REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 077-A

07 DE DICIEMBRE DE 2010

SUMARIO:

CAPÍTULOS	TEMA
I	CONSTATACIÓN DEL QUÓRUM.
II	REINSTALACIÓN DE LA SESIÓN.
III	LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y ORDEN DEL DÍA.
IV	CONTINUACIÓN DEL SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.
V	PROYECTO DE RESOLUCIÓN QUE RECHAZA LA DECISIÓN DE LA SEGUNDA SALA DE LO PENAL DE LA CORTE NACIONAL DE JUSTICIA, DE DECLARAR LA PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN PENAL EN EL CASO DEL ASESINATO DE JAIME HURTADO GONZÁLEZ Y SUS ACOMPAÑANTES.
VI	SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.

REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 077-A

INDICE:

CAPÍTULOS	TEMA	PÁGINAS
I	**Constatación del quórum.**----------	1
II	**Instalación de la sesión.**----------	1
III	**Lectura de la convocatoria y Orden del Día.-**	2
IV	**Continuación del segundo debate del proyecto de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**----------	2
	Intervención de los asambleístas:	
	Guillén Richard.----------	2
	Andino Mauro.----------	5
	Dávila Rafael.----------	10,81
	Morales Luis.----------	11
	Picoita José.----------	14
	Flores Consuelo.----------	16
	Hagó Francisco.----------	20
	Terán Ramiro.----------	24
	Maldonado Elvis.----------	25
	Vela María Soledad.----------	27
	Murillo Marco.----------	31
	Machuca Linda.----------	35
	Saltos Gioconda.----------	37
	Rivera Gabriel.----------	40
	Almeida Luis.----------	44
	Asume la dirección de la sesión el asambleísta Pedro de la Cruz, Vocal del Consejo de Administración Legislativa.----------	48
	Gracia césar.----------	49
	Asume la dirección de la sesión la asambleísta	

Irina Cabezas Rodríguez, Primera Vicepresidenta de la Asamblea Nacional.---------- 50

Reasume la dirección de la sesión el asambleísta Fernando Cordero Cueva, Presidente de la Asamblea Nacional.---------- 53

Taiano Vicente.---------- 53
Romo María Paula.---------- 57
Bucaram Abdalá.---------- 59
Vélez Nivea.---------- 60
Aguilar Armando.---------- 63
Vargas Gido.---------- 68
García Kléver.---------- 68
Chávez Hólger.---------- 71

Asume la dirección de la sesión la asambleísta Irina Cabezas Rodríguez, Primera Vicepresidenta de la Asamblea Nacional.---------- 75

Tibán Lourdes.---------- 75
Cordero Fernando.---------- 77,82

V **Proyecto de Resolución que rechaza la decisión de la Segunda Sala de lo Penal de la Corte Nacional de Justicia, de declarar la prescripción de la acción penal en el caso de asesinato de Jaime Hurtado González y sus acompañantes.**---------- 83

Intervención de los asambleístas:

Altafuya Línder.---------- 84,92

Reasume la dirección de la sesión el asambleísta Fernando Cordero Cueva, Presidente de la Asamblea Nacional.---------- 87

Romo María Paula.---------- 88
Bucaram Abdalá.---------- 89
Carrillo Betty.---------- 91

REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 077-A

	Transcripción del proyecto de Resolución.-------	92
	Votación del proyecto de Resolución.----------	95
VI	**Suspensión de la sesión.----------**	96

REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 077-A

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las nueve horas cincuenta y seis minutos del día siete de diciembre del año dos mil diez, se instala la sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su Presidente, asambleísta Fernando Cordero Cueva.----------

En la Secretaría actúa el doctor Francisco Vergara Ortiz, Secretario General de la Asamblea Nacional.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Buenos días a todas y a todos los asambleístas. Señor Secretario, verifique el quórum, por favor.----------

I

EL SEÑOR SECRETARIO. Inmediatamente, señor Presidente. Señores asambleístas, buenos días. Verifiquen que sus tarjetas electrónicas se encuentren insertas en sus curules, por favor. En la pantalla principal de la Asamblea Nacional pueden verificar la presencia o ausencia de los señores asambleístas. Si alguien tuviera algún inconveniente, por favor, con el personal de apoyo, hágannos conocer. Señor operador, registre la presencia de los señores asambleístas. Setenta y cuatro asambleístas presentes en la sala, señor Presidente. Señor Presidente, sí tenemos quórum. Con su autorización procedo a dar lectura a la convocatoria, señor Presidente.----------

II

EL SEÑOR PRESIDENTE. Reinstalo la sesión. Continúe, Secretario.-----

III

EL SEÑOR SECRETARIO. "Convocatoria. Continuación sesión No. 77. Por disposición del señor Fernando Cordero Cueva, Presidente de la Asamblea Nacional, y de conformidad con el artículo 12, numeral 3, de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, se convoca a las y los asambleístas a la Sesión No. 77 del Pleno de la Asamblea Nacional, a realizarse el martes 9 de diciembre de 2010 a las 09h30, en la sede de la Función Legislativa, ubicada en la Avenida seis de Diciembre y Piedrahita en el cantón Quito, provincia de Pichincha, con el objeto de tratar el siguiente Orden del Día que ya fue aprobado: 2. Continuación Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, 3. Proyecto de Resolución que rechaza la decisión de la Segunda Sala de lo Penal de la Corte Nacional de Justicia, de declarar las prescripción de la acción penal en el caso de asesinato de Jaime Hurtado González y sus acompañantes". Estamos en el punto número dos, señor Presidente, en la continuación del segundo debate del proyecto de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.----------

IV

EL SEÑOR PRESIDENTE. Se reinstala la sesión. Tiene la palabra el asambleísta Richard Guillén.----------

EL ASAMBLEÍSTA GUILLÉN RICHARD. Gracias, señor Presidente. Compañeros asambleístas: En el primer debate del proyecto Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial, intervine en el Pleno e hice llegar mis observaciones, tanto a la Presidenta de la Comisión como a usted, señor Presidente, observaciones que iban orientadas al manejo que se le ha dado al SOAT. Si bien es verdad que en la ley vigente no constan las observaciones a laS que yo hago referencia, están implícitamente indicadas en el Reglamento, esto es, el cobro excesivo por el SOAT y el cobro de intereses del quince por ciento por mes de retraso en la renovación del SOAT. Esta Ley vigente de Transporte Terrestre se la cocinó en la Asamblea Constituyente, es allí donde dicen que paseaban los representantes de las aseguradoras para poder hacer efectivo esta reforma a la Ley de Tránsito incorporando el SOAT. El quince de abril, envíe este oficio, argumentando que ese quince por ciento que se cobraba por la renovación, por el retraso en la renovación del SOAT, que configuraba el delito de agiotismo o chulco que está condenado en las leyes del país. Después de ese mes, largos cinco meses, apareció una convocatoria de la Comisión, concretamente el quince de septiembre, para socializar este tema aquí en el salón del ex Senado, en la que concurrieron funcionarios del sector público y transportistas, entre los funcionarios estaba el Ministro de Gobierno, estaba la Superintendenta de Bancos, estaba usted mismo, Presidente, entre otros, y en la intervención que tuvo la Superintendenta de Bancos, ratifica algo que ya lo había manifestado mediante un oficio, que había enviado a la Presidenta de la Comisión con fecha veinte de abril, en la que coincide conmigo plenamente, en los argumentos esgrimidos para criticar el asunto del SOAT. Luego de esta fecha, del quince de septiembre, con fecha veintiséis de septiembre, la Comisión envía a la Asamblea el proyecto de ley para segundo debate. Revisado este informe, como no constaban las observaciones que se habían hecho en

esa Asamblea de socialización, hago un alcance de un oficio dirigido el veintinueve de septiembre a la Presidenta de la Comisión, ratificando una vez más, la configuración de este delito de agiotismo o chulco, que si no está en la ley, está en el reglamento, es que la mayoría oficialista, cada vez que tratan una ley, las cosas que tienen alguna cosa oscura, la difieren a que lo elaboren en el reglamento y el reglamento lo preparan los asesores de la Presidencia de la República. Yo no quiero creer lo que ya se ha comentado, que en aquel entonces, los representantes de las aseguradoras visitaban a los asesores de la Presidencia para que elaboraran ese reglamento en las mejores de las condiciones. Ese SOAT, yo tengo aquí un documento del SOAT de Chile, en donde el vehículo que más paga, paga veintiún dólares, mientras acá, en el Ecuador, los carros más viejos pagan tanto o igual que los carros nuevos y cobran valores onerosos a los propietarios de vehículos, es más, incluyen ese quince por ciento de intereses por mes de retraso en la renovación del SOAT. Sigo insistiendo, señor Presidente, que la Comisión tiene recelo tocar el tema del SOAT, el año pasado ingresaron por concepto del SOAT a las aseguradoras, ciento cuarenta millones de dólares, de los cuales desembolsaron apenas veintiocho millones de dólares, ciento veinte millones de dólares de utilidad que felizmente, aquellos que también gestionaron estos valores en el SOAT, asesoraron a la Presidencia de la República, para que mediante decreto determinara la reducción del treinta por ciento de los valores estimados en ese reglamento en el cobro de SOAT. Y ahora, en los pasillos de la Asamblea y fuera de ellos, hay comentarios no muy agradables para la mayoría de la Comisión que está tratando esta ley. Ojalá no sea verdad, yo quiero pedirle a usted, Presidente, que el día de hoy debatamos este tema en los que están inscritos, que no votemos esta ley, para que regrese a la

Comisión e incorpore estos aspectos. No puede ser posible que sigan explotando el bolsillo de los ecuatorianos que tienen un modesto vehículo de transporte en el país. De tal manera que, voy a estar vigilante, porque ya hubo comentarios que un hombre del maletín de las aseguradoras se ha paseado en la mayoría oficialista de la Comisión, para hacer que este tema no se lo trate en la ley, y claro que me van a decir que en la ley vigente no está constando este asunto, está constando en el reglamento que lo elaboraron los asesores de la Presidencia de la República. De tal manera que, si es que quieren evitar que les sigamos los pasos y averigüemos, investiguemos qué es lo que está pasando con esto, actúen con transparencia y con honestidad y no entreguen sus mejores condiciones a las aseguradoras para beneficiarlos. De tal manera, señor Presidente, que en ese sentido está mi planteamiento, y pediré a mi bloque que si no se incorporan términos taxativos en este asunto, votemos en contra de esta ley. Muchas gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Mauro Andino.----------

EL ASAMBLEÍSTA ANDINO MAURO. Gracias, señor Presidente. Señor Presidente: Debo empezar señalando que en la adenda que la Presidenta de la Comisión hizo circular la semana anterior o en ese informe ampliatorio, se recoge en gran medida lo que algunos asambleístas habíamos propuesto, aunque oficialmente esa adenda no forma parte del informe que debía presentar la Comisión, pero allí están determinadas una serie de observaciones que muchos asambleístas hicimos al respecto. Ya entrando en materia, el problema del tránsito, el problema de la ley en actual vigencia ha sido una gran preocupación de

quien en este momento se dirige a usted, señor Presidente y a los compañeros asambleísta. Preocupa sí, que muchas de las observaciones no han sido recogidas, no entendemos cuál es la lógica, cuál es el sentido o cuál es el fundamento para no haber recogido esas sugerencias o esas propuestas. Por ello, brevemente y en los puntos que considero que hay una vulneración a la norma constitucional, voy a concretar en varios. Si revisamos los artículos treinta y treinta y uno, observamos que son sumamente contradictorios y lo más grave es que al servicio de taxis y furgonetas, se les permitiría operar en la modalidad de transporte intercantonal e interprovincial. Recordemos lo que pasó hace veinte, treinta años, el Consejo Nacional de Tránsito autorizó el funcionamiento de furgonetas, y estas furgonetas fueron las causantes de una serie de accidentes a nivel nacional por el exceso de velocidad, porque el tipo de vehículo no eran los adecuados, muerte, dolor, inseguridad y hoy se pretende nuevamente dotarles de ese permiso de operación a las furgonetas y, más aún a los taxis, desnaturalizando el permiso de operación para los que estas operadoras de transporte han sido concedidas a través de los organismos de tránsito. Los artículos setenta y setenta y dos deben ser revisados, ojalá esté aquí la Presidenta o por lo menos los miembros de aquella Comisión, porque no le veo a la Presidenta, los artículos setenta y setenta y dos deben ser revisados, porque crea una sanción solidaria por una actuación de un tercero, alternativa incompatible con nuestro sistema jurídico. En concreto, señor Presidente, se adopta esta posición, esta opción, cuando la ley prevé que por la infracción de un agremiado se sanciona a todos los restantes. Este artículo rompe como un principio fundamental del derecho penal y administrativo, el sistema punitivo de acto, esto es, que una persona solo puede ser sancionada

por una acción que haya cometido o una omisión en la que haya incurrido. En concreto, las disposiciones setenta y setenta y dos, entran en franca confrontación con el artículo setenta y seis, numeral tres, de la Constitución de la República. En el artículo ciento tres del proyecto, se regula la posibilidad de que se realice la audiencia de juzgamiento sin la presencia del imputado, sin la presencia del acusado cuando la norma constitucional restringe, en el artículo doscientos treinta y tres, a cuatro delitos específicos, ¿cuáles son estos cuatro delitos específicos? El peculado, el cohecho, la concusión y el enriquecimiento ilícito, solo en estos cuatro delitos, la Constitución faculta para que aún en ausencia de los acusados, se pueda dictar sentencia, pero no en otro tipo de delitos como se pretende hacer hoy a través de este proyecto de Reforma a la Ley de Tránsito. En tal virtud, se rompe también con el principio de proporcionalidad recogido en el numeral seis del artículo setenta y seis de la Constitución de la República. Así mismo, de forma increíble, incomprensible, se regula que de manera adicional se declarará en rebeldía al procesado que no asista. Qué consecuencia jurídica genera, pues, la rebeldía en el ámbito penal, ninguna consecuencia jurídica, la rebeldía opera sí dentro del campo civil, pero mas no dentro del campo penal. En el artículo ciento quince se crea una categoría realmente insólita, indicio de presunción de responsabilidad. Yo pido a cualquiera de los compañeros abogados presentes en esta sala, me explique cuál es la consecuencia jurídica de esta nueva, novedosa categoría que se crearía por este proyecto de ley. Recordemos que cuando el dueño del vehículo no identifica de manera efectiva al que conduce un vehículo causante de un accidente, se lo señala aquí como indicio de presunción de responsabilidad penal, no sé que quieren decir. Por favor, que la Comisión determine qué es esto de

indicio de presunción de responsabilidad penal. ¿Qué va a pasar cuando los jueces tengan que aplicar esta curiosa categoría? Es necesario, señor Presidente, señalar que el Derecho Penal es de acto y no de autor, por tanto no se lo puede hacer responsable por un delito de tránsito, cuando el sujeto no lo cometió. La resolución técnica radica en reconocer que la conducta de tapar al responsable sí debe ser tipificada, pero como una obstrucción a la justicia, como un ocultamiento a la justicia. Por ello quien oculta a quién estuvo conduciendo un vehículo, debe ser sancionado, pero no a través de la Ley de Tránsito, sino a través de una sanción determinada en el Código Penal, hacer lo contrario, es vulnerar lo que dice la normativa penal. Dado que en el proyecto, señor Presidente, se ha regulado un esquema de sanciones diferenciadas en razón del grado de alcohol que el procesado presenta, este modelo de regulación conlleva un gran vacío en la redacción actual del artículo setenta y siete, porque el juzgador, es decir, el Juez de Tránsito debe presumir el que se halla intoxicado o embriagado, pero la normativa que está en el informe no aclara dentro de qué categoría, dentro de qué grado. Por tanto, es previsible que se generará un gran problema el momento en que el juez quiera aplicar una sanción a quien probablemente se encuentre bajo los efectos del consumo de alcohol. Así mismo, señor Presidente, es preciso que se elimine el artículo sesenta y nueve del proyecto porque rompe con toda la lógica de esta ley reformatoria. Por razones de tiempo solo me referiré a su confrontación con el tercer artículo innumerado, introducido por el artículo ochenta y ocho del proyecto. En ambos artículos se fijan límites mínimos y no máximos al alcohol que el procesado presenta, por tanto, se aplica a infracciones que superan esta base. Lo curioso, señor Presidente y miembros de la Comisión, es que en el primero, cuando se conduce un

vehículo cualquiera, ejemplo, un vehículo particular. Yo conduzco un vehículo particular, la pena es de seis meses a un año, pero cuando se lo hace con un vehículo de transporte público, Juan conduce un vehículo de Transportes Ecuador, Patria, Chimborazo y si se produce una accidente, la pena es de sesenta días de prisión, o sea, a una infracción más grave se impone una sanción más benigna, y esto es solo un ejemplo de lo que está ocurriendo en este proyecto de ley. Por lo tanto, señor Presidente, solicito que la Comisión revise realmente este informe porque podría, en vez de generar acciones de carácter positivo para la reforma de este proyecto de ley, lo que haría es simplemente entorpecer el normal desenvolvimiento del trámite, y los jueces estarían avocados a aplicar disposiciones ambiguas, improcedentes y, lo más grave, que están en contraposición a la Constitución de la República.---

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

EL ASAMBLEÍSTA ANDINO MAURO. Otro artículo que me parece insólito, el cuarenta y tres, en el inciso segundo, qué dice en el inciso segundo el artículo cuarenta y tres: "Las personas naturales que hayan prestado servicio público o comercial sin estar autorizadas para el mismo, no podrán participar en la adjudicación de títulos habilitantes disponibles", esto es una monstruosidad, es una barbaridad, ¿por qué? porque se está rompiendo con lo que establece el artículo once, numeral dos, de la Constitución; el artículo setenta y seis, número seis de la misma Carta Fundamental, a nadie se le puede imponer una pena de por vida, el hecho de que alguien haya trabajado de manera informal, eso no quiere decir que no pueda ser sujeto algún momento de ser beneficiario precisamente de la adjudicación de un título habilitante.----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Terminó su tiempo, Asambleísta.----------

EL ASAMBLEÍSTA ANDINO MAURO. Señor Presidente: Aspiro que si queremos que esta ley sea positiva, pues, se recoja las observaciones que se lo ha hecho antes y hoy en este Pleno. Es competencia de todos, de los ciudadanos, de las autoridades de tránsito, hacer una ley para que se respete la ley, porque solamente así trataremos en gran medida, de erradicar la serie de accidentes que se producen diariamente en las carreteras y calles del país. Gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Les hago notar lo siguiente, asambleístas. De acuerdo a nuestra Ley Orgánica, en un solo debate, en el segundo debate se debe votar la ley, se debe aprobar o improbar la ley, y dice este propio artículo, que a juicio de quien hace de ponente, en este caso la Presidenta, puede o no aceptarse modificaciones. No estando la Presidenta, acaba de llegar el Vicepresidente, en este caso yo lo que tengo que decirles en voz alta, así no lo diga el Reglamento, es que ya que está aquí en mayoría la Comisión, tendrán que informarle a la Presidenta de todo lo que está pasando en esta sesión, porque de no, no se va a poder efectivizar lo que dice esta disposición legal. La otra es suspender la sesión y esperar que venga la Presidenta. Punto de orden, Rafael Dávila.----------

EL ASAMBLEÍSTA DÁVILA RAFAEL. Señor Presidente: Solamente una pequeña precisión. Hace pocos meses cuando la Asamblea Nacional trató el COOTAD, en el mes de marzo se efectuó aquí un amplio debate y luego regresó a la Comisión el texto del proyecto, para que la Comisión prepare finalmente el texto que fue sometido a votación acá.

