



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

02 DE SEPTIEMBRE DE 2016

SUMARIO:

CAPÍTULOS	TEMA
I	CONSTATACIÓN DEL QUORUM.
II	INSTALACIÓN DE LA SESIÓN.
III	LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y ORDEN DEL DÍA.
IV	HIMNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.
V	DESIGNACIÓN DE LOS DELEGADOS DE LA ASAMBLEA NACIONAL PARA LA CONFORMACIÓN DE LA COMISIÓN CIUDADANA DE SELECCIÓN DE LA PRIMERA AUTORIDAD DE LA FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO.
VI	PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE.
VII	CLAUSURA DE LA SESIÓN.

ANEXOS



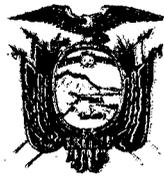
REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

ÍNDICE:

CAPÍTULOS	TEMA	PÁGINAS
I	Verificación del quorum.....	1
II	Instalación de la sesión.....	1
III	Lectura de la convocatoria y Orden del Día.-	1
	Intervención del asambleísta:	
	Melo Garzón Esteban.....	3
IV	Himno Nacional de la República del Ecuador.....	6
V	Designación de los delegados de la Asamblea Nacional para la conformación de la Comisión Ciudadana de Selección de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado.....	6
	Intervención del asambleísta:	
	Melo Garzón Esteban.....	8
	Votación de la moción del asambleísta Esteban Melo, designando a los delegados de la Asamblea Nacional.....	10
VI	Primer debate del Proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre.....	11
	Intervención de los asambleístas:	
	Calderón Saltos Richard.....	18
	Caza Tipanta René.....	21
	Pacheco Ordóñez Bayron.....	23,30



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Terán Sarzosa Fausto.-----	27
Borja Pérez Galo.-----	31
Tapia Lombeyda Luis.-----	34
Ponce León Ximena.-----	37
Guzmán Ochoa Liliana.-----	41
Torres Torres Luis Fernando.-----	45,54,57
Andino Reinoso Mauro.-----	50
Calderón Saitos Richard.-----	55,58
Guamangate Ante Gilberto.-----	59
Moya Duque Herman.-----	60
Acacho González Pepe.-----	63
Tobar Núñez Raúl.-----	66
VII Clausura de la sesión.-----	70



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

ANEXOS:

1. **Convocatoria y Orden del Día.**
2. **Designación de los delegados de la Función Legislativa que irán a las comisiones ciudadanas de Selección y Designación de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado.**
3. **Primer debate del Proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre.**
 - 3.1 **Oficio número 143-AN-CEGADCOT-2016 de 13 de octubre de 2016, suscrito por el doctor Gabriel Andrade Jaramillo, Secretario Relator de la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio, remitiendo informe para primer debate.**
4. **Resumen Ejecutivo de la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**
5. **Voto electrónico.**
6. **Listado de asambleístas asistentes a la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las diez horas catorce minutos del día veinticinco de octubre del año dos mil dieciséis, se instala la sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su Presidenta, asambleísta Gabriela Rivadeneira Burbano.-----

En la Secretaría actúa el doctor Galo Plazas Dávila, Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Compañeros asambleístas, vamos a dar inicio a la Sesión número cuatrocientos dieciséis del Pleno de la Asamblea Nacional. Señor Secretario, por favor, verifique quorum en la sala.-----

I

EL SEÑOR SECRETARIO. Con su autorización, señora Presidenta. Buenas días. Señoras y señores asambleístas, por favor, sírvanse registrarse en su curul electrónica, de existir alguna novedad informar a esta Secretaría. Noventa y ocho asambleístas presentes en la sala, señora Presidenta. Si tenemos quorum. -----

II

LA SEÑORA PRESIDENTA. Instalo la sesión. Continúe, señor Secretario. -----

III

EL SEÑOR SECRETARIO. Con su autorización, señora Presidenta,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

procedo a dar lectura a la Convocatoria. “Por disposición de la señora Gabriela Rivadeneira Burbano, Presidenta 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. 416 del Pleno de la Asamblea Nacional, a realizarse el día martes 25 de octubre de 2016, a las 09h30, en la sede de la Función Legislativa, ubicada en la Avenida 6 de Diciembre y Piedrahita en el cantón Quito, provincia de Pichincha, con el objeto de tratar el siguiente Orden del Día: 1. Himno Nacional de la República del Ecuador; y, 2. Primer debate del Proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre”. Hasta aquí la Convocatoria, señora Presidenta. Me permito informar que existen dos solicitudes de modificación de cambio del Orden del Día. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Continúe, señor Secretario. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Con su autorización, señora Presidenta. “Quito, 24 de octubre de 2016. Licenciada Gabriela Rivadeneira Burbano, Presidenta de la Asamblea Nacional. Presente. De mi consideración: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, me permito solicitar el cambio del Orden del Día de la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional No. 416, convocada para el día martes 25 de octubre de 2016 a las 09:30, con la finalidad de incluir como punto del Orden del Día la designación de los delegados de la Función Legislativa para la conformación de la Comisión Ciudadana de Selección que llevará adelante el concurso de oposición y méritos para la selección y designación de la primera autoridad de la Fiscalía General del Estado. Para dar cumplimiento con lo dispuesto en la norma



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

anteriormente citada, adjunto al presente el número de firmas requeridas para proceder con mi pedido. Por la atención favorable a la presente, expreso mi agradecimiento y sentimientos de admiración y respeto. Atentamente, Asambleísta Esteban Melo Garzón". -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, señor Secretario. Tiene la palabra, asambleísta Esteban Melo. -----

EL ASAMBLEÍSTA MELO GARZÓN ESTEBAN. Señora Presidenta, compañeros, compañeras asambleístas: He presentado el oficio de respaldo necesario de las firmas y el procedimiento estipulado en el artículo ciento veintinueve de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, para solicitar el cambio del Orden del Día de esta sesión, con el objeto de que se incluya la designación de los delegados de la Asamblea Nacional para la conformación de la Comisión Ciudadana de Selección de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado. Señora Presidenta, me permito informar que con fecha veintiséis de septiembre del dos mil dieciséis se remitió a esta Legislatura el oficio con el cual se pone en conocimiento la Resolución número PLE-CPCCS-trescientos veintitrés-veintiséis cero siete-dos mil dieciséis, mediante la cual se resolvió la publicación de la convocatoria para la conformación de la Comisión Ciudadana de Selección que llevará adelante el concurso de oposición y méritos para la Selección y designación de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado. Con estos antecedentes, se requiere a la Asamblea Nacional proceda a remitir los nombres de dos delegados, estando dentro del plazo de treinta días que el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social ha conferido a la Asamblea Nacional para realizar la designación. Considero oportuno, señora Presidenta, que se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

incluya en este punto en la sesión que ha sido convocada para el día de hoy, por lo que mociono se apruebe mi propuesta de cambio del Orden del Día. Muchísimas gracias, señora Presidenta, compañeros, compañeras asambleístas. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Hay una solicitud planteada al Pleno para el cambio del Orden del Día. Pregunto al Pleno si hay apoyo a la moción. Señor Secretario, votación. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Señoras y señores asambleístas, por favor, sírvanse registrar su asistencia en su curul electrónica. De existir alguna novedad, por favor, informar a esta Secretaría. Ciento dos asambleístas presentes en la sala, señora Presidenta. Se pone en consideración de los señores presentes en el Pleno, la solicitud de cambio de Orden del Día solicitada por el asambleísta Esteban Melo. Señores asambleístas, por favor, sírvanse consignar su voto. Señor operador, sírvase informar los resultados. Setenta y cinco votos afirmativos, ocho negativos, cero blancos, diecinueve abstenciones. Ha sido aprobada la solicitud de modificación de cambio de Orden del Día, solicitada por el asambleísta Esteban Melo. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, señor Secretario. Que se incorpore como segundo punto del Orden del Día. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Está tomado nota, señora Presidenta. Con su autorización, señora Presidenta, me permito dar lectura al Oficio No. 175-2016-MMB-AN. "Quito, 25 de octubre de 2016. Señora asambleísta Gabriela Rivadeneira Burbano, Presidenta de la Asamblea Nacional.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Presente. De mi consideración: Es un hecho reciente y de público conocimiento la salida del país del exfuncionario Carlos Pareja Yannuzzelli, el mismo que se encuentra siendo investigado por las autoridades del Ministerio Público en atención a un presunto enriquecimiento injustificado. Ha sido también pública la actuación contemplativa del Fiscal General del Estado, doctor Galo Chiriboga Zambrano, quien no solicitó la detención del referido exfuncionario para fines investigativos, permitiendo con esa omisión su salida del país. Con el objeto de rechazar la deficiente actuación del Fiscal General del Estado, doctor Galo Chiriboga Zambrano, amparado en el artículo 129 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, solicito se sirva considerar la modificación del cambio del Orden del Día de la sesión del Pleno No. 416, debiendo agregarse el siguiente punto: Conocimiento y resolución del Pleno de la Asamblea Nacional sobre el Proyecto de Resolución que dispone iniciar el juicio político al doctor Galo Chiriboga Zambrano, Fiscal General del Estado. En cumplimiento con la disposición legal antes mencionada, adjunto se servirá encontrar el respaldo de firmas correspondientes, así como el Proyecto de Resolución, motivo de la presente solicitud de modificación en concordancia con los artículos 8 y 52 de la mencionada Ley Orgánica de la Función Legislativa. Atentamente, Mae Montaña Valencia, Asambleísta Nacional. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, señor Secretario. Señoras y señores asambleístas, vale recalcar que toda solicitud de cambio del Orden del Día, debe estar legalmente sustentada. La solicitud presentada contraviene normas expresas constitucionales, por lo que la solicitud no procede. Le invito a la Asambleísta que revise la Ley Orgánica de la Función Legislativa para que establezca los procedimientos adecuados



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

para el inicio de juicio político. No procede la solicitud. Señor Secretario, primer punto del Orden del Día. Señora Asambleísta, usted está pidiendo que el Pleno de la Asamblea contravenga disposiciones constitucionales. Simplemente eso, Asambleísta, no procede en este Pleno. Señor Secretario, primer punto del Orden del Día. -----

