



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

02 JULIO DE 2019

SUMARIO:

CAPÍTULOS

TEMAS

- I VERIFICACIÓN DEL CUÓRUM.
- II REINSTALACIÓN DE LA SESIÓN.
- III LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y ORDEN DEL DÍA.
- IV 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.
- V SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.

ANEXOS.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

ÍNDICE:

CAPÍTULOS	TEMAS	PÁGINAS
I	Verificación del cuórum. -----	1
II	Reinstalación de la Sesión. -----	1
III	Lectura de la Convocatoria y Orden del Día. --	1
IV	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
	Comisión general para recibir a los representantes del sector del transporte terrestre. -----	2
	Intervención del señor Guillermo Abad, secretario de Movilidad del Municipio de Quito. -	2
	Intervención del señor Guilherme Chalhout, gerente y director de Gestión de Movilidad humana del Municipio de Cuenca. -----	6
	Asume la dirección de la Sesión la asambleísta Ana Belén Marín Aguirre, Primera Vocal del Consejo de Administración Legislativa. -----	7
	Intervención del señor Juan Carlos Aguirre, gerente de la Empresa de Movilidad, Tránsito y Transporte del Municipio de Cuenca. -----	9
	Intervención del señor Luis Xavier Díaz Riofrío, presidente de la Cámara de Transporte Terrestre Turístico de la Región Centro 3. -----	12



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

Intervención del señor Agustín Guaquipana, dirigente indígena de la provincia de Bolívar.-----	18
Intervención del señor Carlos Serrano, dirigente del Transporte de la provincia de Bolívar. -----	20
Intervención del señor Víctor Jiménez, representante de Justicia Vial. -----	26
Transcripción de dos audios de videos proyectados. -----	27, 28
La señora Presidenta clausura la Comisión General. -----	29
Intervenciones de los asambleístas:	
Cuesta Concari María Mercedes -----	29
Moreno Guerrero Henry -----	33
Velín Cortés Juan Pablo -----	39
Benavides Zambrano Teresa -----	43
Olivo Pallo Jaime -----	46
Estupiñán Ortiz Boris -----	47
V Suspensión de la Sesión.-----	49



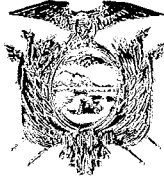
REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

ANEXOS

1. **Convocatoria y Orden del Día.**
2. **Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**
 - 2.1. **Oficio número 062-AN-CEOCESCC-FGC-2018, con fecha 18 de octubre de 2018, suscrito por la abogada Carla Chacón Álvarez, Secretaria Relatora de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Consejo Consultivo Establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, remitiendo el informe para primer debate.**
3. **Resumen ejecutivo de la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**
4. **Listado de asambleístas asistentes a la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las nueve horas cincuenta y nueve minutos del día dos de julio del año dos mil diecinueve, se reinstala la Sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su Primer Vicepresidente en ejercicio de la Presidencia, asambleísta César Solórzano Sarria. -----

En la Secretaría actúa el doctor John de Mora Moncayo, Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Buenos días, señoras y señores asambleístas. Señor Secretario, por favor, sírvase verificar el cuórum para instalar la continuación de la Sesión quinientos cuarenta y nueve. -----

I

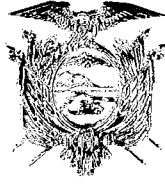
EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor Presidente. Señoras y señores asambleístas, por favor, registrar su participación en las curules electrónicas. Noventa y un asambleístas presentes en la Sala, señor Presidente, contamos con cuórum. -----

II

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Se reinstala la Sesión, por favor, dé lectura a la Convocatoria. -----

III

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Con su autorización, señor Presidente. "Por disposición del señor ingeniero César



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

Litardo Caicedo, Presidente de la Asamblea Nacional, se convoca a las y los asambleístas a la continuación de la Sesión número 549 del Pleno de la Asamblea Nacional a realizarse el día martes 2 de julio de 2019 a las 09h30, en la sede de la Función Legislativa, ubicada en la Avenida 6 de Diciembre y Piedrahita en el cantón Quito, provincia de Pichincha, con el objeto de tratar el siguiente Orden del Día: 1. Conocer y resolver sobre el informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial". Hasta aquí el texto de la Convocatoria, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Vamos a suspender este punto y nos declaramos en comisión general. Señor Secretario, por favor, proceda. -----

IV

EL SEÑOR PRESIDENTE INSTALA EN COMISIÓN GENERAL PARA RECIBIR A LOS REPRESENTANTES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE, CUANDO SON LAS DIEZ HORAS. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Señores de Protocolo, nos ayudan con el ingreso al Pleno del señor Guillermo Abad, secretario de Movilidad del Municipio de Quito. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR GUILLERMO ABAD, SECRETARIO DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE QUITO. Buenos días, señor Presidente de la Asamblea Nacional, honorables asambleístas, público en general. Entre los principales objetivos de la Ley Orgánica de Transporte -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, está la seguridad vial de los ciudadanos, que implica el derecho a la vida de las personas que se trasladan por las vías del país, la preservación del medio ambiente fomentando los transportes no contaminantes y alternativos como la electromovilidad y las bicicletas y, finalmente, garantizar la calidad del servicio del transporte público a través de contratos de operación que beneficien al usuario. Para cumplir con estos objetivos, en agosto del dos mil ocho, la Asamblea Constituyente en Montecristi acogió el noventa por ciento de las recomendaciones recopiladas en los informes de la Organización Mundial de la Salud para mitigar los siniestros de tránsito.

— Estas recomendaciones, a su vez, son principios universales que sustentan el Plan Mundial del Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020, propuesto por la Organización de Naciones Unidas, Plan Mundial del cual Ecuador es signatario. Uno de estos principios universales nos indica claramente que la seguridad vial es el resultado de la sumatoria de dos factores, la organización del transporte más el control y gestión del tránsito. Nuestra Ley contiene cinco libros, de los cuales el segundo libro está dedicado justamente a la organización del transporte público y comercial. En este segmento de la norma jurídica, se pretende dar a las operadoras de transporte visión y gestión empresarial empezando por erradicar la relación societaria sociobus y remplazarla por socioacción, es decir, convertirlos en verdaderas empresas de transporte. Para ejemplarizar lo dicho imaginémosnos una operadora de transporte de cien socios. Actualmente, en la práctica, son cien empresas unipersonales con una relación societaria sociobus, en donde Juan es dueño del bus uno, Pedro del bus dos y así sucesivamente, en donde cada socio administra su bus a su criterio de manera doméstica y, sin el afán de ser peyorativos, sino simplemente para que se entienda



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

mejor, son cien tienditas con ruedas. Por eso es muy importante que, en la Reforma a esta Ley, se obligue a las operadoras de transporte a tener sus buses a nombre de la persona jurídica, sea cooperativa o compañía. Cumplido este primer gran paso dentro del proceso de organización del transporte, la Ley le permite al Estado, a través de sus autoridades, el concesionar a las operadoras las rutas y frecuencias que son de su propiedad mediante contratos de operación, los mismos que garantizan al usuario parámetros de calidad de servicio como seguridad, eficiencia, accesibilidad, universalidad, entre otros, todos estos medibles con indicadores de gestión, indicadores que a su vez permiten premiar o sancionar a las operadoras dependiendo de su desempeño. Por eso es importante incluir en la Reforma planteada el plan de incentivos para las empresas responsables, así como incrementar las multas y sanciones administrativas para las operadoras irresponsables. Está por demás decirlo que, en estos contratos de operación, la autoridad representa al usuario y no a los prestadores del servicio. Esto lo he repetido durante dieciséis años desde la sociedad civil y ahora lo ratifico como autoridad desde la Secretaría de Movilidad. Para entender mejor los parámetros de calidad de servicio descritos, me permito poner como ejemplo el parámetro de seguridad del conductor, este se mide a través de un indicador reconocido mundialmente como lo es la licencia por puntos. Este sirve para medir si un conductor profesional o no profesional es responsable, imprudente o temerario. Eliminar la licencia por puntos sería un atroz retroceso en la seguridad vial del país. Un ejemplo cotidiano de calidad de servicio son las plataformas, estas solo necesitaron mejorar un poco el servicio para conseguir que más de dos millones de personas en nuestro país tengan la aplicación en sus teléfonos celulares. Quizás muchos de los que estamos aquí tenemos al



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

menos una de ellas en nuestros teléfonos. En el caso de que estas plataformas no sean reguladas, me pregunto cómo se les va a explicar a ese más de dos millones de personas que escogieron ese servicio que se les va a quitar el mismo por decisión de un tercero. Pasemos a analizar el segundo factor de la sumatoria, que es el control en la gestión del transporte y el tránsito. Para que este factor se cumpla, se necesita de la especialización y profesionalización de los policías y agentes de tránsito, acompañados de dispositivos tecnológicos que les permita tener un control eficaz y eficiente de los conductores y sus vehículos, reduciendo considerablemente los posibles actos de corrupción inmersos en los operativos en la vía, pues serán los registros electrónicos, magnéticos, digitales, fotográficos o de video de estos dispositivos los que sirvan como prueba plena para levantar una infracción, eliminando así la subjetividad del agente o policía de tránsito y garantizando además al presunto contraventor el debido proceso y el legítimo derecho a la defensa. Por tal razón, es importante aprobar en esta Reforma el eje tecnológico que incluye los dispositivos obligatorios que deben llevar los transportes públicos, así como el fomentar la dotación de dispositivos tecnológicos para los policías y agentes. La sumatoria de estos dos factores nos da como resultado una seguridad vial potente, solo en ese Estado fortalecido se le puede brindar con acciones efectivas a favor de ella, como campañas, planes, proyectos, reformas legales como las que estamos tratando en la Asamblea Nacional o iniciativas gubernamentales, como lo es el Pacto Nacional por la Seguridad Vial. Solo con la implicación de toda la sociedad, acompañada del Estado con todos sus poderes, podremos cambiar la historia de la seguridad vial de nuestro país. La Reforma está en sus manos y el país espera que lo hagan con responsabilidad y honorabilidad. -----



