempo y también las dificultades que hoy hay en el tema vial en las zonas rurales. Así que también es importante que hagamos conciencia de que continuaremos viendo a nuestros adultos mayores caminando o yendo hasta los centros de salud, porque definitivamente el servicio de transporte es realmente escaso en estos sectores. Aquellas personas con capacidades especiales también tendrán dificultades para acceder o salir del campo a la ciudad, hacer cada una de sus actividades. Esto es lo que tiene que terminar y, de una vez por todas, la Agencia Nacional de Tránsito debe trabajar en un reglamento que permita otorgarles las facilidades a estas personas. Seguiremos siendo observadores de cómo a nuestros agricultores, a esa gente más humilde, a la gente más trabajadora, les siguen poniendo multas económicas por simplemente trabajar, seguiremos viendo cómo les reducen puntos en sus licencias. Es hacia ellos hacia donde nosotros debemos mirar, es hacia ellos a quienes debemos otorgarles una norma que realmente les facilite continuar llevando hasta sus hogares el alimento de cada día. En estos momentos, todos sabemos la realidad del sector rural y, si empezamos por cambiar estas leyes, yo estoy segura que les garantizaremos a cada uno de ellos mejores días y garantizaremos, por supuesto, el desarrollo del sector agropecuario de nuestro país. Hay que acabar de una vez por todas con el chantaje y la extorsión, porque esa es la realidad en nuestro país, esa es la realidad en nuestro país y es a esa gente a la que nosotros debemos cobijar a través de estas normas, siendo consecuentes con lo que demanda el pueblo ecuatoriano. La Agencia Nacional de Tránsito debe expedir un reglamento apegado a la realidad de nuestro país, se lo necesita hacer de manera urgente, de manera que se puedan involucrar a cada uno de los sectores y siempre, por supuesto,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

pensando en el beneficio de los ciudadanos ecuatorianos. El órgano rector de tránsito debe tener en cuenta cada una de las particularidades que se han expuesto el día de hoy y en cada una de las sesiones que se ha tratado este tema. Yo invito a cada uno de los representantes de este sector a que acudan a la Comisión Ocasional que se creó para el tratamiento de esta Ley, permanentemente, hagan un acompañamiento permanente, escuchen el debate dentro de la Comisión, continuemos haciendo nuestros aportes, nuestras sugerencias, porque únicamente así lograremos tener una Ley que los cobije y les garantice días mejores. Continuaremos con nuestra lucha, compañeros assembleístas, por nuestros agricultores, por los representantes, por todos los transportistas de nuestro país. Y también continuaremos siendo consecuentes y escuchándolos, yendo a territorio las veces que sean necesarias para poder tener lo que todos anhelamos. Y yo creo firmemente, colegas assembleístas, que las sanciones en estos momentos quizás no han ayudado a lograr lo que queremos como país. Yo creo que debemos trabajar en prevención, y la prevención únicamente se la logrará con educación, así que hay que ser corresponsables. El Estado y los ciudadanos ecuatorianos hoy debemos trabajar, debemos trabajar para acabar de una vez por todas con los accidentes de tránsito que hoy nos preocupan, nos alarman y entorpecen el desarrollo del pueblo ecuatoriano. Muchas gracias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias a usted, assembleísta Vera. Tiene la palabra Israel Cruz.-----

EL ASAMBLEÍSTA CRUZ PROAÑO ISRAEL. Un saludo a usted, señor Presidente encargado y, de manera especial, a los señores profesionales



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

del volante de mi patria llamada el Ecuador y, en especial, de mi provincia de Chimborazo, a todos los profesionales que día a día trabajan para el sustento de las familias a las cuales ellas les corresponden. Hablar de transporte, señor Presidente y señores asambleístas, tiene la misma singularidad de la importancia como que fuese la Ley de Educación, la Ley de Salud o la Ley de Seguridad de un país. Cuando nosotros proponemos realizar una reforma a una ley, el espíritu de esa reforma debe ser solucionar los problemas existentes en el entorno de una sociedad. Hemos visto en esta mañana la participación de los representantes del gremio del transporte, de cada uno de ellos, y ellos le expresan con toda la sinceridad y el clamor que brindan en sus palabras y en sus ideas. Enhorabuena para ellos, porque somos parte de un conglomerado ecuatoriano. Si es que no hubiese transporte, no estaríamos hablando de la movilidad humana, del transporte de productos y no hubiera producción, no hubiera trabajo, no hubiera desarrollo, no hubiera adelanto, no hubiera gente preparada en el Ecuador. De ahí es la importancia y la invitación que hacemos, el pedido de cada uno de los gremios hay que tomar en cuenta, para qué, para llenar los anhelos de la familia ecuatoriana transportista. Quiero manifestar que el sesenta y seis por ciento de los accidentes en el Ecuador no son de los profesionales del volante, son de aquellos que tenemos la licencia sportman y a eso quiero referirme. Antes, para sacar una licencia profesional, duraba dos años en su preparación, porque la licencia es un título, es una profesión digna de relevancia y de admiración, de respeto y de consideración. Es necesario que en esta Ley vayamos revisando para que podamos nosotros aumentar la preparación de esta profesión, en donde existan materias como, por ejemplo, educación vial, como, por ejemplo, la psicología humana del transporte, como, por ejemplo, leyes



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

que vayan a conocer la Ley del Transporte, de esa manera nosotros tendremos profesionales preparados y listos para conducir un vehículo y que nos pueda llevar al destino. Enhorabuena que hoy se inicie el debate de la Reforma de la Ley de Transporte. Cuando hablamos de transporte, tenemos que identificar el transporte marítimo, aéreo, terrestre y fluvial; estas cuatro ramas nos permiten dar la movilidad humana y transportar el producto. Hay un clamor de todos los profesionales, incluyendo aquellos que tenemos la licencia sportman. Solo en el Ecuador se puede dar que por una sola causa tenga que sancionarse en cuatro veces, por una sola causa, por la misma causa. Lo lógico es, cuando uno comete un error, haya una sanción, como, por ejemplo, llamar la atención, indicar que ha cometido un error, luego existe la multa, y las multas son exageradas. Todos estamos disconformes por las multas, incluyendo los asambleístas, todos los conglomerados del Ecuador, esta situación hay que revisar. Luego viene la sanción, de qué, de la cárcel, y, no conforme con eso, pretenden retirar el título de un profesional del volante para que no tenga opción de trabajo en contra de la Constitución del Ecuador. Todos los ecuatorianos tienen el derecho de trabajar para sustentarse a sí mismos y a su familia. Quiero manifestar que hay que revisar el transporte interprovincial, el transporte provincial, el transporte parroquial. Las leyes hacemos acá en la Asamblea Nacional, pero Quito es la capital de los ecuatorianos, donde existen todas las facilidades; pero si nosotros nos transportamos a los páramos de Chimborazo o de la serranía ecuatoriana o si es que nos vayamos con nuestra idea al Oriente ecuatoriano o a las comunidades más lejanas de la Costa, no hay todas las comodidades. Por lo tanto, hay que pensar en un transporte comunitario para facilitar la movilidad humana de nuestros campesinos, de nuestros agricultores, de nuestros trabajadores del campo.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Indudablemente, uno de los pedidos más preocupantes es que dejen la persecución a los choferes del Ecuador. Hoy, se ha creado en los GAD municipales y con una historia negra; si revisamos lo que pasó aquí en la ciudad de Quito de que ciertos exconcejales estaban implicados en actos de corrupción y, en la ciudad de Riobamba, lo lógico, se encuentran dos ciudadanos presos y no los culpables, son inocentes, y los que han manejado, supuestamente, estas irregularidades están caminando libremente en las calles de Riobamba.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le resta un minuto, señor Legislador.-----