IV

EL SEÑOR SECRETARIO. "1. Himno Nacional de la República del Ecuador". -----

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

LA SEÑORA PRESIDENTA. Señor Secretario, segundo punto del Orden del Día y también queremos agradecer en barras altas se encuentran acompañando a esta sesión los estudiantes de la UDLA y de la Universidad Central. Muchas gracias a todos y todas ustedes por estar aquí en el Pleno de la Asamblea Nacional. Señor Secretario, segundo punto del Orden del Día. -----

V

EL SEÑOR SECRETARIO: "2. Designación de los delegados de la Asamblea Nacional para la conformación de la Comisión Ciudadana de Selección de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado". Con su autorización, señora Presidenta, procedo a dar lectura al Oficio No. CPCC-PRE-2016-0386-OF. Quito, 23 de septiembre de 2016. Asunto:



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Solicitud de designación de Función del Estado para conformar la Comisión Ciudadana de selección del Fiscal. Señora licenciada Gabriela Alejandra Rivadeneira Burbano, Presidenta de la Asamblea Nacional. De mi consideración: El Consejo de Participación Ciudadana y Control Social en cumplimiento de sus deberes y atribuciones constitucionales previstas en los numerales 9 y 10 del artículo 208 de la Norma Suprema, para seleccionar y designar autoridades mediante Resolución No. PLE-CPCCS-026-08-12-2015, aprobó el Reglamento de Comisiones Ciudadanas de Selección, así como expidió el Reglamento de Concursos de Oposición y Méritos para la selección y designación de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado, mediante Resolución No. PLE-CPCCS-280-26-07-2016. De conformidad con el artículo 209 de la Constitución de la República, las comisiones ciudadanas de selección se integrarán por una delegada o delegado por cada función del Estado e igual número de representantes por las organizaciones sociales y la ciudadanía, motivo por el cual el Pleno del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, en sesión ordinaria 061 del 16 de septiembre del 2016, mediante Resolución No. PLE-CPCCS-323-26-07-2016, resolvió disponer a la Coordinación General de Comunicación Social la publicación de la convocatoria para la conformación de la Comisión Ciudadana de Selección, que llevará adelante el concurso de oposición y méritos para la selección y designación de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado, con el objeto de invitar a la ciudadanía y a las organizaciones sociales a inscribirse y postular en el proceso de conformación de la misma. Por los motivos expuestos se le requiere a la máxima Autoridad de la Función designar dentro del plazo de treinta días contados a partir de esta notificación remita los nombres, la hoja de vida y los documentos de soporte de dos delegados: un hombre y una mujer, sin determinar su



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

principalidad o suplencia, tomando en consideración que las y los delegados deberán pertenecer a la función que usted preside. Los delegados deberán cumplir con los requisitos previstos en el artículo 12 del Reglamento de Comisiones Ciudadanas y acreditará no estar incurso en ninguna de las prohibiciones señaladas en el artículo 13 del Reglamento de Comisiones Ciudadanas, mediante documentación juramentada ante notaría o notario público, en el formato emitido por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social en el portal web institucional, en la que además autorizará de manera expresa el acceso a los datos de carácter personal de la o el delegado para verificar la información, declaraciones o documentos recibidos. Vencido el plazo si no se ha procedido a la designación, el Consejo de Participación Ciudadana y Control social lo hará directamente mediante sorteo público y en los términos previstos en la normativa vigente. Con sentimientos de distinguida consideración. Atentamente, Edwin Jarrín Jarrín, Presidente Subrogante". -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, señor Secretario. Tiene la palabra, asambleísta Esteban Melo. -----

EL ASAMBLEÍSTA MELO GARZÓN ESTEBAN. Muchas gracias, señora Presidenta. Compañeros, compañeras asambleístas: Como es de su conocimiento el artículo doscientos ocho, numerales nueve, once y doce de la Constitución de la República confiere al Consejo de Participación Ciudadana y Control Social las atribuciones de designar, luego de agotar el proceso de selección correspondiente, a la Primera Autoridad de la Defensoría del Pueblo, Defensoría Pública, Fiscalía General del Estado y Contraloría General del Estado y a los miembros del Consejo Nacional



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Electoral, Tribunal Contencioso Electoral y Consejo Nacional de la Judicatura, respectivamente. Por otra parte, el artículo doscientos nueve de la Constitución dispone que para cumplir las funciones de designación de autoridades del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, se organizarán comisiones ciudadanas de selección. Adicionalmente en el artículo cincuenta y cinco de la Ley Orgánica del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social dispone que para cumplir las funciones de designación de autoridades por concurso público de oposición y méritos, el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social organizará comisiones ciudadanas de selección que estarán encargadas de llevar adelante dicho proceso, al igual que las veedurías e impugnación ciudadana. Con estos antecedentes, el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social ha remitido el oficio en el que se solicita se remita los nombres, hojas de vida y documentos de soporte de los dos delegados: un hombre y una mujer, sin determinar su principalidad o suplencia para la conformación de la Comisión Ciudadana de Selección, que llevará adelante el concurso de oposición y méritos para la selección y designación de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado, considerando que los mismos deben ser funcionarios de la Asamblea Nacional. Así, señora Presidenta, que voy a hacer referencia a dos funcionarios de la Asamblea Nacional para que sean valorados por el Pleno, el primer nombre corresponde a Tatiana Yadira Torres Tapia, quien es abogada de los tribunales y juzgados de la República por la Universidad Central del Ecuador, actualmente funcionaria de la Asamblea Nacional del Ecuador, desempeñando el cargo de Técnica cuatro de la Unidad de Técnica Legislativa y que cuenta con vasta experiencia laboral y cursos realizados, lo cual está debidamente respaldado. Y como segundo nombre a ser tomado en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

cuenta a Diego José Ruiz Naranjo, abogado de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, quien desempeña actualmente el cargo de Auxiliar tres en la Secretaría General de la Asamblea Nacional y, que de igual forma cuenta con la suficiente experiencia laboral y preparación para ser elegido como delegado de la Función Legislativa. Por lo que, señora Presidenta, me permito poner a consideración del Pleno de la Asamblea Nacional los nombres de los funcionarios: Tatiana Yadira Torres Tapia y Diego José Ruiz Naranjo, como delegados de la Función Legislativa para la conformación de la Comisión Ciudadana de Selección que llevará adelante el concurso de oposición y méritos para la selección de la designación de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado. Por lo cual, señora Presidenta, mociono se apruebe mi propuesta. Muchísimas gracias, compañeros, compañeras asambleístas. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Al no existir solicitudes de palabra, pregunto al Pleno si hay apoyo a la moción. Señor Secretario, votación. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Señoras y señores asambleístas, por favor, sírvanse registrarse en su curul electrónica. De existir alguna novedad, por favor, informar a esta Secretaría. Noventa y un asambleístas presentes en la sala, señora Presidenta. Se pone en consideración del Pleno los nombres de los funcionarios Tatiana Yadira Torres Tapia y Diego José Ruiz Naranjo, como delegados de la Función Legislativa para la conformación de la Comisión Ciudadana de Selección, que llevará adelante el concurso de oposición y méritos para la selección y designación de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado. Señores asambleístas, por favor, sírvanse consignar su



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

voto. Señor operador, sírvase informar los resultados. Sesenta y siete votos afirmativos, veintidós negativos, cero blancos, dos abstenciones. Ha sido aprobado los nombres de los funcionarios Tatiana Yadira Torres Tapia y Diego José Ruiz Naranjo como delegados de la Función Legislativa para la conformación de la Comisión Ciudadana de Selección que llevará adelante el concurso de oposición y méritos para la selección y designación de la Primera Autoridad de la Fiscalía General del Estado. -----

LA SEÑORA SECRETARIA. Gracias, señor Secretario. Siguiendo punto del Orden del Día. -----

VI

EL SEÑOR SECRETARIO. "3. Primer debate del Proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre". Con su autorización, señora Presidenta, me permito dar lectura: "Quito, Distrito Metropolitano, 13 de octubre de 2016. Oficio No. 143 AN-CEGADCOT-2016. Señora Licenciada Gabriela Rivadeneira Burbano. Presidenta de la Asamblea Nacional. En su despacho. Señora Presidenta: Por el presente dirijo a usted un cordial y respetuoso saludo a nombre de la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio. Sobre la base legal de lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, me permito poner en su conocimiento y del Pleno de la Asamblea Nacional, el Informe para primer debate del "Proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre", aprobado en el seno de esta Comisión en sesión No. 034



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

llevada a efecto el día miércoles 12 de octubre de 2016. Particular que informo para los fines consiguientes. Aprovecho la oportunidad, para expresarle mis sentimientos de consideración y estima. Atentamente, Gabriel Andrade Jaramillo, Secretario Relator de la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio. Informe del Proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. 1. Antecedentes. a) Mediante oficio No. AN-RCS-190-2016 de 19 de julio de 2016, dirigido a la señora Gabriela Rivadeneira Burbano, Presidenta de la Asamblea Nacional, el Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Competencias y Organización del Territorio, economista Richard Calderón Saltos, con el respaldo de los señores asambleístas miembros de la Comisión de Gobiernos Autónomos: Fausto Terán Sarzosa, Liliana Guzmán Ochoa, Ulises De la Cruz Bernardo, René Caza Tipanta, Montgomery Sánchez Ordóñez y Alexandra Ocles Padilla; y con el respaldo adicional de los señores asambleístas: Gilberto Guamangate y Rosa Elvira Muñoz, presenta para el trámite correspondiente el Proyecto de Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, en ejercicio de la facultad conferida en el numeral 1 del artículo 54 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa. b) Con Memorando No. SAN-2016-2846, de 28 de julio de 2016, suscrito por la doctora Libia Rivas Ordóñez, Secretaria General, dirigido al Presidente de la Comisión de Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio, economista Richard Calderón Saltos, se remite y pone en conocimiento la Resolución del Consejo de Administración Legislativa No. CAL-2015-2017-179, de 27 de julio de 2016, mediante la cual se califica el Proyecto de Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Transporte Terrestre, para su correspondiente tratamiento por parte de la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Competencias y Organización del Territorio. 2. Objeto del proyecto. El Proyecto de Ley materia de este análisis, tiene por objeto establecer el régimen jurídico para la planificación, ejecución, construcción, conservación, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios. 3. Socialización del proyecto y observaciones. En cumplimiento con lo dispuesto por el artículo 58 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, se incluyó en el blog de la Comisión el Proyecto de Ley y noticias relacionadas con su tratamiento a fin de que la ciudadanía que tenga interés en la aprobación y tratamiento del proyecto o que considere que sus derechos puedan ser afectados, acudan ante la Comisión a exponer sus argumentos. En virtud de lo anteriormente dicho, durante el tratamiento del proyecto, materia del presente informe, se recibió en comisión general a distintas autoridades relacionadas con el sector tales como representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; de la Secretaría Nacional de Planificación, Senplades; de la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, AME y del Consorcio de Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales del Ecuador, Congope, quienes de manera conjunta, destacaron la necesidad e importancia de esta Ley, abordando temas de orden técnico que guardan relación con la infraestructura vial del país así como de su administración y mantenimiento. Cabe mencionar, que en la elaboración del documento final del presente Proyecto de Ley, se contó con la participación activa de personal técnico y jurídico de las instituciones anteriormente señaladas. 4. Análisis. El Estado reconoce el derecho de los ciudadanos a la libre movilidad, el cual se logra gracias a la existencia de una infraestructura vial y de transporte que garantice a sus usuarios