Entonces, me parece, señor Presidente, quiero pedir que ese sea el procedimiento en esta ocasión, que usted remita el proyecto luego de concluido el debate, a la Comisión de Desarrollo Económico para que recoja las observaciones que aquí se han presentado, y presentemos el proyecto definitivo para votación.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Exactamente estaba diciendo eso, así no sea exactamente lo que dice la ley, pero ese procedimiento que lo hizo Virgilio Hernández, y creo que todos estamos de acuerdo en que fue un buen proceso, debería en este caso con más razón hacerse, porque está ausente la Presidenta, de no qué va a recoger. De acuerdo, continuemos.----------

EL ASAMBLEÍSTA DÁVILA RAFAEL. Esto, señor Presidente, solamente porque me parece que no debe quedar el tema solamente a discrecionalidad de la Presidente de la Comisión, sino que sea la Comisión la que conozca.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Sí, está todo, tendremos que entregar los videos y los audios a la Comisión. Le estaba yendo a dar la palabra a usted, asambleísta Morales, tiene la palabra usted.----------

EL ASAMBLEÍSTA MORALES LUIS. Gracias, señor Presidente. Nosotros hemos venido reclamando permanentemente, el incumplimiento de las normas constitucionales y de la Ley Orgánica de la Función Legislativa en el tratamiento de la ley, no solo de Tránsito sino de cada una de aquellas que por el motivo de transición constitucional se ha tenido que dar. Al efecto, señor Presidente, y como a mí mismo me gusta leer la

Constitución y la ley, me permito decirle, en el artículo ciento treinta y seis de la Constitución dice: "Los proyectos de ley deberán referirse a una sola materia y serán presentados a la Presidenta o Presidente de la Asamblea, deberán ser tratados en dos debates", dice la norma constitucional. El artículo sesenta y uno de la Ley Orgánica de la Función Legislativa dice: Del segundo debate, en la parte pertinente dice: "El segundo debate se desarrollará, previa convocatoria de la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional, en una sola sesión. Durante el segundo debate el o la ponente podrá incorporar cambios al proyecto de ley que sean sugeridos en el Pleno. Se podrá mocionar la aprobación del texto íntegro de la ley, o por títulos, capítulos, o se podrá archivar un proyecto". No estamos cumpliendo, señor Presidente, ésta es ya una continuación del segundo debate, quizá nosotros quisiéramos mejorar en cada uno de estos la confección de la ley, que sea duradera, que no ocurra lo que ya ha pasado, que en Montecristi se aprobó una ley a la velocidad y apenas ha durado dos años, y ya tenemos que entrar en una profunda reforma. Considero que debemos apegarnos un poco más al estricto contenido de la ley, tanto constitucional cuanto la nuestra propia, que es de la Función Legislativa. Éste era un punto de información, pero aprovechando que me ha dado la palabra, quisiera recomendar a la señorita Presidenta y a los miembros de la Comisión, que todo lo que estamos expresando acá, incluido lo de la Comisión General de los señores transportistas y choferes profesionales, ustedes, en una sesión la puedan analizar para recoger los criterios valiosos que se han vertido acá, tanto miembros de la Comisión cuanto de otras comisiones diferentes. Pero, en lo básico, señor Presidente, esta ley no recoge el principio fundamental, hay una equivocación en la concepción de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, no es para los señores

choferes, no es para los señores transportistas, esta ley para todos los ecuatorianos que nos movilizamos. Hay pasajeros, habemos usuarios de vehículos particulares y existen usuarios de taxis y buses urbanos, tanto nacionales provinciales y hasta interparroquiales. En esta ley no se incluye el tema de cada una de las provincias en coordinación con el Código Orgánico Territorial, se violentan procedimientos y, más que todo, señor Presidente, no se ha invitado a la ciudadanía a que se venga a hacer presente en este Pleno, sino solamente a partes interesadas. En un sector, los señores taxistas representantes de las cooperativas amarillas, en otro sector, los señores representantes de los taxis ejecutivos o taxis a colores y, en efecto, todos ellos han hecho aportes pero yo me permito hacer a nombre de la ciudadanía, compañero Presidente y compañeros asambleístas. Aquí se tiene que legislar para que no existan ya los cincuenta muertos en el sector de Yambo en la provincia de Tungurahua, como que se hubiera caído un avión, en un bus urbano. Cierto es, que la Comisión Nacional de Tránsito ha sancionado con quitarle la frecuencia a esa unidad, pero ahí venía el análisis de mi distinguido colega Mauro Andino, no se puede ejercer una acción que no consta tipificada en la ley, porque la ley, valga la redundancia, debe estar pre-escrita en la Constitución, para que mande, prohíba o permita. Existe exageración en las sanciones, no se puede criminalizar la conducción de un vehículo que supuestamente no tiene frecuencia. Mire usted, cómo se puede poner en la cárcel a un padre de familia desesperado que no tiene otra opción de trabajo, y que la misma norma constitucional, en forma equivocada quizás, la aplican para conducir un vehículo no autorizado. Por eso, esta ley, señor Presidente, tiene que volver a la Comisión obligatoriamente, para que vuelva a ser analizada con todas y cada una de las partes que tienen

que ver, insisto, no solamente a los empresarios de transporte o a los señores choferes, sino a toda la comunidad ecuatoriana. Elevo a moción mi pedido, señor Presidente, que vuelva este proyecto a la Comisión respectiva para que sea analizada nuevamente. Gracias.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. No puedo tramitar su moción, Asambleísta, porque la ley no dice eso. Lo que me han pedido hace un momento, sí, regresará a manos de la Comisión si la Presidenta que en este caso hace de ponente lo quiere compartir, espero que así lo haga. Asambleísta Jaime Abril, no está. Asambleísta César Gracia. Asambleísta José Picoita.----------

EL ASAMBLEÍSTA PICOITA JOSÉ. Gracias, señor Presidente. El debate que estamos llevando en esta sesión es tan importante para generar una ley que permita en primer lugar, garantizar los derechos de los ciudadanos, una ley que permita fortalecer ese cuidado al ciudadano por parte de quienes hacen un servicio público de transporte. Una ley también que permita a los transportistas y a los choferes, garantizar ese espacio y ese derecho al trabajo, ese derecho a que den un buen servicio a los ciudadanos. Eso es muy importante, ya que en estos tiempos la mayor cantidad de muertes que están ocasionando los transportistas, transportistas irresponsables por supuesto, están superando a una serie de enfermedades como el sida, la tuberculosis, la malaria que ya han sido superadas. Los accidentes de tránsito están ocasionando la mayor cantidad de muertes entre los jóvenes de catorce a veinte años. Eso tenemos que corregir con esta ley, tenemos que generar mayores condiciones para que los transportistas, los choferes brinden un servicio adecuado y, por otro lado, también quienes hacen

la conducción de un vehículo tengan las precauciones que así lo determinan. De otra parte, señor Presidente, quiero hacer llegar hacia esta Asamblea Nacional y a la Comisión, algunos temas que no se han considerado dentro de la propuesta reforma. En el artículo treinta, en el artículo setenta y cinco se habla de las modalidades de transporte, se habla de quienes van a hacer el servicio de transporte público, pero no se está considerando a sectores importantes del país como es el sector rural. En esta ley, al parecer, se toma en cuenta solamente las ciudades, solamente los sectores donde hay una mayor circulación vehicular, no se está considerando a los recintos, no se está considerando a las parroquias rurales, a las vías de tercero y cuarto orden donde tiene que circular vehículos que presten un servicio adecuado a la ciudadanía, pero que no van a poder ingresar los buses de gran tamaño porque las vías no lo permiten. Y si también se quiere hacer transporte público en esos sectores con taxis o con camionetas doble cabina, el servicio va a ser demasiado costoso. Por lo tanto, quiero proponer a la Comisión y aquí a la Asamblea Nacional, que en estos sectores se pueda permitir el transporte de minibuses o busetas, porque es el vehículo adecuado que va a permitir al agricultor, al campesino tener este servicio con alguna comodidad y asimismo transportarse en algunos momentos con carga, con bienes que ellos están siempre transportando hacia sus comunidades. Este servicio no se lo está considerando en esta ley, y somos los portavoces de una serie de transportistas, y principalmente de los compañeros representantes de las Juntas Parroquiales, que han visto con preocupación que no se está considerando este tipo de transporte. Y también habían observaciones de algunos colegas, que el servicio de busetas o de medio buses, han ocasionado una serie de accidentes, así es, pero cuando este servicio o

este bus o este minibus hacía el servicio de provincia a provincia, lo que proponemos es que este servicio que preste el minibus sea un servicio intraprovincial no interprovincial, que sea un servicio intercantonal, interparroquial, por lo tanto vamos a garantizar que este servicio se lo pueda hacer de mejor manera. Esto queríamos señalar, colegas asambleístas, señor Presidente, y pido a la Comisión que sea recogido, las observaciones las haré llegar por escrito con una mejor redacción capaz de que se incorpore en el proyecto definitivo de la ley, porque es un servicio que se requiere para los sectores rurales marginales principalmente. Gracias, colegas asambleístas, gracias Presidente.-------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Consuelo Flores.----------

LA ASAMBLEÍSTA FLORES CONSUELO. Señor Presidente, compañeros asambleístas: Quiero, en primer lugar, felicitar a aquellos compañeros asambleístas que pertenecen a la Comisión donde se ha tratado la ley y, a la vez, hacer un llamado a la Presidenta de esta Comisión, porque está dando el ejemplo y la figura de lo que se ha venido elaborando el proyecto de ley dentro de la Comisión, que ni siquiera está presente aquí. Esa es la importancia que se le da como Legisladora para sacar adelante un proyecto de ley, que es una ley muy responsable para el pueblo ecuatoriano. Yo hubiera querido que esté presente ella aquí, porque yo no siendo miembro de esta Comisión, participé en esta Comisión como taxista que soy durante dieciséis años, y me siento honrada de ser trabajadora del gremio en la transportación, y he participado en esta ley porque tengo conocimiento de la problemática, de lo que viene viviendo la transportación durante muchos años. Yo le envié la reforma al proyecto de ley a la Presidenta, pero ni siquiera ha

sido tomada en consideración, ni siquiera ha sido puesto ese proyecto de ley que se lo mande el día veintiocho de septiembre, y aquí está la prueba, señor Presidente. Muchos compañeros de la misma Comisión, se han dado cuenta cómo se iba laborando este proyecto y le consta al compañero Vicepresidente, que lo felicito que esté aquí presente, porque en muchas ocasiones él ha llevado la batuta para sacar adelante este proyecto de ley. He dado muchas observaciones, ¿por qué? Porque el gremio de la transportación viene siendo discriminada por muchos años, toda la vida a los transportistas legales le han puesto de una manera discriminatoria que cumplan la ley, pero no se le ha dado lo que el transportista, el que es el motor del país, el que da el servicio al país, se le dé un poquito de diferencia, de responsabilidad para ellos también. Hablamos, sí hablamos de los choferes, y decimos que salen a matar a las calles, pero dónde está la dirigencia de los choferes profesionales, dónde está lo que se le debe inculcar al chofer para su responsabilidad, ahí es donde tiene que presentarse y ahí es donde tiene que velar por los intereses del gremio, no por intereses personales. He escuchado a dirigentes, representantes de los choferes profesionales, como el compañero Onofre, que le doy la bienvenida que se encuentra aquí presente, y yo quisiera que se haga hincapié para que se vele por los intereses de los choferes profesionales y se saque por lo menos un seguro para los conductores profesionales, porque por muchos años han sido desamparados. Hay compañeros transportistas en los carros intercantonales, interprovinciales que dan un servicio ocho, diez, doce horas y tiene que redoblar la guardia, y esos son los accidentes que se cometen en las carreteras por la irresponsabilidad de aquellos que tienen monopolios, y que solamente sirven para explotar al transportista y no sirven para darle los beneficios que el transportista

necesita. En el asunto de lo que se está pidiendo, en la ilegalidad, se lo pide porque es a nivel nacional la ilegalidad que existe, porque el transportista legal cumple con todos los parámetros de la ley que le piden y le exigen. No digo que no pueden trabajar los demás, pero tenemos que regirnos a las leyes. La Constitución en el artículo treinta y tres dice el derecho al trabajo, y en el treinta y cuatro dice, la seguridad social, pero así mismo dice que como hay deberes, hay obligaciones que se tiene que cumplir, significa, que por que se dice que la patria es de todos, entonces, hagamos lo que nos da la gana. Yo también, voy a mandar a hacer mil uniformes de policías o mil uniformes de vigilantes, y porque la patria es de todos los voy a sacar a trabajar a las calles. No, señores, hay que regularse para poder trabajar, el transportista en la actualidad está cambiando su parque automotor, el transportista quiere sacar, brindar un servicio a la sociedad, entonces, los dirigentes deben velar por los intereses sociales que se tiene que brindar a la sociedad, al pueblo ecuatoriano, y no por intereses políticos ni personales. He pedido que en esa Ley de Tránsito, se implemente la educación vial, porque es muy importante desde la niñez que venga la educación vial, para que así vayan conduciéndose por esos caminos para que se incrementen en el pensum académico. Sobre el asunto de la Comisión de Tránsito, tenemos que recordar que la misma Constitución, artículo dos sesenta y cuatro, numeral seis, le dio la potestad a los gobiernos autónomos descentralizados, y por eso se esperó la Ley del COOTAD en el artículo ciento treinta le está diciendo que es lo qué tiene que manifestarse y las competencias que se le da a los gobiernos autónomos descentralizados. El artículo ciento siete del COOTAD nos habla de los recursos y ahí nos habla del talento humano, pregunto ¿acaso los uniformados de tránsito no son el talento humano? entonces los

municipios son los que se encargan de coger el talento humano, y también los activos y pasivos de lo que se está dando dentro de la Comisión de Tránsito. Los uniformados no están desamparados ni se los va a dejar fuera, que recuerden que es la misma Constitución hecha en Montecristi y aprobada en el dos mil ocho, cuando se manifestaba dentro de ese artículo la responsabilidad de las competencias para los gobiernos autónomos descentralizados. ¿Por qué se quiere discriminar a Guayas, por qué se quiere discriminar a Guayaquil, solo porque se han reunido veintiún alcaldes para organizarse y sacar adelante las instituciones? Tenemos que velar por los intereses sociales, no por intereses personales, y aquí los legisladores hemos venido a legislar a beneficio y a favor del país, del pueblo ecuatoriano donde tenemos que hacer leyes en beneficio del Ecuador, esa es nuestra responsabilidad. Aquí se dan prebendas para que ingresen compañías donde manejan monopolios, compañías donde han acostumbrado a coger conductores, choferes sportman, y que ahora se les obligan que se legalicen, quieren tapar el sol con un dedo. Tendrán legalizarse aquellos vehículos que se los declare ilegales y que tiene derecho a trabajar, pero también tienen obligación de cumplir con la ley y tiene que incrementarse dentro del parque automotor, según el estudio técnico y favorable que se hizo, según la cantidad de población en cada provincia. No se los puede dejar fuera a aquellas personas que tienen que legalizarse, pero asimismo tiene que cumplirse lo que manda la ley, lo que manda una Ley de Tránsito. Es verdad lo que escuchaba, lo que decían asambleístas del asunto del SOAT. El SOAT tiene que crearse para dar seguridad al servicio de la transportación y al servicio de todos los que ruedan en un vehículo, ¿por qué? porque aquí se los ha dejado fuera a muchas personas que han tenido accidentes y que en el momento que...----------

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

LA ASAMBLEÍSTA FLORES CONSUELO. Gracias, Presidente. Y en el momento que se tenga la responsabilidad de estar al frente con esos gastos, estas pobres personas no han tenido cómo solventar los accidentes de tránsito. Entonces, señores, señores de la Comisión, algunos asambleístas aquí han sido coherentes, y han manifestado que se tiene que recoger todas esas observaciones para que salga una buena ley en beneficio de todos, no solamente de la transportación sino del pueblo ecuatoriano, porque los transportistas también son pueblo ecuatoriano y también son ciudadanos que después de ser transportistas también son peatones, y la ley tiene que salir para responsabilidad de todos. Muchas gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Francisco Hagó.----------

EL ASAMBLEÍSTA HAGÓ FRANCISCO. Señor Presidente, muchísimas gracias. Ante todo un saludo muy fraterno al pueblo ecuatoriano y a los migrantes, a aquellos que por diversas razones han tenido que salir del país para buscar un sustento para sus familias, por buscar días mejores. A ellos, mi fraternal y solidario abrazo y muy especialmente a aquellos compatriotas en Estados Unidos y Canadá, quienes están siguiendo muy de cerca las actividades de la Asamblea Nacional en el Ecuador. También un saludo a la ciudadanía, para con quienes estamos trabajando presentando ante ustedes un proyecto de reforma a la ley, a los miembros de la Comisión de Tránsito, quienes están aquí presentes, toda la ciudadanía está presente, toda la ciudadanía ha discutido esta reforma de ley. Muy bien había dicho la asambleísta

Consuelo Flores, ella, Gido Vargas, compañeros asambleístas de diferentes tendencias políticas, que han estado participando y han sido testigos fieles de cuál ha sido el actuar de nuestra Comisión. Nosotros hemos hecho un trabajo de puertas abiertas, un trabajo no solamente en la ciudad de Quito, en cuatro paredes, sino que se ha realizado en todo el país, hemos permitido que toda la ciudadanía exponga sus puntos. Esto se ve reflejado en un proceso de socialización que abarca y acoge las observaciones de diferentes aspectos, de diferentes regiones y de diferentes sectores de la ciudadanía. En uno de los primeros puntos que quisiera hacer, y es dando respuesta a algún Asambleísta que dijo que no se había socializado ni se había trabajado con la ciudadanía, un muy grave error. Parece ser que no han estado siguiendo cuál es el trabajo que ha realizado la Comisión, a qué punto llega el proceso de socialización de esta ley, que con mucho orgullo y alegría tengo que presentarles y tengo que rescatar y felicitar a la comunidad migrante, nuestros compatriotas en el exterior, aquellos ciudadanos ecuatorianos que viven en Brooklyn, en el barrio de Bushaick han trabajado muy de cerca esta ley. Es más, gracias a los aportes que está comunidad ha realizado se ve reflejada en nuestra actual propuesta de reforma, en la cual se permite a la ciudadanía, a los migrantes cuando regresen al país poder transitar libremente, si tienen un documento actualizado aunque sea emitido por otro Estado, otra Nación-Estado, que les va a ser permitido el manejar dentro del territorio ecuatoriano. Es más, dentro de estas observaciones se acató algo muy importante, muchos de nuestros migrantes retornan al país dando su voto de confianza para poder regresar y reactivar su vida productiva, y se les va a permitir el canje de licencias a un equivalente, de acuerdo a lo que hayan sacado y haya sido emitido por otro Estado. Otro de los puntos en los cuales

quiero hacer referencia es a la CTG. Es importantísimo que nosotros, las naciones pobres, las naciones que tenemos que velar por nuestros recursos tenemos que cuidarnos con mucho ahínco, con mucho profesionalismo, ¿cómo es posible que en los momentos que estamos hablando que tenemos que mejorar la organización del Estado, que tenemos que velar por la seguridad, la institución que cuenta con más de sesenta y tres años de experiencia en seguridad vial, se presente la moción de eliminarla dentro de la institucionalidad del Estado? Es inconcebible que lo hagamos, no hay otra institución dentro del Estado ecuatoriano que tenga mayor experiencia y capacidad para controlar el orden público en la vialidad. La Comisión de Tránsito del Guayas cumple con estas funciones, como en algún momento lo presentó una de sus compañeras, la oficial Carrera, cuando iniciábamos el debate de esta ley, lo dijo muy claramente, la experiencia, la capacidad, la técnica, el conocimiento que esta institución abarca a lo largo de esos sesenta y tres años, es una de las principales razones por las cuales debemos no solamente preservarla, tenemos que ver la manera de potencializarla, de darles los instrumentos, el presupuesto, darle la capacidad para que hagan aquello que se han estado entrenando, practicando y desarrollando a lo largo de tantas décadas dentro del Estado ecuatoriano. Y en este sentido, algo más que debemos rescatar es que, por supuesto, a ningún Municipio se le está negando la oportunidad de cumplir con lo que le manda la Constitución, la cual no es optativo, no es que si les parece, si les gusta, si lo creen conveniente tomar el control de tránsito, muy por lo contrario, la Constitución ecuatoriana les manda ejercer un mandato que se le da, pero esto está reglamentado en la ley ya aprobada del COOTAD, se les regula, se les permite el procedimiento en la cual de una manera técnica y eficiente, los

municipios asuman sus competencias y la ejerzan, pero esto no quiere decir que las instituciones que ya existen tengan que desaparecer. Muy por lo contrario, tenemos que maximizar la eficiencia de dichas instituciones, una de las vías puede ser, porqué no, sumarse a las actividades que los municipios realizan, pero tomen en cuenta que yo soy guayaquileño, Guayaquil no es todo Guayas. La Comisión de Tránsito del Guayas pertenece y representa a toda la provincia, hay un sinnúmero de actividades en las cuales dicha institución podrán poner en práctica los conocimientos adquiridos, hasta que todas las municipalidades no asuman sus competencias, tendremos una institución fuerte que pueda velar por esta transición. Además, muchos otros cantones no tendrán la capacidad de poder asumir dichas funciones y una institución como la CTG estará presta para servir en esta área. Otro de los puntos que quiero presentar ante el Pleno de la Asamblea es, como había mencionado anteriormente, que los recursos tienen que ser muy bien cuidados y preservados, algo que proponemos a este Pleno y a la ciudadanía, es de que creemos un cuerpo civil para el control de tránsito, y esto inspirados en la CTG. Cómo es posible de que tengamos al cuerpo de la Policía controlando el tránsito, cuanto estos miembros han sido entrenados, capacitados, se ha invertido los recursos del Estado en una preparación para controlar el crimen, y se los desvíe de esta función primordial para que estén controlando el tráfico y la vialidad, hacen obviamente un trabajo estupendo, pero hay una minimización de los recursos del Estado, cuando los ponemos a los oficiales de la Policía en el Ecuador a controlar el tráfico, les tenemos separados de las funciones principales para las cuales ellos han sido entrenados y capacitados, entonces, todo este conocimiento para dar seguridad a la ciudadanía es derivado a otras actividades y no se lo

utiliza en su plenitud. Lo que consideramos es que la Policía Nacional debe concentrarse en las actividades para las cuales tienen un conocimiento y entrenamiento especifico, y sea una entidad civil la que pueda controlar el tráfico y la vialidad en el Ecuador, obviamente recibiendo una preparación técnica, la cual estamos todos conscientes que debe de ser. Y, algo más que quería mencionar el problema de la irregularidad. El Estado no puede darle la espalda a los problemas que vive el Ecuador, no podemos tener irregularidad de tránsito, tránsito irregular, fundando servicios de una manera irregular, eso atenta contra la seguridad pública, no podemos permitirlo, pero a la vez se ha iniciado un proceso para los taxis ejecutivos en los cuales hay una entidad que ha estado...----------