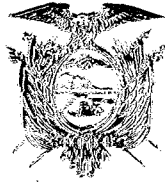
REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Nos ayudan con el ingreso al Pleno de los señores Juan Carlos Aguirre y Guilherme Chalhoub, gerente y director de Gestión de Movilidad Humana del Municipio de Cuenca. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR GUILHERME CHALHOUB, GERENTE Y DIRECTOR DE GESTIÓN DE MOVILIDAD HUMANA DEL MUNICIPIO DE CUENCA. Señores asambleístas, buenos días, mi nombre es Guilherme Chalhoub, soy secretario de la Dirección de Movilidad del Municipio de Cuenca. Queremos exponer los éxitos y los logros de Cuenca como ciudad intermedia en Ecuador, como un Municipio representativo para el país, que tiene seiscientos mil habitantes y que queremos dejarlo como una referencia nacional para tantas más ciudades que llegarán a ese patamar de población de desarrollo y de movilidad. En eso explicaremos un poco nuestros antecedentes de movilidad, qué hemos hecho y luego pasaremos adónde vamos a enfocarnos en esta nueva gestión, en esta nueva administración que acaba de ingresar. Contextualizando un poco los antecedentes de mil novecientos noventa y nueve, Cuenca fue pionera al asumir las competencias de movilidad en el cantón de Cuenca y, desde la ordenanza del dos mil diez, tuvimos la paridad de la Dirección de Movilidad como entidad planificadora y la creación de la empresa EMOV como entidad de organización, administración y regulación y control de movilidad. Algunos datos sobre Cuenca que son importantes, aunque la movilidad sea la movilidad sostenible, muy presente, tenemos el fuerte uso del transporte público de movilidad activa, tenemos también grandes problemas, la calidad del aire, el ruido y las fatalidades, principalmente asociadas al uso del carro del transporte individual, son extremadamente presentes en la ciudad y es una de nuestras metas, tratar de mitigar,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

disminuir esos índices. Igualmente, importante no solo esa distribución modal donde vemos que sí existe una predominancia del uso del transporte público, el auto sigue siendo un medio extremadamente importante, con el 36% de las personas que se desplazan a la ciudad. Eso del lado izquierdo, pero del lado derecho vemos la intención, es decir, si tuvieran la libertad de escoger sin ningún impedimento, el sesenta y cinco por ciento de las personas optarían por el transporte individual. Cualquier ley que aprobemos con respecto a la movilidad, al tránsito, tiene que tomar en cuenta esos números, es decir, la predisposición de las personas al escoger un transporte individual... -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN LA ASAMBLEÍSTA ANA BELÉN MARÍN AGUIRRE, PRIMERA VOCAL DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN LEGISLATIVA, CUANDO SON LAS DIEZ HORAS TRECE MINUTOS. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR GUILHERME CHALHOUB, GERENTE Y DIRECTOR DE GESTIÓN DE MOVILIDAD HUMANA DEL MUNICIPIO DE CUENCA. ...Explicaremos un poco las medidas adoptadas desde planificación. Hemos desde dos mil quince hecho el Plan de Movilidad y Espacios Públicos, que tienen aún que ser aprobado en el Consejo Cantonal. Y si pudiéramos explicarlo en una imagen, es básicamente la pirámide de movilidad donde tenemos que privilegiar los medios activos de movilidad, eso es el peatón, la bicicleta, el transporte público enseguida, el transporte de mercancías no puede ser negligenciado y ahí podemos hablar de carga liviana, de transporte mixto, cómo regular, cómo integrarlos a la ciudad y el último, en términos de prioridad, tiene que ser el transporte individual. Hemos exitosamente empezado un



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

proceso de modernización de la flota de buses con una disminución, pero mejora de la flota que está activa, hemos hecho la reconstrucción, la recalificación de ~~nuestras~~ vías priorizando el repavimentado, pero también la segregación de transporte público. Y adónde queremos llegar con esto como entidad planificadora de movilidad. Uno, un sistema de verdad integrado de transporte, tenemos muchas opciones de transporte, el peatón, la bicicleta pública que ahora exitosamente fue implementada en la ciudad y esperamos ser una referencia nacional, el tranvía, que empezará a funcionar también muy prontamente, y una red de buses que está reconfigurada y queremos aún modernizar e integrar mejores medios de transporte. Cómo vamos a hacerlo. La integración del tranvía a través de líneas troncales y alimentación del transporte público, la potencialización de la bicicleta pública como movilidad de última milla, el fortalecimiento de la seguridad vial de los terminales terrestres, la creación, la implementación de nuevos terminales terrestres, todo eso junto para crear una movilidad más integrada. También estamos intentando crear conceptos más novedosos de lo que es la distribución modal, es decir, cuantificar y que el espacio de la calle sea equitativo. En eso tenemos iniciativas que queremos empezar a implementar en esta administración, de lo que es la calle completa, donde yo dedico el espacio proporcional a los desplazamientos, es decir, si tengo más uso de peatones, más uso del transporte público, tengo que cambiar las aceras, incrementar un carril segregado para mejor conformar la ciudad. Podemos asociar eso al urbanismo táctico donde hago intervenciones puntuales en la ciudad, veo la percepción ciudadana de esas mejorías y, si así lo perciben, si es de verdad una mejoría, lo consolidamos. Por qué hacemos este paréntesis. De nuevo, Cuenca como ciudad intermedia tiene un potencial muy grande para ser referencia nacional a la hora de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

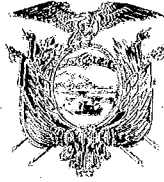
Asamblea Nacional

Acta 549-D

implementar políticas públicas. Cuántas más ciudades no llegarán a este ámbito y de prioridades de cosas que ya tenemos exitosamente implementadas y queremos hacer tanto más en la nueva administración. Eso es desde el punto de vista de la planificación, pero la empresa de movilidad juntamente está aquí conmigo, la EMOV, Juan Carlos de la EMOV, que va a explicar también los aportes de la empresa pública a la movilidad de la ciudad y ahí pondremos nuestras conclusiones con esos parámetros que hemos mencionado de lo que recomendamos para la Ley que está siendo propuesta y discutida... -----

~~LA SEÑORA PRESIDENTA. Antes de continuar, solicito, por favor, estimados colegas asambleístas, de la manera más cordial, si podemos mantener el silencio respectivo a nuestros comparecientes en la comisión general. Continúa el señor Juan Carlos Aguirre, gerente de la EMOV. ---~~

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR JUAN CARLOS AGUIRRE, GERENTE DE LA EMPRESA DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE CUENCA. Muy buenos días. Muchas gracias por la atención y por la oportunidad de exponer lo que la Empresa de Movilidad de Cuenca hace por los cuencanos. Dentro de nuestra visión corporativa, está el poder entender a una ciudad en donde pueda coexistir la movilidad motorizada, pero también la movilidad no motorizada. Y desde esa perspectiva venimos trabajando a fin de poder explicar y parcializar algunos objetivos desde las diferentes aristas de la condición social del cuencano. Actualmente el sistema de transporte público de Cuenca considera a cuatrocientas setenta y cinco unidades de bus distribuidas en veintinueve líneas y, de esas veintinueve líneas, todas reportando a un solo sistema integrado de recaudo. Este sistema integrado de recaudo

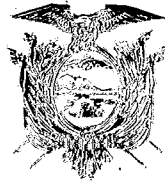


REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

ha hecho posible que el señor transportista cobre ahora por cada kilómetro recorrido y no necesariamente por cada pasajero transportado, evitando así las disputas y peleas en la ruta, permitiendo además la correcta georreferenciación de las unidades y permitiendo por supuesto una correcta planificación de las operaciones. Dentro de las medidas operacionales del transporte público, hemos hecho la fusión de compañías, la reestructuración de empresas, también hemos cambiado el modelo de gestión de estas empresas, hemos implementado un sistema de recaudo centralizado y hemos utilizado una tarjeta Movilízate, con la cual se hace el pago de los servicios de transporte público y que ciertamente a futuro es nuestra esperanza de integración de los pagos, de forma tal devolverle a Cuenca, una de las primeras ciudades digitales del país. Concomitantemente con eso, la evolución tecnológica de la EMOV ha hecho posible que el usuario pueda hacer consultas como la matriculación en línea, que pueda recibir la matrícula de su vehículo directamente en su domicilio, que pueda obtener turnos para revisión técnica vehicular a través de nuestra página web, que las zonas azules de espacio público de parqueo sean gestionadas a través de una aplicación en teléfono celular, que además tengamos fotosensores para el control de velocidades y respeto a señales de tránsito, que nuestros agentes civiles de tránsito cuenten con sistemas de body cam para el respaldo en las respectivas audiencias y procesos de flagrancia y que todo este sistema tecnológico se vea centralizado en una base de datos que genera información con un noventa y cinco por ciento de calidad o noventa y cinco por ciento de verificabilidad, lo que nos permite tomar decisiones oportunas y decisiones trascendentales dentro de la movilidad. Qué es lo que buscamos para Cuenca. Buscamos una ciudad de movilidad en avanzada en donde el ciudadano peatón como el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

ciudadano en bicicleta sean los principales actores de los ejes de movilidad no motorizada y para ello necesitamos el apoyo de las leyes del marco normativo. Actualmente en Cuenca, las posiciones judiciales han hecho que los sistemas represivos o de sanción no inclusivos en el tema del sistema carcelario haya permitido únicamente una reducción de sanciones a través de la manipulación de ese sistema. Por ejemplo, hace un año, las sanciones por controles de alcoholemia se daban únicamente con represión en el encierro o en la aprehensión del ciudadano. Hoy eso se ha visto también complementado con la labor social, con medidas no represivas. Sin embargo, por estos últimos días, los señores jueces han tomado otra vez la decisión de únicamente sancionar con aprensiones. Les pedimos muy gentilmente pudieran reforzar el marco legal que nos permita además tener sanciones de otro tipo, que por la experiencia vivida hemos visto son muy satisfactorias, porque han permitido impedir la reincidencia en multas o en faltas graves. Actualmente la EMOV también trabaja en sistemas de señalización, semaforización y mejoramiento de intersecciones y vialidad. En este sentido, es importante que otros cuerpos legales, además de la Ley de Tránsito y Transporte, sean revisados, como, por ejemplo, la Ley de Educación. Qué queremos de Cuenca. Queremos una ciudad en donde la movilidad sea obligatoria, por ejemplo, en la Ley de Educación Superior, que nuestros jóvenes, que nuestros niños puedan tener una materia de movilidad como parte habilitante de su formación educativa, escolar inicial, media y superior. Y en ese sentido estamos trabajando para formalizar este proceso de instrucción con alianzas en universidades públicas y en universidades privadas de la ciudad, que nos han brindado apertura absoluta; sin embargo, necesitamos, señores asambleístas, de ustedes, creemos que ustedes tienen la oportunidad histórica de darle experiencias a Cuenca,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

la posibilidad de ser referentes a nivel nacional y no solamente a nivel nacional, sino de dejar a ciudades del Ecuador, como la de Cuenca, como líderes en los sistemas de movilidad en América Latina. Muchas gracias, muy gentiles. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchísimas gracias a nuestros comparecientes: señor Juan Carlos Aguirre y al ingeniero Guilherme Chalhoub. Quisiera además, estimados colegas asambleístas, por ser la primera ocasión que me dirijo a ustedes, desearles un inicio de mes lleno de muchos éxitos, también informarles, estimados colegas, que tenemos cuatro personas más que participarán en la comisión general y que, por respeto a su tiempo, también deberían estar informados que tenemos hasta el momento registradas catorce intervenciones de los señores y señoras asambleístas, esto para su conocimiento y los fines pertinentes. Por favor, señor Secretario, a través de Protocolo, que ingrese el señor Luis Javier Díaz Riofrío, presidente de la Cámara de Transporte Terrestre Turístico de la Región Centro 3. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señora Presidenta. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR LUIS JAVIER DÍAZ RIOFRÍO. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TURÍSTICO DE LA REGIÓN CENTRO 3. Buenos días, señores asambleístas, les saluda Javier Díaz, presidente de la Cámara de Transporte Turístico Regional Centro 3, en representación de la transportación turística del Ecuador y de mi gremio que están aquí a nivel del país, un saludo fraterno a todos ustedes, queridos transportistas e inversionistas. Primeramente, /