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

altos niveles de seguridad, conectividad y agilidad. Por otro lado, uno de los elementos fundamentales que garantizan el desarrollo económico del país constituye una red vial eficiente y de calidad, en la medida en que permite la distribución y comercialización de bienes y servicios, así como el fomento al turismo, sobre todo en un país como el Ecuador que cuenta con varios atractivos naturales y culturales. Para lograr estos objetivos se requiere contar con una legislación acorde con la alta inversión realizada en carreteras por parte del Estado y el cumplimiento de parámetros técnicos de seguridad y movilidad; el actual régimen jurídico contenido en la Ley de Caminos data de 1964 por lo que se vuelve imprescindible legislar en esta materia. La vialidad debe ser concebida como un sistema que integre las carreteras estatales, provinciales y cantonales que son de responsabilidad de los distintos niveles de gobiernos, en tal virtud se requiere de una regulación que permita su adecuada conectividad, la aplicación de parámetros técnicos que garanticen la funcionalidad de los diferentes tipos de vías. Para ello en aplicación del artículo 226 de la Constitución de la República, se establecen mecanismos para que los niveles de gobierno coordinen acciones para el cumplimiento de sus fines. Por tratarse la vialidad de una competencia común a todos los niveles de gobierno, se requiere de una ley con rango de orgánica para poder organizar las diferentes facultades que tienen los organismos involucrados en su ejercicio. Además esta Ley debe guardar armonía con la normativa relacionada a la organización territorial del Estado. Entre los aspectos de mayor importancia que contiene el Proyecto de Ley Orgánica de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre están los siguientes: Se desarrollan y especifican las competencias sobre la infraestructura vial a cargo tanto del gobierno central como de los gobiernos autónomos descentralizados.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Se fortalece la red vial nacional, a través de la concepción de todas las carreteras como parte de un sistema integral, de tal forma que se garantiza su funcionalidad, independientemente de su jurisdicción. Se busca una adecuada clasificación de las vías y de ser el caso su reconversión en función de sus nuevas condiciones o características, por parte del ministerio del sector en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados. Un punto a destacarse es la planificación, que se constituye en una obligación tanto para el ministerio del sector como de los gobiernos autónomos descentralizados que deberán aprobar sus respectivos planes de infraestructura vial, como parte de los instrumentos de ordenamiento territorial. Otro aspecto importante es el cumplimiento de los preceptos establecidos en el Derecho de Vía, que consiste en la facultad que tiene el Estado, para ocupar, en cualquier tiempo, el terreno necesario para la construcción, conservación, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos. De la información proporcionada por el ministerio rector, una gran parte de los terrenos afectados por el derecho de vía han sido invadidos, lo que ha producido altas erogaciones económicas y dificultades legales para la ejecución de las obras de infraestructura vial, sin mencionar el alto riesgo que significa construir al borde de las carreteras. Otra de las novedades introducidas en la presente normativa, es aquella que involucra la facultad de delegar a las empresas de economía mixta y por excepción al sector privado o a la economía popular y solidaria, la prestación del servicio público de vialidad, que puede comprender el diseño, la construcción, la operación y/o el mantenimiento de la infraestructura vial. La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución. Todos los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

proyectos viales, sean nuevos o que supongan la intervención o modificación de anteriores, deberán incluir la correspondiente evaluación del impacto ambiental y la debida coordinación con los niveles de gobierno competentes. Sin perjuicio de las atribuciones y deberes de cualquier otro organismo o institución pública, el ministerio del sector emitirá las especificaciones técnicas de carácter general que se relacionen con la construcción, ampliación, mejoramiento, rectificación y mantenimiento del sistema vial nacional, con la finalidad de lograr la homogeneidad de la infraestructura vial. Para preservar la infraestructura del transporte, se atribuye al ministerio del sector, la facultad de control y regulación sobre la transportación de carga pesada, especialmente en lo relacionado a pesos y medidas, a través del cual establecerá estándares nacionales para determinar los pesos, dimensiones y demás características de los vehículos, que puedan transitar en toda la infraestructura del transporte terrestre del país, de acuerdo a la clasificación y construcción de los mismos; sin perjuicio de las normativas que los gobiernos autónomos descentralizados dentro de su jurisdicción y competencia establezcan, guardando relación con la normativa nacional emitida al respecto. Se establece un régimen sancionatorio, que considerando las acciones u omisiones que causen perjuicio o daño a la infraestructura del transporte terrestre, serán sancionadas por la entidad competente, guardando la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada. El ministerio del sector y los gobiernos autónomos descentralizados, en el ámbito de sus competencias, tramitarán los procesos administrativos para determinar la responsabilidad y aplicarán las sanciones que correspondan. Finalmente, el proyecto contiene un mandato para el ministerio del sector, quien deberá implementar un



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

sistema de información vial que incluya a toda la red vial nacional en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados, en el que se incluirá a las vías de carácter estratégico. 5. Conclusiones: De los argumentos expresados, se concluye lo siguiente: 5.1. La Ley de Caminos vigente data de 1964 y no desarrolla los principios que sobre derechos constitucionales y régimen económico contempla la Constitución de la República, por lo que se hace necesario expedir una nueva normativa que garantice una adecuada regulación y control en la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial en el país. 5.2. La Constitución de la República, reconoce la competencia de infraestructura vial de manera expresa a todos los niveles de gobierno en su ámbito territorial, por lo que resulta indispensable establecer normas que permitan la correcta articulación y coordinación de la planificación sobre vialidad, ya que independientemente del nivel de gobierno, todas forman parte de un sistema y, por tanto, se deben integrar de manera armónica para que cumplan a cabalidad y con eficiencia, el ejercicio de la misma. 6. Recomendación: Por los argumentos expuestos en el presente informe, la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio, considera que el presente proyecto de ley se enmarca dentro de la normativa constitucional y su inclusión en la legislación ecuatoriana es necesaria y conveniente, por lo que se permite presentar al Pleno de Asamblea Nacional el presente informe para su discusión en primer debate. Firman el presente informe los asambleístas: Richard Calderón Saltos, Fausto Terán Sarzosa. René Caza Tipanta, Liliana Guzmán Ochoa, Octavio Villacreses Peña, Irma del Carmen Gómez. Angélica María Andino, René Yandún Pozo. El Asambleísta ponente es el asambleísta Richard Calderón, Presidente de la Comisión". Hasta aquí el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

texto, señora Presidenta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, señor Secretario. Tiene la palabra, Asambleísta ponente, asambleísta Richard Calderón.-----

EL ASAMBLEÍSTA CALDERÓN SALTOS RICHARD. Gracias, señora Presidenta. Un saludo para todos los integrantes de la Asamblea. Quisiera pedir que, por favor, se ubique la presentación. La Comisión ha venido trabajando en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, porque es una ley que necesita el país en la medida en que la circulación es un derecho de todos los ciudadanos y además la vialidad es un elemento fundamental para el desarrollo económico del país. En los últimos años el Estado ha hecho una importante inversión, lo que ha significado que actualmente la vialidad del Ecuador esté entre las mejores de Sudamérica. Es necesaria esta ley, porque la ley de caminos vigente actualmente, data de mil novecientos sesenta y cuatro y no desarrolla los derechos constitucionales ni el régimen de competencias vigentes a partir de la aprobación de la Constitución del dos mil ocho; además, esta Constitución desarrolla ya y expresa a más de los derechos, las competencias que son atribuidas a cada nivel de gobierno. La ley está compuesta por siete capítulos, el objeto y ámbito de aplicación, la clasificación de las vías, los organismos responsables de la infraestructura vial, un capítulo dedicado expresamente al derecho de vía, a la conservación de la infraestructura, a pesos y medidas y, finalmente, lo que significa infracciones que afectan a la infraestructura vial. A más de estos capítulos, disposiciones generales, transitorias, reformatoria, derogatoria y final. ¿Cuál es el objeto de esta ley, de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