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

EL ASAMBLEÍSTA HAGÓ FRANCISCO. Muchas gracias, Presidente. Que ha estado realizando un proceso en el cual van a salir de esa obscuridad a un proceso técnico, a un proceso de incorporación a la sociedad de una manera clara. Les estamos pidiendo a las instituciones que en los futuros dos meses, afronten esta responsabilidad y completen el proceso de regularización de dicho sector ente la sociedad. Nada más que decirles, muchas gracias por su atención. Muchas gracias, Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Ramiro Terán.----------

EL ASAMBLEÍSTA TERÁN RAMIRO. Señor Presidente, muchas gracias, pero la vez anterior ya hice uso de la palabra en cuanto a la Ley de

Tránsito y Transporte.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Gido Vargas. Asambleísta Luis Almeida. Asambleísta Kléver García. Asambleísta Galo Lara. Asambleísta Elvis Maldonado.----------

EL ASAMBLEÍSTA MALDONADO ELVIS. Gracias, señor Presidente, compañeros, compañeras asambleístas: Existe una verdadera expectativa en cuanto tiene que ver pues a este segundo debate de la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre, sin embargo, en la Comisión hemos enviado una serie de observaciones, principalmente lo que concierne a la situación de los Sindicatos de Choferes. En mi provincia, en Chimborazo, existen ejemplos realmente preocupantes, porque no hay una verdadera fiscalización, una auditoría de la forma cómo se está manejando los sindicatos, no solamente en Chimborazo, sino a nivel del país. Hay un verdadero caos en la provincia de Chimborazo, por lo tanto consideramos que se debe buscar una verdadera reingeniería a lo que son los sindicatos en el país, donde se mueven miles de miles de dinero, más aún cuando también son parte de los problemas y hay un problema jurídico del cantón Penipe, todavía en proceso judicial, sobres las licencias. Varios sindicatos han determinado realmente problemas caóticos, a tal punto, repito, hay procesos legales en la provincia de Chimborazo, licencias que son a diestra y siniestra entregadas, más aún cuando existe documentación, que cuando se inscribe el cuarenta por ciento, y asoman con el ochenta por ciento que se entregan las licencias, sin haber realizado los debidos cursos y la capacitación necesaria en los sindicatos que son adheridas para sacar la licencias profesionales. Por eso es el problema que existe

tanto en los taxistas ejecutivos, taxistas gremiales, etcétera, etcétera, que no hay licencias, que definitivamente están capacitadas para poder transitar en las carreteras del país. El SOAT es otro de los problemas, usted va a una cabina telefónica en cualquier sitio y usted puede comprarlo. Creo que es necesario regularlo, aquí hay miles y miles de dólares que definitivamente tiene que vincularse a sitios establecidos, donde se determine el verdadero porcentaje que debe pagar el SOAT de su vehículo. Más aún, cuando en los accidentes van y buscan que se determine, en diferentes clínicas y hospitales privados, para que se pueda realizar precisamente la situación en torno a heridos de accidentes no son determinados, sino, más bien, deben sacar una serie de documentación para poder ingresar a cada una de estas clínicas y hospitales. Entonces, el SOAT no es la verdadera forma de proceder como se está actuando actualmente en el país. Es necesario, entonces, centralizar, regular esta situación. Hay sanciones muy mínimas en torno a los accidentes de tránsito en las carreteras, mucho se habla, en los diarios del país están involucrados precisamente, una serie de accidentes que ha existido últimamente, porcentajes muy altos; sin embargo, yo creo que es necesario que sean las sanciones ejemplarizadoras, un alto porcentaje definitivamente, que tiene que ser sancionado civil y penalmente. Por lo tanto, hay que aclarar que no solamente los puntos tiene que determinarse, los treinta puntos, porque si pierde los treinta puntos hay un curso de capacitación y nuevamente vuelve a las carreteras, yo creo que es necesario una multa ejemplarizadora también en cada una de estas infracciones para tener todo el rigor de la ley. En cuanto a la CTG, creo que es necesario realizar un trabajo de fortalecimiento y reingeniería, es necesario que en la CTG, la del Guayas, se determine y continúe realizando las

actividades, principalmente con el apoyo y fondos del Estado, caso contrario, qué apoyo se va a dar, precisamente, a la CTG. Es necesario, entonces, que se vaya fortaleciendo, integrando, más aún cuando tiene más de sesenta años, que esto significa una experiencia que está realizando y que también el porcentaje de índice, en cuánto tiene que ver al trabajo que ha realizado, lo ha hecho positivamente, Pero, sin embargo, el Estado tiene que vincular con fondos que le permitan controlar su trabajo en beneficio de la provincia del Guayas. Por ello, considero que debe volver nuevamente a la Comisión, y se consideren las observaciones que también hemos entregado a la Comisión para poder analizarlo, y que se ponga en tapete una serie de puntos de vista que es necesario regularlas. Gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta María Paula Romo. Asambleísta Gina Godoy. María Soledad Vela.----------

LA ASAMBLEÍSTA VELA MARÍA SOLEDAD. Gracias, señor Presidente. Me permito presentar algunas observaciones considerando que el tránsito y el transporte son parte de nuestra vida cotidiana, y también una expresión de la libertad de circulación; sin embargo, hay una serie de problemas que regular y que evitar. Uno de los mayores problemas que nosotros tenemos son los accidentes. No olvidemos que la Constitución establece como obligación del Estado garantizar a las personas su seguridad integral, por tanto, esta ley debe reflejar esta garantía. Señalé en el primer debate la necesidad de que la normativa genere una verdadera seguridad, especialmente para las personas de los grupos de atención prioritaria. El Reglamento Cuarenta y cuatro de las Naciones Unidas de mil novecientos ochenta y uno, obliga a los

países firmantes a poner los medios para extender dispositivos de seguridad infantil en automóviles adecuados de las edades de los niños, niñas y adolescentes y, especialmente, en el transporte escolar. Considero que por su importancia no es un tema reglamentario y que debe estar en esta ley, no solo que quienes se encargan del transporte escolar deben tener licencia profesional, sino que también deberían tener una capacitación especial, tema que espero sea acogida por la Comisión. Hay indicadores preocupantes sobre este tema. La mitad de los menores de un año viaja incorrectamente sujeto, entre los cuatro y seis años de edad solo el once por ciento lleva el cojín elevador adecuado, entre los siete y nueve años solo el veinte por ciento viaja sujeto y lo hace con cinturón y no con un sistema especializado para su edad y estatura. Para niños y niñas deben utilizarse elementos de retención homologados y adecuados a su peso y estatura, y también los usuarios de transporte escolar no cuentan con los dispositivos adecuados, y como hemos escuchado, también muchos de los conductores de transporte escolar no poseen licencia profesional. Esta situación se complica en las zonas rurales, la semana pasada en la provincia de Loja hubo un lamentable accidente, donde dieciséis estudiantes eran transportados en una camioneta con la triste muerte de una niña. No podemos continuar perdiendo vidas por falta de una adecuada educación vial y que se cumplan las normas de seguridad, tanto la seguridad como la educación vial deben constar en esta ley y además, deben cumplirse, no solamente debemos preocuparnos de la normativa sino también de su cumplimiento. En el ámbito de tránsito y seguridad vial, en el Libro Tercero de la ley vigente se establecen los sujetos y los objetivos; si embargo su aplicabilidad se deja a la discrecionalidad de las normativas respectivas que se aprobarán para el

efecto. Asimismo se concede importancia exclusivamente a las condiciones de los vehículos y no así a quienes los conducen y tampoco se determinan capacidades, obligaciones y plazos para que la norma se cumpla con los propósitos deseables. En el literal g) del artículo ochenta y ocho de la ley vigente, se dispone la implantación de requisitos mínimos para el estado de los vehículos y de actividades industriales que afecten a la seguridad vial. En el inciso final del mismo artículo, se establece un marco teórico esencial, asunto que no es compatible con la urgencia de salvar vidas, disminuir el riesgo, minimizar el impacto de los daños que se producen o de atender a los sectores más vulnerables como son los niños, niñas, adolescentes, personas con discapacidad y las personas adultas mayores. En este sentido, es necesario que el literal g) de dicho artículo contenga lo siguiente: "Disponer la implantación de requisitos mínimos de competencia para los conductores de vehículos de servicio público, comercial y por cuenta propia, así como de seguridad para el funcionamiento de los vehículos, de los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización de sus condiciones técnicas y de las actividades industriales, comerciales, constructivas y, en general de todas cuantas afecten de manera directa o indirecta a la seguridad vial". También sería importante se incluya una disposición transitoria que diga lo siguiente: "Concédase un plazo de ciento ochenta días para aprobar la normativa correspondiente en relación al cumplimiento de los objetivos de la seguridad vial, constantes en el artículo ochenta y ocho de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente, a tal efecto se radica la responsabilidad de la acción descrita en la autoridad que ostenta la rectoría en las actividades adscritas y/o dependientes, y en los Gobiernos Autónomos Descentralizados que

detentan la competencia en la materia". Hace dos meses atrás se lamentaba la tragedia ocurrida en el sector de Yambo, muchos concordamos en la necesidad que se regule las jornadas de conducción y descanso. Esto, sin duda, evitaría en muchos casos los trágicos accidentes, así como la inspección del vehículo, especialmente de los interprovinciales en las salidas de las terminales terrestres. Veíamos que en los días posteriores a este accidente, así se lo estaba haciendo, pero esto ya no está ocurriendo. Cada año un número excesivamente elevado de conductores profesionales pierde la vida o sufre de heridas graves, como resultados de accidentes en los que ha intervenido la fatiga, pues después de muchas horas sin dormir el rendimiento de un conductor no es el mismo. Los conductores profesionales realizan jornadas semanales de hasta ochenta horas, muchas de ellas en horarios nocturnos, sin descansar lo suficiente y esto se agrava incluso por el estrés de cumplir los horario de carga y descarga. Las autoridades de tránsito nos recuerdan que la conducción es una actividad que requiere de un alto nivel de concentración, pero no se repara en que las condiciones laborales de estos trabajadores favorece los estados de fatiga, aumentando el riesgo de accidentes tanto para ellos como para la seguridad vial en su conjunto. En este sentido, mi sugerencia es también que se regule esta obligación de llevar, en las terminales terrestres, un control de jornadas de trabajo de los choferes y que en la ley se estipule que las jornadas de conducción solo podrá ser un máximo de diez horas por cada chofer, caso contrario sería sancionada con el retiro de permiso de la operadora de transporte provincial. Así como que en cada terminal terrestre se encuentre una oficina de control vehicular, con técnicos mecánicos encargados de verificar el estado de los vehículos que cumplirán las rutas

interprovinciales. Estos temas y otros los enviaré por escrito, incluso sobre temas de posibles contradicciones que podrían estarse generando entre esta ley y el COOTAD. Gracias.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Marco Murillo.----------

EL ASAMBLEÍSTA MURILLO MARCO. Muchas gracias, señor Presidente. Colegas asambleístas: Quisiera empezar señalando que estoy de acuerdo con un planteamiento que se realizó acá. Creo que debimos ir un poco más allá en esta reforma a la Ley de Transporte, porque creo que los muertos así lo exigen, creo que el tráfico, la movilidad en la ciudad así lo exige, creo que también la falta de una cultura, de una educación vial en cuanto a los peatones, pues es evidente que en el país no contamos con la herramientas necesarias para tener un verdadero fomento de una cultura vial. Por lo tanto, creo que todavía queda pendiente algunas cosas para darle una respuesta al país, pero sí creo importante, hay algunas observaciones que he presentado y se han acogido, y creo que es importante resaltar ese punto. Sin embargo, todavía hay algunas cosas importantes que debemos solucionar. Quiero dar en este momento, señor Presidente y colegas asambleístas, un respaldo a la Comisión del Tránsito del Guayas, creo que es importante resaltar la institucionalidad que se debe fortalecer y, más bien no tiene que recaer, al menos en lo que se llame en ningún problema de carácter político-partidista, sino pensar en las instituciones y fortalecerlas, y creo que esta ley hoy tiene la oportunidad de reivindicarse con una institución que lastimosamente, no ha sido adecuadamente llevada en un proceso de institucionalización, porque hemos tenido mucha inestabilidad política

y eso creo, que a las instituciones las resquebrajan, y eso tenemos totalmente el deterioro no solamente de la Comisión de Tránsito, sino de muchas otras instituciones del país. Otro tema importante, señor Presidente, ya se lo ha dicho aquí, creo que vale la pena resaltar que hay un total desorden, por supuesto que el derecho al trabajo de todos los ciudadanos en este caso, que tienen un vehículo o que tienen una motoneta o cualquier vehículo que quieren dar un servicio de transporte, pues es necesario que haya, creo que esta ley tiene que ponerle un fin y viabilizar la regularización definitiva. Creo que no puede, al menos con los altos índices en este caso de delincuencia, con los altos índices que hay de inseguridad, por ejemplo va a cualquier ciudad del país y encuentra, simplemente, con unos letreritos, serán taxis, no serán taxis, le darán la garantía, no le darán la garantía. Por lo tanto esta ley, señor Presidente, colegas asambleístas, creo que debe poner un orden y claridad. Por lo tanto yo sí solicito, señor Presidente, en este caso, la transitoria quede claramente determinada, que no hay los llamados informales, que ya no haya más estos procesos de cooperativas, porque aparte todos sabemos que hay mucha gente que está vendiendo los puestos de los taxis y hay algunos hasta empresarios, no es cuestión de gente pobre, de gente que no tiene recursos, sino de gente que realmente quiere hacer o al menos ha querido lucrar de un beneficio de dar un servicio público mediante estos taxis, haciendo las compañías y beneficiándose no solamente de la frecuencia de transporte, sino también de frecuencias de radio, y eso hay que poner con mucha claridad orden en esta ley, al menos en la transitoria, que tiene, en este caso, el Consejo Nacional de Telecomunicaciones, el Ministerio de Telecomunicaciones poner un fin. Mucha gente se ha beneficiado de esas radiofrecuencias, y a nombre

personal se han hecho adjudicar pero para otros fines, pero a la final lo que da es un servicio de taxis, y eso creo que es un punto que debe ser aclarado y debe ser sancionado. Creo que ya se ha hablado también sobre el tema de los transportes, creo que hay un punto importante que estaban señalando los colegas de los gremios y también de la ciudadanía. El tema concreto de lo que tiene que ver muchas veces se sanciona solamente al chofer, debe sancionarse también a los dueños de esos vehículos. Por ejemplo, a mí me parece bien que en la ciudad de Quito no le sanciona a la persona que en el pico y placa sale en un día que no debe salir, sino al vehículo y eso claramente está determinado, al dueño del vehículo es a quien le sanciona. Creo que muchas veces tiene que darse ese ámbito en esta ley, que no solamente tiene que sancionarse a la persona, en este caso que está conduciendo, sino al dueño del vehículo, porque muchas veces prestan a una gente que no sabe conducir o a lo mejor en alguna situación complicada, pues esto lastimosamente no es claro en la ley. Por lo tanto la sanción, inclusive los que ya vayan en esa informalidad en el transporte, tienen que ser claramente determinadas las sanciones para la persona, en este caso el chofer, pero también para el dueño del vehículo. En esto, a cuestión de las informalidades, tanto hablemos de buses, de transporte público, hablando claramente el caso, las sanciones muchas veces se la da al chofer, pero al dueño, como ya dijeron algunos, hasta son empresarios del transporte tienen diez, quince carros, quince taxis, no les interesa que les sancione, si le sancionan o le quitan ya todos los puntos, por la necesidad a un chofer, pues simplemente contratan otro, y ahí no se ha solucionado absolutamente nada. Por lo tanto, creo justo que debe sancionarse tanto al chofer como al propietario. Señor Presidente, también creemos que las frecuencias que en este caso tienen que ser

dadas, y sí considero importante, en muchas zonas, en este caso de los pueblos indígenas, de las comunidades rurales, de las zonas apartadas, no hay servicio público, hay acaparamiento de las frecuencias de ciertas empresas o ciertas cooperativas que a veces, no dejan viabilizar que den un buen servicio, o mucha gente de las comunidades indígenas y de las zonas rurales puedan acceder a ese servicio, porque dicen que no hay frecuencias, que no se puede hacer; es decir, estos gremios o algunos, en este caso cooperativas de transporte o empresas, no quieren dar paso o tienen sus influencias para que cooperativas de zonas rurales, puedan dar ese servicio y no les dan la frecuencia. Yo creo que ahora es momento de pensar en esta ley que se prioricen las zonas rurales, las zonas apartadas, la frecuencias que deben darse. Por otro lado, señor Presidente, para concluir, no quiero abundar en lo que se había dicho, solamente reiterar que el país está esperando una nueva Ley de Transporte, pero que en este caso solucione algunos temas graves, como es la informalidad, como es la movilidad, ya es difícil movilizarse en las ciudades, como es el hecho de una cultura del peatón, porque aquí no se está tomando en cuenta, solo se piensa en quitar puntos al chofer que, de hecho, está bien y tiene que hacerse y han acogido una propuesta de no subirle a sesenta puntos, sino queda en treinta puntos; pero, también el peatón debe tener una cultura de movilidad, tiene, en esta caso, el Estado ecuatoriano viabilizar lo que sería una educación vial que permita realmente tener una integralidad y nos dé seguridad para sacar adelante, sobre todo este tema del transporte y la movilidad de nuestro país. Muchas gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Linda Machuca.----------