EL ASAMBLEÍSTA CRUZ PROAÑO ISRAEL. Gracias, señor Presidente. Para terminar, mi saludo reverente a los profesionales del volante de mi patria y de mi ciudad de Riobamba y de mi provincia de Chimborazo. Estaremos dispuestos a colaborar y a respaldar todo lo que ustedes piden. Muchas gracias, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias, asambleísta Cruz. Tiene la palabra el legislador Michel Doumet.-----

EL ASAMBLEÍSTA DOUMET CHEDRAUI MICHEL. Gracias, señor Presidente. Un saludo afectuoso para todos los colegas legisladores, a los dirigentes de la transportación que se han hecho presentes aquí también en el Pleno, a todos los señores transportistas, a los miembros de la Comisión de Tránsito del Ecuador y a todas las personas que nos están escuchando a través de los diferentes medios. Hay una frase que siempre se me viene a la mente y que es: "El éxito es hijo seguro del esfuerzo y la perseverancia en el trabajo". Para tener éxito en esta Ley, definitivamente nos va a tocar muchísimo trabajo. En la Comisión Ocasional de Tránsito,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

de la que soy miembro, se ha venido haciendo un trabajo bastante profesional, de la mano del Presidente de la Comisión y todos los miembros y muchos asambleístas que han presentado diferentes proyectos. Se ha dado apertura a todos quienes están involucrados en materia de tránsito a nivel nacional, se ha ido socializando en las diferentes provincias y creo que se ha avanzado muchísimo; sin embargo, para ser realistas, creo que tenemos todavía un largo camino por recorrer. Y, en ese sentido, me parece acertado el haber prolongado la vigencia de la Comisión hasta fin de año. Tiene que existir un compromiso real de todos los actores que están involucrados en materia de tránsito. Estamos todos cansados de ver permanentemente en las noticias, en los diferentes medios, que sigue corriendo sangre en las diferentes carreteras, lamentablemente producto de los siniestros de tránsito. Aquí estamos involucrados todos los conductores, particulares, los públicos, transportistas, los peatones, los ciclistas, las autoridades de tránsito, los uniformados. Tiene que haber un compromiso real para poder mejorar esas cifras que lamentablemente han venido al alza. He escuchado a diferentes colegas hablar de puntos que me parecen muy importantes, como, por ejemplo, el de la Comisión de Tránsito del Ecuador. Tuve la oportunidad de pertenecer por algunos años, de dirigir esta institución, que yo creo es una institución que ha venido evolucionando en el tiempo, que arrancó en la provincia del Guayas y que hoy en día está en siete provincias; creo que hay que fortalecer el trabajo de esta institución, dotarla de la tecnología suficiente, mejorar las unidades en las que ellos hacen el control a nivel de estas siete provincias. Me parece, y he conversado con algunos uniformados, y hay que fortalecer el trabajo que se está haciendo; para esto, obviamente, hay que dotarlos de los recursos necesarios para que puedan tener éxito. Definir también el rol de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Policía Nacional, que ha hecho un gran trabajo, pero que a su vez tiene un reto enorme en el tema de seguridad y que nos preocupa también a todos. Creo que es un tema medular que hay que tratarlo en los próximos meses el seguir fortaleciendo ambas instituciones, cada una de acuerdo a su especialidad. Hay temas importantes que todavía no logramos definir, como el de la transportación rural. Si bien es cierto existe esa necesidad, existe mucha gente que tiene que salir de sectores muy lejanos y que lamentablemente las condiciones en las carreteras no son las adecuadas. Pero existe también la preocupación de que todo esto se lo haga mediante un tema de mucha seguridad vial. El transportar pasajeros en los baldes de las camionetas lamentablemente repercute posteriormente en accidentes de tránsito. Esto tenemos todavía que definirlo para encontrar el mecanismo ideal, adecuado, para que esto sea una realidad y poder suplir esa necesidad que existe. He presentado durante estos meses algunos proyectos de reforma a la Ley de Tránsito y hoy quiero mencionar rápidamente en honor al tiempo tres proyectos más que he presentado para que sean analizados por la Comisión. Se trata del respeto a la realidad lingüística de cada región en la educación, capacitación y formación en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. Hemos venido trabajando en esto con mi equipo de trabajo. Mencionar que la Constitución de la República garantiza el sistema de educación intercultural bilingüe, dentro del cual se hará uso como lengua principal de educación a la nacionalidad respectiva de cada ciudadano y el castellano como idioma de relación intercultural. Pese a que la Constitución y la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial hablan en materia de tránsito sobre este tema, lamentablemente no es aplicado de manera total, porque quiero mencionarles que no existen las mallas curriculares adaptadas a la realidad lingüística nacional.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Lamentablemente, carecemos de educadores, capacitadores y formadores de educación que ejerzan su cátedra acorde a la lingüística de los ciudadanos, en temas como materias de educación vial, que ya la hemos implementado en este Proyecto de primer informe, en cursos para la obtención de la licencia y capacitación. Así mismo, la Ley Orgánica de Tránsito carece de un sistema normativo a quienes incumplan con las disposiciones legales y normativas sobre educación integral bilingüe en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Existe, según el último censo, un sesenta y tres punto uno por ciento de indígenas a nivel nacional, del cual el cincuenta y ocho punto dos por ciento aún mantienen y hablan su lengua materna; por eso la necesidad de incorporar estos cursos en su realidad lingüística. La segunda reforma que he presentado es sobre las compañías rentadoras y de alquileres de vehículos. De la misma manera, la Ley no contempla a las arrendadoras de vehículos en cuanto a este tema, hay que ser específicos e implementarlos en la Ley de Transporte. Dentro de las obligaciones del director de la Agencia Nacional de Tránsito que contempla esta Ley, se considera que una de ellas es la administración, control y emisión de las autorizaciones de funcionamiento de las compañías de renta y alquiler de vehículos; estas, durante diez años, se han manejado bajo estos lineamientos de un reglamento propio de la ANT que regula el funcionamiento de las compañías rentadoras. Es decir que la ANT carece de normativa con rango de ley para llevar a cabo un proceso de control administrativo a los titulares de las mencionadas autorizaciones de funcionamiento. Por eso la preocupación que hemos tenido junto con mi equipo de trabajo de presentar este Proyecto para que quede de una vez normado en rango de ley el funcionamiento de estas empresas. Y la tercera propuesta que estoy haciendo es de la administración y control