aplicación? Fundamentalmente el objeto es el de establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, conservación, regulación y control de toda la infraestructura vial y sus servicios complementarios. El ámbito de aplicación se refiere a todas las entidades, organismos públicos y privados que están relacionados con la estructura vial y que están obligados a respetar esta normativa. Uno de los avances importantes dada, decía yo, la alta inversión que se ha realizado en la infraestructura vial en el Ecuador, es el de poder clasificar a las vías, básicamente, en tres tipos de vías: la red vial estatal que está a cargo del Gobierno Nacional; la red vial provincial, que es responsabilidad de los gobiernos provinciales; y, la red vial cantonal urbana como atribución de los municipios. Existen básicamente dos organismos encargados de este sector que es el ministerio que tiene la rectoría y es el encargado de la definición de la política pública entorno a la vialidad terrestre. Además, que se le atribuye en este proyecto de ley todo lo que significa a parámetros de estándares técnicos con la finalidad de buscar una homogeneidad en lo que significa la vialidad en el país. Y, también están los gobiernos autónomos descentralizados que en función de sus responsabilidades y su jurisdicción también tienen responsabilidades en concordancia con lo que establece el Código Orgánico de Organización Territorial. A los gobiernos parroquiales se les permite también intervenir en el sector de vialidad en coordinación a través de convenios con el nivel de gobierno correspondiente. El derecho de vía es uno de los elementos e instrumentos fundamentales para lo que significa seguridad y ampliación de vías, está establecido en la normativa toda la definición del derecho de vía, la potestad estatal de establecer esta faja de terreno, cuál es la autoridad competente para mediante acto administrativo dimensionar este derecho y, por supuesto, todos los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

procedimientos necesarios para que pueda ser aplicado el derecho de vía. También se establece el régimen de sanciones clasificándolas en leves, graves y muy graves con multas entre un salario básico hasta diez salarios básicos. ¿Cuáles son los aspectos relevantes de esta ley? Por ejemplo las competencias en la Constitución en el capítulo que determina el régimen de competencias, se atribuye al Gobierno Central, por ejemplo, lo que significa la comunicación y, por tanto, la red vial estatal. A los gobiernos provinciales la vialidad rural debidamente definida y a los municipios la vialidad urbana, incluida la que se ubica en los cascos urbanos de cada una de las parroquias. Se establece la red vial nacional con una visión integral como un sistema con la finalidad de que el ciudadano pueda tener la misma calidad, las mismas garantías definidas con parámetros, con estándares técnicos para que se pueda circular con agilidad y con seguridad. Está ya la clasificación vial que se ha mencionado, la Ley de Caminos no hace referencia absoluta a una clasificación de vías. Conforme a la Constitución también se establece la delegación que se la puede realizar a empresas de economía mixta y por excepción al sector privado o a la economía popular y solidaria. Todo lo que tiene que ver a estos procedimientos de delegación se establece la concordancia necesaria con la ley aprobada por la Asamblea Nacional denominada Alianza Público Privada. También un elemento importante en este proyecto es la planificación, se establece ya ciertos parámetros para que se pueda planificar la vialidad a nivel nacional, para esto es importante la creación de un sistema de información vial que la debe coordinar el ministerio rector y deben aportar con información los gobiernos autónomos descentralizados, tener un nivel de homogeneidad, decía, para que se pueda integrar toda la vialidad y pueda de esta manera garantizar la circulación y seguridad. Se establecen proyectos integrales,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

estableciéndose desde la planificación todas las necesidades que se prevé para la vialidad, incluyendo las futuras ampliaciones de las mismas. Estimamos en la Comisión, a través del informe propuesto al Pleno de la Asamblea, que es urgente que el país cuente con una normativa actualizada que guarde concordancia con la Constitución y que permita seguir desarrollando la vialidad en el país para que los ciudadanos puedan transportar bienes y servicios, puedan circular, puedan disfrutar, no solamente los ecuatorianos, si no los turistas de todas las potencialidades que tiene el país y que sea a través de esta normativa la vialidad un aporte para el desarrollo del país. Muchas gracias, señora Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra, asambleísta René Caza. -----

EL ASAMBLEÍSTA CAZA TIPANTA RENÉ. Gracias, señora Presidenta. Señoras y señores asambleístas: En la Comisión de la cual formo parte, durante el debate del proyecto de ley, pudimos escuchar criterios valederos para este debate que fue iniciativa del asambleísta Richard Calderón y también con el apoyo de algunos miembros de la Comisión, vi que ventajosamente hoy constan incorporados en el informe que ha sido presentado. Con los representantes de AME, Congope y del Ministerio de Transporte, coincidimos en la importancia de la expedición de esta ley que sea actualizada y reemplace a la Ley de Caminos que data de mil novecientos sesenta y cuatro. Compartimos también la necesidad y el planteamiento de las atribuciones del ente que ejerce la rectoría estén claramente definidas, a fin de que no interfieran en las competencias que tienen los gobiernos autónomos descentralizados. El proyecto o esta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

comparecencia nos ha permitido mejorar la redacción y especialmente se ha ido definiendo la rectoría y el control, de tal forma que no exista posibilidad de discrecionalidad de parte del ente rector, así también como la posibilidad de que se pueda ir regulando mediante decretos ministeriales o acuerdos ministeriales, señalando, como repito, específicamente las competencias de los distintos niveles de gobierno, de tal manera que no se afecten estos procesos, autonomías y descentralización, pero que también posibilite la coordinación necesaria que debe existir en las distintas carreteras y caminos que conforman la red vial del Ecuador. Hemos clasificado de manera simple las vías estatales y se han definido las redes viales nacional, estatal, provincial, cantonal, urbana y se consideró que las definiciones de vías por su diseño y uso deben estar incluidas en normas técnicas que son de carácter general para todos los niveles de gobierno. Un punto que fue planteado en la Comisión y que también pongo a consideración del Pleno de esta Asamblea Nacional, es lo beneficioso que sería incluir en esta ley la generación de trabajo para las comunidades que están asentadas a lo largo de la red vial, sean estas de carácter estatal o provincial. El tema es que bajo el principio de optimización de los recursos invertidos en las carreteras, es indispensable la realización de mantenimientos preventivos de las vías que fácilmente pueden ser asumidos por asociaciones de trabajo conformados por vecinos de las localidades, por vecinos del sector. En la Comisión se consideró que estas disposiciones pueden regirse a la Ley de Asociaciones Público Privadas, de tal forma que no se establezcan procedimientos especiales para determinados sectores productivos que pueden ser objeto de delegación; sin embargo, de lo lógico de este razonamiento, sectores de la economía popular y solidaria han manifestado la conveniencia que en esta ley conste expresa



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

la facultad de los organismos rectores en el ámbito de sus competencias, de contratar acorde con la Ley de Contratación Pública que establece preferencias a organizaciones de este sector, lo cual indudablemente traerá beneficios al propio Estado y a la colectividad en general. Para concluir, debo reiterar la conveniencia de este proyecto por el enorme impacto social, económico que tienen los sistemas de vialidad en todas las naciones, impacto no solo en el nivel de competitividad del país, sino a nivel micro en el nivel de vida de la gente común para quienes la vialidad es el medio fundamental para la comunicación efectiva y eficiente de los ciudadanos; la libre y pronta movilidad, la fácil conexión entre los centros de producción, procesamiento, distribución. En América Latina mantener operativa la red vial ha demandado grandes esfuerzos de todos los países, implantando modelos de gestión diferentes basados en inversiones públicas, privadas o mixtas con distintos resultados en cada uno de ellos. En nuestro país, la infraestructura vial vive un cambio histórico, carreteras y caminos antes olvidados, nuevas carreteras de primera calidad hoy son el pilar fundamental para conectar a los ciudadanos e impulsar la economía del país haciendo más fácil la vida a los ciudadanos y aumentando la productividad de sus empresas. Estoy seguro, por tanto, señora Presidenta, señores legisladores, que esta ley contribuirá a desarrollar y mantener el sistema vial de nuestro país con los beneficios que esto conlleva. Gracias, señora Presidenta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra, asambleísta Bayron Pacheco.-----

EL ASAMBLEÍSTA PACHECO ORDÓÑEZ BAYRON. Gracias, señora Presidenta. Compañeras y compañeros legisladores: En el Proyecto de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, es claro el objetivo de establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación y ejecución, construcción, conservación, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, ese es el espíritu de la ley, ese es uno de los objetivos principales, pero le escuché al compañero Presidente de la Comisión, el asambleísta Richard Calderón indicar que la red vial del Ecuador es una de las más óptimas, de las mejores construidas, palabras más palabras menos, de Latinoamérica y en cifras del Gobierno Nacional, según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en ocho años de gobierno se invirtieron en nueve mil ciento seis kilómetros cerca de ocho mil cuatrocientos ochenta millones desde el inicio de este régimen. Existe una evaluación del Ministerio de Obras Públicas que afirma que el noventa y cinco por ciento de las vías del país se encuentran en buen estado, a diferencia de lo que ocurría antes del dos mil siete. Aquí tengo un documento, señora Presidenta, compañeros asambleístas, ecuatorianos que nos escuchan, que viene de la Subsecretaría de Infraestructura del Transporte, de Dirección de Conservación del Ministerio de Obras Públicas en la que coincide con lo que expuso el asambleísta Richard Calderón, pero este documento no es otra cosa sino una mentira y este Legislador está acostumbrado a hablar en este tono cuando se trata de decirle la verdad a este Gobierno y cuando se trata de defender los intereses de la provincia del Cañar y del Austro ecuatoriano. En este documento, asambleístas, indican que la red estatal vial en la provincia del Cañar se encuentra en perfecto estado, toda la red vial estatal de la provincia del Cañar en buen estado y esto es una mentira, esto es falsear un documento. También se indica que en el Azuay la red vial estatal está en perfecto estado y esa es otra mentira, con estos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

documentos se induce a los legisladores para que se legisle equivocadamente. Si bien es cierto el espíritu de la ley es positivo, en eso no vamos a discutir, aquí no se está descubriendo el agua tibia al decir que la red estatal principal está a cargo del Estado Central, del Ministerio de Obras Públicas, de que las redes rurales, red vial rural está a cargo de los GAD, por supuesto, pues, el Cootad le manda esas competencias, al igual que a las alcaldías la red vial urbana y en cierta parte y con las limitaciones que existen a las juntas parroquiales. Cómo puede decir el Ministerio de Obras Públicas que está bien la vía Zhud-Biblián, una obra que le costó al Estado ecuatoriano treinta y ocho millones de dólares, llevamos siete años, siete años y esa obra prácticamente ya no sirve, aquí están legisladores del Cañar que con toda seguridad afirmarán lo que estoy diciendo en su fuero interno, porque es verdad y porque los ciudadanos de la provincia del Cañar y quienes usan esa vía estamos conscientes que esos treinta y ocho millones de dólares se van a ir a la basura o a los bolsillos de quién sabe quién, pero no en beneficio de la provincia, del Austro y del país. Presenté una denuncia en la Contraloría General del Estado hace tres años y medio, tres años y medio denunciando a la Contraloría para que determine responsabilidades, si es que esta obra fue mal construida por quienes la ejecutaron, si esta obra tuvo deficiencias por los planos, si esta obra tuvo deficiencia por la fiscalización, por la supervisión de obra, por fallas geológicas o por lo que sea y la Contraloría me responde en estos últimos días, que está planificado para el dos mil diecisiete tal vez concluir el examen de Contraloría. Asambleístas, pueblo de la provincia del Cañar y del Ecuador que me escuchan, tres años y medio, treinta y ocho millones de dólares y se quieren llevar la plata sin que exista determinación de responsabilidades. Pero esta no es la única obra, por eso es que les indico