LA ASAMBLEÍSTA MACHUCA LINDA. Gracias, señor Presidente. Colegas asambleístas: Efectivamente, se han hecho varios aportes el día de hoy, en la jornada anterior igualmente, en lo que tiene que ver a la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, de tal forma que yo quisiera concentrarme específicamente en lo que tiene que ver con la comunidad migrante a la que yo represento, pues como representante de ellos, celebro que esta ley incluya algunos artículos que tienen que ver con las necesidades y requerimientos de nuestros ecuatorianos que viven en el exterior, particularmente del reconocimiento de las licencias de conducir emitidas en el extranjero. El artículo once de nuestra Constitución establece lo que tiene que ver con el principio de la aplicación de derechos, cuando dice que nadie podrá ser discriminado por una serie de aspectos, entre los cuales se incluye la condición migratoria. Y creo que ese es un elemento que nos lleva una vez más a reconocer lo importante de la Constitución aprobada por el pueblo ecuatoriano que reconoce, por primera vez en la historia de nuestro país, los derechos de los más de tres millones de compatriotas que hoy viven fuera. Y hago referencia a este artículo de la Constitución, porque cuando desde el exterior nuestros migrantes confiaron en la posibilidad de ser representados en esta Función Legislativa, confiaron también en que las nuevas leyes incluirán de forma muy sensible sus requerimientos. Para los ecuatorianos que retornan, ésta es una oportunidad muy importante porque refleja que el país le da la bienvenida al ecuatoriano que se fue, que una vez que regresa al país es valorado el aprendizaje que tuvo fuera durante los años de trabajo, que hemos recuperado los talentos tan valiosos de nuestros compatriotas que han hecho muchas de las veces del transporte una profesión en los diferentes países de destino. Es además

una muestra muy importante que le damos desde el Ecuador a nuestros migrantes que estamos dejando fuera, de lado estos obstáculos que se presentan día a día en el proceso de re-adaptación a nuestro país, porque lamentablemente muchas de las normativas que están hechas actualmente en nuestro país, no reconocen la situación de movilidad de nuestros compatriotas, de tal forma que cuando regresan siempre existen obstáculos para su proceso de re-adaptación. Es, además, una muestra muy clara de un país que reconoce el esfuerzo hecho por los compatriotas migrantes al retornar a nuestro país, ya no mirándoles únicamente como las fuentes de ingreso, como las remesas que cuantifican año tras año el Ecuador, sino también como seres humanos con igualdad de derechos, tal como lo establece nuestra Constitución. De tal forma que el artículo diez de la Ley Reformatoria de Transporte que hoy estamos tratando, reconoce las licencias tipo B, emitidas en el exterior, pero de igual forma permite canjear una licencia profesional emitida en el extranjero por su similar ecuatoriana. Ésta ha sido una demanda permanente, un requerimiento hecho por nuestros compatriotas en el exterior, que como decía hace un momento, han pedido, han solicitado, y lo han hecho a través de sus representantes en la Función Legislativa, porque muchos de nuestros compatriotas, no hay que olvidar, están pensando en la posibilidad de volver y éste es un mecanismo más a través del cual se facilita su proceso de bienvenida al Ecuador. Decía hace un momento también, que definitivamente cuando los ecuatorianos en el exterior supimos que podríamos participar con voz y voto en la Función Legislativa, sabíamos también que podríamos enviar nuestros aportes, nuestras sugerencias para la construcción de las leyes, y esto se ha visto expresado una vez más en esta ley que, de igual forma, muestra una sensibilidad absoluta con las demandas de

nuestros compatriotas en el exterior, porque ahora las leyes se elaboran con las sugerencias enviadas por nuestros compatriotas también desde el exterior, también por el aporte hecho por esos tres millones de ecuatorianos que viven fuera y que muchos de ellos confían en este Ecuador, este Ecuador al que quieren regresar. Muchas gracias.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Gioconda Saltos.----------

LA ASAMBLEÍSTA SALTOS GIOCONDA. Señor Presidente de la Asamblea Nacional, compañeros legisladores, compañeras legisladoras: Voy a iniciar mi intervención tomando en consideración lo que manifiesta la Constitución, en relación a la competencia y a la transferencia en sí, de precisamente, lo que se considera como la regulación y control de tránsito y transporte terrestre, el mismo que muy claramente señala y tipifica que debe ser trasladada su regulación, y control tanto a las regionales y cantonales dentro de la constitución de los GAD. El artículo dos sesenta y cuatro es muy claro y la materia de tránsito en sí como política pública, la ejerce el Gobierno Central pero dentro de sus directrices generales. Por lo tanto, esta consideración debe ser tomada en cuenta dentro de esta normativa jurídica que el día de hoy la estamos planteando. Como segundo punto, señor Presidente, considero que debe tomarse en consideración que la Agencia Nacional de Regulación, Control y Transporte Terrestre y Tránsito debe ser un ente de apoyo a los Gobiernos Autónomos y Descentralizados, para lo cual la conformación como está establecido, debe tomar en consideración que el representante del Presidente pues, sea una persona que esté dentro del ejercicio profesional de dichas competencias debidamente habilitado, no puede ser una persona

puesta a dedo, sino lo contrario, debe ser una persona que tenga los conocimientos en el ejercicio de esta materia. Otro de los puntos, señor Presidente, que hay que tomar en consideración es que esta Agencia debe ser no adscrita al Ministerio, sino que al contrario debe ser, como lo está estableciendo hasta el momento, como una entidad pública, con personería jurídica, pero que debe tener una autonomía financiera y administrativa y que debe ser un ente de coordinación, en este caso con las políticas que establezca el Gobierno Central. Dentro de la representatividad de la Agencia, señor Presidente, tomando en consideración lo que manifiesta la Constitución en los artículos noventa y cinco y en el artículo cien, donde se habla de la representatividad y participación ciudadana, son dos situaciones que deben tomarse en consideración y se debe incluir a estas instancias como miembros de este proceso, como responsables dentro de los procesos de planificación, regulación y control que debe ejercerse en materia de tránsito. En el artículo ciento treinta y uno, señor Presidente, se señala y debe especificarse muy claramente, que el Estado lo que debe hacer es vigilar la labor que sea lícita, legal y asegurar la integridad y seguridad ciudadana, y que ésta debe estar dada y garantizada solamente a través de los permisos respectivos. Se debe también fijar, compañeros asambleístas, la eliminación de todo monopolio y oligopolio. El debate ha sido centrado precisamente, dentro de esas necesidades de los grupos que durante mucho tiempo han controlado el sector del transporte en el país. Concibo que una ley lo que debe hacer precisamente, es manifestarse con un espíritu a largo plazo que permita que se instaure en el país una nueva cultura, una nueva cultura que también involucra los artículos concernientes a los procesos de capacitación y formación, donde deben incluirse a los institutos

superiores, universidades, en donde deben entregarse los permisos habilitantes para poder conducir en el país. No es posible que escuelas de conducción en quince días entreguen el permiso habilitante, cuando en otros países hay que pasar por procesos de formación que les permiten recapacitar sobre su accionar en las vías, que les permiten un proceso de formación durante un año para ser habilitados, con el único propósito de que a futuro, en las calles no existan accidentes de tránsito por no cumplir con todas las normas establecidas en un país. Las sanciones diferenciadas de acuerdo al grado de alcohol, lo veo como un paliativo, que a lo mejor es necesario en el país al momento, pero que no va definitivamente a terminar con el problema que actualmente vive el Ecuador, nosotros necesitamos que las personas no ingieran alcohol por ningún concepto, en esas condiciones ellos podrían manejar un vehículo. Por lo tanto, esa licencia que les habilita, el momento en que han sido detenidos por esas circunstancias, así sea un pequeño grado de ingesta de alcohol, implicaría el hecho que se les retire, yo estoy planteando que se retire esa licencia por el lapso de tres años, que sería como una política a largo plazo que podría ser implementada gradualmente, señor Presidente, y lo he señalado en mis observaciones, ¿para qué? Para erradicar precisamente y sacar de raíz el problema que deje de manejarse en estado de ebriedad. Las tendencias de mortalidad, señor Presidente, de accidentes de tránsito, que es algo que se ha debatido aquí, considero que es lo más importante y nosotros precisamente a través de la ley lo que debemos hacer es encaminarnos hacia nuevos esquemas mentales, bajo nuevos marcos conceptuales que permitan que vayamos adquiriendo conciencia y una cultura, porque la ley precisamente nace para ello, para normar la conducta del individuo en una determinada sociedad. No es posible que estas

sanciones diferenciadas que se han planteado, no tomen en consideración que el sentido común está de mano del sentido de la responsabilidad, y que una persona que está con grados de alcohol en su organismo, disminuye la velocidad del procesamiento de la información, disminuye la visión periférica y eso no le permite manejar en condiciones adecuadas. Estas son algunas de las observaciones, señor Presidente y compañeros asambleístas, que considero deben ser tomados dentro de esta normativa jurídica, con el propósito que se pueda establecer como una proyección, no solamente a corto sino a largo plazo, para poder superar y poder adquirir una nueva forma de conducta vial y de conducción y también peatonal. He hecho algunas observaciones para que podamos ir todos asumiendo esta gran responsabilidad, que no es solamente de unos sino que es de todos. Gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Gabriel Rivera.----------

EL ASAMBLEÍSTA RIVERA GABRIEL. Gracias, señor Presidente, amables compañeros y compañeras asambleístas, un saludo muy cordial. Presidente, antes de intervenir, realmente quiero lamentar el hecho que no esté aquí la señorita Presidenta de la Comisión, porque las notas les tocará tomar a los compañeros de ella, de la mesa, al compañero Vicepresidente de la mesa o quizás a los asesores, y luego éstos tendrán que llevar las buenas o malas noticias a la Presidenta, y en este camino se pueden distorsionar las cosas, por lo que creo que será importante mandar las ponencias de cada Asambleísta, por escrito a la Comisión, Presidente. Yo creo que para nadie es ajeno el hecho de que todos los días en el Ecuador, y como algún compañero asambleísta

lo había dicho más en la mañana, están sucediendo, creo que las veinticuatro horas del día, accidentes, muchos de los cuales producen muertes, dejan luto en las familias, creo que nadie escapa que un familiar vuestro haya tenido en alguna época de su vida, un accidente o un vecino o un íntimo o íntima amiga. Por lo tanto, yo quiero felicitar a quienes son miembros de la Comisión por haber hecho un trabajo bastante fuerte, al tratar de hacer, de incluir estas reformas que van, sin lugar a dudas, a mejorar la seguridad vial en el país. A nadie le es ajeno que también los choferes, aquellos que hacen la transportación tanto pública como privada, han sido y hemos sido a veces satanizados, echándosele la culpa, que tienen la responsabilidad de todos los accidentes y de todas muertes que sucedan, también hay responsabilidad cuando el peatón se cruza, cuando una vía no está señalizada, cuando una vía tiene demasiados huecos, cráteres, etcétera. Entonces, yo creo que este tema va un poco más allá, solamente de quienes tienen que controlar como policías o como miembros del orden y además como quienes tienen que manejar o conducir un vehículo; por lo tanto, es responsabilidad, creo, sin lugar a dudas, de toda la sociedad, de la sociedad entera. Presidente, sin embargo, yo quiero resaltar que en este proyecto hay cosas que realmente valen insistir, ser resaltadas porque, por ejemplo el hecho de que los dueños de buses, quienes tengan bajo su responsabilidad trabajadores, tienen que probar, previo a poder operar, el hecho que sus choferes, que sus ayudantes estén debidamente afiliados, tengan contratos de trabajo. Ya se ha dicho que en algunos casos, los contratos de trabajo ya vienen desde hace algún tiempo, por lo tanto se han perfeccionado porque se vienen pagando, porque están afiliados, etcétera, aunque éste no exista físicamente, pero en este caso, Presidente, la obligatoriedad de tener a

todos sus trabajadores, a sus choferes y controladores afiliados, yo creo que era una necesidad que desde hace algún tiempo tenía que haber estado en la ley, porque no es para nadie ajeno tampoco el hecho que luego de hay un accidente de tránsito, se encuentra que el chofer no estaba afiliado, se encuentra que el vehículo no estaba con sus papeles en regla, etcétera, etcétera.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta, retire el teléfono, por favor.------

EL ASAMBLEÍSTA RIVERA GABRIEL. Si, Presidente, gracias... etcétera, etcétera. Por lo tanto, empezar a regularizar este tipo de temas era impostergable. También vale decir, Presidente, que aquí en el debate, da la impresión que solamente existen problemas de tránsito o como que esta ley vaya a regular solamente el Distrito Metropolitano de Quito y a la ciudad de Guayaquil, cuando hay veinte y más provincias en las que también tenemos, por periféricas o como se les quiera muchas veces llamar, que también tenemos problemas de tránsito, tenemos problemas con las mototaxis, con los taxis ejecutivos, con los propios taxis amarillos, tenemos problemas de cupos, etcétera, inseguridad vial, también. Entonces, yo creo que vale decir en esta Asamblea, el hecho que no solamente esta ley va a referirse, o va encaminada o dirigida para resolver los problemas o para regular las relaciones en dos provincias, yo creo que todo el país debe ser parte de este debate. Por eso, Presidente, en honor al tiempo, yo realmente no puedo compartir el hecho de que hace unos días se nos hizo circular, al email de todos y todas las asambleístas, un adenda que recogía, que recoge mejor dicho, un sinnúmero de cambios al proyecto inicial, algunos de los cuales yo creo que son importantes, son necesarios, pero sin embargo quiero

detenerme en el artículo treinta, que dice: "Agréguese en el artículo cincuenta y seis, el siguiente", y ahí nos habla sobre los tipos de vehículos, entre otras cosas, que podrán prestar el servicio interprovincial. Yo coincido con mi compañero Mauro Andino, no sé si está aquí presente, en el sentido que permitir que todo tipo de vehículos presten el servicio de transporte interprovincial aumenta la inseguridad en nuestras vías, en nuestras calles, a los usuarios, es cierto, pero también no es menos cierto, Presidente, el hecho que existen realidades muy concretas, muy específicas, entre ciertas provincias en las que el transporte en buseta, por ejemplo, es necesario, yo creo que no debemos llegar a prohibirlo o eliminarlo, si es que se recogen algunas de las observaciones presentadas en el adenda al que he hecho referencia. Por ejemplo, en la provincia de El Oro, usted llega a Machala y quiere viajar a Guayaquil y usted encuentra que con buena seguridad, que con bastante rapidez, hay un servicio de taxi ruta, de busetas, y son más rápidas, lo pasan recogiendo en la madrugada por su casa, etcétera. Yo creo que debemos discutir bien, si es que esto se puede prohibir en todas partes o, si es que podemos dejar alguna posibilidad para que este tipo de transporte se pueda prestar en la modalidad de interprovincial y otra. Finalmente, Presidente, en lo que se refiere a la disposición vigésima tercera, que dice, "a), en la parte pertinente, haber culminado el nivel de educación básica". Yo debo decir, compañeras y compañeros asambleístas, que yo estoy de acuerdo con que la redacción de este texto quede así "educación básica", porque no tengo conocimiento y el ministerio de Transporte ni ninguna entidad, ha podido aportar al debate de la Comisión y de este Pleno, el hecho de que esté vinculado estrechamente el que si no se ha terminado o si no se ha adquirido el título de bachiller, esto incremente la inseguridad vial o no,

no existen esos estudios, Presidente. Entonces, si es que no tenemos nosotros la certeza de que esto va a mejorar la seguridad vial, por qué prohibirle que pueda trabajar como chofer profesional una persona, que para desgracia de su vida y para vergüenza de la sociedad entera, no haya podido terminar sus estudios secundarios. Por lo tanto, Presidente, yo creo que esto sería aumentar, esto sería agregarle un poquito más de injusticia contra estas personas, un poco más de las que ya han vivido. Por lo tanto, Presidente, creo que aquello debe quedar así, la disposición vigésima tercera debe permitir el hecho de que aquellas personas que por a) o b) razones, especialmente los campesinos...----------

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

EL ASAMBLEÍSTA RIVERA GABRIEL. ...Gracias, Presidente. Aquí están algunos representantes de sectores campesinos, y ellos saben que mucha gente no ha podido hacer otra cosa, que utilizan sus licencias para salir a vender sus productos, para hacer transporte, ¿por qué quitarles esa posibilidad? Entonces, Presidente, debo dejar sentado que estoy de acuerdo con la redacción inicial, y no con aquello que está propuesto en el adenda. Muchísimas gracias.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Luis Almeida.----------

EL ASAMBLEÍSTA ALMEIDA LUIS. Muchas gracias, señor Presidente. Señores legisladores: Para hacer una ley que tenga beneficios para el país, no pueden hacerse leyes con afectos ni con desafectos. Señor Presidente, el proyecto que yo propuse de reformas a esta Ley de