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

de las compañías de transportación de mercancías y sustancias peligrosas. En nuestro país es bastante común observar vehículos que transportan sustancias y mercancías peligrosas como el gas doméstico, el gas licuado, gasolina, diésel, oxígeno, entre otros. Lo que llama la atención es que estos vehículos operan sin restricción a cualquier hora del día, por cualquier vía, carretera, sin los controles y autorizaciones necesarias de las entidades de control de las sustancias y del mismo transporte terrestre y tránsito, pero esto porque la Ley no lo contempla. Es preocupante que tantos vehículos se encuentren en plena circulación sin saber las condiciones operativas y mecánicas en las que se encuentran ejerciendo este transporte, dado que la Ley actual carece de un marco normativo que fortalezca su administración y control. Ante ello y ante las circunstancias preocupantes, es menester reformar la Ley Orgánica de Tránsito a fin de incorporar la administración y control a las compañías que brinden el transporte de mercancías peligrosas estableciendo parámetros mínimos de seguridad vial, industrial y ambiental. Hemos solicitado información por escrito a las diferentes entidades competentes para podernos nutrir de una forma técnica en estos temas y en estas tres propuestas adicionales que he presentado a la Comisión para que sean analizadas en los próximos meses. Decirles que más allá de un tema político.....

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le resta un minuto, señor Asambleísta.....

EL ASAMBLEÍSTA DOUMET CHEDRAUI MICHEL. Gracias, Presidente. Debemos ser responsables en el análisis técnico y profundo para que sea una realidad una Ley de Transporte mejorada, fortalecida, para poder ver reducidos los siniestros de tránsito a nivel nacional, en esto seguiremos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

trabajando. Muchas gracias, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted, asambleísta Doumet. Tiene la palabra el legislador Fabricio Villamar. -----

EL ASAMBLEÍSTA VILLAMAR JÁCOME FABRICIO. Gracias, Presidente, estimados colegas. Quisiera, por favor, que por Secretaría se certifique si es que, a la comisión general del día de hoy, se invitó a las asociaciones de ciclistas.-----

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

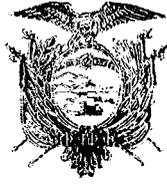
EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor Presidente, deme un minuto para verificar la información. -----

EL ASAMBLEÍSTA VILLAMAR JÁCOME FABRICIO. Mientras hace lo propio, voy a pedirle que por Secretaría también se certifique si es que se convocó a las asociaciones de seguridad vial y a las asociaciones de peatones al Pleno de la Asamblea el día de hoy.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Revise aquel pedido, señor Secretario, a fin de contestar la inquietud del Legislador.-----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Señor Presidente, nosotros como Secretaría General no hemos invitado a ninguna de las asociaciones. Si el señor Asambleísta me permite...-----

EL ASAMBLEÍSTA VILLAMAR JÁCOME FABRICIO. Por qué me parecía



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

que esto es importante, porque la función que tiene que hacer la Legislatura tiene que estar encaminada al cuidado de todos los ecuatorianos, y me parece que el día de hoy una parte importante de esos ecuatorianos no estuvo representada en las asociaciones respectivas. Les dejo esto como inquietud, porque me parece que este es un tema importante. El día de hoy se han hecho algunos asertos y me parece que es necesario plantearles a los colegas legisladores, de tal manera que tengamos claro que el procedimiento legislativo implica que lo que se diga durante el debate tiene que ser tratado en la incorporación en las discusiones de la Comisión y presentado para un segundo debate. De tal manera que quiero poner en consideración de los colegas legisladores que mi opinión, en lo personal, es que el sistema de puntos tiene que mantenerse; no puede eliminarse el sistema de puntos, no podemos tener quejas sobre el sistema de puntos, pero podemos perfeccionarlo, y me parece que ese es un elemento que hay que considerarlo en la Comisión. Segundo elemento es que la Constitución de la República establece que, en los cuerpos colegiados, no podrán intervenir quienes sean parte de las organizaciones que van a ser vigiladas; por lo tanto, creo que es importante que hagamos un nuevo análisis respecto de quiénes son miembros del Consejo Consultivo, porque tendríamos probablemente un sobrecargo, Presidente, de los compañeros que son representantes de las organizaciones de los transportistas y no tenemos una representación igual de los peatones, de los usuarios o de las asociaciones de defensa por los casos de accidentes. Creo que es importante que, con los amigos representantes de las provincias que tienen comunas y comunidades, en el caso específico de los colegas de Pachakutik, que han llegado a presentar hasta diecinueve proyectos en función del transporte comunitario, verifiquen el texto que ha sido preparado, porque se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

reconoce la necesidad del transporte. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Señor Legislador, he sido informado que todas las peticiones que han llegado a la Presidencia con respecto a ser recibidos en comisión general han sido procesadas, todas; si alguna faltó, es porque evidentemente no ha llegado. Mil disculpas la interrupción, siga, por favor.-----

EL ASAMBLEÍSTA VILLAMAR JÁCOME FABRICIO. Sí, Presidente, a eso hacía referencia precisamente. Se convocó solamente a una parte, no a los otros, y creo que el día de hoy queda claro lo que sucedió.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Perdón, señor Legislador, es que no es que se convoca a quienes no han pedido. Las solicitudes realizadas que han llegado a la Presidencia se tramitan y se procesan, no es que alguna llegó y no se procesó, todas las que han llegado se han procesado.-----

EL ASAMBLEÍSTA VILLAMAR JÁCOME FABRICIO. Presidente, no estoy en debate con usted, le estoy comentando la importancia de convocar a los otros miembros también, ese es el objeto de mi intervención.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. No es mi afán debatir, pero no se puede invitar a comisiones, salvo que alguien plantease aquello, y lo digo no por debatir, sino para conocimiento de toda la Sala. Por favor, señor Asambleísta, será recuperado el minuto que hemos conversado.-----

EL ASAMBLEÍSTA VILLAMAR JÁCOME FABRICIO. No se preocupe, que seré bastante más corto que la intervención. Creo que es importante, |