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

a mis colegas en este debate que no se puede hablar, que todo lo que se ha hecho en vialidad está bien, hay cosas que se hicieron mal y lamentablemente se hicieron mal en el Cañar y se hicieron mal en el Austro, pero si hay una voz que reclame para decirles en el tono que les digo, con la firmeza que les estoy manifestando, que la obra Ducur Gualleturo que tuvo un costo de dieciséis millones de dólares está abandonada y el Ministerio de Obras Públicas, bien gracias y el Ejecutivo Provincial en el Cañar, bien gracias, no pasa nada y el contratista se fue a media noche y no pasa nada, eso ocurre en la provincia del Cañar. Pero tenemos también otras vías en la zona rural: el anillo vial de Guapán a los pocos meses de haber sido construido ya no sirvió y el Prefecto Provincial del Cañar que es de Alianza PAIS, en una actitud responsable no le recibió la obra el Ministerio de Obras Públicas; pero queremos seguir hablando de obras mal construidas, sigámoslo haciendo. Qué pasó, pues, con la vía Guálaceo-Méndez-Limón, hace siete años en el Azuay, obra que fue contratada por veintiocho millones de dólares va a terminar costando más de cien millones de dólares, esa es la realidad vial en el Austro. Así es que, por favor, no generalicen cuando hablan de que la vialidad en el país es la mejor de la Latinoamérica ó está entre las mejores de Latinoamérica; existen obras bien construidas, por supuesto, existen obras que se han hecho bien, por supuesto que tengo que aceptarlo, pero tengo que reclamar por el Austro, no me puedo quedar callado, no puede quedar en la impunidad esta ofensa a la dignidad de los ciudadanos de mi provincia y del Austro en términos particulares. El ministro Solís, el Ministro de Obras Públicas Walter Solís lo renunció el Presidente de la República porque no hizo a tiempo bien una obra en la Costa del Ecuador, pero este Ministro no tenían que haberlo renunciado como lo hizo el Presidente de la República por haber retrasado un



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

cronograma de contratación pública, este Ministro tenía que haberse ido por inepto, por mediocre, por incapaz, por irresponsable con el Austro ecuatoriano, con el Cañar y no lo pudimos traer a la Asamblea Nacional porque jamás hizo caso a las convocatorias que le hicimos, porque nunca respondió lo que le pedíamos como requerimientos de información desde la Asamblea Nacional, desde esta curul como Legislador en mi derecho a fiscalizar, nosotros fiscalizamos no perseguimos a nadie, nosotros decimos que las cosas están mal, fundamentamos documentadamente y cuando las cosas están a la vista de la ciudadanía y lo siente la ciudadanía y se siente ofendida la ciudadanía cuando transita por vías que le cuestan al Estado ecuatoriano millones de dólares y que ya no sirven. Vamos a presentar nuestras observaciones a esta iniciativa de ley, pero dejo en claro, en el Austro ecuatoriano, en Azuay, en Cañar, en Morona Santiago la vialidad lo que se ha construido en estos últimos años es una verdadera estafa y ofensa a la dignidad ciudadana. Gracias, señora Presidenta, compañeros asambleístas.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Tiene la palabra, asambleísta Fausto Terán. -----

EL ASAMBLEÍSTA TERÁN SARZOSA FAUSTO. Gracias, señora Presidenta. Colegas asambleístas, pueblo ecuatoriano: Cuando, con toda esa vehemencia que el asambleísta Pacheco dice que las obras están mal hechas, yo le diría en cambio en qué gobierno se hizo tantas obras y con esa vehemencia que usted dice, habla y expone, le felicito, pero también con esa vehemencia tiene que pedir, pues, a la institución competente que es la Contraloría para que determine actos de inmoralidad o de corrupción que existe, ahí tiene que ver y ahí está la función suya, señor



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Asambleísta, solicitar, pedir que se hagan esos informes especiales en cada una de las obras, aquí no estamos esta Asamblea, no estamos para tapar obras que están mal hechas y si están mal hechas hay que denunciarlas y para eso están las instituciones correspondientes. Aquí en esta Asamblea hacemos leyes, eso es lo que hacemos y esta Ley de Infraestructura Vial lo que pretende es actualizar una ley caduca, como ya lo dijo el asambleísta Calderón, el asambleísta Caza, que está desde mil novecientos sesenta y cuatro, una ley que no tiene ninguna coordinación no va con la Constitución en el artículo dos sesenta y siete, dos sesenta y cuatro que habla de las competencias tanto municipales como provinciales; tampoco está en correlación con el Cootad, con el artículo veintinueve, que establece también competencias de vialidad, por eso es importante esta ley, hacerle esta reforma y hemos cambiado, lo que era una Ley de Caminos ahora es una Ley de Infraestructura Vial y, claro, hay cosas muy importantes en esta Ley y hay que decirlo al pueblo ecuatoriano, en los mismos proyectos estamos poniendo que exista estudios de impacto ambiental y ahí me gustaría, señor Presidente de la Comisión que también se ponga impactos sociales cuando se construye estas carreteras, estas vías porque no olvidemos también, compañeros, en el hecho de que cuando construimos una vía y por dar mayor rapidez quizá, dejamos abandonados o abandonamos a ciertos pueblos, a ciertas ciudades como es en esta vía que se va desde Quito hasta Ambato en lo que pasa con Salcedo, que hemos dejado a un lado, tendríamos que también al momento de ver la construcción de estas vías, también tendríamos que ver la parte social que es la construcción de estos paraderos quizá de comercio, para que estos pueblos no queden abandonados económicamente. Establecer también en las competencias parroquiales, en el hecho que puedan mantener, ayudarse con las juntas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

parroquiales a través de convenios, que ellos puedan hacer el mantenimiento y también la ejecución, hay ciertas parroquias que ya tienen, que cuentan con maquinaria que puedan construir vialidad y son parroquiales, no estamos hablando de municipios ni consejos, estamos hablando de juntas parroquiales y bajo esta ley le damos un poco esa potestad para que puedan a través de convenios pueden también ellos ejecutar y mantener estas vías. Se crea también un derecho de vía que es importante para que el ministerio rector pueda dar los lineamientos técnicos, para que puedan decir ahí bajo un reglamento, se pueda decir cuánto es el ancho de vía y algo muy importante, también prohibir las invasiones que se hacen o se han venido haciendo cerca de las vías, cuando la autoridad deja una distancia de vía, lamentablemente, existen invasiones y cuando la autoridad quiere hacer ampliación de estas vías nos resulta o venimos ya con aspectos sociales que tenemos que afrontar. Creo que es importante lo que se plantea dentro de esta ley. Señor Presidente, también me gustaría ver si se incluye en el artículo treinta y ocho en el segundo inciso en el que dice: Cuando el cuidado de los frentes y cunetas se lo realice por administración directa del ente competente o a través de un contrato administrativo, se podrá fijar una tasa por la prestación del servicio, pediría que se incorpore también de acuerdo a los parámetros establecidos en el reglamento. También hay que establecer, señor Presidente, en este articulado, en el artículo cuarenta y cinco se pone la prohibición de circulación por el hecho de que cuando excedan de los pesos de los vehículos, no sé si esto solamente estamos poniendo como parte estadística, pero si es el caso que vamos a incorporar tasa, vamos a cobrar una tasa para que puedan estos vehículos circular con diferente peso. También deberíamos incluir en el artículo catorce y dieciséis, que son atribuciones y obligaciones incluir un articulado en el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

que se pueda dar la potestad para que estos organismos puedan también tener el cobro de estas tasas y, en el último, en las infracciones muy graves, señor Presidente, también en el inciso c), en el que también se pueda permitir la circulación, pero de acuerdo a los permisos establecidos. Muchísimas gracias, señora Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Ha pedido derecho a réplica, asambleísta Bayron Pacheco. -----

EL ASAMBLEÍSTA PACHECO ORDÓÑEZ BAYRON. Gracias, señora Presidenta. Por supuesto que conozco cuáles son mis deberes y mis obligaciones como Legislador, están contempladas no solamente en la Constitución de la República, en el artículo ciento veinte numeral nueve el derecho a fiscalizar de un Asambleísta y lo hemos hecho, pero hemos tenido amargas experiencias y decepciones en el plano de la fiscalización o acaso nos olvidamos ya de que fue este Legislador quien pidió el juicio político al Ministro de Educación, el único juicio político que se ha desarrollado en estos últimos años y que fue archivado en su última etapa, dizque por falta de pruebas, cuando las pruebas nunca nos las dieron o no las quisieron entregar, eso lo hemos dicho y lo sabe el país perfectamente. En el tema de la vialidad, claro que acudí a la Contraloría General del Estado, colega Legislador y lo hice a los quince días de posesionado en esta curul y denuncié la obra Zhud-Biblián con las irregularidades que he manifestado desde mi curul en mi primera intervención. Pero resulta que en las conclusiones de la Contraloría luego de tres años y medio, luego de tres años y medio la Contraloría le dice al Ministerio de Obras Públicas, hagan un estudio de suelo, por utilizar un nombre, palabras más palabras menos, un estudio de suelo para