Tránsito, la señorita Presidenta no recogió absolutamente ni una coma del proyecto que yo había propuesto, y en su informe dice que se ha recogido el proyecto que yo le he propuesto. Yo propuse que se deje sin efecto el SOAT y que el Estado ecuatoriano lo asuma como seguros a terceros, no solamente para accidentes, sino para todas las coberturas, sin embargo de lo cual parece que el poder de las compañías de seguros, que están metidos en este negocio y alguno que otro político, tienen más fuerza para impedir que se siga perjudicando a los choferes y conductores del Ecuador. Señor Presidente, es inaudito, es inaudito. La Constitución anterior, en su artículo doscientos treinta y cuatro, confirió a los municipios la competencia para planificar, organizar y regular el tránsito. La Constitución de Montecristi, hecha por ustedes, señores de Alianza PAIS, dio más atribuciones a los municipios y expidieron esa Constitución con el fin de que los municipios controlen todos, todas las circunstancias del tránsito. Es intolerable, señor Presidente, que habiendo hecho ustedes la Constitución, en su artículo dos sesenta y cuatro, dé competencias exclusivas a los municipios, en su artículo seis, numeral seis, dice: "Planificar, regular, controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal". No me vengan con el cuento que solo es en las ciudades y que no es con el resto del cantón, pues el artículo dos sesenta y seis de la Constitución habla de los gobiernos, de los distritos metropolitanos, que dice que sin perjuicio de las adicionales, me refiero a las competencias, que determina la ley que regule el Sistema Nacional de Competencias. En otras palabras, las competencias son constitucionales, no tiene que otorgarlas ningún organismo de competencias, ni ningún Director Nacional de Tránsito ni como quieran llamarlo. No, señores, la misma Constitución hecha bajo la imagen del gran general Alfaro, dice, en el

artículo dos sesenta y seis, en la última parte: "En el ámbito de su competencia y territorio, y en uso de sus facultades, los municipios expedirán ordenanzas distritales", ¿qué significa eso? Que los municipios pueden hacer consorcios, pueden juntarse para administrar el tránsito o controlar el tránsito, bien sea por la Policía, por la Comisión de Tránsito del Guayas o algún otro municipio podrá hacer de una u otra manera, alguna nueva institución. Yo debo recordarle, señor Presidente, que la Constitución anterior hablaba de la fuerza pública, de las Fuerzas Armadas, la Policía y la Comisión de Tránsito. En esta Constitución no aparece, no aparece la Comisión de Tránsito del Guayas ni en la Ley de Servicio de Público, ni en la ley que reformamos, Civil y Penal, para el asunto de militares y policías, que la reformamos hace un tiempo, tampoco se los contemplaba a los vigilantes de tránsito. Señor Presidente, es más, han querido desaparecer esta noble institución de mi provincia, que yo sí la defiendo y que la defiendo de verdad y que no ahora, porque me he peleado con la Policía, le voy a decir sí, señores vigilantes, ustedes van a darle un control a todas las carreteras del país, cuando la Constitución dice que son los municipios, en su artículo dos sesenta y cuatro, dentro de todo el territorio del cantón. Señor Presidente, hay que hacer leyes realmente que vayan a ser beneficiosas para el país. Ahora, señor Presidente, me he enterado que la AME, el fin de semana, en Galápagos, ha aprobado un acuerdo, en el que dice que respalda, aquí tengo el texto, lo van a publicar en los medios de comunicación, para respaldar a los municipios del país que han decidido ejercer de forma inmediata la planificación, la regulación y el control de tránsito en sus cantones de manera individual, mancomunada o consorciada. Señor Presidente, AME, los municipios del país, dice que la Constitución anterior en su artículo dos treinta y

cuatro ya garantizaba la planificación, la organización y la regulación del tránsito y reconoce también AME, que la Constitución actual hecha en Montecristi le da más atribuciones. Por lo tanto, dice el comunicado que va a salir publicado: "Rechazar toda actitud que tenga como finalidad dilatar o impedir a los municipios del país, el ejercicio inmediato de sus competencias constitucionales y exclusivas para planificar, regular, controlar el tránsito y la seguridad vial en todos sus territorios. Por lo tanto, señor Presidente, ninguna ley ni ésta ni la Ley del COOTAD, si está en la Constitución sagradamente la atribución a los municipios se le puede quitar dicha atribución, por mucho que ahora se acuerden de que un amigo x está dirigiendo el tránsito o está de miembro del Directorio de la Comisión de Tránsito. Los municipios de mi provincia, veintiuno, saben de la experiencia de la Comisión de Tránsito del Guayas y van a dictar todas sus reglamentaciones y su ley, porque la Comisión de Tránsito fue creada mediante ley, no mediante la Ley de Tránsito, sino de ley constitutiva, por lo tanto su vigencia sigue para justamente seguir trabajando; pero también es competencia de los municipios trabajar con alguna otra institución que ellos deseen. Señores legisladores, es inaudito, cuando en este momento tenemos que juntarnos los ecuatorianos para hacer bien las cosas, sigamos peleando entre hermanos. Hoy en día, por ejemplo, se dice que los choferes profesionales son los que cometen los errores o andan con alcohol en las carreteras, señores están equivocados, son los choferes sportman o los otros choferes los que cometen dicha equivocación o conducir y cometen accidentes. Por lo tanto, señor Presidente, es injusto, es injusto que definitivamente queramos hacer una ley que solo quiera beneficiar a tal o cual sector. Hay que hacer una ley para todos, que regule realmente el tránsito, sí señores, que sancione debidamente, pero

que sea justa, que no exagere, que no cometa errores ni tampoco que metamos la mano para darle ahora, quitarle a los municipios, darle a los consejos provinciales a que estén en la Comisión de Tránsito o algún otro funcionario, que lamentablemente se está quedando sin trabajo. Eso no puede ser, no puede ser definitivamente. Nosotros, yo, como Luis Almeida, estaré y mi partido también estará, porque primero se deje sin efecto ese SOAT, ese SOAT que fue un negociado y que por ahí hay juicios penales y dicen cuánto produce anualmente...----------

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

EL ASAMBLEÍSTA ALMEIDA LUIS. ...en ganancias, se dice que alrededor de cien millones de dólares ha producido, eso tiene que ir al Estado ecuatoriano, para que el Estado se fortalezca, sí, señores, pero que dé seguridad para todos los que conducen vehículos en el Ecuador. Señor Presidente, nosotros insistimos en esos cambios, lamentable que la señorita Presidenta no esté aquí, yo no sé para qué estamos hablando, es lamentable, vamos a ver si va a haber los cambios, de lo contrario, señor Presidente, es injusto votar por una cosa que va a hacer más daño que bien. Muchas gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Hólger Chávez. Asambleísta César Gracia.----------

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA PEDRO DE LA CRUZ, VOCAL DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN LEGISLATIVA. ----------

EL ASAMBLEÍSTA GRACIA CÉSAR. Colegas asambleístas: Es necesario, señor Presidente, que todos y todas entendamos que ésta no es una ley para gremios del transporte, sino que es una ley para los ciudadanos y los gremios del transporte, ciudadanos y ciudadanas. Voy a hacer algunas propuestas de los artículos que he podido leer, señor Presidente y colegas asambleístas, las cuales considero que deben ser puestas a consideración de la Comisión, para que en mi humilde aporte sea tomado en cuenta dentro de este proyecto de ley. En el artículo uno de la propuesta, señor Presidente y colegas asambleístas, establece que el Estado promoverá la capacitación integral, permanente y la tecnificación a los conductores y conductoras del país. A mí me parece, señor Presidente y colegas asambleístas, que esta propuesta puede utilizarse después, ya cuando sea ley vigente, para bajo este artículo, querer echarle la culpa al Estado de todas las atrocidades que se comentan en los accidentes de tránsito. No es nada raro escuchar después a los señores que manejan esos gremios, y decir que gran cantidad de los accidentes de tránsito es producto que el Estado no los capacita de manera adecuada. Conociendo ya nuestra idiosincrasia y cómo se han manejado los gremios en el país en todos los sectores, no sería nada descabellado que cuando esto esté vigente, le quieran echar la culpa al Estado por la cantidad de accidentes que ocasionan sus dirigidos, que aquí ya lo han dicho como trabajan, ocho, doce, quince, veinte horas sin estar afiliados al Seguro Social, y aquí inclusive alguien dijo, me parece, que tenía que ser obligación en la ley que sean afiliados. No, señores, esa es obligación de todo patrono, no tiene por qué estar aquí en la ley. En el artículo innumerado, señor Presidente y colegas asambleístas, donde dice que: "Las unidades de control de tránsito y transporte y seguridad vial, los gobiernos autónomos

descentralizados estarán conformados por personal civil especializado, seleccionados por los gobiernos autónomos descentralizados y formado por la agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el personal civil especializado para portar armas de fuego deberá tener la autorización del órgano o funcionario competente". Debemos ya dejar nosotros en esta Asamblea ya establecido, ya establecido que no podemos estar aprobando leyes, metiendo la mano en diferentes materias...----------

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN LA ASAMBLEÍSTA IRINA CABEZAS RODRÍGUEZ, PRIMERA VICEPRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL.----------

EL ASAMBLEÍSTA GRACIA CÉSAR. ...Hay un organismo constituido que es el Ministerio de Finanzas, perdón, Ministerio de Defensa, el que debe dar ese tipo de permisos y ese debe seguir siéndolo siempre, basta ya de tanto relajo que ha habido, donde muchos funcionarios inclusive, leyes se meten en otras leyes, y ya voy a hablar aquí de muchas cosas que son del Código Penal y están aquí metidas en esta ley, señor Presidente y colegas asambleístas. Entonces, quien debe tener esa institución a su cargo, debe estar aquí claro, el ministerio de Defensa y punto, y nada más. En el artículo cien de la propuesta, señor Presidente, señora Presidenta y colegas asambleístas, en el inciso segundo dice: Serán revocadas cuando, sobre las licencias, serán revocadas cuando sobrevengan impedimentos que incapaciten física, mental o legalmente a su titular para conducir. Pero en caso de reincidencia con muerte, debe ser revocada de manera definitiva, porque en caso de que una persona reincide en un accidente con

muertes, señores, esta persona ya no puede andar manejando un vehículo y de por vida, indefinidamente se le debe quitar este derecho. En el artículo sesenta y ocho de la propuesta, que dice lo siguiente: Dependiendo de las circunstancias atenuantes que se presenten, el juez podrá reemplazar -ojo, miren ustedes; legislando Código Penal y Código de Procedimiento Penal, la Ley de Tránsito, señores-, dice, e inclusive legislando lo que ya está en la Constitución, dice el juez podrá reemplazar la prisión con multa o las dos con trabajos comunitarios que consistirán en la difusión de la normativa relacionada. Señores, el artículo setenta y siete de la Constitución Política vigente, establece las medidas cautelares que un juez puede adoptar en un caso que está en su conocimiento, qué hace aquí esta propuesta, pregunto yo. Continúo, colegas asambleístas. En la parte que dice, en el artículo ochenta y uno, cuando se habla que quienes incurran en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración, base unificada del trabajador en general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir. Miren, esta ley debe ser mucho más fuerte. En mi provincia, en Esmeraldas, si ustedes se paran en la calle y si ven diez taxistas que pasan, seis de ellos su placa no es legible, muchos le pintan del mismo color a toda la placa, ejemplo anaranjado, y usted no puede distinguirlo a larga distancia, otros no tienen placa porque supuestamente son nuevos y, ¿qué pasa con la ciudadanía? Vive sometida de manera permanente a la delincuencia en gran parte que está en este sector, aquellos que andan en esos vehículos, no me refiero a los señores organizados como choferes, a veces les dan a personas a que manejen sus vehículos, es el caso de muchos en todas las provincias, que son asaltados por este tipo de vehículos piratas en Esmeraldas, en Chimborazo, en Pichincha. En

Chimborazo tenemos el último caso simplemente, y estoy seguro que el tipo que andaba en ese carro cuando encontraron a la niña en estado de descomposición en el río, en Chimborazo, quién fue la persona, el carro que ella utilizó, un taxi, y estoy seguro que ese taxi o no tenía placa o no era legible la placa; entonces, tenemos que ser mucho más fuertes en esto. Por último, señora Presidenta y colegas asambleístas: En los artículos de la propuesta, ojo con estos artículos, sesenta y tres, sesenta y cinco, sesenta y nueve, setenta y uno y ochenta y otros más que están dentro de la propuesta son asuntos de Código Penal. Nosotros debemos acabar con la legislación que se entromete en diferentes materias, que ha sido la base para que jueces, fiscales y abogados se burlen de la administración de justicia, solamente el doce por ciento, perdón, solo el dos punto cinco por ciento de los accidentes de tránsito terminan en sentencia condenatoria; entonces, qué hace, pregunto yo, de pronto ustedes que saben más de leyes que yo, qué hace la Ley de Tránsito estableciendo sentencia que está en el Código Penal, estableciendo procedimientos que están dentro del Código de Procedimiento Penal. Eso ha pasado en nuestra legislación, y ustedes ya se encuentran que diferentes leyes de diferentes materias ya sancionan, la penalizan, eso debe acabarse, señor Presidente y colegas asambleístas. Esperamos que la Comisión acepte las propuestas que lo único que quiere, que queremos aquí todos, es sacar una ley que beneficie a toda la ciudadanía ecuatoriana. Ésta no es una ley para un gremio, ésta es una ley para un sector, ésta es una ley que tiene que ir a procurar acabar con la mortandad en las calles y en las carreteras de esta provincia, en gran parte por la culpa cómo se manejan las cooperativas y cómo aquellos dueños de los carros manejan a sus dirigidos. Gracias, señor Presidente, gracias colegas asambleístas.-------

REASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA FERNANDO CORDERO CUEVA, PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Vicente Taiano.----------

EL ASAMBLEÍSTA TAIANO VICENTE. Gracias, señor Presidente. Buenos días a los compañeros y compañeras asambleístas. Quiero aprovechar esta oportunidad para felicitarlo a usted, señor Presidente, por esa merecida designación de Presidente alterno de uno de los foros más importantes de América Latina, que es el Parlamento Latinoamericano, que aglutina a treinta y tres países de América Latina, y que seguramente el Ecuador podrá aportar para ese sueño que tenemos los latinoamericanos de integrarnos por fin, por lo que venimos luchando desde hace muchísimos años y que lamentablemente, no lo hemos podido lograr conseguir.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, Vicente. Creo que es una designación que la tomó con toda la humildad, pero creo que es un reconocimiento al trabajo de todos y cada uno de ustedes en la Asamblea, así es que gracias por sus palabras y por su voto también.---

EL ASAMBLEÍSTA TAIANO VICENTE. Sí, señor Presidente. El tema que nos convoca realmente es un tema que tenemos que tomarlo con mucha responsabilidad, porque si bien es cierto que el Ecuador de hoy se está debatiendo en una crisis de inseguridad ciudadana bárbara, también es cierto que este tema, el tema del tránsito y transporte terrestre tiene

HR.

que ver con la vida de los ecuatorianos, tiene que ver con la forma cómo se vaya a regular el tránsito en nuestro país para el futuro. Me preocupan algunas cosas en el tratamiento de esta ley, siempre me ha preocupado desde el día que elaboramos la Ley Orgánica de la Función Legislativa, el mecanismo que nosotros tenemos en este segundo debate para aprobar las leyes, resulta que, –qué pena que no esté Sarukita aquí presente, me hubiera gustado que esté aquí-, resulta que cuando nos presentan el informe de la Comisión para segundo debate, que se supone que fue analizado, discutido, aprobado al interior de la Comisión, porque para eso son las comisiones, nos viene un informe y el mismo día nos llega una adenda, que después se dice que son opiniones de la Presidenta de la Comisión o sugerencias de la Presidenta de la Comisión. Pero lo preocupante, realmente es, que nosotros estemos discutiendo aquí sobre ese informe y que luego, como quien tiene la posibilidad de recoger las observaciones que hagamos los asambleístas aparezca que vamos a aprobar, el día que nos convoquen a votar, a aprobar los artículos que se expusieron en esa adenda, y resulta que esos artículos fundamentalmente están en flagrante contradicción con la Constitución de la República del Ecuador, porque es cuestión elemental simplemente de leer por ejemplo, el artículo dos sesenta y cuatro, numeral seis, que con su venia, señor Presidente, voy a dar lectura y dice "Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que determine la ley". El numeral seis dice: "Planificar, regular, controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal". Ojo, las carreteras en nuestro país no pertenecen a otro país, las carreteras en nuestro país pertenecen a cada uno de los cantones porque están dentro de su jurisdicción cantonal, y la misma Constitución que aprobamos en

Montecristi, establece en su artículo doscientos setenta y tres lo siguiente, con su venia, señor Presidente, voy a leer, dice: "Las competencias que asuman los gobiernos autónomos descentralizados serán transferidas con los correspondientes recursos. No habrá transferencia de competencias sin la transferencia de recursos suficientes, salvo expresa aceptación de la entidad que asuma las competencias". Esto está complementado, por lo que expresamente establece el artículo ciento siete del COOTAD, el Código Orgánico de Organización Territorial que dice: "Las transferencias de las competencias irá acompañada de los talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos correspondientes, los cuales, en ningún caso, podrán ser inferiores a los que destina el Gobierno Central para el ejercicio de dichas competencias. La movilidad de los talentos humanos se realizará conforme a la ley, lo que incluirá los recursos financieros correspondientes para cumplir las obligaciones laborales legalmente adquiridas por el Estado". De ahí que la propuesta de que esta noble institución, a la que los ecuatorianos y, principalmente los guayaquileños, tenemos el derecho y la obligación de respaldar y de defender, la Comisión de Tránsito del Guayas, que es el ente que regula el tránsito en la provincia del Guayas, cuya competencia le pertenece a la provincia del Guayas y sus alcaldías, debe ser transferida ya sea vía delegación, vía mancomunidad, vía consorcio a los municipios de la provincia del Guayas, porque así lo ordena la Constitución y porque así lo establece expresamente la ley que aprobó esta Asamblea, es decir, el Código Territorial en aplicación de la Constitución. No podemos nosotros ser más papistas que el Papa y pretender ahora a través de una ley, porque resulta que como yo no manejo la Comisión de Tránsito, ahora simplemente busco el mecanismo de quitarles a los

municipios. Que no tengan miedo los señores de la Comisión de Tránsito del Guayas, que no vamos a permitir que desaparezcan como institución, que su caja de cesantía, que es la plata de su ahorro de toda la vida les va a ser respetada, pero que tampoco se permita que a través de ese mecanismo se viole la Constitución. Creo que hay cosas que tenemos que dejar absolutamente claras en esta ley, cuando lamentablemente en muy pocas horas se elaboró todo un cuaderno de Ley de Tránsito en la Asamblea Constituyente. Se estableció por ejemplo, que los choferes que manejaban en estado etílico, borrachos, y que causaban accidentes, podían estar máximo tres días presos y salían en libertad, y esto se ha convertido en un festín porque ahora todo el mundo anda manejando borracho, creo que tenemos que dejar absolutamente claro, absolutamente establecido en la ley. Creo que esta es una oportunidad también para terminar con el festín de las compañías de seguros privadas que han manejado alegremente el SOAT, una buena intención del Estado, lamentablemente mal manejada. Esos recursos deben ser manejados por el Estado para la atención de los ecuatorianos más pobres que son siempre los más perjudicados. Hay temas en esta Ley de Tránsito, que tienen que ser corregidos de una vez por todas, el otorgamiento de licencias profesionales, que ha sido un festín en el Ecuador por parte de las escuelas de capacitación de choferes, tiene que tener una regulación, el Estado tiene, a través de los mecanismos o de los resortes necesarios, que establecer de forma clara que los estudiantes que se matriculen en un curso para obtener una licencia profesional, si son diez, jamás se pueden graduar veinte, si son veinte no se pueden graduar cien, como ha venido ocurriendo en los últimos años en nuestro país. Estamos tratando del futuro de una ley de tremenda importancia para el

Ecuador, la ley que va a regular el tránsito y el transporte terrestre en nuestro país y por ello, señor Presidente, yo creo que una vez que concluyan las intervenciones de los compañeros asambleístas, sí tenemos que analizar, no podemos votar esta ley el día de hoy, tenemos que analizarlo, tenemos que revisarlo, tenemos que saber qué es lo que va a pasar con ese adenda para no chocar fundamentalmente con la Constitución. Gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Hólger Chávez. Asambleísta María Paula Romo.----------

LA ASAMBLEÍSTA ROMO MARÍA PAULA. Gracias, Presidente, muy breve y para evitar repetir cosas que ya se han dicho. Quiero decir que suscribo totalmente los comentarios que han hecho tanto el asambleísta Virgilio Hernández como el asambleísta Mauro Andino, respecto de los problemas que presenta este proyecto de ley, desde el abordar a quien está dirigido hasta pasar por los temas legales y de procedimiento. Y ahora quisiera hacer un poco de memoria, porque este proyecto se presentó como una urgencia que teníamos por reformar el tema de procedimiento para aplicar las sanciones. Había una gran cantidad de sanciones que no se habían aplicado y entonces el proyecto, supuestamente, debía destinarse para agilitar ese procedimiento y para impedir que se acumule en esa gran cantidad de causas que no estaban tratando los jueces de Tránsito, y en un proyecto de ley que empezó así terminamos poniendo cárcel para las personas que no tengan sus permisos de manera formal, impidiéndoles que en el futuro puedan adquirir sus permisos, es decir, si ésta va a ser la forma en la que les vamos a ayudar a todos a combatir a su

competencia, creo que debemos ponernos de acuerdo pero, empezar a pensar que la cárcel es la solución para la informalidad, yo sí quiero que nos llamemos todos la atención de si no hay otras vías para formalizar. Por supuesto que hay que formalizar, y éste es un servicio que debe ser regulado y controlado porque es una concesión del Estado, pero que a la competencia ahora la vamos a combatir poniendo presos a los que hagan competencia, es insólito. Y, Presidente, de un proyecto que empezó por reformar los temas de procedimiento hemos terminado por discutir el tema de los puntos en las licencias, la recuperación inmediata de los puntos, las escuelas de conducción nuevamente para los choferes, es decir, quienes tienen que ser los regulados son ahora los que van a ofrece las licencias, y hemos puesto en discusión cosas que parecen beneficiar ya no a la ciudadanía y a los usuarios, sino que parecen responder directamente al pedido de los gremios. Creo que este es el principal llamado de atención que debemos tener respecto de esta ley, nuestra tarea aquí es representar a los usuarios del servicio de transporte, a los peatones, a las ciudades que necesitan organizarse de forma racional, y no puede ser que hayamos terminado con un proyecto de ley que parece digno de ser aplaudido por los representantes de los gremios, cuyos intereses a nosotros nos corresponde equilibrar con los intereses de la sociedad y de los usuarios del sistema de transporte público. Concuerdo con lo que han dicho aquí varios colegas asambleístas, en estos términos, creo que no es posible que nos soliciten la votación de la ley, y quiero también decir, como lo han dicho todos quienes han hecho uso de la palabra, que llama la atención que la Presidenta de la Comisión no esté presente, así que creo que no correspondería siquiera pensar en que se va a votar un proyecto de ley, cuando quien debe recoger las observaciones no se encuentra en la

sala. Presidente, quisiera aprovechar para decirle que cuando el proyecto de ley esté listo para ser votado, nos sea distribuido con la anticipación suficiente, porque en realidad necesita muchos cambios antes de poder someterse a votación.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Abdalá Bucaram.----------