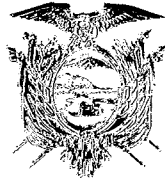


REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

ingeniera Ana Belén Marín, gracias por hacer que el transporte turístico esté aquí, el más olvidado, y hacerles conocer a ustedes, queridos asambleístas, la problemática que existe en la transportación turística a nivel del país, un gremio tan abandonado y que es el eje transversal de la transportación turística a nivel del país. Me permito hacerles conocer, ingeniera, hay un problema que sacaron una Resolución 012 de E-ANT-2017, violentando derechos constitucionales, en la cual facultaron a que el transporte interprovincial e intraprovincial hagan transporte turístico sin tomar en cuenta los reglamentos, la COIP, la Ley Orgánica de Tránsito y los instructivos. Para nosotros como empresas turísticas, esa afectación nos ha dado un dolor tan grande a los inversionistas de que la Agencia Nacional de Tránsito, por compromisos, no ve el daño y perjuicio a la modalidad que están ocasionando. Señores asambleístas, nosotros, para hacer el servicio de transporte turístico, tenemos que pagar sinnúmero de impuestos, como son: a los municipios los pagos de las patentes, el uno por mil de los activos fijos, la licencia anual de funcionamiento, al Ministerio de Turismo el uno por mil de los activos fijos, la contribución de la Superintendencia de Compañías, al Servicio de Rentas Internas el impuesto a la renta, declaraciones mensuales del IVA, la retención a la fuente, la auditoría interna y externa pasados los quinientos mil dólares, seguros nacionales e internacionales de todos los vehículos por asientos y el Fonsat, a los conductores se les cancela los seguros, los décimos y tenemos un reglamento de seguridad industrial de salud y de trabajo. Además, el transporte interprovincial tiene la generación del cien por ciento en todos sus aranceles y no pagan nada al fisco como pagamos la transportación turística. Por eso, queridos asambleístas, queremos el respaldo de ustedes, ingeniera, de que en realidad no se violenten los derechos constitucionales y se respete el objeto social a cada una de las

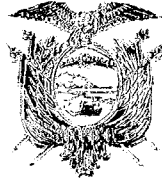


REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

constituciones jurídicas que marcan la ley, el derecho de igualdad de los impuestos, el derecho de igualdad del objeto social y el derecho al trabajo. Tantos inversionistas que están aquí, quienes nos hemos sentido perjudicados con daños y perjuicios que nos han hecho a nosotros, por eso estamos aquí, ingeniera, para que se respete el objeto social y la constitución jurídica de cada compañía y de cada gremio. Segundo, señores asambleístas, sobre los incrementos de cupos, qué triste realidad el negociado de la Agencia Nacional de Tránsito por debajo de la mesa. A nivel del país nos dicen que no existe incremento de cupos ni cuestión jurídica, tenemos las notificaciones que ya está presentado en la Asamblea. Y cuando nos encontramos con documentos, compañías nuevas, incrementos de cupos en ciertas provincias, por eso no está aquí la presidenta de la Federación, porque se hizo el negociado con la Agencia Nacional de Tránsito y aquí está el presidente de la Cámara Regional Centro 3, conjuntamente con todos nuestros queridos inversionistas a nivel del país. Por qué. Dicen que faltan cupos, pero que se dé por el derecho de igualdad a todos a nivel del país, no solo a ciertos gremios donde se jugaron mucho dinero, señores asambleístas, ya es hora, señores asambleístas, que la Agencia Nacional de Tránsito rinda cuentas a ustedes, ya es hora, señores asambleístas, que no se queden en la impunidad todos estos negociados, es una barbaridad. Y aquí hay un asambleísta que es Michel Doumet que estuvo ahí cuando sacaron esa Resolución 012 a favor del transporte interprovincial, por eso queremos la derogatoria de esta Resolución, que se respete el objeto social. Y cuando se va a un diálogo dicen que nada tienen que ver los asambleístas, que nosotros somos autonomía, y es para nosotros una pena tantos diálogos, tantas reuniones, solo nos tienen dando las vueltas. Pero este gremio, tan noble, tan digno como es, la segunda parte de las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

divisas que creamos no puede ser abandonado como el sector del transporte turístico. Le pido la ayuda de cada uno de ustedes, señores asambleístas, que nos ayuden con el corazón, les vengo aquí a pedirles a ustedes para que no sean violentados los derechos adquiridos de cada federación. Señores asambleístas, hace un rato le vi al señor ponente primero que decía sobre los activos fijos. Los activos fijos de los accionistas en el transporte turístico en el dos mil diez hicieron que el patrimonio de los accionistas pasen a nombre de las operadoras, pero era para el transporte interprovincial y lo tomaron como debilidad y que refleje en el transporte turístico, sin un sustento jurídico, contable y técnico no sabíamos a qué nos íbamos. Muchas de las empresas quebraron porque ni siquiera nos informaron qué es lo que estaban haciendo con el gremio tan importante que es el turismo. Eso hicieron los señores que estaban al mando en ese tiempo como directores de la Agencia Nacional y subsecretarios, nos quebraron a la mayoría de compañías a nivel del país. Ahora le escuché que los activos y el patrimonio pasen, de los accionistas que son cien, pasen a nombre de las operadoras, sí, que pasen pero todos por derecho de igualdad, no solo el gremio de la transportación turística, tienen que pasar a todos para que cumplan con la ley todos, no porque dicen que son una fuerza política les hacen tener miedo aquí y ellos no cumplen nada, pero aquí está una persona para que les haga a ustedes conocer del daño y el perjuicio que nos han ocasionado durante tanto tiempo, queridos asambleístas. Pido el apoyo de todos ustedes. Otro de los puntos tan importantes es sobre el tema de que a nosotros, al transporte turístico, nos consideran como carga pesada, eso está en la Ley Orgánica de Tránsito. Queremos una reforma a esto para que este transporte se nos ayude dando un servicio especial, porque nosotros servimos a nuestros adultos mayores, como



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

dice el señor presidente, a nuestros viejecitos, a los turistas nacionales, extranjeros. Por qué no podemos llegar a los cascos coloniales, por lo menos siquiera dejarles a los turistas para que caminen un poquito y visiten lo que es la historia y lo que son las culturas de cada provincia. No, no nos permiten, porque el transporte turístico está considerado como carga pesada, y nos meten presos, nos sancionan. Eso deben ustedes tomar en cuenta en la Ley Orgánica de Tránsito, que el transporte turístico es un transporte especial, para qué, para servir a todos nuestros turistas a nivel del país. El quinto punto, señores asambleístas, malo es recordar lo pasado, pero sí es bueno hacer que ustedes tengan conocimiento de causa de lo que nos hicieron en el dos mil trece. Señores asambleístas, nos dieron incremento de cupos a nivel del país, en el dos mil trece, con un estudio de factibilidad. Triste realidad nos hacen comprar las H1, las furgonetas H1, y luego de darnos una resolución a nivel del país, siquiera unos doscientos carros, nos dicen que las H1 ya no pasan con resolución de la Agencia y que compren las Crafter, que han sido del mismo señor Eljuri. Nos mandan a comprar y nos reciben ellos mismos los carros de un mes, lo que compramos a treinta y cinco, a veinte mil dólares, perdiendo quince mil dólares a nivel del país. A nivel del país, cuántos incrementos nos dieron, cuando esos carros fueron desechables y no nos sirvieron. Así nos ocasionaron daños y perjuicios a este gremio tan noble. Por eso es que queremos, señores asambleístas, que el director de la Agencia Nacional de Tránsito no sea puesto por un proceso político, que sea técnico por concursos de merecimientos para que sepa la realidad y no tenga convenios con ningún, con ningún transporte y sepa hacer respetar la ley, señores asambleístas, sepan cumplir con la ley y respeten el objeto social a cada uno de los gremios. Triste realidad del sector del transporte turístico. Nosotros, con la mano



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

y el corazón, venimos a rogarles a ustedes que tengan conocimiento de causa que el sector del transporte turístico tenemos mil trescientos cupos a cincuenta mil dólares mínimo, por cada vehículo, estamos hablando de miles de millones de dólares que vamos a quedar en el limbo. ¿Por qué? Porque otros gremios se meten a hacer el servicio de esta transportación especial sin cumplir el derecho de igualdad. Yo les agradezco a cada uno de ustedes. Dios les bendiga. Y espero que se tome mucho en cuenta que el transporte turístico somos reconocidos en la Ley Orgánica de Tránsito, en el reglamento, en los instructivos y en todo y hemos sido los más olvidados a nivel del país. Nuestra presidenta no está presente aquí, ¿por qué?, porque nos traicionaron a todos. Aquí está a nivel del país, todos, Cuenca, está Tulcán, está Quito, porque nos hicieron a nosotros, le dejaron a un lado por solo beneficios personales y no beneficios nacionales para el gremio de la inversión. Agradecerle también al doctor Jaime Olivo, Presidente de los Derechos Colectivos, que nos están dando seguimiento a todas esas denuncias que hemos hecho. Igual a la ingeniera Ana Belén Marín. Muchas gracias, esto pasa a la historia, que un representante de la transportación turística le haya hecho conocer la problemática a nivel del país. Muchas gracias a cada uno de ustedes.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Agradecemos la comparecencia del señor Luis Javier Díaz Riofrío, presidente de la Cámara de Transporte Terrestre Turístico de la Región Centro 3. Un saludo cordial también a todos quienes nos están acompañando en las barras altas, a los sectores del transporte turístico. También se encuentran de la Agencia Nacional de Tránsito y de la Comisión de Tránsito del Ecuador. El siguiente compareciente es el señor Agustín Guaquimpana, él es dirigente indígena