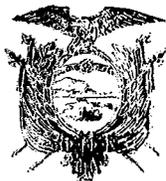


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Presidente, que, en términos del transporte comunitario, los colegas de las provincias, especialmente de la Sierra central, tengan cuidado en el planteamiento que se elevó en días anteriores en este mismo Pleno, se estaría quitando el transporte comunitario como fue preparado en la Comisión, les ruego tengan atención al respecto. Creo que es importante reforzar el sistema de caja común, Presidente, porque, caso contrario, esto va a seguir exactamente igual y no puede dejarse solamente a la voluntad de los gobiernos autónomos descentralizados que han asumido las competencias. Creo que es necesario establecer un plazo perentorio para la transferencia de los vehículos a las empresas de transporte, porque, caso contrario, esto no va a cambiar y esto debería tener adicionalmente el peso de que, en caso de que no se lo haga, entraríamos en el inicio de un proceso de disolución. Creo que es importante que la República del Ecuador comience a discutir sobre el seguro obligatorio para todos los vehículos, inclusive con garantía para terceros afectados. Presidente, el caso de la indefensión de los ecuatorianos que cometen una infracción en una provincia diferente del de su residencia, pongámoslo en estos términos: alguien que vive en la provincia de Pichincha comete una infracción en la provincia de Imbabura y tiene que desplazarse a la provincia de Imbabura para apelar por esa decisión, por lo tanto, se le deja en indefensión. Me parece que eso es parte de las cosas que deberíamos trabajar. Se ha planteado la necesidad de que las características de seguridad de los vehículos estén sujetas por lo menos a las normas NCAP, y me parece que ese es uno de los temas donde deberíamos trabajar, especialmente con el Instituto Ecuatoriano de Normalización, porque es el Instituto Ecuatoriano de Normalización el que permite por ejemplo la utilización de chasises que son para camiones para uso de servicio público. Creo que es importante que trabajemos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

sobre la unificación de peajes, de tal manera que los sistemas electrónicos de control de peajes sean entregados durante la matriculación y tengamos un sistema único y de reparto inmediato de los recursos que sean generados por esta causa. Creo que es importante, Presidente, adicionalmente, que, una vez que hemos recibido alrededor de tres propuestas, la Comisión discuta la legalización de las plataformas para el transporte colaborativo. Creo que esto es importante en función de reconocer algo que está sucediendo ya en el Ecuador y que no puede ser de alguna manera satanizado. Habría que verificar lo que se dijo el día de hoy, si es que las plataformas solamente pueden ser validadas las que se hacen en el Ecuador, porque caso contrario deberíamos comenzar a devolver también el resto de sistemas operativos que funcionan en la República. Creo que es necesario delimitar perfectamente el ámbito de competencias para que no pase lo que está sucediendo en el Carchi, en donde, en una vía nacional, un gobierno autónomo descentralizado pone sus radares y resulta que finalmente terminamos teniendo un conflicto de competencias. Los recursos que se recauden por violaciones a las normas de tránsito tienen que ser entregados inmediatamente a los gobiernos autónomos descentralizados y, de la misma manera, los aparatos electrónicos utilizados para la identificación de violaciones pueden utilizarse también para la entrega inmediata de las citaciones. Creo que es necesario discutir que, si es que no se cita inmediatamente, habrá que dar de baja las infracciones. Creo que es necesario garantizar en la Ley los recursos para la vigilancia de seguridad en las vías y para la Policía. Mire, Presidente, en días anteriores, los miembros de la Policía nos comentaban que ellos están haciendo servicio de control de seguridad de carreteras y que no tienen en este momento la competencia en la Ley y, por lo tanto, se debería establecer un mecanismo que les permita la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

satisfacción de esas necesidades. Y finalmente, Presidente, creo que es necesario fortalecer la autoridad de control con un modelo de superintendencia. Lo que ha sucedido les permite a algunos gobiernos autónomos descentralizados pasarse por encima de la ley, no considerar lo que en otras partes hace que rija la Agencia Nacional de Tránsito y, por lo tanto, un modelo mucho más fuerte podría ser lo sano para la República del Ecuador. Estos son los temas que serán integrados para el segundo debate en la Comisión, Presidente. Muchas gracias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Antes de darle la palabra al legislador Alberto Arias, tengo un punto de información solicitado por Marcela Aguiñaga.-----

LA ASAMBLEÍSTA AGUIÑAGA VALLEJO MARCELA. Gracias, Presidente. Buenas tardes, señores legisladores. Sí, básicamente, señor Presidente, dado que nos acompañan los profesionales del volante en las barras altas, primero mi saludo respetuoso, y, sin embargo, decir que quisiera hacer algunas precisiones que, lamentablemente, aquí, basados en el desconocimiento, se han dicho. En el caso de los delitos de tránsito, son delitos en los cuales, por su naturaleza, son delitos culposos, es decir, no hay la intención de causar daño, con lo cual, coincido, de que ningún chofer, sea este profesional o sportman o demás, sale con el vehículo con la intención de matar a alguien. Sin embargo de ello, no se puede comparar hoy delitos culposos con delitos dolosos. Decir que las sanciones privativas de libertad, en el caso de los delitos culposos, cuando se trata de muerte culposa, es igual a asesinato es desconocer lo que dice nuestra norma penal. Y yo quisiera rápidamente, Presidente, enfocarme a decir que hoy, en caso de muerte culposa, el tipo penal tiene



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

como sanción no solamente la suspensión de la licencia, sino también pena privativa de libertad de uno a tres años, más circunstancias que puedan ser agravantes; y, sobre todo, en el caso de la muerte causada por conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias sicotrópicas o preparados, la pena privativa de libertad es de diez a doce años, a diferencia de lo que dispone el artículo ciento cuarenta, cuando habla de asesinato, porque la naturaleza del delito es otro, es dolosa, cuya pena, en el caso del asesinato, es de veintidós a veintiséis años. No se pueden comparar los delitos de tránsito, delitos de naturaleza culposa, con delitos de índole dolosa, Presidente, y es importante que en esa discusión se mantenga el debate en este Pleno. Y lo último que quisiera decir es que esta Reforma al Código Orgánico Integral Penal, en materia de tránsito, tiene que tener una coherencia con la Reforma a la Ley de Tránsito, Presidente. En las reformas que se están sustanciando en la Comisión de Justicia, hay propuestas de reducción de puntos, pero no puede diferir ello de la Reforma de Tránsito que se está haciendo en la Comisión Ocasional. Lo pongo de manifiesto una vez más, caso contrario, las propuestas van a ser una vez más contradictorias y no abonan a tener un ordenamiento jurídico coherente, eficaz, en favor de la sociedad ecuatoriana. Gracias, Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias a usted, asambleísta Aguiñaga. Tiene la palabra el asambleísta Alberto Arias.-----