EL ASAMBLEÍSTA BUCARAM ABDALÁ. Presidente, no sé si sea factible guardar mi intervención para la siguiente sesión, porque en ésta no vamos a votar.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Hoy vamos a tratar de agotar, creo que sí votaríamos en el transcurso del día.----------

EL ASAMBLEÍSTA BUCARAM ABDALÁ. Para cuando esté presente la señora Presidenta de la Comisión, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Aclaremos lo que yo puedo hacer, puedo diferir hasta el fin las intervenciones de los que no van a hablar este momento, pero dado el número de personas que faltan, entiendo que hoy cerraremos el segundo debate y acogiendo varias de las observaciones que han hecho aquí, además por la cantidad de personas que han hablado, regresará a la ponente, en esta caso a la Presidenta de la Comisión. La Comisión ha hecho público su interés en participar en el debate, y comparto plenamente las opiniones de quienes me piden que se difunda con suficiente antelación, porque realmente hay cambios de enorme magnitud que deben hacerse antes de votar esta ley, así es que en ese estado estamos. Tiene la palabra María Cristina Kronfle, no

está. Nivea Vélez.----------

LA ASAMBLEÍSTA VÉLEZ NIVEA. Señor Presidente, colegas asambleístas: Yo entendí que ésta era una de las leyes más debatidas con el sector de la transportación; sin embargo, señor Presidente, creo que es necesario hacer algunas puntualizaciones. Me preocupa que en esta ley en el artículo uno que reforma el artículo cinco, se habla de un programa nacional de aseguramiento social. Ciertamente que con el afán de aplicar el artículo dos de la Ley de Seguridad Social, se ha empezado una exigencia de la afiliación a los transportistas sin tomar en cuenta las particularidades que tienen. Lamentablemente, tenemos que reconocer que el trabajo que realizan los conductores, de alguna manera se vuelve en una forma de trabajo precario e inestable, por eso es necesario organizar el servicio u organizar las prestaciones de la seguridad social. Yo propongo, tomando en cuenta que todo lo relacionado con el aseguramiento social, de conformidad con la Constitución de la República, le corresponde al Sistema de Seguridad Social del IESS, que es el responsable de la contingencia del seguro universal, propongo, digo, que al final de la reforma diga que: "En el marco de las disposiciones de la Ley de Seguridad Social y tomando en cuenta las particularidades de la actividad de la transportación, se aplique la Ley de Seguridad Social". Pero no podemos generar un programa nacional de aseguramiento social porque eso perjudicaría al Seguro Social, pero además generaría un caos en este sentido y naturalmente, es inconstitucional. En el artículo nueve que reforma al artículo dieciocho, que establece quienes integran la Agencia de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, yo considero que debe incluirse a un representante de los gobiernos

autónomos descentralizados regionales y a un representante de los gobiernos autónomos provinciales. Adicionalmente, debe agregarse una disposición transitoria que señale que: "Hasta que se constituya los gobiernos autónomos regionales, la agencia o el directorio de la Agencia Nacional se integrará sin esta representación". En el artículo once, que sustituye al veinte, de las funciones y atribuciones del directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control, en el numeral tres, se establece, entre una de sus funciones, elaborar y poner a consideración del Ministerio el plan o planes tradicionales de transporte terrestre de tránsito y seguridad. Yo considero que no podemos generar una centralización en un ministerio poniéndole al ministerio para que apruebe, poniendo como condición para la aprobación que primero sea puesto a consideración de un ministerio. Por eso propongo que quede simplemente: "Elaborar y aprobar el plan o planes nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad". En este mismo artículo, en el numeral veintiuno, se pone como atribución del directorio de la Agencia de Regulación: "Regular y autorizar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular aprobados por los gobiernos autónomos descentralizados". Señor Presidente y señores asambleístas, esto viola la autonomía de los gobiernos autónomos descentralizados, pero también los procesos de descentralización. Si bien en el artículo ochenta y dos, que reforma al ciento cuarenta, en el literal m) se establecen las sanciones para los transportistas que incumplan con la atención a los grupos prioritarios, es necesario que en el artículo cuarenta y ocho se describa con claridad quiénes son los sectores beneficiarios de este tratamiento preferencial. Respecto del tránsito y transporte y su regulación, el dos sesenta y cuatro de la Constitución numeral seis, claramente establece las competencias de los gobiernos

autónomos descentralizados, no se dice que solamente es para el sector urbano o rural, son competencias de los GAD, y si es necesario hay que precisarlo, porque justamente esta puerta abierta que se ha dejado ha servido para que se generen muchos actos de corrupción, cuando quienes tienen que impulsar la transportación en el sector rural tienen que hacer un viacrucis a la Comisión Nacional de Tránsito, para que se tramiten sus permisos. Creo que hay que precisarlo, pero la Constitución en este sentido es absolutamente clara. Igualmente, en el artículo ciento diecinueve, cuando se establece que para el pago de las indemnizaciones que se derivan de accidentes provocados por vehículos no identificados o que no cuentan con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito-SOAT, un porcentaje que será fijado el primero de enero de cada año por la Superintendencia de Bancos, y conforme los estudios técnicos y actuariales de tal institución, quiero señalar que propongo que después de la frase, "que tal institución elabora", se ponga que: "serán elaborados por el FONSAT, con la información proporcionada por la Superintendencia de Bancos" y agregar además, un inciso en la literal a) que diga: "Si dentro de los primeros quince días hábiles la Superintendencia de Bancos no ha fijado el porcentaje a que hace referencia el inciso anterior, regirá el del año anterior hasta tanto la Superintendencia lo establezca". Esto, porque no podemos permitir que la Superintendencia deje sin emitir estos informes, y queden realmente sin ninguna protección las personas que son beneficiarios del SOAT. Señor Presidente y señores asambleístas, considero que siendo una ley de gran responsabilidad necesita, y apoyo el planteamiento de que regrese a la Comisión para que, pensando en que en esta ley vamos a garantizar la vida de miles y miles de personas, vamos a garantizar también la estabilidad laboral de quienes trabajan como conductores en

las empresas de transporte, esta ley tiene que ser más debatida y debe recogerse las observaciones que durante estos dos días de debate se han hecho llegar. Yo considero, señor Presidente, que no solamente tenemos que escuchar al sector de los transportistas, sino que debemos tener presente que es un servicio que se presta al sector ciudadano y, por lo tanto, también los ciudadanos tienen que ser parte de los debates en torno a esta ley. Gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Armando Aguilar.----------

EL ASAMBLEÍSTA AGUILAR ARMANDO. Señor Presidente, señoras, señores, señoritas asambleístas: Lamento también la ausencia de la Presidenta de esta Comisión, porque ella es quien debe recoger, recopilar todas las observaciones que en el proceso de la continuación del segundo debate se están desarrollando. Es necesario también que precisemos de manera mucho más objetiva, que estamos discutiendo la Ley o el proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. A veces con algunas intervenciones, algunos asambleístas, parecería ser que estamos discutiendo la ley de defensa de las operadoras de transporte, o la ley de defensa de los empresarios de la transportación pública, cuando debemos tener presente, y eso lo hemos repetido varios y varias asambleístas aquí, en el seno de esta Asamblea, que esta ley debe guardar un equilibrio entre los derechos y deberes tanto de los transportistas, de quienes trabajan en las unidades de transporte, pero fundamentalmente también de la ciudadanía para proteger la vida, para proteger a los pasajeros y a los peatones. Por lo tanto, sí creo que es necesario que la Presidenta de esta Comisión tome muy en cuenta las

diferentes intervenciones que, en el seno de esta Asamblea y en el proceso de estas dos sesiones, en el segundo debate se han realizado. Solamente quisiera aportar, lógicamente vamos a tener que hacerlo llegar por escrito en vista de la ausencia de la Presidenta, pero quisiera aportar que en el artículo sesenta y tres al final, se inserte un inciso a efectos de que quede clara la norma jurídica, y que diría lo siguiente: "En los casos que se llegaren a firmar actas de reparación de daños, el ofendido, en lo posterior, no tendrá derecho a iniciar ninguna acción civil para reclamar indemnizaciones contenidas en el acta firmada". Así mismo, pese a que se ha intentado defender excesivamente, posiblemente a los dueños de unidades de transportación pública, a las operadoras de transporte; pero, sin embargo, hay artículos que necesitan ser precisados y aclarados para que no se constituyan en un problema o en un perjuicio para los propios transportistas, y me refiero en particular al artículo ciento cuarenta y dos, el literal e), que debe ser cambiada su redacción en el último párrafo, sustituir el último párrafo por el siguiente: "Se exceptúan los conductores que fletados excepcionalmente transporten pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias". Esto debido a que se sanciona a los transportistas que transporten pasajeros a otros sectores de los lugares asignados como frecuencia, y esto va a perjudicar enormemente por supuesto a las propias operadoras de transporte, por ejemplo cuando son contratados para transportar turistas, para transportas un grupo de personas para excursiones o para una serie de actividades, si la norma queda establecida, conforme está en el informe, eso les va a acarrear enormes problemas inclusive a los propios conductores. Por lo tanto, es necesario que se clarifique esa disposición legal. Creo que aprovechar de esta ley para solucionar un

problema, que supongo no solo concierne a la Región Amazónica y, ¿por qué cito a la Región Amazónica? Porque varias veces hemos estado acompañándoles a la dirigencia de la transportación de la Región Amazónica en la Comisión Nacional de Tránsito, hemos sido recibidos inclusive por parte del propio Directorio de esta Comisión, y hasta la fecha no se logra dar solución. ¿Qué es lo que piden? que se regularicen las frecuencias, que hay una excesiva concesión de frecuencias a cooperativas de transporte que tiene mayor poder económico, en perjuicio de cooperativas de transportes locales pequeñas que, por supuesto, por no tener los recursos económicos para de pronto conseguir que se regularicen, que se legalicen las frecuencias, que se legalicen a los distintos vehículos que ofertan esos servicios, fundamentalmente en sectores donde resulta muy complicado brindar el servicio público. Por eso es necesario que se inserte una transitoria en la que se diga lo siguiente: "En el plazo de noventa días a partir de la vigencia de esta ley, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o quien haga sus veces, realizará una auditoría de frecuencias de las operadoras de transporte público, corregirá el desorden, irregularidades y prácticas monopólicas, priorizando la calidad de servicio público y la seguridad de las personas". ¿Por qué planteo esta transitoria? porque parecería que no hay una voluntad en solucionar este problema, porque ha habido ocasiones en que se han autorizado frecuencias con un intervalo de cinco minutos respecto de otras empresa de transporte, fundamentalmente en las provincias amazónicas, y esto a qué ha conllevado, a que haya una competencia, a que corran, a que vayan a contrarreloj los vehículos y eso genera accidentes de tránsito, esa desesperación en ganar pasajeros en la vía ha ocasionado accidentes de

tránsito muy graves, con pérdidas de vidas humanas. Por eso es necesario que esta Agencia, que la estamos ahora definiendo en este proyecto de ley, emprenda en una acción de regularización de frecuencias previo una auditoria, pero tratando de ser equitativos con todos los sectores de la transportación, no solo con aquellos que tienen un gran poder económico sino con todos y fundamentalmente con empresas pequeñas, porque estas empresas pequeñas dan trabajo precisamente a los ciudadanos de esos cantones, a los ciudadanos de esas parroquias o de esas provincias amazónicas. Es fundamental que la Presidenta acoja esta transitoria para que de manera obligatoria, y posiblemente no solo en la Amazonia, sino posiblemente en muchas provincias de país, pase lo mismo: que se conceden frecuencias de manera un poco sospechosa a determinados monopolios, en detrimento, en perjuicio de empresas locales pequeñas. Es necesario también que en esta ley garanticemos la seguridad social de los transportistas. Varias veces he conversado con dirigentes, varias veces he conversado con transportistas en mi provincia, en la provincia de Sucumbíos, y están plenamente de acuerdo con tener una seguridad social, en acceder a los beneficios de la seguridad social no solo los choferes, no solo aquellos que venden su fuerza de trabajo para laborar en las unidades de transporte, sino también para los propios dueños de las unidades que tengan derecho a la seguridad social, que cuando sufran un accidente de tránsito, si bien es cierto les protege el SOAT pero que adicionalmente tengan un seguro, el Seguro Social Obligatorio, el Seguro Social General, y es necesario también regular la modalidad de trabajo de aquellos conductores profesionales que venden su fuerza laboral. No puede ser posible que se continúe precarizando esas relaciones de trabajo, que han ocasionado lo que aquí se ha señalado,

han ocasionado graves accidentes de tránsito, porque los dueños de las unidades de transporte les obligan a trabajar varias horas en el día de manera consecutiva, varios días en el mes. Eso tiene que terminar, la seguridad vial está de la mano también con la defensa de los derechos de los transportistas, de aquellos que sin tener una unidad de transporte, se ven obligados a vender su fuerza laboral a los dueños de la transportación.----------

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

EL ASAMBLEÍSTA AGUILAR ARMANDO. Gracias, Presidente. Y que aquellos, inclusive asambleístas, que tienen unidades de transporte que empiecen afiliando a sus choferes, que empiecen cumpliendo con las leyes laborales, y no pretendan criminalizar el derecho al trabajo. Si bien es cierto hay que regularizar, hay que buscar los mecanismos de legalizar todas las actividades que tienen que ver con el transporte, pero eso no significa que tenemos que sancionar con prisión a los ilegales, estamos en completo desacuerdo que se criminalice a los transportistas, pero hay que buscar la fórmula para legalizar, si es que se necesario con la retención del vehículo, aplicándoles multas, por supuesto, pero no le podemos criminalizar o sancionarles con prisión a un padre de familia que en la desesperación de tener un trabajo, está acudiendo a una forma irregular de conseguir los recursos.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Termino su tiempo.----------

EL ASAMBLEÍSTA AGUILAR ARMANDO. Muchísimas gracias, Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Gido Vargas. Asambleísta Kléver García.----------

EL ASAMBLEÍSTA VARGAS GIDO. Gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Ya habló usted, me equivoqué al dar la palabra.----------

EL ASAMBLEÍSTA VARGAS GIDO. Pero como me da la palabra, señor Presidente, me gustaría...----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. No, le puedo dar dos veces. Kléver García.-----

EL ASAMBLEÍSTA GARCÍA KLÉVER. Gracias, señor Presidente. Creo que Guido Vargas es muy nombrado porque defiende a la clase del transporte, y lo hace dignamente porque los transportistas son quienes cuidan a la gente, son quienes mantienen familias enteras en este país, son quienes fortalecen el desarrollo de nuestra patria, y nosotros no podemos juzgar a los transportistas como algunos asambleístas han pretendido el día de hoy. Nuestro partido respalda totalmente al transporte como una actividad digna del trabajo, garantizado en la Constitución y en la Ley. Las leyes que nosotros estamos expidiendo deben ser coherentes, deben ser vis a vis, de ida y vuelta para la ciudadanía y para los transportistas. Es el caso, señor Presidente, que en el bloque nosotros hemos analizado que el SOAT lo debe asumir el Estado ecuatoriano, no solamente debe estar en negocios lucrativos de algunas aseguradoras y debe dar la garantía a la ciudadanía del país. Las leyes en este país deben ser claras, precisas, sensibles y

perfectamente entendibles y la Constitución en el artículo dos sesenta y cuatro, establece claramente que son los gobiernos autónomos descentralizados quienes deben asumir esta competencia, pero también el artículo dos sesenta y nueve, si se da lectura, señor Presidente, mediante Secretaría para poder analizarlo.----------

EL SEÑOR SECRETARIO. Si me repite, por favor.----------

EL ASAMBLEÍSTA GARCÍA KLÉVER. El artículo dos sesenta y nueve, numeral uno, de la Constitución, señor Secretario.----------

EL SEÑOR SECRETARIO. Gracias. Constitución de la República del Ecuador: "Artículo 269. El sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico conformado por un representante de cada nivel de gobierno, que tendrá las siguientes funciones: 1. Regular el procedimiento y el plazo máximo de transferencia de las competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados. Los gobiernos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumir inmediatamente estas competencias". Hasta ahí lo dispuesto, señor Presidente.----------

EL ASAMBLEÍSTA GARCÍA KLÉVER. Gracias, señor Presidente. Señor Secretario, gracias. Es demasiado claro el artículo dos sesenta y nueve, y así lo recogen y así votaron algunos compañeros en el COOTAD en el artículo ciento diecisiete, donde se crea el organismo del Consejo Nacional de Competencias. También en el artículo ciento veinticinco del mismo cuerpo legal, establece claramente que se implementará progresivamente, y es por eso que la Constitución en el artículo

cuatrocientos veinticuatro, con su venia, señor Presidente, manda claramente que: "La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otro ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales...". Es por eso, señor Presidente, que me he permitido hacer una observación para que se haga una transitoria, para que no se cree el caos en el país y se dé viabilidad a la transportación y a los usuarios. Que en esta transitoria diga claramente: "De conformidad a lo ordenado por la Constitución en los artículos dos sesenta y cuatro y dos sesenta y nueve, y de manera concordante con el artículo ciento veinticinco del COOTAD, la competencia exclusiva de los GAD sobre el tránsito y transporte y terrestre en sus respectivas jurisdicciones, se irán transfiriendo progresiva y obligatoriamente", obligatoriamente como manda la Constitución, luego de que el Consejo Nacional de Competencias, como manda la norma, dicta las normas regulatorias nacionales, porque las normas deben ser nacionales, no solamente para cada uno de los cantones, tiene que haber un parámetro nacional, así como cuando los GAD cumplan con los requerimientos que este organismo señale al respecto. Mientras tanto, la Comisión Nacional de Transporte y Tránsito y la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, continuará ejerciendo las competencias señaladas en esta ley. Ésta es una de las transitorias que va a normar para la correcta transferencia de competencias en cada uno de los municipios que lo soliciten. Otro de los puntos importantes también, en esta ley no se ha dicho absolutamente nada sobre la transferencia de competencias totales, también el cobro de licencias debe ir a los órganos que están solicitando a los GAD, como lo dispone el artículo dos sesenta y tres de la Constitución. No sea el caso, señor Presidente, que pidan la

competencia y no tengan dinero alguno para su normal desenvolvimiento, este dinero entrará en un cien por ciento a cada uno de los cantones donde se cobra las matrículas y las licencias, señor Presidente. Esto va a beneficiar a cada una de nuestras provincias. Muchas gracias, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Hólger Chávez.----------

EL ASAMBLEÍSTA CHÁVEZ HÓLGER. Señor Presidente, compañeras y compañeros asambleístas: El presente proyecto de ley, sin la más mínima duda, está en un constante proceso de construcción y de perfeccionamiento al calor del debate desde los distintos ángulos de la actuación política en este órgano legislativo. Solicito a usted, señor Presidente, a través de Secretaría, de la manera más comedida se proyecte el artículo ciento seis del proyecto motivo del debate, el artículo ciento seis. Si que se proyecte, así es, en la pantalla, el artículo ciento seis.----------

EL SEÑOR SECRETARIO. Inmediatamente, señor Presidente.----------

EL ASAMBLEÍSTA CHÁVEZ HÓLGER. Que se proyecte.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Que se entregue la proyección, señor Asambleísta.----------