REPÚBLICA DEL ECUADOR

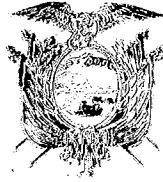
Asamblea Nacional

Acta 549-D

de la provincia de Bolívar. Por favor, señor Secretario, a través de Protocolo que le hagan ingresar al señor Agustín Guaquipana. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señora Presidenta. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR AGUSTÍN GUAQUIPANA, DIRIGENTE INDÍGENA DE LA PROVINCIA DE BOLÍVAR. (Intervención en kichwa) Señor Presidente de la honorable Asamblea. Señores asambleístas de las diferentes provincias. Un saludo cordial a nombre del pueblo guaranga de la provincia de Bolívar. En este momento, presente aquí para exponer la realidad, lo que sucede con el transporte antes conocido transporte comunitario, hoy como transporte urbano-rural, que están analizando como asambleístas siempre en función de beneficio de los pueblos y las organizaciones. Quisiera acotar la realidad que vivimos nuestros pueblos en el sector del transporte, siempre marginados a más de prestar servicios en las provincias y en los cantones. Conocedores que nuestra transportación, en este caso camionetas, brindan servicios de las comunidades rurales hacia sus diferentes sectores brindando servicio, transportando productos, que el sesenta por ciento de la alimentación es del sector urbano. Creemos que es hora que nuestro medio de transporte sea tomado en cuenta y que sea considerado en esta Ley para que vaya en función de mejorar el servicio y la atención a sus clientes. Nosotros como transportistas, como dirigentes, conocemos la realidad y el sufrimiento, que hemos vivido maltratados por ciertas autoridades de control. Y, por ende, nuestra petición que sean analizadas, observadas y aprobadas en beneficio de nuestro sector, en este caso, las comunidades a nivel nacional que tenemos. Ciertos asambleístas conocen la realidad



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

que vivimos nuestras provincias de acuerdo a nuestro territorio y a nuestra situación geográfica que llegar a una ciudad es bien difícil por la accesibilidad que no prestan los servicios públicos, en este caso, los buses. Y así hemos seguido luchando, hemos seguido trabajando con la finalidad de mejorar el servicio y llegar los productos a nuestras ciudades, pero siempre con el temor, con el miedo de que en la vía o en la esquina o en la entrada de un mercado, nos encuentre un agente de policía, que siempre hemos sido maltratados y siempre hemos sido con la predisposición de ser sancionados. Como conductor y como miembro de una cooperativa, le hago ese pedido, que en esta Ley, que en esta Reforma, sean considerados como una atención prioritaria, para que nuestros compañeros de las cooperativas, de las camionetas, también, que sirven público, que den ese servicio sin ese privilegio por estar sancionados por las autoridades de tránsito. Y hoy actualmente, también, por las autoridades municipales de control en los diferentes cantones de cada ciudad. Creemos, también, que nuestros conductores, la mayor parte, por no decir la totalidad, especialmente en el sector indígena, hemos sido sancionados en los puntos de las licencias, que nos consideren una capacitación, una orientación de servicio y también de control que tienen como agentes el trato y el servicio como seres humanos. Nuestra propuesta como sectores indígenas transportistas y como medios organizados de las diferentes ciudades de nuestra provincia, sugerimos y pedimos que nuestros assembleístas consideren de una manera igualitaria en este trato, en esta Ley, para ser sumergidos como agentes de servicio, como agentes de prestación de servicio con las camionetas, cooperativas mixtas, que también nosotros sí hemos sido maltratados en las diferentes instancias de control y también en las diferentes funciones, en este caso, la Función Judicial, que siempre nos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

dan, no tenemos esa función de la apelación. Y de la misma manera, como transportistas, también solicitamos que nos den una orientación especial a todos los transportistas y se cree una ley específicamente para el sector indígena, donde nosotros seamos unos entes de servicio y no más como sumergidos en el control de esta instancia en diferentes ciudades del país. Con estas pocas palabras, quiero agradecer, señores asambleístas, señores miembros de la Comisión, para que ustedes, y por ende toda la Comisión quienes están tratando en esta Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, que nos tomen en cuenta orientados para dar un servicio de calidad y eficientemente en reconocimiento a nuestra labor. Un agradecimiento a nuestro asambleísta Fafo Gavilánez, Presidente de esta Comisión, quien nos ha dado esta oportunidad de expresar el sentimiento de un pueblo que vivimos sumergidos en el maltrato, en la seguridad vial y en el transporte. Muchas gracias a los miembros de esta honorable Asamblea. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Agradecemos la comparecencia del señor Agustín Guaquipana, él es dirigente indígena de la provincia de Bolívar. Por favor, señor Secretario, para que, a través de Protocolo, le haga ingresar al señor Carlos Serrano, dirigente del transporte de la provincia de Bolívar. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señora Presidenta. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR CARLOS SERRANO, DIRIGENTE DEL TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE BOLÍVAR. Señora Presidenta de la Asamblea Nacional, señores asambleístas, qué gusto estar acá, qué gusto



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

que nos escuchen al verdadero pueblo. Estas comisiones generales sirven para que muchas veces, a pesar que ustedes conocen la realidad de nuestro país, sean reforzadas estas posibilidades. Yo, al señor asambleísta Juan Cárdenas, siempre le escucho, y dice nuestra Constitución es una de las mejores del mundo y que es llena de garantías y es garantista. Es cierto, pero lamentablemente no se cumplen esas garantías, eso es otra cosa. Quiero agradecer al señor ingeniero Fafo Gavilánez, Presidente de la Comisión de Reformas de la Ley de Tránsito, a los señores asambleístas que han hecho posible de que nosotros estemos acá. El ingeniero Fafo Gavilánez, con su Comisión, ha recorrido ya diecinueve provincias. Y en todo, y en todo lugar hay ponencias, pero ponencias claras, porque no puede ser posible que seamos sancionados los ciudadanos ecuatorianos por dos causas en la misma infracción: cinco salarios mínimos vitales son exagerados, la rebaja de puntos. Y por qué no le tomamos, señores asambleístas de la Comisión y señores asambleístas, a nivel general, la posibilidad de que sea como antes éramos. Teníamos que estar dos años para ser chóferes profesionales y después de dos años ascendíamos, pero previo a una evaluación. Se iniciaba con licencia de tercera, íbamos a la de segunda y posteriormente a la de primera. Pero hoy qué está sucediendo: en nueve meses, un ciudadano puede conducir un tráiler, puede conducir un bus de transporte interprovincial. Qué capacitación puede tener este ciudadano, con el mayor respeto de las escuelas de capacitación, que en Bolívar si la tenemos una muy buena escuela, como es la del Sindicato de Chóferes de Guaranda. Y con el compañero secretario general, el capitán en retiro Alfonso Camacho Basantes, hemos coincidido en que sean los cursos de capacitación donde se les dé toda la socialización y la capacitación al compañero chofer profesional. No sé para qué sirven las cámaras que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

tienen en los vehículos interprovinciales. Si el compañero chofer en las vías, como decir Guanujo-Echandía, en tremendos vehículos de cuarenta y cinco y cincuenta pasajeros, en el peligro que tenemos, va conversando por el celular o chateando y, cuando uno se les dice algo, salen más bravos y le contestan y le dicen: y por qué no coge un taxi. Si hablamos de la posibilidad de la gente que ya estamos en la tercera edad, que ojalá Dios quiera lleguen todos, nos dicen: ya se ha subido. Se sube uno al vehículo y dicen: ah, usted ha sido media vida. Es una grosería, y uno cuando se les reclama se ponen mal. Nosotros ya jubilados con sueldos de hambre, cuarenta años de servicio, que no llegamos ni siquiera a los cuatrocientos dólares de pensión, con eso tenemos que mantenernos, no tenemos derecho a enfermarnos, no tenemos derecho a vivir cómodamente después de cuarenta años. Hasta ahora no se nos pagan las jubilaciones, ya tenemos cinco años. Señores asambleístas, yo quiero llamarles, y a doña María José Carrión, a la doctora, con mucho respeto, le vamos a pedir para hablar, en la Comisión de la Seguridad Social y de los Trabajadores, de estos temas. Porque no puede ser justo que, hasta el momento, desde el dos mil cuatro hasta el dos mil nueve, no se nos paguen los fondos de reserva por seis años laborados. Mucha gente se nos ha muerto, pero los herederos todavía siguen pensando en por lo menos coger algo para mantenerle a su mamita. Esa es la realidad que vivimos en nuestro país. Queremos emprender en cooperativas de transporte. Aquí están los compañeros de Balsapamba, provincia de Bolívar. Tenemos todo listo, pero la Agencia Nacional de Tránsito, con esta Resolución 012, que es inconstitucional desde todo punto de vista, de lo que decía el señor de la agencia de turismo, que es otra cosa tener una compañía de turismo, con el respeto que se merece, porque es gente emprendedora la que ponemos el dinero para poder sobrevivir, es muy

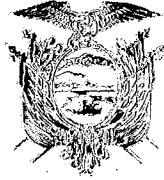


REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

diferente a tener una agencia. Con esta Resolución 012, del dos mil diecisiete, resuelve que no puede tener el permiso de operación mientras las unidades no pasen a nombre de la operadora. Qué ciudadano pobre, aquí están los compañeros, qué ciudadano pobre puede poner a nombre de una compañía, si queda endeudado en el banco, en la cooperativa. Y poner a nombre de la compañía para que sea una odisea. Cuándo cobro de un viajecito de cuarenta y cincuenta dólares, veinte, treinta dólares. Si ellos son agricultores, son gente que trabaja en el campo. Pero lamentablemente las agencias, tanto provinciales como nacionales, no les interesa nada con tal de que llegue el treinta de cada mes y cobrar el sueldo, el resto no les importa nada. Y solo les invito a que ustedes visiten, a pesar de que aquí existen asambleístas, inclusive, de la provincia de Los Ríos, del Cañar, solo que lleguen a la Costa, a la parte de la Costa y van a ver a mis amigos vigilantes de tránsito, que antes por lo menos era un poquito delicado y decían: déjate para el ceviche, pero somos cuatro. Y delante de los jefes, y peor que fuera operativo para coger a la delincuencia. A mí me ha pasado esto, señores asambleístas. Ochenta dólares, ellos dicen la tarifa y quedan en veinte dólares, ya porque te voy a ayudar, porque con esto por lo menos ya nos sirve; supuestamente, para comer los ceviches. Señoras y señores asambleístas, nosotros tenemos miedo de llegar a Montalvo, provincia de Los Ríos. Y los asambleístas de Los Ríos o del Cañar, decía, porque llegan a la parte de Guayas, van a ver que como buitres, discúlpenme que les trate así, como buitres están esperándole al pobre campesino, al pobre chofer profesional para extorsionarlo. Esta Comisión de Tránsito del Ecuador debería desaparecer y entregarle a la Policía Nacional, que ahora sí se ha modernizado y que no hay corrupción como antes lo había, señores. Con la nueva Ley de Tránsito, con la nueva Ley de Tránsito,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

señoras y señores, si no está de acuerdo, yo respeto mucho, pero con la nueva Ley de Tránsito, lo único que se ha hecho es darle la facilidad al compañero vigilante de que siga extorsionando de mayor manera al pobre ciudadano común. A uno le revisan el carro el día jueves, yo estaba en la parte de Montalvo, que tenía una audiencia, soy abogado, en la ciudad de Montalvo, y mi cliente, una pobrecita por accidente de tránsito, tuvimos en Balsapalma el reconocimiento del lugar de los hechos, y dice: lléveme vea, abogado, por favor, hasta la Esmeralda. ¿Qué sucedió? Los señores vigilantes ahí me revisaron hasta el último del vehículo y no encontraron cómo, cómo solucionar, siga nomás, por favor. Le digo: algo más, tal vez la credencial de abogado; no, no, dice, ya demuestra. Pero vaya a ver. Y lo peor es que le molesta a uno que le digan: mentira es. Le molesta a uno es el sentido de que ahí están los jefes, están los oficiales, que por lo menos un respeto a la ciudadanía deben tener, pero no tienen respeto a nada. Nosotros exigimos que por favor esta Resolución 012, por pedido no solo nuestro, del país, sea eliminada por inconstitucional y se nos dé paso al emprendimiento. Tenemos la formación desde el veinte de noviembre de una compañía de turismo y ventajosamente aquí está un asambleísta de la provincia de Bolívar, de San Miguel de Bolívar, aquí está el señor secretario general que es de esa linda tierra de San Miguel de Bolívar y que conocen el turismo, porque turismo no es lo que se ve únicamente en la ciudad. Vamos a ver la realidad: Salinas, dice, es internacionalmente conocida, pero los verdaderos emprendedores están de Salinas hasta Camarón y Echandía, Chazojuan, Lidiaguan y todo. Regálenos un segundito, señora Presidenta, por favor, ya termino en tres minutos, tan gentil. Y le digo, sinceramente, sinceramente de que ahí está el verdadero emprendimiento. Yo creo que, como decía el compañero anterior, debería estar aquí respondiendo en la Comisión de Fiscalización