EL ASAMBLEÍSTA ARIAS RAMÍREZ ALBERTO. Gracias, Presidente. Quiero saludar al pueblo ecuatoriano que nos sigue a través de los medios de comunicación, saludar a los conductores, a los choferes de la patria, que el día de hoy siguen muy atentos el tema de las reformas a la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Ley de Tránsito, saludar a los colegas asambleístas que el día de hoy están en el Pleno de la Asamblea. Es muy importante lo que el día de hoy el Presidente de la Asamblea manifiesta, que extiende el plazo para analizar este tema de las reformas a la Ley de Tránsito, que es un tema muy pero muy importante al interior de la patria. Cuando hablamos de seguridad vial, hablamos de un tema sensible, pero en seguridad vial están inmersos algunos actores, en este caso, las autoridades, los peatones y los conductores, sean profesionales y no profesionales. Hay que tener claridad cuando cada uno de estos actores se hace un análisis y qué han aportado por seguridad vial, esa es la pregunta que nos debemos hacer y que el pueblo ecuatoriano tenga muy claro cuál es el aporte de las autoridades en el tema de seguridad vial. Hace un momento escuchaba que decían el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias. En las carreteras, todos conocemos las competencias que hay entre una operadora y otra operadora. Y qué es lo que pasa el día de hoy, siguen entregando rutas y frecuencias, sigue incrementándose la competencia, mientras que aquí estamos hablando de seguridad vial. Qué irresponsabilidad de parte de las autoridades, mientras nosotros hacemos un esfuerzo para poder entregar una Ley de Tránsito acorde a lo que el Ecuador necesita, mientras que las autoridades siguen entregando rutas y frecuencias. Debemos sintonizarnos. Cuando hablamos del mismo tema, hablamos de capacitación también. El artículo cuatro de la Ley es claro y establece que es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial en su propia lengua y ámbito cultural; para el efecto, el ministerio del sector de la educación, en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y

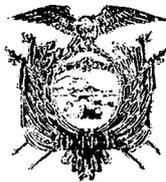


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

seguridad social. Pero esto está en la Ley y tiene muchísimos años, hay que hacerles un llamado de atención, un exhorto al Ministro del Ramo, a la Agencia Nacional de Tránsito, que rindan cuentas, qué han hecho por el tema de lo que dice en el artículo cuatro, que tienen que desarrollar. No lo hacen. Compañero Presidente de la Comisión, yo solicito que sean llamados a la Comisión para que rindan cuentas. Es muy importante, competencias, en el momento en que el Estado entrega las competencias a los municipios, a los doscientos veintiún cantones de la patria, les entregan competencias pero también les entregan recursos. Pero la pregunta que nos debemos hacer: ¿qué han hecho con esos recursos en el tema de seguridad vial?, ¿qué han hecho?, ¿competencias a la carta?, donde solamente se preocupan es en crear ordenanzas recaudatorias para coger dinero, para engrosar el municipio y hacer obras, ¿a costillas de quiénes?, de un sector tan importante como son los choferes de la patria, que tienen que ser respetados, como cualquier otro sector, pero son uno de los sectores que son parte de la columna vertebral de este país. En el artículo treinta y cinco de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados, en el literal b), dice: "Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento". No pasa nada de esto, letra muerta una Ley que está vigente. Estamos preocupados en reformar la Ley, pero si tenemos una Ley que debemos exigir que se cumpla. Y aquellos funcionarios, aquellos ministros que no quieren cumplir tendrán que hacerse a un lado; porque con el pueblo no se juega y se tiene que respetar la Ley. En ese mismo artículo, en el j), dice: "Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con la convivencia vial, tránsito y seguridad vial". Otro articulado mandante a los municipios; no



REPÚBLICA DEL ECUADOR

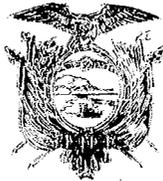
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

hacen nada, absolutamente nada. Entonces que no se vengan a rasgar las vestiduras aquellos municipios hablando del tema de seguridad vial porque ellos están en la obligación de hacerlo pero no lo hacen. No podemos generalizar, hay algunas excepciones donde municipios muy preocupados se ponen a trabajar, pero la gran mayoría no lo está haciendo. Cuando hablamos del tema de puntos, es un tema bien complejo, no se puede afectar el derecho que tiene un ciudadano cuando adquiere una profesión. Lo dije al principio, no se puede generalizar, el noventa y cinco por ciento de los conductores profesionales y no profesionales son responsables; hay un cinco por ciento que son irresponsables, pero ahí se tiene que trabajar, pero no se puede generalizar, a ese sector hay que respetarlo, porque ellos son los que manejan la productividad del país transportando y es un sector muy importante. Cuando hablamos del tema de los puntos, veamos las estadísticas. Algún legislador habló hace un momento, y en cierta manera tiene razón, se implantó el tema de puntos y se sobreentiende que cuando se implanta un sistema se mejoran y se solucionan los problemas. Pero qué pasó: la tasa de personas fallecidas por accidentes de tránsito en el dos mil catorce era el seis punto cuarenta y tres por cada cien accidentes, quiere decir mil doscientos setenta y seis fallecidos en diecinueve mil ochocientos cuarenta y dos siniestros; dos mil quince bajó del seis punto cuarenta y cuatro al cinco punto noventa y tres.-----

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

EL ASAMBLEÍSTA ARIAS RAMÍREZ ALBERTO. En el dos mil dieciséis, subió al seis punto veintiocho y, en el dos mil diecisiete, subió al siete punto seis. Qué es lo que quiere decir: ese tema no funcionó, el tema de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

puntos, yo creo que sí hay que seguir debatiendo y buscando la mejor manera para poder cambiar ese sistema, pero lo más importante es que tiene que haber capacitación, estamos falta de capacitación dentro de los choferes profesionales. Para terminar, Presidente, yo creo que es necesario coger algunas propuestas presentadas en este caso en el Municipio de la ciudad de Guayaquil, aplaudo el tema por parte de la nueva Alcaldesa; así mismo lo podemos implementar aquí, y lo voy a presentar por escrito en una transitoria, donde, por una sola vez, en un plazo de ciento ochenta días contados a partir de la presente publicación de la presente Ley, se otorgará un descuento del setenta y cinco por ciento en las multas de tránsito a los conductores infractores a cambio de trabajo comunitario o capacitación en materia de tránsito en una de las escuelas autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito. Si hoy en la actualidad hubiera una revisión del tema de puntos, el sesenta por ciento de los conductores ya no podrían trabajar. Entonces por eso es importante que este tema se lo trate sensiblemente. Muchísimas gracias, Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted, asambleísta Arias. Tiene la palabra el legislador René Yandún. -----

EL ASAMBLEÍSTA YANDÚN POZO RENÉ. Gracias, señor Presidente, señores asambleístas, distinguidos amigos del volante que se han dado cita de las diferentes provincias de nuestro país, especialmente de mi provincia el Carchi. Debo iniciar mi intervención saludando el trabajo que viene haciendo la Comisión Ocasional dedicada a este aspecto, saludar por todo el esfuerzo que está realizando al movilizarse hacia todas las provincias, hacia todos los cantones, recibiendo las necesidades, /