EL ASAMBLEÍSTA CHÁVEZ HÓLGER. En el artículo ciento seis, que sustituye el artículo ciento setenta y ocho, en el último inciso en forma textual establece: "La sentencia dictada por el juez o resolución emitida

por la autoridad competente no será susceptible de recurso". Una sentencia que no sea susceptible de recurso alguno atenta contra el principio de impugnabilidad, igualmente con el derecho al acceso a la justicia de unidad jurisdiccional, y es contrario sin la más mínima duda al derecho al debido proceso y el derecho a la defensa. Textualmente considero que contraría al artículo ciento setenta y tres de la Constitución, que determina que los actos, los actos administrativos de cualquier autoridad del Estado podrán ser impugnados tanto en la vía administrativa como ante los correspondientes órganos de la Función Judicial. El artículo setenta y seis dice: "En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso, que incluirá las siguientes garantías básicas: m) Recurrir al fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos". De la misma manera, falta armonizar con el artículo ciento sesenta y nueve que dice: "El sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los propios de simplificación, etcétera, etcétera, no se sacrificará la justicia por la sola omisión de formalidades". El artículo cuatro treinta y siete, numeral uno, que se trate de sentencias, autos o resoluciones firmes o ejecutoriadas, respecto al derecho que le asiste al recurso extraordinario de protección a todo ciudadano. De la misma manera, el numeral dos sobre este mismo artículo que el recurrente demuestre que en el juzgamiento se ha violado por acción u omisión el debido proceso u otros derechos reconocidos en la Constitución. Resulta consecuentemente inconstitucional este artículo, que convierte las sentencias o resoluciones tanto de jueces como de las autoridades de carácter administrativo en resoluciones inamovibles frente al ciudadano. Consecuentemente, esta disposición amerita un cambio,

una modificación a fin de garantizar el derecho a la seguridad jurídica, porque lo que dicta una autoridad, tanto administrativa como de carácter judicial, prácticamente se convierte en cosa juzgada. Consecuentemente, propongo y como he presentado ya mis observaciones, considero debería ir en la disposición de la siguiente manera: "Que con efecto devolutivo sean apelables tanto ante el Juez de Tránsito en el caso de las autoridades competentes, y ante el superior en el caso de la Función Judicial". Entonces, esta observación considero que es muy importante para que el ciudadano que se sienta afectado por una resolución dictada por la autoridad o por el juez, considerando que no es motivada, y que ha actuado por afecto o desafecto pueda acudir ante una instancia superior a fin de que se garantice el ejercicio de sus derechos. De la misma manera quiero, no voy a referirme a una serie de observaciones, algunas de ellas que constan y que he presentado por escrito, pero que por fortuna, quienes me han antecedido en el uso de la palabra ya han hecho aquellas observaciones, pero aquella no he escuchado en la que se refiere al capítulo innumerado denominado: Del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. El título uno. De las unidades de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de los gobiernos autónomos de descentralizado, en el primer artículo innumerado en su segundo inciso señala: "Las unidades de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de los gobiernos autónomos descentralizados estará conformado por personal civil especializado, seleccionado por el gobierno autónomo descentralizado y formado por la Agencia de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aquí viene, el personal civil especializado para portar armas de fuego, deberá tener la autorización del órgano o funcionario competente". Esta

disposición, en mi concepto, entra en cierta fisura o incongruencia con lo que determina el artículo tres de la Constitución de la República. Con el permiso, señor Presidente: "Son deberes primordiales del Estado: 1. Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz", y el artículo cinco de la Constitución, imperativamente determina que el Ecuador es un territorio de paz. No podemos permitir que ciudadanos civiles porten armas con el fin de controlar el tránsito y el transporte, las únicas personas que deben estar armadas son las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional. De manera muy excepcional o puntual puede permitírsele a un ciudadano común y corriente, que pueda portar armas. No podemos crear grupos que podrían ser paramilitares en cada municipio del país, a pretexto de la competencia de tránsito y transporte terrestre formar grupos armados. Recordemos los años que vivió la ciudad de Guayaquil con algunas alcaldías, o los últimos sucesos en los que Nebot uso a los policías metropolitanos para agredir y atacar al comerciante informal...----------

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

EL ASAMBLEÍSTA CHÁVEZ HÓLGER. ...bajo este pretexto los municipios tendrán rastrillos y adquirirán armas, que después van a degenerar y a fomentar la violencia, consecuentemente aquello no representa una garantía para la ciudadanía. De esta manera, señor Presidente, me he referido a estos dos aspectos puntuales en este proceso de debate del proyecto de Ley de Tránsito y que otras observaciones, que mantiene congruencia con las intervenciones de algunos compañeros que me han antecedido en el uso de la palabra, también sean en verdad tomadas en cuenta para que este proyecto,

que constituye un importante avance para el país, pueda dar...----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Terminó su tiempo.----------

EL ASAMBLEÍSTA CHÁVEZ HÓLGER. ...un proyecto o una ley que realmente ayude a establecer mayores garantías no solamente para los transportistas sino para el pueblo del Ecuador.----------

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN LA ASAMBLEÍSTA IRINA CABEZAS RODRÍGUEZ, PRIMERA VICEPRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL.----------

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

LA ASAMBLEÍSTA TIBÁN LOURDES. Gracias, señora Presidenta. Se ha debatido lo suficientemente este tema de importancia para el país y solamente, bueno no sé si lo van a recoger todavía porque en ausencia de la Presidenta, no sé hasta qué punto las intervenciones de este día también van a ser revisadas. En todo caso, me quiero sumar a la intervención de algunos compañeros sobre el tema y sobre la necesidad de ir estableciendo también, en la ley que estamos tratando, acciones afirmativas que vayan a disminuir y que vayan de alguna manera a organizar el sector del transporte, no solamente a nivel urbano sino a nivel rural, que es una gran deficiencia porque prácticamente, tal vez hace veinte años atrás las comunidades indígenas imposible que tengan la posibilidad de acceder a tener un vehículo, de ahí que ha sido imposible, por ejemplo, que ellos puedan tener una licencia de

conducción profesional. Pero ahora las condiciones son otras, las comunidades de alguna manera tienen acceso, pero esto de que se haya establecido como requisito el bachillerato, muchos de nuestros compañeros indígenas, afros, montubios no están en esas condiciones y esperamos, esperamos que en esta ley se haga, yo había presentado en su momento y no ha sido tomado en cuenta, que no se exija el tema del bachillerato para que nuestras comunidades tengan acceso al uso de la licencia, porque por más que digamos hay educación a distancia, hay otro tipos de acceso a la educación, ya las condiciones no son reales para nuestros compañeros indígenas, afros y montubios. Por eso, esperar que la Comisión haga esta diferenciación, porque todos los días somos testigos que nuestra gente están siendo llamados o son llevados a la cárcel por no tener la licencia, y ahí una de las acciones afirmativas tiene que ser importante ver cómo ayudar a legalizar a nuestros compañeros en esta situación. La otra situación, ¿qué va a pasar con los cupos? Si bien es cierto, las comunidades indígenas nunca estaban en condiciones de tener un vehículo, pero ahora la triste realidad de nuestros compañeros es que con carga y todo, con producción agrícola y todo son llevados, son detenidos porque se les considera piratas. Claro, pero la norma en la Comisión de Tránsito ya no hay cupos, simplemente ya no vamos a abrir el espacio para tener mayor organización del transporte en cuanto a compañías, en cuanto a cooperativas y, sin embargo, esas comunidades con autorización o sin autorización de la Comisión van a seguir transportando ya sea animales, ya sea productos, si hablamos de los comuneros, hablamos de la gente que vive en los páramos y ellos por sí solos, se han endeudado, no necesariamente para trabajar cargando gente o trabajando diariamente en el transporte, pero sí necesitan tener su

organización para bajar sus propios productos de las comunidades hacia los sectores urbanos. Entonces, sí requiero de esa consideración en esta ley que se le haga un estudio técnico, particularizado a territorios indígenas, a territorios afros o montubios que requieran de estos servicios. Aspiramos, había hablado la semana pasada aquí con el señor Antón, y me dijo que de eso se puede hacer un estudio particularizado pero que el estudio particularizado no se politice y no se termine llevando a un informe en cada una de las provincias, y en las provincias se dice el cupo está cerrado, no hay más y simplemente niegan, mientras tanto nuestras comunidades siguen gastando plata en abogado, doscientos, trescientos dólares cuesta para sacar el vehículo detenido por condición de pirata. Finalmente, quiero pedir a la Comisión que simplemente se revise la coherencia que tiene que tener el artículo ciento ochenta y ocho que se ha reformado, en el cual se está incluyendo el tema de capacitación en el tema de transporte, se ha incluido las universidades y escuelas politécnicas, pero solo se dice en el artículo ciento ochenta y ocho, y hay otros artículos que se refieren a formación, que se incluya en todos los textos que tiene que ver con formación, se le incluya la última palabra que han puesto, "universidades y escuelas politécnicas" para que tenga coherencia la reforma. Gracias, señora Presidenta.----------

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra el asambleísta Fernando Cordero.----------

EL ASAMBLEÍSTA CORDERO FERNANDO. Gracias, señora Presidenta. Suscribo varias de las opiniones y observaciones que han hecho

algunos compañeros, destaco las de Virgilio Hernández y Mauro Andino, de María Paula Romo, entre los compañeros de mi bancada, pero igual estoy de acuerdo con la intervención de Vicente Taiano. Me parece que esta ley que tiene algunos meses en manos de la Asamblea debe ser nuevamente revisada a la luz de la Constitución. Es cierto que la ley que le antecede, la ley que está vigente, es una ley que se promulgó en la Asamblea Constituyente, pero no es más que una ley, no puede tener ningún privilegio por haber sido aprobada en la Asamblea Constituyente. Es una ley y por tanto, se tiene que subordinar a la Constitución, tiene que adecuarse la terminología de la nueva Ley de Tránsito, de la reforma que estamos haciendo, a la terminología constitucional. Llamo la atención de los integrantes de la Comisión, de su Presidenta de manera particular, por ejemplo las competencias previstas en los artículos doscientos sesenta y dos y doscientos sesenta y cuatro de la Constitución. Habla de forma totalmente clara, el doscientos sesenta y cuatro establece en el numeral seis, cuando habla de la competencia de los gobiernos autónomos, municipalidades, es una competencia la de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal, dentro del territorio cantonal. A menos que estemos dispuestos a inventar nuevas fórmulas, los municipios son autónomos en lo urbano y en lo rural pues, ese es el cantón en el Ecuador, es una circunscripción territorial en la que ejercen administrativamente sus competencias privativas y exclusivas los municipios, los concejos cantonales y los alcaldes. Es difícil, entonces, empezar a diferenciar entre competencias urbanas y competencias no urbanas. Puede que esté mezclando en mi intervención las opiniones que surgen del texto que está en debate, cuanto de aquellas que están incorporadas en el

documento presentado por la Presidenta como en una adenda, si bien ella ha dicho que no es una adenda sino que es una observación, que tiene pleno y legítimo derecho de hacerlo como Asambleísta, de todas maneras me refiero a esa terminología. El doscientos sesenta y dos deja absolutamente claro que cuando los municipios no hayan asumido competencias, serán suplidas por los llamados organismos autónomos descentralizados, regiones, las regiones autónomas son las que ejercen la competencia en este transporte, entonces la ley tiene que actualizar la terminología, qué es lo interprovincial, si no es lo cantonal y no es lo regional pues, ahí hay que encontrar una nueva definición y la ley tendrá que adecuar las palabras que queramos usar, porque hoy estamos llenos de transportes interprovinciales y esos transportes interprovinciales en algún momento pasan por los territorios, atraviesan los territorios cantonales y en una sucesión de cantones, no podemos necesariamente encontrar una competencia no atribuida a ningún organismos que es lo interprovincial, porque podrían haber varias provincias que no necesariamente forman una región, o sea, ¿qué pasa cuando pasemos de una región a otra cuando hayan regiones?, ¿qué pasa si no hay regiones? Hay ocho años para tomar esa decisión, no pueden crearse en estas indefiniciones unas competencias y el artículo doscientos sesenta, sesenta y uno hasta el sesenta y ocho es muy claro, porque puede asignar nuevas competencias a las juntas parroquiales, a los municipios, a las prefecturas, a los gobiernos regionales. Pero no hay nada en la Constitución que diga que hay como asignarle nuevas competencias, a más de las constantes en el artículo doscientos sesenta y uno, al Gobierno Nacional y a toda su estructura ejecutiva, por tanto no sé de dónde le sale la capacidad a la propuesta de ley de asignarle competencias privativas de los municipios y de los consejos regionales,

a esta agencia que se crea con el nombre de Agencia Nacional de Control y Regulación del Transporte. Me parece que ahí hay una llamada fuerte y directa porque estamos ahí si violando la Constitución, y estamos invadiendo campos que son privativos por ahora de los municipios. También ahí hay una falsedad en esta afirmación que se hace en el sentido de que cuando los municipios asuman. La Constitución es clarísima, las competencias ya están en manos de los municipios, que no tengan capacidad operativa, el COOTAD está señalando, claro, como debe ser una ley, les da cuatro años a que lo puedan hacer y los municipios tendrán en estos cuatro años que desarrollar una serie de iniciativas. Es absolutamente legítimo por tanto, pensar en que como dice el COOTAD, se pueden crear en los cantones que están adyacentes en los cantones se pueden formar un continuo territorial, se pueden crear mancomunidades, y en los discontinuos se pueden crear consorcios. Son formas absolutamente compatibles con la Constitución, con el COOTAD de compartir competencias que ya las tienen pues, solamente el que tiene una competencia puede suscribir un convenio de mancomunidad. Me parece un debate que se ha explicitado, se ha hecho visible, público, a lo mejor inmaduro todavía, que es lo que está ocurriendo en el Guayas, está contaminando el debate de esta ley. Es absolutamente posible que en el Guayas se den múltiples posibilidades, ahí hay unos municipios que quieren ser parte, si fueran todos podría ser una mancomunidad, si es que hay discontinuidad pues tienen que optar por la llamada vía del consorcio. Pero una y otra forma es absolutamente legítima y serán cuando se mancomunen, cuando asuman las competencias, tendrán la posibilidad de crear sus fórmulas compartidas pero la ley tiene que estar por sobre todo ello.

La ley tiene que establecer qué hace cada quien una vez que se asumen las competencias. Esta ley, entonces, no puede crear dudas, no puede crear ambigüedades, no puede crear unas nuevas entidades. Fíjense que por ahí se advierte en ese adenda, que a esa agencia nacional le va a competir formar personal civil para suplir a la Policía. Si es que alguien tiene que empezar a pensar así son hoy día los municipios mientras no hayan consorcios, mientras no hayan gobiernos regionales lo municipios deben estar pensando cómo hacerlo, de no hay que preguntarle al Municipio de Quito, ya acaba de firmar un convenio con la Policía, supongo que el convenio incluirá un tiempo mediante el cual la Policía mantiene todavía esta capacidad y esta destreza, que ha tenido en el tiempo a costa del Estado ecuatoriano y le irá transfiriendo capacidades, experiencia, todo su conocimiento a la Municipalidad de Quito, que irá supliendo con su propio personal, como dice la Constitución y la ley. Pero eso tiene que ocurrir en todo el Ecuador. Es cierto que los municipios más pequeños tendrán debilidades pero no nos sorprendamos de que de pronto...----------

LA SEÑORA PRESIDENTA. Punto de información, asambleísta Cordero. Un minuto, por favor.----------

EL ASAMBLEÍSTA DÁVILA RAFAEL. Gracias, señora Presidenta. Para información del señor Presidente de la Asamblea, el problema es que cada municipio no puede formar sus propios agentes de tránsito, y es ingenuo pensar que cada municipio va a crear su propia escuela de formación de agentes. Por eso es que la formación de los agentes de tránsito va a ser a través de una agencia nacional, que es la que

proveerá estos agentes a los municipios seleccionados por los municipios, el personal seleccionado por los municipios pero capacitados por la Agencia Nacional de Tránsito. Ese es el esquema que nos han planteado que nos pareció aceptable, vino del propio Gobierno el esquema, nos pareció aceptable, es el rol que cumpliría la Agencia Nacional en cuanto a formación de agentes de tránsito, pero no los selecciona la Agencia Nacional, los selecciona los municipios, los capacita la Agencia Nacional, un año, año y medio, dos años, lo que tome esta formación y especialización y son puestos a órdenes de los municipios. Gracias, señorita Presidenta.----------

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Continúe, asambleísta Cordero.----------

EL ASAMBLEÍSTA CORDERO FERNANDO. Le agradezco por la información, es útil dicha así, no está escrita así, vale la pena que revisen porque no está escrita así, está como una competencia que en este caso se centraliza para transferir, para suplir lo que hace hoy día la Policía se crean estos agentes civiles, me parece bien la creación, esa es una potestad que hoy día tienen también las universidades, de hecho ya hay algunas universidades que están inclusive, capacitando en el ámbito del transporte, hay escuelas que están funcionando, me parece que en Loja hay una ya, y podrán crearse varios organismos de capacitación para lo que serían agentes del servicio de tránsito y transporte en el Ecuador. Pero la esencia no está ahí, yo acepto si es una mala percepción mía, será fácil eliminarla. Lo que no me parece estar claro es la propia concepción de en dónde empiezan y en dónde termina las competencias, de lo que significa otra vez la rectoría. En el

Ecuador mientras no se entienda adecuadamente lo que significa la rectoría, que es una disputa para algunos de gestión, mientras se siga confundiendo la rectoría con la capacidad de disputar la gestión, seguiremos produciendo errores y nosotros estamos para impedir que se cometan errores. No puede ser posible que ahora se quiera. Dice que la Constitución, nos da privativamente, desde que el Ecuador se llama Ecuador, a los municipios...----------

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

EL ASAMBLEÍSTA CORDERO FERNANDO. ...les ha sido atribuidas la competencia eterna del uso del territorio y, entre ese uso, son los municipios y evidentemente la rectoría puede decir para que las vías sean más seguras, los carriles de circulación tendrán tres metros cincuenta de ancho, entonces no habrán vías de tránsito vehicular de menos de siete metros. Eso es ejercer rectoría, pero querer que los planos de las vías o los planos de los terminales se presenten a una agencia nacional, eso es un disparate que hay que impedir que se dé. Gracias.----------

LA SEÑORA PRESIDENTA. Señores asambleístas, no habiendo más intervenciones se cierra este debate, para poder plantearle a la Comisión nuevamente que analice las propuestas hechas. Continuamos con el siguiente punto del Orden del Día, señor Secretario.----------

V

EL SEÑOR SECRETARIO. Inmediatamente señora Presidenta. "3.