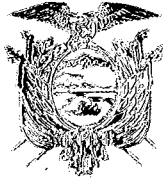


REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

tanto el señor director nacional de la Agencia Nacional de Tránsito como los directores provinciales de las agencias, porque corrupción no solamente es robar, corrupción es dejar de hacer las cosas. Y solicitarles de que, en nombre, en nombre de ese lindo cantón, San Miguel de Bolívar, se le dé la oportunidad de que tenga una compañía de turismo por ser tan bella la provincia de Bolívar. Yo soy de ascendencia lojana, soy de Alamor, me enorgullece, cantón Puyango, provincia de Loja, esta tierra linda, pero Guaranda, Bolívar, me ha dado la oportunidad cuarenta y cinco años de tener mis hijos, mi familia, mis nietos y cómo no voy a luchar. Con John nos conocimos desde muy jóvenes, el señor Secretario, doctor, discúlpeme que le trate así. Y por eso es que le quiero a esta tierra como es Bolívar. Y aspiro y espero, señores asambleístas de Bolívar: economista Luis Pachala; doctor Ángel Sinmaleza; ingeniero Fafo Gavilánez, cómo no agradecerle a usted esa gentileza que ha tenido de regalarnos estos minutos por medio de la Presidencia de la Asamblea y ustedes, señores asambleístas. Discúlpeme, aquí estamos para discrepar, aquí no estamos para únicamente recibir flores. Nosotros siempre les escuchamos a ustedes por la Radio de la Asamblea. Soy un comunicador social, el doctor José Serrano y muchos, usted también, doctor Juan Cárdenas, fue a Bolívar cuántas veces, ha estado en la Radio, ha estado en la Casa de la Cultura y nos gusta recibirles con los brazos abiertos, porque nuestra Radio, como es Radio Matiaví, llega hasta Esmeraldas, hasta Manabí, hasta Santa Elena y toda la provincia del Guayas, como es la provincia de Los Ríos. Esperamos, esperamos que por favor nos den la oportunidad a los emprendedores de querer sobrevivir, porque con sueldo de cuatrocientos dólares es imposible vivir. Discúlpeme. Muchas gracias, gracias a ustedes, porque las frecuencias hasta hoy presentadas desde el dos mil ocho en la Agencia Provincial de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

Tránsito de Bolívar, dándoles con encuestas, dándoles con todo, el director de la agencia y los funcionarios corruptos que existen en todo lugar hasta el momento no resuelven y dan la posibilidad de que la gente no pueda estar servida desde Echandía, Chazojuan, Mulidiaguán, Tigre Urco y que llega a lo que ustedes conocen, Salinas de Guaranda. Muy gentiles, muchas gracias y Dios les pague. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Agradecemos la comparecencia del señor Carlos Serrano, dirigente de transporte de la provincia de Bolívar. Por favor, señor Secretario, a través de Protocolo, que haga el ingreso el señor Víctor Jiménez, directivo de Justicia Vial. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señora Presidenta. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR VÍCTOR JIMÉNEZ, REPRESENTANTE DE JUSTICIA VIAL. Buenos días, señora Ana Belén Marín, Presidenta encargada de la Asamblea. Señoras y señores asambleístas. Señoras y señores, empiezo destacando y felicitando el trabajo de la Comisión Especializada Ocasional encargada de conocer, tratar e impulsar una reforma integral a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Su cometido es ejecutado técnica, abierta y objetivamente considerando las posiciones de varios sectores sociales y organizaciones públicas y privadas. Las vías públicas son espacios de convivencia ciudadana a utilizarlas de una manera inteligente y civilizada. Convivencia ciudadana, esto es comportamiento social, es la conducta que nos une a la vida de los demás y a nuestra relación entre ellos. La convivencia ciudadana no es fácil. Y, por cierto, no es nada fácil en la vía



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

pública. La convivencia ciudadana supone respetar ciertas reglas de cortesía y buenos modales. Y es lo que la gran mayoría hacemos, pero en el momento en que nos convertimos en usuarios diarios, la gran mayoría no podemos convivir. Este comportamiento social, esta conducta del usuario diario es responsable del noventa y seis por ciento de todos los siniestros que se registran en nuestro país. Veamos ejemplos de algunos comportamientos de los usuarios diarios. -----

TRANSCRIPCIÓN DEL AUDIO DE UN VIDEO PROYECTADO. "Mujer: Ay, Dios mío. Hombre: Ese man está loco. Mujer: Y así ocurren los accidentes. Y así ocurren los accidentes". -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR VÍCTOR JIMÉNEZ, REPRESENTANTE DE JUSTICIA VIAL. Este comportamiento, esta conducta del usuario diario es comparable a una aberración. Aberración es una acción o comportamiento que se aparta claramente de lo que se considera normal, natural, correcto o lícito. Cruzar el semáforo en rojo, no respetar el pare, acelerar para ganar a la amarilla, invadir carril, rebasar en curva, exceso de velocidad, exceso de pasajeros, llantas lisas, no prender las luces al anochecer o apagarlas al amanecer dizque para que no se gasten, la distracción del celular, no usar el casco homologado, zigzaguear, no usar los pasos cebra, la agresividad vial, conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, circular por la berma o hacer hasta cuatro o más filas, acelerar a propósito cuando le van a rebasar a uno, meterse abusivamente en el espacio de seguridad frontal, corretear para ganar pasajeros, conducir con licencia caducada, perder los puntos a la vuelta de misérrimos noventa días, huir del lugar del siniestro, etcétera, etcétera, etcétera. Todo esto, todo esto son acciones o comportamientos que se apartan



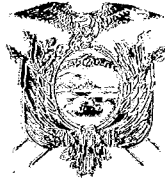
REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

claramente de lo que se considera normal, natural, correcto o lícito. Y lo peor que peor es que sabemos lo que no se debe hacer, pero lo hacemos. Todas estas acciones o imprudencias, a más de aberrantes, son temerarias, lo que se traduce en imprudencia temeraria. La imprudencia temeraria es un delito que comete una persona cuando, por una acción imprudente, pone en peligro la vida o la seguridad de otros sin habérselo propuesto, es una culpa grave e inexcusable, es este comportamiento, este comportamiento social, esta conducta del usuario diario la causante de trece muertos y ciento cincuenta y un heridos por día. ¿Cómo paramos esta pandemia? ¿Cómo paramos este desastre no natural? Dentro de un abordaje sistémico, multidisciplinario e intersectorial a una problemática multicausal y agudamente compleja, están como ejes principales la educación y la ley. La educación, empezando hoy, nos traería resultados en una o dos generaciones, en tanto, la aplicación cero tolerancia de la ley permitirá parar a raya el desangre. Nuestra cultura, nuestra idiosincrasia exigen de una ley severa e integral. Una ley severa e integral y severa su aplicación favorecerán los cambios actitudinales para que efectivamente las vías públicas sean utilizadas de una manera civilizada e inteligente. Concluyo con la siguiente campaña de seguridad vial que nos viene desde Chile. -----

TRANSCRIPCIÓN DEL AUDIO DE UN VIDEO PROYECTADO. Voz 1: Me gustaría hacerte una pregunta. El último año murieron más de mil seiscientos setenta personas en accidentes viales, ¿cuál crees tú que sería un número aceptable? Voz 2: Setenta quizá. Voz 1: ¿Dijiste setenta? Voz 2: Sí, setenta. Voz 1: De hecho, así se ven setenta personas. Voz 2: Es mi familia. Voz 1: Y ahora, ¿cuál crees que sería un número aceptable? Voz 2: Cero. Cero. Voz 3: Mamá". -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR VÍCTOR JIMÉNEZ, REPRESENTANTE DE JUSTICIA VIAL. Una ley cero muertes está en vuestras manos. Muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Agradecemos la comparecencia del señor Víctor Jiménez, directivo de Justicia Vial. En este momento cerramos la comisión general y vamos a retomar el debate. Como les había mencionado, estimados colegas asambleístas, existen catorce pedidos de intervenciones y vamos a dar la palabra en este momento al asambleísta Jorge Corozo. Vamos a dar la palabra a la asambleísta Mercedes Cuesta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA CLAUSURA LA COMISIÓN GENERAL Y REINSTALA LA SESIÓN, CUANDO SON LAS ONCE HORAS CON OCHO MINUTOS. -----

LA ASAMBLEÍSTA CUESTA CONCARI MARÍA MERCEDES. Muchas gracias, señora Presidenta. La Reforma de la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial es un tema muy importante para el país. Realmente esas imágenes que acabamos de ver creo que nos dejan a todos con el corazón enternecido, creo que no hay una persona aquí en esta Sala que no haya perdido un familiar, un conocido, alguien querido por un accidente de tránsito. Es muy importante, porque, según datos de la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito se ubican entre las principales causas de muerte en todos los grupos etarios en el mundo. Los traumatismos causados por accidentes en las vías constituyen, señoras y señores, un problema de salud pública, y por esa, entre otras causas, estamos llamados a pensar en un sistema integral