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

inquietudes, referencias y que se hagan los cambios que amerita, por eso, señor Presidente, felicitaciones. Por otro lado, ya hemos conocido todos los índices de siniestralidad desde mucho tiempo atrás, ello me obvia explicar en este momento, pero sí debo decir que hasta el momento no se encuentra el sistema más idóneo para la organización del sistema vial del tránsito y de la seguridad vial. Y adónde quiero llegar con esto. No encontrando este sistema, lo óptimo entonces tiene que haber responsabilidades, y esa responsabilidad la tiene un Ministerio, ese Ministerio es justamente el de Transporte y Obras Públicas. Pero qué sucede, señor Presidente, señores asambleístas, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas asigna la responsabilidad a la Agencia Nacional de Tránsito, Agencia que no ha cumplido con su responsabilidad de planificar, de ejecutar, de prevenir y de evitar tanta muerte, tanto en la ciudad, en el campo urbano y también especialmente en las vías. Por ello, la famosa Agencia Nacional de Tránsito está en deuda con el país, porque no ha podido ni planificar ni ejecutar ni controlar ni observar todo lo que está sucediendo a nivel del país, y lo peor que ha sucedido es que esta Agencia Nacional de Tránsito, viéndose impotente, primero realiza concesiones para que diferentes empresas fantasmas o desconocidas realicen el control de todo lo que es fotorradar, radares, semáforos, señalética. Y después qué encontramos, que aquello que se está tratando de evitar, como es la lucha contra la corrupción, simplemente habrá que encontrar entonces la respuesta de las concesionarias con la Agencia Nacional de Tránsito, esto no puede seguir porque se llama corrupción. Se ha hablado ya también sobre los gobiernos autónomos descentralizados, muchos de ellos no tienen para hacer funcionar ni construir la infraestructura ni tampoco adquirir todos los equipos que se requiere para el control de los vehículos. Se ha

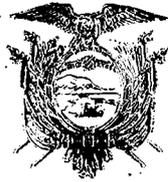


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

preguntado una y tantas veces a este Ministerio y a la Agencia Nacional de Tránsito y nunca han dado una respuesta, una contestación como solución a estos problemas. Por eso, a sabiendas, señor Presidente, señores asambleístas, de que la cabeza no está funcionando, ni en el Ministerio ni tampoco en la Agencia Nacional de Tránsito, por eso me permito sugerir al señor Presidente de la Comisión los siguientes puntos. Primero, la creación de la Secretaría Nacional de Seguridad Vial, por cuanto es necesaria la existencia de una sola entidad pública que se encargue de manera exclusiva y técnica de la regulación, control del tránsito y la seguridad vial nacional y, de paso, estar a tono y homologarnos a lo que ya tiene el país vecino de Colombia, lo que tiene también el vecino país del Perú y ahora podemos hablar inclusive de la mancomunidad andina, que a lo mejor se cree una ley supranacional. En segundo lugar, se hace necesaria la inclusión de un representante nacional del transporte de carga y un representante del transporte de pasajeros del Ecuador en el directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, con voz y sin voto, ya que es indispensable que estos importantes sectores del transporte participen en el directorio de la Agencia Nacional de Tránsito con voz informativa. De tal manera que sus decisiones respondan en forma efectiva a las necesidades de cada uno de los sectores. Es necesaria la instalación de sistemas tecnológicos estandarizados, en especial con GPS, en las unidades de transporte público, que permitan determinar la ubicación, control y velocidad de los vehículos, realizar el monitoreo, especialmente sobre el cumplimiento de rutas, paradas y frecuencias, así como el tiempo de salida, recorrido y arribo al destino. Este sistema deberá ser actualizado anualmente con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad, tanto a los pasajeros como a los servidores del transporte. Por otra parte, se requiere que la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

colocación de los radares de control de velocidad se lo haga en lugares visibles y con la respectiva señalética preventiva vial. Hacer los estudios técnicos pertinentes para evitar que se produzca confusión y malestar ciudadano, como lo acontecido en el cantón Huaca de mi provincia del Carchi. Y que aquí están los representantes, especialmente, del transporte pesado, quienes fueron tremendamente perjudicados en la parte económica. Es necesaria la eliminación de la doble sanción por falta de afiliación al seguro social de los conductores y oficiales o ayudantes de las unidades de transporte, por cuanto esta sanción ya está tipificada en el artículo dos cuarenta y tres del Código Orgánico Integral Penal. También se requiere establecer, como uno de los requisitos para la obtención de la licencia profesional, que el curso de capacitación de conducción sea de dos años, para que los conductores tengan la suficiente pericia, experiencia y conocimiento antes de iniciar su trabajo. Es necesario también.....

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le queda un minuto, señor Asambleísta.....

EL ASAMBLEÍSTA YANDÚN POZO RENÉ. Sí, señor Presidente. La realización de auditorías anuales como corresponde. Pero también topemos algo que ya se quiso hablar aquí, el uso de las motocicletas, señor Presidente, señores asambleístas, señores miembros de la Comisión. Las bicicletas son un medio de transporte, por tanto, tienen la obligatoriedad los conductores de cumplir y respetar las señales de tránsito. De igual manera, con las motocicletas, es necesario que se conozca la obligatoriedad de que los conductores de motocicletas cumplan con las mismas normas, disposiciones y sanciones establecidas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

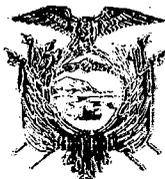
*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

aplican para el resto de conductores y vehículos. Que se determine, para terminar, señor Presidente, es necesario de que se garantice también el tipo de licencias que se tiene que otorgar de acuerdo a la capacidad de las motocicletas, esto es demasíadamente importante para evitar miles de accidentes, y pido a la Comisión que se considere tanto el uso de las bicicletas cuanto de las motocicletas. Gracias, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias a usted, legislador Yandún. Tiene la palabra la asambleísta María José Carrión. -----