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

determinar si es que esta obra fue mal hecha por el constructor, fue mal diseñada en los planos, hubo una mala fiscalización, etcétera, etcétera, ese estudio le cuesta al Ministerio de Obras Públicas cuarenta o cincuenta mil dólares, se lo dijo hace seis meses, este Legislador sí fiscaliza, la Contraloría ha hecho lo suyo y el Ministerio de Obras Públicas dice que no tiene cuarenta mil dólares para hacer ese estudio que recomienda el organismo de control y se llevan treinta y ocho millones dólares... -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Un minuto... -----

EL ASAMBLEÍSTA PACHECO ORDÓÑEZ BAYRON. ...eso es lo que está ocurriendo en la provincia del Cañar, por eso es que mi voz no solamente es en una actitud vehemente, sino acompañada de indignación, cómo no estar indignado cuando por cuarenta mil dólares se va a donde no corresponde treinta y ocho millones de dólares en mi provincia y el tema de la Ducur-Gualleturo lo denuncié de igual manera en la Contraloría y hemos denunciado un sin fin de obras en la Contraloría que siguen el trámite normal de tres años, de cuatro años y esperamos los resultados, actuamos con responsabilidad, que me digan aquí en esta Asamblea Nacional si estoy mintiendo, cualquier Legislador del Austro del país... -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias Asambleísta, terminó su tiempo. Tiene la palabra asambleísta Galo Borja. -----

EL ASAMBLEÍSTA BORJA PÉREZ GALO. Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días señoras y señores asambleístas, buenos días



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

ecuatorianos. El asambleísta Pacheco está en campaña; debería fiscalizar el negocio que se hizo con Cemento Guapán, eso le recomiendo. Tengo que felicitar a la Comisión que está llevando adelante este proyecto de Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte, pues es una ley muy importante para el país, muy importante para esta etapa de desarrollo que permite no solo transitar cómodamente de un lugar a otro, sino permite llevar el desarrollo a todos los rincones del país, el asambleísta Pacheco está inconforme porque no se han hecho unas carreteras en su provincia, igual también tengo algunas molestias porque no se han hecho algunas carreteras en mi provincia, pero estoy feliz y orgulloso de ser ecuatoriano por las carreteras que se han hecho en el país para todos los ecuatorianos, absolutamente para todos los ecuatorianos, principalmente los más pobres, principalmente los agricultores, principalmente todo ese sector que se ha desarrollado en base a las vías que se han creado en el Gobierno de la revolución ciudadana. Hay un punto donde se habla de un sistema de información vial que voy a proponer que sea un sistema de información geográfico para tener absolutamente toda la información de todas las vías que existen en el país, pero en un sistema de información geográfica que puede monitorear las vías, la utilización de las vías y va a permitir desarrollar también o complementar las vías secundarias con las troncales principales, por ejemplo, los corredores principales tienen unas vías colectoras que pueden servir también para descongestionar los corredores o las arterias principales haciendo que las vías secundarias sirvan también para transportar y no lo que sucede ahora que todas las vías que ha hecho el Gobierno son utilizadas por todos los ecuatorianos y las deficiencias que hay en los gobiernos descentralizados no se las ve, más bien congestionan las vías principales, pongo un ejemplo: para viajar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

de Zaruma a Loja hay que ir por vías asfaltadas más o menos ciento veinte kilómetros de recorrido, cuando hay una vía secundaria que está lastrada, que la distancia es treinta o cuarenta kilómetros, si los gobiernos seccionales en este caso el Consejo Provincial tanto de El Oro como de Loja se ponen de acuerdo y asfaltan esa vía va a ser una facilidad para transitar de Loja a Zaruma o de Zaruma a Loja en corto tiempo y muy cómodamente sin hacer un recorrido tan largo, eso mismo sucede en otras vías, estamos Tenguel-Balao en la provincia de Guayas y hay un sinnúmero de vías secundarias que no son tomadas en cuenta por los gobiernos autónomos descentralizados y que lo que hacen es obligar al usuario ir a las vías principales realizadas o construidas por este Gobierno que son de primer orden y congestionarlas rápidamente, eso va a permitir el sistema de información geográfica, va a permitir que el Ministerio rector, el Ministerio de Transporte pueda intervenir o coordinar con los gobiernos autónomos descentralizados para utilizar también las vías secundarias. Hay otro problema que se da en el país, que está de moda y voy a poner como ejemplo la ciudad más afectada por este problema que es Samborondón, la ciudad de Samborondón es una ciudad clase media baja, la ciudad, pero de unos años acá utilizaron la carretera principal, la carretera, en este caso un corredor principal para ahí desarrollar una serie de urbanizaciones privadas que han congestionado la vía, han congestionado tremendamente esa vía, a ciertas horas es intransitable y lo mismo se está dando en algunas otras ciudades, en Machala en la vía principal de ingreso a Machala se está dando exactamente lo mismo, dentro de la urbanización se puede vivir en paz, tranquilo, con seguridad, pero el momento que sale es el lugar más peligroso para transitar en una ciudad, como lo estoy nombrando este momento como ejemplo. Otro punto que debo enunciar aquí es que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

debemos tomar en cuenta, no solo los proyectos que se van a realizar, los proyectos nuevos de carreteras, sino todos los proyectos de infraestructura que van a provocar un cambio total en las vías, en las ciudades, en la educación, en la salud en todo, por ejemplo los proyectos de Coca Codo Sinclair en el que directamente fueron a trabajar ocho mil o están trabajando ocho mil personas e indirectamente veinte mil personas de las cuales la mayoría son de poblaciones cercanas que han crecido, entonces, esto también provoca un aumento de circulación de las carreteras, entonces todo esto se podría prevenir con el sistema de información geográfica porque se puede monitorear, el momento que uno pone en la computadora el proyecto que se va a realizar, va a darnos la información de cuánto va a aumentar el tráfico vehicular, cuánto va a crecer la ciudad, etcétera, etcétera. Otro punto y lo voy a pasar por escrito, señor Presidente de la Comisión, es que debe regularse el peso del transporte nacional, eso consta aquí, pero también debe coordinarse con el peso del transporte regional, pues hay mucho transporte que pasa por la ciudad o viene de otros países de Perú, Colombia, nuestros países vecinos y tienen dificultades por la diferencia de peso y de tamaño, etcétera. Esos son los aportes que quiero dar a la Asamblea Nacional, espero presentar, lo voy a presentar por escrito y quiero pedir, por favor, a los asambleístas que aportemos a esta ley que es importantísima para el desarrollo del país. Muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra asambleísta Luis Tapia. -----

EL ASAMBLEÍSTA TAPIA LOMBEYDA LUIS. Señora Presidenta, compañeros asambleístas: Todas las leyes que hemos promulgado aquí



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

en la Asamblea han sido, según ustedes y sus juristas leyes orgánicas, que esta nueva Ley de Caminos tenga la categoría de Orgánica es una afrenta al derecho y sobre todo al sentido común, si es del caso, señora Presidenta, exhorto a la mayoría a que se tome en cuenta este punto y que le demos a este proyecto de ley la categoría de Ley Ordinaria que es la categoría que en realidad tiene y le corresponde. En otro orden de cosas creo que es importante ir renovando las leyes del país y de hecho voy a apoyar este proyecto, este proyecto es muy importante, este proyecto es bueno, apoyaré; sin embargo, quiero mencionar que los grandes problemas del país no se solucionan creando leyes que luego no se van a cumplir, que luego no se va a cumplir, se viene diciendo que se han hecho grandes carreteras, grande infraestructura, como dice el compañero Galo Borja, es un gusto como ecuatorianos transitar, viajar por esas carreteras, ha habido los lindos repavimentados, se han ampliado carreteras existentes desde la época de la denodada partidocracia, pero carreteras, carreteras, lo que se dice carreteras, han sido muy poquitas las que se han hecho y veamos algunas carreteras que se lo han hecho como la carretera aquí en la ciudad de Quito la Colias-Aeropuerto, la más cara quizás del mundo o la más cara en Europa; señores, como Asambleísta de Bolívar yo sí tengo una indignación y no sé dónde está el dinero de los ecuatorianos, el dinero de la provincia de Bolívar, muy contento que a nivel nacional hayan tratado de esta forma en todas las provincias, muy bien, pero en Bolívar al menos cuatro casos son una vergüenza para nuestro pueblo, tenemos la vía Ambato-Guaranda, una vía tan importante que une la Sierra con la Costa, fuimos motivo de burla cuando el señor Presidente de la República con la exministra, la señora Duarte visitaron Guaranda en campaña electoral, fueron ofreciendo que esa vía, que ese camino va a ser de cuatro carriles, desde luego, una



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

carretera ya de sesenta, setenta años y finalmente terminaron construyendo de dos carriles, bajo el inteligente argumento de la exministra Paola Carvajal, que decía que esa vía no era prioridad para el Ministerio, o sea, que aquí primero se ofrece y luego no se cumple. Un segundo caso de terror es la vía Echeandía-Ventanas es un completo desastre, es una vía que en este proyecto lo ha identificado como red vial estatal, que es una vía que une las dos provincias Los Ríos con Bolívar y más o menos en el kilómetro tres el único que da mantenimiento es un anciano con un niño, donde tapa los huecos, los cráteres y después con una cuerda atravesada en la vía cobra una suerte de peaje voluntario, que desde luego los usuarios pagan con alegría aunque por dentro critican el accionar del Gobierno, de las carreteras, le invito, señora Presidenta y compañero Presidente de la Comisión para que visiten la vía Guanujo-Echeandía, para que se den cuenta que el tema no pasa por la creación de leyes, sino por aplicar el sentido común a la hora de contratar la obra pública, en esta vía todo el tiempo hay derrumbes, es un peligro total, la carretera, la mesa ya se ha ido, existe día y noche un peligro total como digo por los derrumbes de esta obra que no fue bien construida y no existe ningún tipo de mantenimiento, se está deteriorando, se está destruyendo. Estoy presentando por escrito mis observaciones, presenté ya por escrito donde recomiendo que el mantenimiento sea por lo menos de dos, tres, cinco años y no sean abandonadas como el caso de esta carretera, basta de hacernos creer que estamos trabajando haciendo leyes, si en la ejecución de los proyectos viales se hace otra cosa totalmente distinta. Aprovecho también este importante debate de ley orgánica para que por favor ayuden a influenciar y a concretar el paso lateral de la ciudad de Guaranda que ha sido ofrecido por todos los ministros y no quieren cumplir y según varios ministros ya lo iban a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

hacer, que el debate no quede en las leyes solamente, sino también en las ejecutorias. Muchas gracias, compañera. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra, asambleísta Ximena Ponce. -----