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

con enfoque de seguridad y así se pueda garantizar transporte y movilidad de calidad en todos los usuarios. Los peatones también somos usuarios, muy vulnerables a este sistema, por ello saludo al asambleísta Villamar, que haya levantado su voz para pedir que ellos también se consideren como actores de esta Reforma, se inviten y se reciban. Y no solo a los peatones, los ciclistas. Acabamos de tener el triunfo del ciclista, el gran campeón, Carapaz, Richard Carapaz, y él nos deja un mensaje que realmente nos hace también, por lo menos a mí me hizo, me llegó hasta la fibra más íntima de mi ser y es el mejor regalo que nos pueden hacer, me pueden dar los ecuatorianos, es respetar a los ciclistas. Cuántos ciclistas hemos perdido en las vías del Ecuador. Los pasajeros de motorizados también representan la mitad de todas las muertes por accidente de tránsito en el mundo. El control adecuado en la velocidad es fundamental. Yo me pregunto, con todas las multas que hay, porque yo también soy alguien como ustedes que maneja en las carreteras. Yo tengo un límite de velocidad, manejo a cien, porque me preocupo de no extralimitarme para que no me quiten puntos en la licencia y veo que los buses de transporte público, perdón, porque han estado aquí los señores de transporte público, me pasan al lado: bum, bum, bum. Yo digo, será que no pierden puntos. No lo sé. Pero eso sucede, lo veo yo cuando manejo hacia la Costa. Como repito, el control adecuado de la velocidad es fundamental, al igual que la educación, y la educación viene desde la casa, en las escuelas y colegios, la educación del peatón es importante y es importantísima. ¿Por qué vemos en otros países que cuando el semáforo está en rojo nadie se pasa, nadie? Aquí en cambio vemos que el semáforo está en rojo y el peatón hace maromas para no pasar por la zona cebra; sucede, lamentablemente, y muchos de ellos pierden la vida en las calles. Es decir, ¿nos falta educación? Sí nos falta educación, y eso



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

es un compromiso, porque es algo que debemos cambiar. Las estadísticas también muestran mejores resultados en buenas prácticas viales en países con control adecuado de esta variable y, en esa misma línea, el uso de buenos equipos de protección, es decir, cascos, obviamente, que es una obligación, cinturón de seguridad para todos los usuarios, y en esto me refiero también a los buses de transporte público, cinturón de seguridad a los buses que salen de la provincia, no solamente para la persona que conduce, sino para las personas, los usuarios que están en la parte de atrás. Cuántos accidentes hemos visto en donde las víctimas salen desperdigadas. Si tuvieran acceso al cinturón de seguridad y sería obligatorio, eso no pasara. Cuántas vidas podríamos salvar. Un sistema de atención médica de emergencia accesible, confiable, cercano e inmediato, vías adecuadas, bien construidas, que piensen y consideren a todos los usuarios, a vehículos livianos, transporte pesado, motorizados, peatones, ciclistas y todos quienes merecen un espacio en este análisis. Todo esto, que no es nuevo para ustedes ni para la ciudadanía, quiero decirles que es parte de una agenda mundial, me refiero a la Agenda 2030, en el marco de los objetivos de desarrollo sostenible, que, adicionalmente al aspecto humano, de salud, de la vida misma, también han analizado el impacto económico que supone para las familias tener accidentes de tránsito, porque los accidentes cuestan al país y también al presupuesto familiar, como lo vimos en ese video. El dolor es irreparable. Favorablemente no debemos empezar de cero, pues ya existe evidencia, mucha información sobre cuáles son las medidas y las intervenciones con mayor eficacia en las políticas públicas de transporte y seguridad vial. Se sabe qué funciona, cómo debemos aplicarlo y qué representa la diferencia entre la prevención y lamentar la pérdida de vidas humanas. Las leyes sobre tránsito y seguridad en las vías deben procurar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

incidir en el comportamiento de los usuarios, en especial en esos cinco factores de riesgo: la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, que lamentablemente todavía sucede en este país con mucha frecuencia, casco, cinturón de seguridad y sistema de protección infantil, por supuesto, en contexto con las particularidades de la siniestralidad en el Ecuador. Según información de la Agencia Nacional de Tránsito, se reporta un nuevo fenómeno en el Ecuador. De los accidentes ocurridos, escuchen bien, en el dos mil diecisiete, el diecisiete punto sesenta y seis por ciento fue por desatención del chofer, es decir, por usar el celular mientras conducían, gravísimo. Y les cuento, a todos nos ha pasado, el otro día tomé un taxi de estos, un taxi amigo, y tuve que llamarle la atención al conductor, un chico muy joven, obviamente, pues, tenía licencia, manejaba, me llevaba hacia mi casa y tuve que decirle, por favor, deje el celular. Mientras conducía, no les exagero, tenía el celular en el volante, mientras manejaba, y no solamente pasa con los que manejan, sino con los vigilantes de tránsito. Como sé que está prohibido, no lo puedo hacer, pero quisiera un día dedicarme solamente a tomarles fotos a los vigilantes de tránsito cuando están en la calle, están chateando, entonces no ven quién comete la infracción. Yo he sido multada por hablar por teléfono y qué he hecho: bajar el vidrio y decir sí, tiene razón, y coger el teléfono y dejarlo atrás, porque tienen razón, no podemos conducir y hablar por teléfono, porque son décimas de segundo en que nos distraemos. Es tan peligroso conducir con celular que conducir tomando alcohol, con alcohol en la sangre, igual de peligroso. Exceso de velocidad, catorce coma treinta y dos por ciento; por irrespetar señales de tránsito, trece coma sesenta y nueve por ciento, y por conducir bajo influencia de alcohol o drogas, siete coma veintitrés por ciento, es decir que hay más accidentes de tránsito por hablar por celular o chatear que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

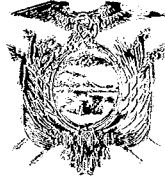
por conducir bajo influencias de alcohol o drogas. Imaginense ustedes. No hay temas ocultos, no hay descubrimientos épicos, no estamos descubriendo el agua tibia, no hay nada de esto, señores legisladores, los cambios más sensibles se han visto en países con aplicación firme de la ley y de constantes y permanentes campañas de concienciación ciudadana. Videos como estos, que impactan, no con videos donde ves gente destrozada ni mucho menos, pero esto impacta. ¿Cuántos accidentes debe haber, ciento y pico? No, setenta. ¿Quiénes son? Mi familia, puede ser mi familia, pueden ser mis hijos, pueden ser mis padres... -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene un minuto, señora Asambleísta. -----

LA ASAMBLEÍSTA CUESTA CONCARI MARÍA MERCEDES. ...Gracias, voy a acortar esto, señora Presidenta. No quiero alargarme, me hubiera gustado contar con mayor análisis, pero las reflexiones, las experiencias internacionales ojalá puedan contar con esto para segundo debate. Hagamos una buena Ley de Tránsito, hagamos una Ley que salve vidas, que prevenga justamente eso, hablemos de los peatones, de los ciclistas, de los que conducen motos, hagamos leyes que prevengan accidentes, más que castiguen. Yo estoy de acuerdo en que una persona que conduce bajo los efectos del alcohol deba ser castigada, pero así como en otros países, y esto funciona, prevengamos, prevenir antes que lamentar. Gracias, Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, asambleísta Mercedes Cuesta. En este momento tiene la palabra el asambleísta Henry Moreno. -----

EL ASAMBLEÍSTA MORENO GUERRERO HENRY. Buen día, señora

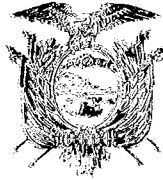


REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

Presidenta encargada. Gracias a los colegas asambleístas. Quiero saludar a todas las personas, a todos los ciudadanos que se han dado cita a este Pleno, obviamente para tratar una temática tan importante como las reformas a la Ley de Tránsito. Saludar a la gente de Asotraced, que es la Asociación de Trabajadores y Trabajadoras de Transporte, que también están acá para que se tome en cuenta, y ojalá en la Comisión lo puedan hacer, incluirlo en el informe, el tema de que tan trabajador es aquel que desarrolla una actividad en una empresa, en una institución pública, como aquel que conduce un vehículo. Y me refiero a las ocho horas diarias en las cuales se debe realizar la determinada actividad laboral y que, ojo, sí tienen que afinarse los procedimientos, los mecanismos, las regulaciones dentro de las reformas dentro de la Ley de Tránsito para que esto sea respetado. Quienes venimos de provincia, de pronto alguna vez manejando, o quienes hemos tenido que manejar inclusive cuando nos vamos de paseo, sabemos cuán difícil es continuar una jornada luego de que se ha estado al frente del volante de un vehículo durante determinadas horas, no se diga aún más superando estas ocho horas. Ojalá eso también sea tomado en cuenta por parte de la Comisión. Yo quiero también hacer una puntualización. Creo que no se debe satanizar al conductor profesional. He escuchado muchas intervenciones dentro de este Pleno, no solamente en este día sino en las sesiones pasadas, donde se habla y se sataniza y se dice que el conductor profesional por poco y sale con una patente de curso únicamente a transgredir la ley y a matar. Yo creo que eso no es así. En todas las actividades, ya sea laborales, en todas las actividades del Estado, existen ciudadanos buenos, ciudadanos malos, ciudadanos que respetan la ley. En esta misma Asamblea Nacional hay gente, asambleístas que han sido destituidos, sí; hay gente que anda tramitando cargos por ahí para sus amigos, para sus parientes,

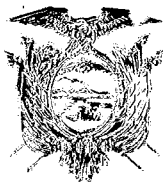


REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

para sus confines. Entonces, yo creo que esto es una cuestión de no satanizar a alguien que lleva una actividad laboral como la de conducir un vehículo. El que sale a conducir un vehículo es un padre de familia también. Claro que existirán sus excepciones, que existirán malos conductores, existen, pero no son todos, es un padre de familia que también sale a buscar el sustento para su familia y muchas veces mal pagado. ¿Cuánto más o menos gana un chofer profesional por ahí en una actividad laboral? Unos quinientos dólares a lo máximo, sí. Entonces, hay que analizar en esta Reforma de la Ley la condicionalidad del conductor profesional, y ahí hay que, yo me refiero a esto y sé que no es parte del debate porque esto tiene que ir en las reformas del COIP, en el tema de cuánto cuesta una multa de tránsito, hay que analizar la condicionalidad, no es lo mismo imponerle una multa a un conductor profesional que gana unos quinientos dólares al mes y le ponen una multa de un salario básico, estamos sacrificando, estamos condenando a que esa familia no tenga el sustento en ese mes. Entonces yo hablo de la condicionalidad. No es lo mismo multarle con determinado rubro igual a quien gana ese monto de dinero a alguien que tiene excelentes ingresos económicos, como un asambleísta, como alguien del Gobierno central, sí. Entonces hay que analizar la condicionalidad de la persona a quien se va a multar, y esto tiene que ser, obviamente, ojalá tomado en cuenta cuando se realicen las respectivas, perdón, reformas al COIP. El hecho de tener tres sanciones por una contravención, yo creo que estas cosas sí tienen que ir analizándose. Tenemos una conducta represiva en este país, que todo tiene que ser castigado, pero también por qué no vamos a otro tipo de política pública. También el hecho de incentivar a las personas, a los conductores que no cometan infracciones y hacerlo obviamente en los descuentos que tiene que ver al pago de impuestos, en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