LA ASAMBLEÍSTA CARRIÓN CEVALLOS MARÍA JOSÉ. Gracias, Presidente. Este es un tema muy importante. Quiero felicitar el trabajo que ha hecho la Comisión Ocasional para tratar este tema tan, además, delicado. La primera causa de muerte en el Ecuador está en las vías. Lo más complicado que pasa a nuestros transportistas se encuentra en las vías. Quiero, también, antes de comenzar mi intervención, dar un afectuoso saludo a la Federación de Transporte de Pichincha, Carlos Brunis, a todos los compañeros de las distintas federaciones nacionales, a los miembros de la Fuerza, también, Terrestre, que maneja el tema de tránsito a nivel nacional, CTI y demás instancias públicas. Queridos colegas, el tema del transporte ha sido un tema en el cual, poco a poco, hemos ido conociendo, en mi caso particular, he tenido el gusto de reunirme en algunas ocasiones ya con la dirigencia del transporte, especialmente del transporte de Pichincha. He conocido varias problemáticas y creo que es importante decir que esto no se debe aprobar de manera acelerada, que nuestra responsabilidad como asambleístas es velar por las vidas de los ecuatorianos y ecuatorianas en las calles, de los peatones, de los usuarios del transporte público, pero también que se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

garantice a los transportistas las adecuadas condiciones de vida. Voy a hablar de ciertos temas, colegas, entre esos, quiero topar primero el tema de las aplicaciones móviles. No es posible que nuestro país, que ha logrado construir todo un andamiaje jurídico, ahora existan aplicaciones móviles que no cumplan ningún tipo de requerimiento legal. Qué es lo que pasa, queridos colegas assembleístas. Un transportista, un taxista, en Quito, tiene que pasar por un vía crucis para obtener el permiso y ejercer su profesión. Las cooperativas tienen que hacer una lucha permanente porque les den una aceptación de cupos. Sin hablar, y no quiero entrar en detalles, porque no es el caso y no hemos venido a hablar de esto, no quiero entrar en detalles de lo que además en el Municipio de Quito pasó en la última administración de los concejales corruptos que tienen grilletes y que están siendo todavía investigados por la justicia. No es el caso, pero también se ha prestado para esto. Y los transportistas han tenido que ceder a presiones de pagos, porque si no perdían su espacio de trabajo. Ellos saben que no están bien y muchos de ellos denunciaron, y fuimos a poner la denuncia, a su vez, ante la Policía Nacional, con la Policía Nacional con investigaciones secretas que se hizo desde la Comisión de Fiscalización. Queridos colegas, pero no es ese el problema únicamente, a lo que se exponen en estas famosas comisiones de transporte de los municipios, que aprueban número de cupos, y muchas veces de forma antitécnica, sino que además, en el caso de las aplicaciones móviles, queridos colegas, al taxista formal le exigen, si no estoy mal, querido Carlitos, y usted me sabrá corregir desde allá, les exigen mínimo nueve tipos de identidad al taxismo: que el número de las puertas, que el número en la parte superior, la cámara interna que tienen por seguridad y una y otra y otra y otra tipo de distintivos e identificación. Yo me pregunto: si hemos llegado a tener nueve tipos distintos de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

identidad para un taxi legal, ¿qué tipo de seguridad se puede tener o control con este tipo de aplicaciones móviles, que no cumplen esos requisitos? Cómo ponemos nosotros en manos de este tipo de transporte, que, ojo, no es que estamos en contra de la necesidad de la gente de que trabaje, por supuesto que no. Entendemos la necesidad de la persona que hace un Uber o un Cabify o cualquiera de estas aplicaciones de movilidad. Por favor, no se trata en contra de la gente. Pero qué tipo de seguridad le da a usted una persona que no ha cumplido con ningún tipo de control, que sus carros son carros convencionales que no tienen ningún tipo de seguridad interna, que sus choferes no son choferes profesionales y que, dicho sea de paso, no han cumplido con ningún tipo de capacitación. Queridos asambleístas, si se brinda un servicio de transporte público, como el taxismo lo es, debe cumplir todos los requisitos de igual condición ante la ley, y eso es lo que se pide. Probablemente, no se puede decir que no vengan las aplicaciones móviles con un servicio nuevo, que vengan. Pero que cumplan de igual forma con la ley, que tributen al Ecuador, que no saquen la plata. Ustedes saben que alrededor del treinta por ciento de cada carrera de Uber es lo que recibe el conductor, pero el setenta por ciento sale a través de tarjeta de crédito fuera del país, sin que se reporte ningún tipo de beneficio para el Estado. Eso es lo que pasa, esa es la realidad del transporte que no cumple los requisitos de ley, porque no hay una ley que lo regule. Debemos garantizar esto de manera inmediata, garantizar equidad en los requisitos, garantizar equidad en el cumplimiento de las obligaciones de los diferentes buses y del transporte y etcétera, para garantizar que exista un transporte adecuado. Otro tema importante, Presidente, es el tema de la capacitación a los transportistas. Sin que sea nuestro principal rol, a través de una fundación, la cual dirijo, hemos hecho capacitaciones a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

transportistas en Pichincha. Hemos hecho capacitación a más de dos mil ochocientos conductores en Pichincha de manera gratuita, Presidente. Hemos invitado a la Policía Nacional, hemos invitado a los municipios a que participen y colaboren en esta capacitación. Resulta que ni la Policía Nacional ni en este caso, la Agencia Nacional de Tránsito tienen la obligación de capacitar a los transportistas. Pero sí es un requisito habilitante para las operaciones la capacitación. Y, sin embargo, no existe ni una malla curricular unificada ni existe capacitadores del Estado que estén avalados para hacer ese tipo de capacitaciones y tampoco existe un sistema de control y seguimiento a las capacitaciones. Entonces, yo me digo, hace poco, el general Yandún propone que se aumente a dos años la capacitación previa para un conductor, está bien, está bien. Pero sería muy importante también que no solo las capacitaciones, que son el primer paso para acceder a la licencia profesional, duren dos años, sino que también las capacitaciones permanentes sean a través de escuelas gratuitas, tanto en la Agencia Nacional de Tránsito, así como también los municipios tengan corresponsabilidad de aquello. Si es que esto no se hace de esta forma, entonces resulta que no existe una equidad en el acceso a la información y a los sistemas de capacitación, por tanto, difícilmente les podemos exigir, verdad, que cumplan las normativas vigentes, porque muchas veces no se conocen estas normativas. Y lo que existe por debajo serán procesos de coima y de manejos inadecuados de permisos habilitantes sin que se hayan cumplido estos procesos de capacitación. Sin duda alguna, este tema es un tema también que tiene que ver con un sistema de seguridad. Si es que vemos que la accidentabilidad, la mayor parte de la accidentabilidad se encuentra en los buses interprovinciales, debemos garantizar que exista un sistema integrado y único de control para que no exista el correteo en la pista,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

para que no exista la entrega de estos permisos habilitantes para nuevas cooperativas que cubran rutas que ya se encuentran llenas.....