LA ASAMBLEÍSTA PONCE LEÓN XIMENA. Buenos días, señora Presidenta, muchas gracias por permitirme intervenir en el Pleno. Señoras, señores asambleístas, creo que escuchando algunas de las intervenciones me parece que se pueda o que sea necesario dirigirse a la ciudadanía a través de estas diferentes sesiones del Pleno, pero creo que hay que hacerlo con la pertinencia o con pertinencia respecto al tema que se está tratando, no es una ley que fomenta la construcción, no es una ley que fomenta la inversión, es una ley que pretende regular, normar la institucionalidad y la responsabilidad que existe alrededor de la infraestructura vial, entiendo que algunos asambleístas podrán expresar sus preocupaciones, pero me parece que más pertinente habría sido hacerlo cuando la Comisión estaba debatiendo en su primer debate cuando estaba preparando este informe para poder colocar directamente con las autoridades que también han contribuido en la elaboración del informe, con las autoridades directamente encargadas de la operación y de la ejecución de la obra pública, las particularidades de cada una de las provincias, creo que hay que permitir o hay que promover que en el debate en el Pleno legislativo se establezca la norma, se debata sobre los principios que están alrededor de la ley, a quién beneficia o no esta ley, qué responsabilidades a las que se están distribuyendo en los diferentes niveles de gobierno que es lo que está señalando la ley, espero que podamos entrar en debate alrededor de estos temas que me parece que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

es la tarea que nos corresponde como asambleístas y en ese sentido quisiera hacer algunos aportes y reflexiones sobre la propuesta que nos ha entregado la Comisión de Gobiernos Autónomos Descentralizados respecto a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial. Me parece importante que para que esta ley tenga un asidero y tenga un enfoque inicial, se planteen de entrada algunos principios, unos principios que permitan entender cada uno de los articulados a la luz de cada uno de esos valores o principios que se coloquen al inicio de este articulado. Creo que es importante señalar de entre ellos el principio de eficiencia, calidad y justicia en la determinación y en la planificación de la estructura vial, por qué la justicia, porque el desarrollo territorial por supuesto puede verse lamentablemente desequilibrado como hemos visto en algunas zonas, en algún momento este Parlamento, este mismo Congreso fue quien manejaba los presupuestos, fue con quien incidía en la construcción de la obra pública y creo que la influencia política de estar separada de las necesidades territoriales que se expresen o de las inequidades territoriales también que tienen que irse resolviendo a través de la conectividad que puedan ofrecer la construcción de la infraestructura vial. Por tanto, me parece que ese es un grupo de principios que debe estar también empezando y dar apertura al texto de la ley. El tema de la seguridad vial, la preservación y el respeto al ambiente son también elementos centrales que deben estar considerados en los principios, de esta manera el diseño o la misma aplicación de las competencias, hay la competencia para determinar algunas normas sobre pesaje, sobre colocación de vallas, la determinación de cómo regular las vallas tiene que estar de acuerdo con sistemas o elementos, conceptos de seguridad vial, de presentación y de respeto al ambiente. El modelo de gestión como un principio que también promueva la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

articulación de la sociedad, promueva el trabajo comunitario o el trabajo en común y la corresponsabilidad entre los diferentes niveles de gobierno, pero también la corresponsabilidad con la sociedad, con los usuarios de la vía, con quienes usan la vía, también con quienes están al mando del transporte, ese me parece que es un elemento que también deberá considerárselo y establecerlo como uno de los principios el modelo de gestión; también señalar que ese sistema de infraestructura vial debe tener e ir fomentando algunos elementos que ya por diseños tienen que ir sobre la vía o por señalización también en lo que tiene que ver con la nebulidad alternativa y la eficiencia energética; la movilidad alternativa tiene que irse propiciando, a veces las vías las pensamos como que con un solo tipo de transporte al que estamos usualmente acostumbrados a verlo, cuando tenemos también que propiciar otro tipo de movilidad, entre ellas por supuesto las ciclo vías no están mencionadas en ninguna parte del texto, ya mencionaré el artículo en donde me parece pertinente incorporarlo, pero también el tránsito de las y los peatones, la circulación de la gente alrededor de las vías, porque una vez que se abre una vía no es solo para el tránsito de los automotores, es también para el tránsito de las personas en la parte accesoria, este es un elemento entonces que también debería estar considerado como uno de los principios. En el artículo número nueve que es justamente en donde se está hablando de los componentes funcionales y operativos de las estructuras que se adhieren a las vías terrestres, me parece que es importante señalar el de la ciclo vía y el de la movilidad alternativa, aquella que puede funcionar incluso sin motor, sino que tiene otro tipo de tracción, ese me parece que es un elemento incorporado, de tal manera que el resto de la ley también incorpore en sus diseños ya el momento de la construcción y de la planificación se vaya viendo este tipo de adicionales que requiere cada



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

una de las vías. En el artículo once cuando se habla de la planificación para la viabilidad, el ministerio del sector habla de aprobar el respectivo plan sectorial de la infraestructura vial y en todo su desarrollo me parece también importante y necesario que se incorporen elementos de participación ciudadana, hay mucha información, conocimiento de la comunidad respecto a la posibilidad de mejorar una vía, el trazo de una vía o la funcionalidad de una vía para que pueda aportar justo en el momento de la planificación. En el artículo doce cuando se habla de los proyectos, se señala en su segundo párrafo que los proyectos deberán contener o deberán incluir estudios de impacto ambiental y de seguridad vial. Aquí hemos debatido con los compañeros del bloque de Alianza País la necesidad que también en estos estudios se incorpore un tercero que es el del impacto social. Por supuesto que una vía nos cambia la vida, no solo une un destino A, B sino que también durante ese trayecto existe un impacto en la vida de la gente, un impacto que debería ser aprovechado para mejorar las condiciones de vida de quienes están alrededor de esta vía y también debería considerarse el impacto que se produce cuando vía acoge, condensa, concentra un tránsito que antes estaba destinado por otras vías, ahí hay un impacto económico como también un impacto social que deberá ser evaluado en estos proyectos de infraestructura. En cuanto a la normativa en la sección segunda se establecen las diferentes competencias, perdón en el Capítulo tres, en la sección primera la de las del ente rector, las del ministerio y en la segunda los gobiernos autónomos descentralizados y hay dos elementos que me parece que no deberían estar diferenciados por nivel de gobierno, sino que debería ser una sola normativa a nivel nacional, me refiero básicamente al artículo catorce al numeral diez cuando habla que se deben establecer estándares nacionales para pesos, dimensiones y demás características de los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

vehículos que puedan transitar en toda la infraestructura del sistema vial que le corresponde al Gobierno Nacional y la misma competencia lo hace para los gobiernos autónomos descentralizados determinar pesos, dimensiones y demás características de los vehículos que transiten en la infraestructura vial de su jurisdicción. Creo que a nivel nacional debe existir una sola normativa y por supuesto la normativa que tome en cuenta las diferencias que existe para la circulación en las vías nacionales y la circulación que corresponda a las vías provinciales, pero debería existir una sola normativa con la especificidad necesaria. Esos son básicamente los aportes que quisiera proponerlos ahora y que espero que sean tomados en cuenta por la Comisión. Muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra asambleísta Liliana Guzmán. -----

LA ASAMBLEÍSTA GUZMÁN OCHOA LILIANA. Gracias, Presidenta. Creo que es preciso recordar a algunos colegas asambleístas y particularmente al colega asambleísta vecino de mi provincia Bayron, parece que se perdió en un momento, como decía Galo parecía que la campaña no hay que hacer mucho aquí mi estimado Bayron, estamos discutiendo un Proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre y claro buscamos cualquier momento para hacer un discurso político y poder decir que lo que este Gobierno Nacional en materia de vialidad ha hecho, botarle al tacho de la basura con un Proyecto de Ley que no trata sobre las inversiones del Gobierno Nacional, pero ya que Bayron ha dado cifras inexactas, solamente decirte Bayron, que la provincia del Cañar tiene trescientos kilómetros de vías de competencia del Gobierno central y se ha invertido trescientos cincuenta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

y cuatro millones de dólares, la vía a la que tú dices que estás fiscalizando, algún problema podrá tener, pero en trescientos cincuenta y cuatro millones de inversión con trescientos cincuenta kilómetros de vía algún problema hemos de tener, pues, lo fácil sería no hacer nada para no tener problemas. Entonces no hagamos nada y con eso nos evitamos los problemas, entonces demos la situación y las cifras exactas al momento de hablar de inversión. Este ha sido el Gobierno de la vialidad, ejerciendo sus competencias en vialidad nacional y también asumiendo competencias que no es del Gobierno central como en el caso de mi provincia, porque mencionaste a mi provincia, el Azuay si tiene asambleístas del Azuay, no necesitamos que asambleístas de provincias vecinas hablen por el Azuay porque aquí estamos azuayos, porque aquí está la voz y el azuayo está representado y en mi provincia sí habido intervención del Gobierno Nacional en vialidad bajo su competencia y también ha asumido competencias que no es, pues y que es del gobierno provincial, como las de tu ex amigo Prefecto que estaban unidos y como ahora ya no les conviene ya no están unidos. Entonces el Gobierno Nacional ha asumido y en mi provincia hay quinientos cincuenta y ocho kilómetros de vialidad y ahí ha invertido doscientos diecinueve millones, fijate mucho menos que en tu provincia, menos que en tu provincia, en tu provincia tiene trescientos kilómetros y la inversión es de trescientos cincuenta y cuatro millones. Entonces, si queremos hablar de regionalismo, diría por qué a Cañar le dan más y menos al Azuay, no porque el país no es uno, porque somos todos y porque la libre movilidad debe ser garantizada en todas las vías y el Gobierno Nacional con una inversión desde el año dos mil siete hasta la fecha ha invertido más de nueve mil millones de dólares, cifras inéditas, cifras que ningún Gobierno los volverá a cumplir, ya dirán porque ha tenido su bonanza petrolera,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