los descuentos que tiene que haber a la renovación de licencias, eso también tiene que ser analizado en el Pleno de esta Asamblea Nacional, no solamente satanizar y decir que el chofer profesional es lo peor por poco. Yo creo que, compañeros asambleístas, sí debemos reflexionar. Mucha gente ha llegado a esta Asamblea Nacional porque sus padres fueron transportistas o fueron choferes profesionales, entonces sí creo que debemos analizar esto de una manera, obviamente, más objetiva dentro de la Comisión. Hay que hablar de los grandes problemas que tiene la ciudadanía. A quién o quién no ha sido multado con un fotorradar, una de esas famosas fotos que uno ni sabe que de pronto ha pasado, dónde ha estado un radar escondido en una curva, en una bajada, en un descenso y luego ya, cuando uno va a renovar la licencia o tiene que hacer algún trámite con la matrícula del vehículo, le sale la multa y doblada al cien por ciento, porque uno no se enteró jamás de que le notificaron acerca de aquello. Yo creo que aquí tiene que observarse claramente lo que dice el artículo ciento noventa y dos del Reglamento a la Ley de Tránsito; no lo estoy diciendo yo como Asambleísta porque me molesten los radares, no. El artículo en mención refiere que los dispositivos de control no se pueden colocar, por ejemplo, en curvas ni en bajadas, y hemos visto cómo esto se hace por parte de varios gobiernos autónomos descentralizados; pareciera que existe, en vez de que exista una conducta de prevención, pareciera que existe una conducta de recaudación, es decir, ya tenemos esta competencia, ahora sí vamos a ver cuánto sacamos por aquello. Yo creo que eso tiene que ser, en realidad, observado y tratado en esta Asamblea Nacional y por la Comisión. Además de que estos mismos gobiernos autónomos, no todos tampoco, no vamos a meter en el mismo saco a todos, estos gobiernos autónomos, qué es lo que hacen, cogen, mediante ordenanza, y tipifican sanciones,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

establecen multas por sobre lo que significa el Código Integral Penal, y se invade, para quienes conocemos del derecho, se invade la reserva de ley, que dice en el artículo ciento setenta y seis numeral tres que solamente estas sanciones tienen que ser establecidas mediante ley. Entonces ahí existe también yo creo que una extrapolación en lo que tiene que ver a las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados. Y tiene que ser esto auditado, porque ese dinero que se ha cobrado a los ciudadanos no puede ser que un gobierno autónomo descentralizado lo tenga en sí y nadie diga nada; es decir, el ciudadano sí multado al margen de lo que dice la Constitución y la ley. Y por eso nosotros queremos que, en la Comisión, se agregue una nueva disposición general tercera que hable de que, en caso de comprobación, la autoridad de tránsito será sancionada con una multa que represente un valor de un doscientos por ciento del recargo del valor cobrado ilegalmente a ser recaudado o esto a ser recaudado por la Contraloría General del Estado. Porque reconozco que en la Comisión se está diciendo que, en el texto del informe, se está diciendo que no se puede, obviamente, establecer sanciones que no estén establecidas en la ley, eso se está diciendo. Pero yo no creo que los abogados o los mismos funcionarios de los gobiernos autónomos no conozcan las disposiciones constitucionales y legales. Sí las conocen, las conocen, pero por este afán recaudatorio, creo yo, sí se debe tipificar en la Ley no solamente la prohibición, sino también una sanción para quienes contravengan la Constitución y la ley. Y ese dinero tiene que regresar a los ciudadanos, ese dinero, implementado o cobrado por estos mal ubicados fotorradares, ese dinero tiene que ser devuelto a los ciudadanos, porque ha sido cobrado de forma ilegal y de forma inconstitucional. La creación de nuevos operadores de tránsito por parte de los gobiernos autónomos también es una problemática. Aquí



REPÚBLICA DEL ECUADOR

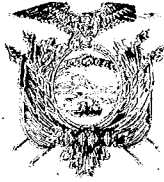
Asamblea Nacional

Acta 549-D

hablamos mucho de que existe o se han elevado los altos índices de siniestralidad y, bueno, exponemos sobre aquello, pero cuál, cuál también puede ser o es una de esas, uno de esos factores que fundamentan esta elevación en esos índices. Sí, es también la indiscriminada creación de operadoras de tránsito, sí, y eso va afectando también porque existe una competencia desmedida, que genera el tema de obviamente accidentes de tránsito dentro de las ciudades y dentro de los perímetros que cubren los gobiernos autónomos... -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene un minuto, señor Asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA MORENO GUERRERO HENRY. ...Por eso, en el artículo veinte, numeral veintiuno, nosotros proponemos que se agregue también la competencia a que la Agencia Nacional de Tránsito pueda suspender los permisos de operación que se han dado al margen de las regulaciones de la AMT. Yo creo que es importante el poder tratar estos temas, además estamos apoyando el establecimiento de la carrera del chofer profesional, del ascenso a la licencia, donde se tiene que hacer valer el tema de la experiencia, que siempre será valedera para manejar un vehículo. No es lo mismo, de buenas a primeras, ingresar a manejar un vehículo, una pick up, un automóvil, que de buenas a primeras ingresar a manejar un transporte público, en lo que tiene que ver al transporte de pasajeros. Estas consideraciones ojalá sean aceptadas por la Comisión, que, creo yo, que sin duda tiene un gran trabajo y una enorme responsabilidad con el pueblo ecuatoriano, entregarle una Reforma y esta misma Asamblea entregarle una Reforma que responda a la actualidad y que permita que en el Ecuador tengamos una mejor cultura vial, una mejor cultura de tránsito. Muchísimas gracias, señora



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

Presidenta. Gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. A usted, señor Asambleísta. Tiene en este momento la palabra el asambleísta Juan Pablo Velín. -----

EL ASAMBLEÍSTA VELÍN, CORTÉS JUAN PABLO. Un saludo, Presidenta, colegas asambleístas, ciudadanía en general. Un importante tema lo estamos debatiendo el día de hoy. También un saludo a la ciudadanía que se ha movilizado en las barras altas, gracias por estar pendiente de este debate. ~~La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial~~ es una de las normas también que más cambios ha tenido a lo largo de su existencia. Esto se debe, precisamente, a que hay un sinnúmero de actores alrededor de la misma o que involucra a un sinnúmero de actores, pero también involucra un sinnúmero de temáticas y problemáticas. En el caso del Ecuador, los estudios estadísticos señalan que la primera causa de morbilidad y mortalidad juvenil tiene precisamente su génesis en los accidentes de tránsito y, tal parece, se trata de un subregistro, es decir, de las denuncias que son recopiladas. Esto sería entonces la punta del iceberg, porque hay un sinnúmero de problemas también que están de fondo. Esta breve descripción también muestra que esta actividad tiene problemas serios y que los accidentes son solamente una muestra de la falta de efectividad también que hay en el control de las vías y también, por supuesto, irresponsabilidad de algunos ciudadanos. Debemos entender también las repercusiones de las inobservancias que ocasiona la falta de recursos en las instituciones públicas. Esto les comento porque en muchas instituciones hay un chofer que realiza actividades en la mañana, en la tarde, en la noche y muchas veces en la noche tiene que realizar viajes



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

de una ciudad o de una provincia hacia la capital de la República o, a su vez, a la zona de la competencia de su institución. Esto, obviamente, ha generado un sinnúmero de accidentes, negligencias que tienen que ser corregidas, es decir, necesitamos contar con el personal que brinde también las garantías y la seguridad al momento de transportar a las personas de cualquier institución y sin poner en vida también, en riesgo, perdón, la vida de los choferes de estas instituciones públicas. Ante esta situación, la Asamblea Nacional está consciente de esta problemática. Creo que ha sido un trabajo arduo que ha realizado la Comisión, se ha desplazado por muchas provincias, estuvo también en mi provincia, la provincia de Morona Santiago. Son varios proyectos que se los ha sintetizado en estos cuatro ejes, en el eje de tránsito, en el eje de transporte terrestre, en el eje de seguridad vial, en el eje tecnológico y, como ustedes ven, son varias aristas, son varias temáticas que hacen o han hecho que el debate se alargue también. Considero que uno de los grandes objetivos de estas reformas tiene que ser la de brindar mayor seguridad en las vías y creo que eso se lo está planteando en esta normativa. Otro objetivo también tiene que ser el de priorizar la recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y de los transportes no motorizados, como las bicicletas, en base al concepto de ciudades amigables, tenemos que dejar de lado el caos en ciertos sectores y pasar también al orden. Había planteado meses atrás un Proyecto de Ley en donde se insiste para que tanto el Ministerio de Obras Públicas como los municipios, que tienen la responsabilidad y competencia de abrir vías estatales y también vías dentro de la zona urbana, de que tengan la disponibilidad precisamente para construir las ciclovías y, de esa manera, también tener espacios mucho más amigables en ciudades mucho más amigables en nuestro país. Esta premisa es de singular



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

importancia, puesto que es necesario humanizar a nuestras ciudades y tener un mejor sistema también de transporte. En este sentido, cabe destacar que el artículo tres punto uno pone como prioridad a la movilidad no motorizada y también la de personas con discapacidad con movilidad reducida, que nos parece que es sumamente importante. Otra situación que es destacable por su importancia es el hecho de que el Ministerio de Educación debe desarrollar programas educativos en temas de prevención y seguridad vial, una situación que tiene que ser evaluada permanentemente por la Asamblea Nacional, a fin de que esto se cumpla en el corto y en el mediano plazo. Es pertinente también insertar una materia de tránsito en los colegios o una materia cívica, en donde se pueda hablar de este tema de tránsito, pero también de temas como medio ambiente, entre otros, que también forme mejores ciudadanos. De igual forma, se reconoce el derecho de un ciudadano extranjero de poder circular temporalmente en el Ecuador, si obtuvo una licencia en su país de origen, conforme lo reza en el artículo diez, y esto nos beneficia porque también incentiva las actividades económicas de negocios o las actividades turísticas. Me parece que es un tema también prioritario importante que está garantizado en esta normativa. Con el fin de evitar vacíos en situaciones que restaban operatividad y aplicación a la Ley, se introduce en el artículo trece, dentro de los órganos que regulan el transporte terrestre en el Ecuador, a la Policía Nacional, a través del Ministerio de Interior, con lo que se subsanan varios problemas de operatividad y competencia, que también se presentaban con anterioridad. Nos parece que tiene que generarse un cambio rotundo en la Agencia Nacional de Tránsito, es necesario que esta institución se modernice, dé pasos y responda a la realidad en la que estamos viviendo. Minutos atrás escuchaba la problemática en el transporte turístico, y es