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le resta un minuto, señora Asambleísta.-----

LA ASAMBLEÍSTA CARRIÓN CEVALLOS MARÍA JOSÉ. Gracias, Presidente. Porque sino lo que pasa es que, como hay tantas rutas habilitadas para el mismo recorrido, eso implica que, cuando sale una después de otra, a los cinco minutos comienza el correcurso en la vía. Y lo que vemos al final del día es que existe un desorden en cuanto al manejo del transporte interprovincial. Un desorden que, al fin y al cabo, cuando la responsabilidad cae en un municipio de controlar, lo hace bien o mal o, a nivel nacional, lo hace bien o mal. Sin embargo, el desorden provoca un mayor caos y el resultado es las muertes en las vías. Creo, señor Presidente, sin duda alguna, que el tema de seguridad vial debe ser un compromiso de toda la Asamblea Nacional. Por eso, saludo la decisión que ha tomado el Consejo de la Administración Legislativa en aumentar hasta diciembre este debate, en tiempo, y que puedan todos los sectores poder participar para alimentar este debate, que es un debate muy importante y en el que creo además, señor Presidente, no se le debe dejar por fuera a la Policía Nacional, que ha tenido una experiencia muy importante en el manejo de vías y que puede ser un ente, también, rector a nivel nacional. Muchísimas gracias, Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted, señora Asambleísta. Pedro Curichumbi, tiene la palabra. Y luego de eso voy a constatar cuórum. Por favor, legislador Curichumbi. -----

EL ASAMBLEÍSTA CURICHUMBI YUPANQUI PEDRO. Estimado señor-----

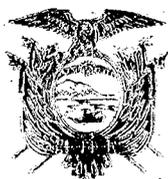


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Presidente. Señoras y señores asambleístas. Quiero decir que Joaquín Olmedo dijo que las leyes justas hacen felices a los buenos ciudadanos. Y es por ello que esta Asamblea Nacional está debatiendo para reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. En ese contexto, quiero saludar con respeto y consideración a todos los profesionales del volante ecuatoriano que están en este espacio legislativo y a su vez que están en cada una de las provincias. Sabemos, señor Presidente y distinguidos asambleístas, que uno de los componentes fundamentales del transporte terrestre es el componente vial, son las carreteras. Es por ello, y he solicitado varias ocasiones ensanchar la carretera de Ambato a Riobamba y Cuenca a ocho carriles con protecciones y señalética horizontal y vertical bajo estándares internacionales. Este proyecto es totalmente viable, porque la empresa Panavial ha recaudado doscientos noventa y un millones en el puesto de San Andrés durante los dieciocho años. Pero, sin embargo, esta empresa únicamente ha pasado pintando y pintando la carretera que conduce de Ambato a Riobamba. Adicionalmente, a través de este espacio, quiero decir que es vital e importante realizar la reconstrucción y mantenimiento de la carretera Balbanera, Pallatanga y Bucay. Esta carretera es importante para unir la Costa, Sierra y también equilibrar el sistema de desarrollo económico. Con estas dos vías, los ecuatorianos tendríamos menor siniestralidad vehicular e índice de mortalidad de seres humanos. Tendríamos un alto porcentaje de seguridad a favor de la población y de los medios de transporte. Igualmente, habría un menor tiempo en la circulación entre las distintas ciudades de la región. Como legislador de Chimborazo, a través de este espacio legislativo, quiero decir con respeto y consideración al señor licenciado Lenín Moreno, presidente de la República, y al ministro de Obras Públicas para que declare en emergencia las carreteras de Ambato,

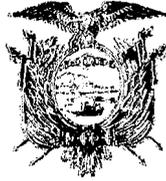


REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

Riobamba, Cuenca y de Balbanera, Pallatanga y Bucay, sencillamente porque la Región Central, particularmente Chimborazo, ha sido vilipendiada, minimizada y que estamos con una carretera apenas de dos vías, que se construyó al inicio del siglo XX. Además, he considerado vital e importante para que el transporte terrestre se mejore, es la implementación de un sistema de tren rápido desde Guayaquil, principal puerto fluvial del Ecuador hacia Quito, capital de la República, para que los ecuatorianos recorramos la distancia de cuatrocientos cincuenta y dos kilómetros en tan solo dos horas y cuarenta y cinco minutos. Este megaproyecto se puede ejecutar con los capitales y tecnologías internacionales como resultado de las alianzas público y privadas. ¿Para qué queremos que impulse el tren rápido en el Ecuador? Sencillamente para que el Ecuador ingrese al grupo de los países con trenes de última generación. El país ahorraría significativamente el uso del combustible. Los ecuatorianos viajaríamos en un sistema de transporte seguro, ecológico y de confort. Los negocios, las inversiones, los empleos en el Ecuador crecerían significativamente, si implementamos el sistema de tren rápido en el país. Las carreteras de nuestra nación definitivamente se descongestionarían rápida o totalmente. Además, la siniestralidad vehicular y el índice de mortalidad de las personas inocentes en las carreteras ecuatorianas se reducirían significativamente. El ambiente se descontaminaría y particularmente la naturaleza recobraría su sanidad en forma rápida y de manera total. Además, quiero decir desde este espacio que este sistema de transporte integrado, terrestre y ferroviario con tren rápido al Ecuador colocaría en el concierto internacional, para que los inversionistas extranjeros puedan realizar la transferencia de sus capitales y los ecuatorianos morirían en menor índice. Señor Presidente de la Comisión Ocasional de Transporte Terrestre, personalmente he



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

enviado observaciones por escrito en lo que se refiere a la seguridad. Por otra parte, del sistema de transporte terrestre, particularmente del uso de las camionetas en las comunidades y pueblos indígenas del país. Además de eso, he solicitado que las personas que son responsables directamente de la seguridad vial en la Costa ecuatoriana, a nuestros hermanos transportistas, a los indígenas, siempre por siempre están maltratando. Simplemente cuando ve a una mujer con anaco, a un hombre que es indígena, a una persona que está conduciendo con placas de Sierra ecuatoriana, lo persiguen con motos y con vehículos hasta atraparlo y también querer sancionar de manera inmisericorde. Por ello, todos estos articulados ya están por escrito en su Comisión y, señor Presidente, quisiera que considere. Estimado Presidente y asambleístas, gracias por escuchar. Y sabiendo que la carretera, que el sistema de transporte es vital, he realizado esta exposición. Muy gentil. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted, señor Legislador. Señor Secretario, sírvase constatar el cuórum reglamentario, por favor. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Con su autorización, señor Presidente. Señoras y señores asambleístas, por favor, sirvan registrar su participación en las curules electrónicas. Gracias. Sesenta y nueve asambleístas presentes en la Sala, señor Presidente, no contamos con cuórum. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias, señor Secretario. Hay un buen número de asambleístas registrados para este primer debate de la Ley de Tránsito. Por tanto, suspendo el debate, que continuará en una próxima sesión, que nos convocará el Presidente titular, y, por supuesto, 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 549-B**

suspendo la Sesión. Muy buenas tardes. -----

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

**V**

El señor Presidente suspende la Sesión cuando son las trece horas  
diecinueve minutos. -----

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

  
**ARQ. PATRICIO DONOSO CHIRIBOGA**  
Segundo Vicepresidente de la Asamblea Nacional

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

  
XAE/MDC