Proyecto de Resolución que rechaza la decisión de la Segunda Sala de lo Penal de la Corte Nacional de Justicia, de declarar la prescripción de la acción penal en el caso de asesinato de Jaime Hurtado González y sus acompañantes". Señora Presidenta, el señor asambleísta Línder Altafuya es el proponente del cambio del Orden del Día, y la solicitud y texto de la Resolución ha sido repartida a todos los señores asambleístas.----------

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene la palabra el asambleísta Línder Altafuya.----------

EL ASAMBLEÍSTA ALTAFUYA LÍNDER. Señora Presidenta, señoras y señores asambleístas: En primer lugar, permítanme a nombre del bloque del Movimiento Popular Democrático y a nombre de la bancada de los compañeros de Pachakutik, saludar la predisposición de este Pleno en el sentido de que una situación tan grave, tan grave como fue el asesinato cometido el diecisiete de febrero de mil novecientos noventa y nueve, aquí, en pleno centro de la capital del país, aquí, donde está concentrado el poder político y en su condición de Diputado Nacional el compañero Jaime Hurtado González, quien en compañía de los compañeros Pablo Tapia, que era diputado alterno y del asesor legislativo Wellington Borja, fue vilmente asesinado a plena luz del día, como para un mensaje directo al pueblo ecuatoriano de que quien luchaba por los cambios, fundador del partido de izquierda revolucionaria como es el Movimiento Popular Democrático, y en favor del pueblo y sus libertades públicas y sus derechos, ese era el mensaje, eso era lo que iba a recibir y, justamente se dio en circunstancias de un gobierno de triste e indignada recordación por parte del pueblo

ecuatoriano, como fue el gobierno del feriado bancario con la cual asaltaron la plata de los ecuatorianos depositado en los bancos de este país, congelamiento bancario, el feriado bancario y después complementado con la dolarización. Entonces, claro el mensaje, eliminar a un líder frente a una grave situación en la que se encontraba avocado el país en esos momentos, un hombre con una gran autoridad política y moral en este país, eliminado de la manera más infame como se lo hiciera. Pero, bueno, han pasado tantos años, hay algunos ya sancionados pero el hombre clave, que es un colombiano, el hombre que tiene que ser sancionado porque la justicia y el pueblo así lo requiere y lo requieren sus familiares, porque ha cometido un crimen y el que comete un crimen tiene que ser sancionado. Pero resulta que a este señor que tiene que responder por ese crimen, pero además que tiene información valiosa, valiosa para el esclarecimiento de quienes tramaron este asesinato, este crimen de carácter político, este crimen de Estado, con propósitos políticos que tiene que ser esclarecido para la salud pública del país y a nivel internacional, resulta que, como vuelvo y repito, la Sala, con fecha siete de julio de dos mil diez, la Sala de Casación de la Corte Suprema de Justicia de Colombia, resuelve extraditarlo para que responda por este crimen cometido en Ecuador; pero resulta que con fecha ocho de noviembre del dos mil diez, la Segunda Sala de la Corte Nacional de Justicia en nuestro país, en nuestro país, contradiciendo incluso lo que dice la Sala de Casación de la Corte Suprema de Justicia de Colombia, declara por estas consideraciones y según lo dispuesto en los artículos ciento uno, ciento ocho y ciento catorce del Código Penal, la Sala declara la prescripción de la presente acción penal a favor del sindicado Henry Wilbert Gil Ayerve y, por consiguiente, se dispone dejar sin efecto las medidas

cautelares tanto de orden real como personal dispuestas en su contra, debiendo notificarse a las autoridades de Policía para que se abstengan de capturarle, o sea, de manera descarada, violando preceptos constitucionales, como es lo que contemplaba la Constitución anterior cuando sucedió este crimen pues, que hablaba que crímenes de este carácter son imprescriptibles y ahora pues expresas disposiciones, como es la disposición transitoria décima del Código Orgánico de la Función Judicial en su literal g) señala: "Los períodos de suspensión de funciones de la ex Corte Suprema de Justicia, generados por los hechos extraordinarios suscitados en los años dos mil cinco, dos mil seis, dos mil ocho, no se tomarán en cuenta para el cómputo de los plazos de prescripción de los procesos penales, ni para el abandono de las demás causas". O sea, contra expresa disposición legal de esta Segunda Sala, es un peligro, esto es un peligro para la vida no solo política sino a todo nivel de este país. Esta gente es peligrosa, peligrosa. De esto tiene que responder el Consejo Nacional de la Judicatura, de esto tiene que responder la Corte Nacional de Justicia, pero fundamentalmente estos señores, porque qué es lo que buscan con la impunidad, no solo que este crimen quede, echándole tierra, quede sin ser sancionados, sin ser ubicados y descubierto los que lo tramaron, sino que a la vez, qué es lo que buscan con esto, lo que buscan con esto es dar un precedente nefasto, nefasto de impunidad en este país en la administración de justicia que significaría, ustedes saben lo que es la impunidad, es como el invierno para los hongos, cuando vienen el invierno se producen los hongos, la impunidad, el efecto que tienen es reproducir el delito en todos sus niveles de manera incontrolable. Por eso es, señores asambleístas, por eso es que justamente queremos saludar la predisposición de este Pleno, saludarla y hemos recogido las

observaciones que en conversación con los señores asambleístas, señoras asambleístas de diferentes bloques nos han hecho. En el sentido que para que no se mal interprete, porque miren, de acuerdo al artículo siete de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, este Pleno está en capacidad de llamar la atención, cuando se trata de atentados como aquel que estamos denunciando aquí, que es motivo de este proyecto de resolución; pero, sin embargo, para que no se preste a malas interpretaciones etcétera, etcétera, de los que están fraguando esta impunidad, se ha pedido que suprimamos el artículo dos de la resolución, el artículo dos, estamos de acuerdo, correcto, y también que se modifique el artículo tres en el sentido que ya no diga: "Exhortar a la Corte Nacional de Justicia y a la Fiscalía General del Estado a fin de que adopten las acciones que en derecho correspondan, con el fin de que el ciudadano colombiano Henry Wilbert Gil Ayerve, sea sancionado por los crímenes cometidos en nuestro país". Entonces, la modificación, señor Secretario, señores asambleístas propuesta es la siguiente: "Pedir que la Corte Nacional de Justicia y la Fiscalía General del Estado a fin de que adopte las acciones que en derecho corresponden con el fin de que todos los responsables de este crimen sean sancionados". Así quedaría, en estos términos, señor Presidente y señores asambleístas, ponemos en consideración de todos ustedes este acuerdo de Resolución. Muchas gracias.----------

REASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA FERNANDO CORDERO CUEVA, PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Si está en ese orden. Tengo registradas María

Paula Romo, Abdalá Bucaram, Betty Carrillo. María Paula.----------

LA ASAMBLEÍSTA ROMO MARÍA PAULA. Sí, Presidente, nosotros hemos respaldado la necesidad de incluir en este punto en el Orden del Día, también la de rechazar, la de condenar una resolución, que pueda permitir que éste como otros crímenes queden en la impunidad, pero nos parecía tan grave y tan importante ponerlo en el Pleno, porque estamos hablando de una persona, de un dirigente que fue Diputado de la República, que fue parte de este Pleno, y por eso nos pareció importante decirlo. Pero, al mismo tiempo, Presidente, ser muy cuidadosos de que esto no se vaya a interpretar como una injerencia indebida en la Función Judicial, es decir, la Asamblea debe reivindicar su facultad de fiscalizar al Consejo de la Judicatura, al Fiscal General del Estado por el manejo general de los temas de administración de justicia, pero debe ser muy cuidadoso de intervenir en casos particulares, porque así como en este caso nos queda claro el tema, también podría prestarse para otros casos en que la injerencia política no sea la forma adecuada de manifestarse sobre los asuntos judiciales. Es por eso que le habíamos pedido y ha aceptado al compañero Línder Altafuya, reformular alguna de las partes de la Resolución que es en concreto, eliminar el numeral dos, y lo que él ha manifestado respecto del exhorto final para que la Corte Nacional de Justicia y la Fiscalía adopten las decisiones que en derecho correspondan, con el fin de que todos los responsables fueran sancionados, sin señalar ningún nombre en particular, porque también creemos que eso no le corresponde a este Pleno. Y, finalmente, Presidente, queremos plantearle al asambleísta Altafuya que en el primer numeral, compañero Línder, en lugar de la palabra "rechazar", se pudiera reemplazar la palabra "rechazar", la

primera palabra del primer numeral, por "condenar el fallo de la segunda Sala de lo Penal" en lugar de "rechazar" siempre en el objetivo, compañeros, de ser firmes en la preocupación y en la solidaridad por este tema, pero también en que hay que ser extremadamente cuidadosos de la interferencia indebida, inadecuada en la administración de justicia. Con eso, compañero, el cambio de "condenar" por "rechazar", la eliminación del numeral dos, y lo que usted ya ha aceptado como reforma en el numeral tres, con la autorización de los representantes de la bancada, me permito decirle que con esos cambios, con esas modificaciones el bloque del Movimiento PAIS apoyaría esa Resolución, y estamos dispuestos a pasar a la votación.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Abdalá Bucaram.----------

EL ASAMBLEÍSTA BUCARAM ABDALÁ. Presidente y compañeros: Ante todo felicito la actitud de la Comisión pertinente de tratar este tema, que es importante no solo para el Movimiento Popular Democrático sino para la historia de nuestro país. Un país que lastimosamente a través de su sistema judicial sigue viviendo en la impunidad. Hemos denunciado una semana antes de este hecho, compañero Altafuya, lo dije en mi intervención, que cómo era posible que sigamos buscando recursos para la Función Judicial dado el estado en que ésta se encontraba, y que los miembros de la Segunda Sala iban a declarar la prescripción de los procesos en contra de los asesinos del compañero Jaime Hurtado. Y no se trata a pesar de que así lo establece la Constitución, y es cierto hay que respetar y ser cuidadosos de no violar la Constitución y de no entrometernos en temas judiciales, hay que

asumir las responsabilidades también. Esta Corte Nacional de Justicia fue designada por el empleado del señor Febres Cordero, Carlos Estarellas, y fue ratificada por los miembros de Alianza PAIS en Montecristi. Ustedes son corresponsables del Estado en que se encuentra nuestra justicia. Yo coincido plenamente con el Presidente de la República cuando dice que uno de los grandes problemas de la inseguridad, son esos jueces socialcristianos que manejan las cortes provinciales y del país, es verdad. Pero en cuatro años, ustedes tuvieron la posibilidad de depurar ese sistema judicial a través del Consejo Nacional de la Judicatura, y a través del encargo que le ratificaron en Montecristi a esos corruptos que están en la Corte Nacional de Justicia, corruptos que quieren declarar prescriptible el asesinato. Esa es la suerte que corren los líderes de este país: ser asesinados o ser perseguidos por temores políticos a través de la justicia. Y, claro que es obvio que los jueces socialcristianos deben continuar, si fueron puestos por Alexis Mera, asesor de este Gobierno, claro que él va a luchar por la estabilidad de esos jueces, si para nadie es secreto que en este país todas las resoluciones importantes tienen que tener el aval del señor Alexis Mera. Por eso no cambia el sistema judicial, sigue manejada por los socialcristianos como el señor Alexis Mera, que es un socialcristiano enquistado en su Gobierno, señores. Ese es el problema de nuestro país, aquí hay que asumir las responsabilidades. La Asamblea de Montecristi es copartícipe del estado de impunidad y de corrupción en el que vive nuestro sistema judicial. Es importante, felicito la actitud de la Comisión de querer tratar estos temas que son importantes, pero asumiendo las responsabilidades. En este país, hoy, el asesinato ya prescribe, y por temores políticos se sigue persiguiendo y asesinando a los verdaderos líderes que para huir a enfrentarlos, es mejor tenerlos

congelados. Gracias, Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Asambleísta Betty Carrillo.----------

EL ASAMBLEÍSTA CARRILLO BETTY. Simplemente, felicitar que esta Asamblea Nacional envíe este documento importante, que no es simplemente en beneficio de un ciudadano común y corriente, y debo decirlo enfáticamente, Jaime Hurtado González es historia en este país. Ese hombre de raza negra, inclaudicable en sus principios, inclaudicable en su pensamiento y en la lucha con los sectores sociales, ese hombre que siempre defendió a los más necesitados, y jamás traicionó a quienes le seguían y los principios que él manifestaba. Yo creo que esa es la representación de lo que puede ocurrir y de lo que ocurría durante mucho tiempo, en gobiernos que pasaron, en gobiernos como León Febres-Cordero, en donde cuando alguien pensaba diferente le mandaban a asesinar; cuando alguien tenía documentos, lo mandaban a asesinar, cuando las personas honestas querían hacer denuncias, lo mandaban a asesinar y simplemente, los acusaban de guerrilleros. No son los mismos tiempos, mi querido Dalo, no son los mismos tiempos. Ahora, se está combatiendo la impunidad ahora, a aquellas personas que se van a refugiar en otros países para no dar cuentas en el país, tenemos que traerles para que sean juzgados. Ahora aquellos corruptos que decían ser amantes del pueblo y defender la lucha del pueblo, y que ahora se encuentran en otros países gozando de grandes beneficios y de la plata que se llevaron, también tenemos que hacer que vengan acá y que rindan cuentas, y que estén presos y encarcelados. Esa es nuestra responsabilidad. Y, por supuesto, que debemos asumir, como tú lo dices, esas responsabilidades. Pero aquí no

se trata de lavarse las manos como Pilatos, cuando también somos causantes de la grave crisis en la que vive nuestro país, y para eso estamos nosotros y es por eso que yo creo que más allá de todo, esto nos sirve para hacer un llamado a todas las conciencias que deben haber aquí, en cada uno de nosotros, muchos Jaime Hurtado, que seamos firmes con nuestros principios y que sepamos defender realmente a nuestro pueblo. Muchas gracias.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Consulto si es que están de acuerdo los proponentes en hacer las modificaciones.----------

EL ASAMBLEÍSTA ALTAFUYA LÍNDER. Sí, señor Presidente, estoy de acuerdo con las consideraciones, observaciones, por ende, ya están contempladas en el proyecto de Resolución.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Señor Secretario, consulte a la sala.----------

TRANSCRIPCIÓN DEL TEXTO DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN. "El Pleno de la Asamblea Nacional. Considerando: Que, el 17 de febrero de 1999, en la ciudad de Quito fueron brutalmente asesinados el Diputado Jaime Hurtado González y sus acompañantes, el Diputado Alterno Pablo Tapia y el Asistente Legislativo Wellington Borja; Que, dicho crimen causó conmoción nacional e internacional y ha sido catalogado como crimen de Estado; Que, el 19 de febrero de 1999, la Jueza Segunda de lo Penal de Pichincha dicta auto cabeza de proceso por el asesinato de Jaime Hurtado, Pablo Tapia y Wellington Borja; Que, el 5 de abril de 1999, mediante providencia la Jueza Segunda de lo Penal de Pichincha dicta auto de inhibición, en el cual dispone se remita el

proceso al Presidente de la Corte Superior de Justicia de Quito, por cuanto algunos de los acusados tienen fuero de Corte; Que, mediante auto dictado el 20 de diciembre de 2004 y el 20 de enero de 2005, en que se desechan peticiones de ampliación, aclaración y reforma, la Primera Sala Especializada de lo Penal de la Corte Superior de Justicia de Quito, llama a juicio plenario a Washington Aguirre Freile, Christian Steven Ponce Salas, Fredy Simón Contreras Luna, Gerardo Martínez Arbeláez (a) Milanta o Capitán de Navío Germán Sánchez y Henry Wilberth Gil Ayerve (a) Henry, como presuntos autores intelectuales y materiales del delito previsto y reprimido en el Art. 450 del Código Penal y a Serguey Carlovich Merino Pervoushiña, en calidad de cómplice; Que, el 7 de julio del 2010, la Sala de Casación de la Corte Suprema de Justicia de Colombia, resolvió extraditar al ciudadano Colombiano Henry Wilberth Gil Ayerve, a fin de que responda en el Ecuador por "la muerte del Diputado Ecuatoriano Jaime Hurtado González, según hechos ocurridos en Quito, el 17 de febrero de 1999, por los cuales las autoridades judiciales de Ecuador dictaron auto cabeza de proceso el 14 de abril del mismo año y de apertura de plenario el 8 de octubre de 2003 por el delito de asesinato (...)"; Que, la Segunda Sala de lo Penal de Corte Nacional de Justicia, mediante providencia de fecha 8 de noviembre del 2010, resolvió: "Por estas consideraciones y según lo dispuesto en los Artículos 101, 108 y 114 del Código Penal la Sala declara la prescripción de la presente acción penal a favor del sindicado Henry Wilbert Gil Ayerve; y por consiguiente se dispone dejar sin efecto las medidas cautelares tanto de orden real, como personal dispuestas en su contra, debiendo notificarse a las autoridades de policía para que se abstengan de capturarle (...)"; Que, a través de este fallo, a pesar de darse el proceso de extradición en contra del ciudadano colombiano

Henry Gil Ayerve, este podría quedar en libertad de forma inmediata, lo que significaría perder la posibilidad de que en primer lugar pague el delito cometido al haber participado en la organización y perpetración de estos crímenes; y, en segundo lugar proporcione información valiosa que podría aportar para el esclarecimiento de este caso; Que, los señores jueces que integran la Segunda Sala de lo Penal de la Corte Nacional de Justicia, han inobservado la Disposición Transitoria Décima del Código Orgánico de la Función Judicial, que en su literal g) señala: "Los periodos de suspensión de funciones de la ex Corte Suprema de Justicia, generados por los hechos extraordinarios suscitados en los años 2005, 2006 y 2008, no se tomarán en cuenta para el cómputo de los plazos de prescripción de los procesos penales, ni para el abandono de las demás causas."; Que, este execrable crimen continúa en la impunidad, lo cual constituye una violación de la obligación que tienen los Estados de investigar, juzgar y condenar a los culpables de graves y sistemáticas violaciones de los Derechos Humanos fundamentales. La impunidad constituye una abierta denegación de justicia y del derecho de los familiares al conocimiento de la verdad sobre lo sucedido en una ejecución extrajudicial, como la sucedida en el presente caso. Es por ello que es necesario seguir denunciando ante la opinión pública este crimen de Estado, siendo por tanto una obligación de la Asamblea Nacional realizar todos los actos que sean posibles para cumplir con este cometido; Que, Washington Aguirre Freile, Christian Steven Ponce Salas, Fredy Simón Contreras Luna, Gerardo Martínez Arbeláez (a) Milanta o Capitán de Navío Germán Sánchez y Henry Wilberth Gil Ayerve (a) Henry, autores intelectuales y materiales del delito previsto y reprimido en el Art. 450 del Código Penal y a Serguey Carlovich Merino Pervoushiña, en calidad

de cómplice fueron procesados con la Constitución del 98 que en su Art. 23 determina que los delitos políticos son imprescriptible; y, Que, la Ley de la Función Legislativa en su Art. 7, señala que el Pleno de la Asamblea Nacional es la máxima instancia de la Asamblea y por consiguiente tiene capacidad para conocer y resolver todo lo que se ponga a su consideración; En ejercicio de sus atribuciones Constitucionales y Legales, Resuelve: Artículo 1.- Condenar el fallo de la Segunda Sala de lo Penal de la Corte Nacional de Justicia, de fecha 8 de noviembre del 2010, por atentar contra el principio de imprescriptibilidad de los delitos políticos establecido en la Constitución de la República vigente a la fecha en que se cometió este crimen y en la actual y por que allana el camino a la impunidad de este caso. Artículo 2.- Pedir a la Corte Nacional de Justicia y a la Fiscalía General del Estado a fin de que adopten las acciones que en derecho correspondan con el fin de que todos los responsables de este crimen, sean sancionados". Hasta aquí la transcripción.----------

EL SEÑOR SECRETARIO. Inmediatamente, señor Presidente. Señores asambleístas, verifiquen que sus tarjetas electrónicas se encuentren debidamente insertas en sus curules. Se pone a consideración del Pleno de la Asamblea Nacional, el proyecto de Resolución que rechaza la decisión de la Segunda Sala de lo Penal de la Corte Nacional de Justicia de declarar la prescripción de la acción penal en el caso del asesinato de Jaime Hurtado González y sus acompañantes, propuesto por el señor asambleísta Línder Altafuya, con las observaciones que han sido aceptadas por el mismo asambleísta, y han sido presentadas en estas intervenciones. Ochenta y seis asambleístas presentes en la sala.

Señores asambleístas, consignen su voto, por favor. Presente los resultados, por favor. Ochenta y cinco votos afirmativos, cero negativos, un blanco, cero abstenciones. Ha sido aprobada la Resolución por unanimidad, señor Presidente.----------

EL SEÑOR PRESIDENTE. Lamento que no le pude dar la palabra a Gabriel Rivera. Le ofrezco disculpas, no había estado registrado y me olvidé. Suspendo la sesión.----------

EL SEÑOR SECRETARIO. Tomado nota, señor Presidente, se suspende la sesión.----------

VI

El señor Presidente suspende la sesión, cuando son las trece horas treinta y cinco minutos.----------

FERNANDO CORDERO CUEVA
Presidente de la Asamblea Nacional

FRANCISCO VERGARA ORTIZ
Secretario General de la Asamblea Nacional

FRS/matr