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

así. En muchas ocasiones se demoran para hacer los estudios y para otorgar los permisos respectivos o los cupos, en algunos casos, cinco, seis, siete, ocho años y, en otros casos, están en espera y no se da ninguna respuesta, cuando realmente necesitamos generar trabajo en muchos sectores, y el sector turístico yo creo que tiene que ser precisamente incentivado y motivado para que obviamente, pues, desempeñen sus actividades. En ese sentido, entonces, el desafío es modernizar también la Agencia Nacional de Tránsito y, si ella va a ser la competente para otorgar los permisos, los cupos, no como antes se lo venía haciendo por parte de los GAD, que también eso generó problemas, que sean estudios rápidos, oportunos, que respondan a las realidades también de las diferentes provincias. Es pertinente y son importantes los aportes que son recogidos en las nuevas disposiciones generales, puesto que se establece que ninguna autoridad de tránsito podrá establecer sanciones ni poner multas por contravenciones de tránsito distintas a las establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, situación que es pertinente y de lógica jurídica, que contribuirá obviamente a la seguridad jurídica de nuestro país. También es sensible con la ciudadanía la implementación del artículo treinta punto uno, que permite que la ciudadanía califique la calidad del servicio de los agentes de tránsito. Es valioso, es una herramienta que tiene el ciudadano para evaluar precisamente cómo están desempeñándose los agentes a lo largo y ancho de todo el país. Yo creo que hay importantes aportes, aportes que se han seguido generando y obviamente en el segundo debate contaremos con más líneas que enriquecerán precisamente este Proyecto de Ley, que tiene que permitir que tengamos un país con menos accidentes, donde la prioridad sea precisamente garantizar la vida del ser humano, pero dar las facilidades también para contar con ciudades amigables y de esa



REPÚBLICA DEL ECUADOR

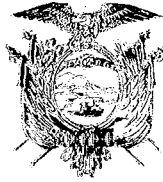
Asamblea Nacional

Acta 549-D

forma tener un mejor país. Muchas gracias, Presidenta, muchas gracias también a la ciudadanía. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. A usted gracias, señor Asambleísta Juan Pablo Velín. En este momento tiene la palabra la Asambleísta Teresa Benavides. -----

LA ASAMBLEÍSTA BENAVIDES ZAMBRANO TERESA. Gracias, Presidenta. Señores legisladores, ecuatorianos y ecuatorianas: En esta Asamblea Nacional, el día de hoy, se sigue trabajando y se siguen recibiendo aportes a esta Comisión que está encargada de recoger los aportes que vienen de distintos sectores para enriquecer esta Ley, que va a dar la garantía de la tranquilidad en los ecuatorianos. Quiero decirles a los ecuatorianos que el artículo trescientos noventa y cuatro de la Constitución de la República dice en su texto: "El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias". Qué garantía real y contundente tenemos que la misma Constitución nos obliga y estamos en el deber de tratar esta Reforma. Quiero decirles a los ecuatorianos que, en Manabí, la clase del volante se reunió con los asambleístas, y ellos también vinieron aquí al Pleno de la Asamblea y hemos recogido importantes sugerencias que deben ser consideradas dentro de esta Reforma. Recogiendo parte de estas observaciones en el diálogo sostenido por esta Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento

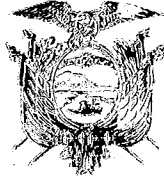


REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

de las responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el artículo veintitrés de la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, presidida por el asambleísta Fafo Gavilánez, le sugiero que acoja mi propuesta de sustituir el artículo cuatro por el siguiente texto: "Artículo 4. Enseñanza de educación vial y tránsito. El Estado tiene la obligación inexcusable e ineludible de garantizar el derecho a la educación vial y tránsito en su propia lengua y ámbito cultural. El Ministerio de Educación, en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de la vía pública de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación pública, municipales, fiscomisionales y particulares. Para tal efecto, la autoridad educativa nacional, como rectora del sistema de educación, implementará la malla curricular de educación vial y tránsito, desde primero a décimo grado de educación general básica y de primer a tercer curso de bachillerato". Que se agregue una nueva disposición transitoria, cuyo texto es el siguiente: "Disposición transitoria. A partir de la promulgación de la presente Ley, la autoridad educativa nacional incorporará de forma obligatoria en el currículo la asignatura de educación vial y tránsito en forma progresiva, desde primero a décimo grado de educación general básica y de primero a tercer curso de bachillerato". En Manabí, el diecinueve de mayo de mil novecientos sesenta y siete, el expresidente de la República Otto Arosemena Gómez suscribió el Acuerdo noventa once, donde se crea la Cooperativa de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

Transporte de Taxis 2 de Agosto, en el cantón Santa Ana, y desde la ciudad de Sucre, cabecera cantonal de 24 de Mayo, desde el veinte de septiembre de mil novecientos sesenta y siete, se crea la Cooperativa de Taxis 15 de Febrero, que viene dando el servicio de transporte de pasajeros del terminal del cantón Santa Ana a Portoviejo y viceversa y desde su cabecera cantonal Sucre, en el cantón 24 de Mayo, a Portoviejo. Por eso es necesario dejar plasmado, señora Presidenta, una disposición transitoria que recoja el pedido de estos trabajadores del volante, por lo que pongo a consideración el presente texto, que dice así: "Disposición transitoria. A partir de la promulgación de la presente Ley, las operadoras de taxis que vienen brindando desde hace más de cuarenta años el servicio de transporte de pasajeros de un terminal a otro lo seguirán haciendo sin ningún tipo de restricción". Me alegra sobremanera que otro de los pedidos que viene realizando la clase del volante de Manabí es la instalación de dispositivos electrónicos de control, como los tacógrafos y limitadores de velocidad en los vehículos, ya que se encuentre agregada a esta Reforma como una nueva disposición general. El avance de la humanidad exige todos estos implementos para seguridad del viajero. Dejemos nuestra huella en la historia, siendo los guardianes de que las normas legales de nuestro país coadyuven al fortalecimiento de una educación vial que nos forme a construir una cultura de paz en torno a las normativas del tránsito, para decir no más corazones azules que tiñan de sangre las vías de nuestro país. No más esta zozobra en el pueblo ecuatoriano, y la clase del volante, a brindar esta garantía; las autoridades de tránsito, a respetar la ley y aplicarla como dice la ley y no hacer de la ley para guardarla en el bolsillo. Lo dice la maestra Benavides. Buenos días. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias, señora Asambleísta Teresa



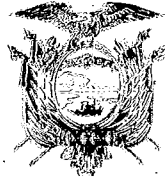
REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

Benavides. Ha pedido un punto de información el Asambleísta Jaime Olivo. Tiene la palabra, Asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA OLIVO PALLO JAIME. Gracias, señora Presidenta encargada. De manera concreta, un saludo muy afectuoso a la provincia de Cotopaxi, a esos nobles conductores que se han dado cita en esta mañana y a todos los conductores del país. Felicitar nuevamente al señor Presidente de la Comisión y a todos los miembros de la Comisión de Tránsito, ya que esta Ley siempre hemos dicho que debe ser para la sociedad, para la ciudadanía y, sobre todo, para todo el pueblo ecuatoriano. Lo que tratamos es que con esta Ley no sea perjudicada de ninguna manera ninguna persona, más bien sea una Ley que vaya encaminada a concientizar y a una cultura de seguridad, de prevención. De manera concreta, señora Presidenta y estimado Presidente de la Comisión, sí quiero dejar constancia de que todos los señores conductores, cuando conducen o salen por la mañana, ya lo han repetido a nivel del mundo, no solamente aquí en el país, salen con el fin de dar seguridad y de buscar el trabajo honesto y digno. Por eso, las conductas de los señores conductores, cuando sucede un accidente de tránsito, son delitos culposos, porque nadie sale con la intención de causar daño. Pero qué resulta, señora Presidenta, de que nosotros aprobamos una Ley que va encaminada con el fin de seguridad, pero lamentablemente las autoridades, que son las encargadas de ejecutar, son primero los que incumplen. Un claro ejemplo aquí hemos escuchado, el señor director de la Agencia Nacional de Tránsito, con simples resoluciones, lamentablemente trata de perjudicar al conductor y a las cooperativas. Por eso es que sí deberían los funcionarios también, cuando violan la ley, no hacen realmente el trabajo que se merecen de manera



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

coherente con nuestro ordenamiento jurídico, comparezcan a este Pleno. En veinte segundos, la propuesta es que esta Ley, cuando aplican los señores jueces en el ámbito jurisdiccional, muchas veces aplican el COIP o la Ley Orgánica de Tránsito. Precisamente por estas contradicciones jurídicas, muchos señores conductores han sido sancionados dos veces, tres veces por la misma causa, consecuentemente, dañando sobre todo a los señores conductores, que naturalmente es un padre de familia. Entonces, por ejemplo, el artículo ciento setenta y nueve de la Ley Orgánica de Transporte y Seguridad Vial tiene concordancia con el COIP, con el artículo seis cuarenta y cuatro, en relación al procedimiento de notificación, impugnación, juzgamiento y sanción de las contravenciones de tránsito. Entonces qué es lo que se quiere, que exista un tipo penal definitivo, coherente y claro y que no exista sobre todo dos aplicaciones al mismo instante, sino más bien que sea una disposición legal bajo el principio de legalidad, que sea claro y objetivo. Nada más, señora Presidenta, y una vez más un saludo a los señores conductores de mi provincia, de Cotopaxi. Muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, asambleísta Jaime Olivo. En este momento tiene la palabra el asambleísta Boris Estupiñán. -----

EL ASAMBLEÍSTA ESTUPIÑÁN ORTIZ BORIS. Gracias, Presidenta encargada. Simplemente pedir que en el manifiesto de los ecuatorianos residentes en el exterior que tengan licencia B o una similar de nuestro país podrán conducir temporalmente en nuestro país. Debemos sugerir que se ponga un lapso o se especifique el tiempo, que debería ser al menos de seis meses, lo más óptimo para poder señalar y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

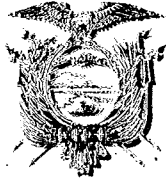
poder manejar temporalmente la prestación del uso de las licencias. En el artículo treinta, pedir que se incluya en las áreas rurales, dentro de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, poder manejar que no sean los municipios sino los GAD encargados. Y pedirle que se pueda incluir en el numeral dos del artículo setenta y nueve, donde se debe constar que las operaciones de transporte serán civilmente responsables, sin perjuicio, ya que no se incluye la parte de civilmente responsables. Aparte, compañera Presidenta encargada, pediría se constate el cuórum. Muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias, señor Asambleísta. En este momento, por favor, señor Secretario, permítase realizar la constatación del cuórum. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señora Presidenta. Señoras y señores asambleístas, por favor, registrar su participación en las curules electrónicas. Sesenta y siete asambleístas presentes en la Sala, señora Presidenta. No contamos con cuórum. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Muchas gracias, señor Secretario. En vista de que no contamos con el cuórum, se suspende la presente Sesión. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Se toma nota, señora Presidenta. -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 549-D

V

La señora Presidenta suspende la Sesión, cuando son las trece horas cuarenta y dos minutos. -----

ING. CÉSAR SOLÓRZANO SARRIA
Primer Vicepresidente de la Asamblea Nacional

ING. ANA BELÉN MARÍN AGUIRRE
Primera Vocal del Consejo de Administración Legislativa

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

XAE/EDS