ahí está el despilfarro del Gobierno de la revolución ciudadana, en nueve mil millones de dólares invertidos en vialidad estatal, ahí está el despilfarro de la bonanza petrolera, recordarles solamente en este Pleno y a quienes nos escuchan y nos miran y también decir que así como exigimos al Gobierno Nacional como autoridades, como asambleístas dentro de nuestro rol fiscalizador, no dejemos de exigir a las autoridades provinciales sobre su competencia en vialidad rural, a los gobiernos municipales sobre su competencia de vialidad urbana, igual la concurrencia que tienen los gobiernos parroquiales. Entonces todo no es culpa del Gobierno central, en mi provincia sí tenemos problemas en vialidad de competencia nacional, pero porque hemos hecho, pues, vuelvo e insisto más fácil hubiese sido no hacer nada para no tener problemas y en mi provincia tenemos problemas en una vía Tablón-Pucará competencia de la Prefectura, pero por asumir una competencia que no es del Gobierno Nacional, ahora frente a un contratista incumplido, frente a un contratista nefasto para el Azuay y de ingrata recordatoria, vamos a cargarle la culpa al Gobierno Nacional, por darle haciendo a la Prefectura lo que le conviene, pero para recurrir al proyecto de ley y no caer en lo mismo. Si quisiera rescatar, compañera Presidenta y colegas asambleístas, la importancia de este Proyecto de Ley, ya mucho se ha dicho que viene a remplazar una ley vieja, una ley caduca, la Ley de Caminos de mil novecientos sesenta y cuatro y que es necesario armonizar con esos principios constitucionales bajo lo que nos manda la Carta Magna del dos mil ocho, para garantizar, para dar prioridad y saber que de acuerdo a las competencias de cada uno de los niveles de Gobierno, cómo se debe planificar, cómo se deben administrar, cómo se debe ejecutar, cómo se debe controlar, cómo se debe dar mantenimiento a la distinta infraestructura vial del país. Por ello este Proyecto de Ley



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

que hoy debatimos en primera instancia, bienvenido sea, porque va a permitir que todos los niveles de Gobierno, dentro de su autonomía, dentro de su competencia propia que lo tienen, sepan cómo deben administrar y sepan cómo deben planificar la vialidad que está dentro de la competencia que los encubre, sea esta la vialidad nacional respecto al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, sea esta la provincial respecto a la vialidad rural y también la cantonal y por qué no también de las parroquias. Decir asimismo que este Proyecto de Ley garantiza en debida forma el servicio público de transporte terrestre con calidad y con eficiencia. Algunas observaciones ya se han hecho y personalmente como miembro de la Comisión de Gobiernos Autónomos Descentralizados en donde se tramita este Proyecto de Ley, constantemente estamos haciendo los aportes, siempre vamos que tener algo que contribuir para mejorar el Proyecto de Ley y eso es lo que queremos y por ello sí lo he planteado en la Comisión, lo he dicho y en algo si se ha podido recoger y que quizá algún colega lo mencionó, la necesidad de tener este Sistema del Registro Nacional Vial, hoy en día poca información suelta o dispersa se tiene sobre cuáles son los kilómetros de vía que se tiene tanto de primer orden, de segundo orden o sean estos de competencia nacional, provincial o municipal, por ello se debe tener centralizada, pero en un sentido de poder contar con un inventario, con un sistema para que los municipios, para que los gobiernos provinciales, para que el Gobierno central dentro de su competencia pueda ir alimentando constantemente esta base de datos para saber qué vías existen, a quién le compete su mantenimiento, a quién le compete su ejecución, su apertura y, por ende, saber con certeza dentro del ejercicio de sus competencias los municipios cómo planifican nuevas vías, proyecciones que se tengan en sentido de mantenimiento. Estos temas son necesarios y debemos mejorarlo en el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Proyecto de Ley, vamos a seguir construyendo aquello que se diga en este Pleno y también desmintiendo aquello que políticamente se quiera endosar o deslegitimar un Proyecto de Ley en base a cálculos electorales y deslegitimar una inversión que en materia de vialidad ha hecho este Gobierno de la revolución ciudadana, dentro del ejercicio de su competencia, más de nueve mil millones de dólares invertidos desde el dos mil siete hasta septiembre del dos mil dieciséis, deja mucho que hablar y, por ende, en esos nueve mil millones de dólares también debemos tener problemas y probablemente no solo uno sino muchos, pero lo importante es que cada uno podamos ejercer nuestra potestad de veeduría, de control social, de fiscalización para hacer que lo que se invierte con recursos de los ecuatorianos, se invierte bien y pronto se pongan al servicio de todos los conciudadanos para poder ejercer este derecho de tener una infraestructura vial en óptimas condiciones, Muchas gracias, Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra Fernando Torres. -----

EL ASAMBLEÍSTA TORRES TORRES LUIS FERNANDO. Gracias, señora Presidenta. Algunas obras en Ambato, en Tungurahua y en el centro del país, se iniciaron y han concluido con la vieja Ley de Caminos que sería derogada por esta Ley, otras en cambio no han logrado despegar, se han atrasado y muchos de los argumentos que exhiben quienes no han podido ejecutar estas obras, básicamente están en los defectos de la Ley de Caminos. El paso lateral de Ambato, la obra más grande a nivel vial que se inició en la década de los noventa cuando yo era Alcalde de esa ciudad, tomó cerca de seis años para que el trazado quedara debidamente



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

fijado y determinado y se utilizó para ese trazado la Ley de Caminos y la legislación seccional de la época. No fue fácil porque la Ley de Caminos, es verdad por haberse expedido en mil novecientos sesenta y cuatro, no contemplaba todas las posibilidades para el desarrollo de vías que tenían cruces particularmente en zonas urbanas y, por supuesto, cantonales. Luego de seis años se logró conseguir el financiamiento de la Corporación Andina de Fomento, se adjudicó el contrato por parte del Ministerio de Obras Públicas y finalmente comenzó a ejecutarse el año dos mil, entre el trazado y el inicio de la ejecución tuvieron que pasar aproximadamente ocho años y recién hace dos meses el actual Gobierno concluyó el revestimiento completo de los taludes en un paso lateral que, por supuesto, fue la mayor envergadura en aquel entonces en el centro del país. Otras obras como la ampliación de una parte de la Panamericana su rehabilitación y la construcción del paso lateral en la provincia de Cotopaxi se ha ejecutado con la Ley de Caminos y también con la Ley de Modernización que permitió la concesión de ese tramo a una prestigiosa empresa privada del Ecuador, pero tramos en la provincia de Tungurahua y en Ambato como el que va de Panzaleo donde está el peaje antes de la Laguna de Yambo hasta el ingreso a Ambato en el Parque Industrial, lleva prácticamente cuatro años en ofrecimientos, se han iniciado algunos trabajos de ampliación, pero hay problemas, cuál es la respuesta que da el Ministerio de Obras Públicas cuando contesta los pedidos de fiscalización que hago, que el derecho de vía no ha sido respetado, que la gente ha construido y es verdad, ese es un problema y que la Ley de Caminos no le otorga los instrumentos para ampliar la vía en medio de una serie de construcciones que se han hecho a lo largo de unos diecisiete kilómetros, qué se necesita entonces, reformar la Ley de Caminos para que cuenten aquellos que tienen que hacer las obras



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

estatales desde el Ministerio de Obras Públicas, con mejores instrumentos para avanzar, no cabe la menor duda, el mismo problema existe en la ampliación de la vía Ambato-Riobamba en el tramo Ambato-Urbina una vía de dos carriles por donde circulan miles y miles de vehículos diariamente que no solamente van a Riobamba, a Azogues, a Cuenca, a Loja también van a Guayaquil o de allí vienen a Ambato, a Latacunga o a Quito, el problema que existe es el de siempre que la Ley de Caminos no da los instrumentos para que se pueda ampliar, ocupar el derecho de vía y consecuentemente en vías de dos carriles que puedan convertirse vías de cuatro, seis u ocho carriles. Los avances que trae esta nueva Ley indudablemente, que van a dar mayores instrumentos para que las obras se ejecuten, para que no haya pretextos, pero veo en el horizonte algunos problemas, cuáles son estos, el hecho de que se quiera establecer una contribución especial por mejoras, en el artículo catorce, numeral siete de la Ley, se crea la contribución por mejoras en beneficio del Ministerio de Obras Públicas. Les pregunto a ustedes, cuando se hace una vía por parte del Ministerio de Obras Públicas, cobra o no el Ministerio a aquellos colindantes de la vía, no cobra, porque entre los colindantes habrá unos que tienen recursos, otros pobres y porque en definitiva una de las responsabilidades del Estado es la de construir esa infraestructura vial, con esta contribución por mejoras que se está incorporando en esta nueva ley van a cobrarle al ciudadano por todas las obras que ejecutan, qué van a decir los agricultores del país por cuyos predios crucen estas vías, ahora ahogados con tantos impuestos, ahogados en medio de la recesión cuando tengan que pagar la contribución especial por mejoras, por la obra que ha hecho el Ministerio, a nivel local los municipios si tienen la potestad para cobrar la contribución por mejoras prevista en el Código Orgánico de Desarrollo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Territorial, pero un nuevo tributo, una nueva contribución especial por mejoras no se justifica, señores, qué estamos aprobando, más plata para el Estado, yo al menos en este punto me opongo a que se establezca una contribución especial por mejoras en beneficio del Ministerio de Obras Públicas por las obras que ejecute el Ministerio tratándose de vías estatales. Ya viene también la Ley de Plusvalía que el Presidente la anunció que sería un doble tributo sobre la contribución por mejoras, para aquellos que tengan un incremento patrimonial en el bien inmueble, este es un tema para ser reflexionado detenidamente, sabemos que le falta recursos al Estado, pero utilizar la contribución de mejoras que quieren crear para que pague el colindante o aquel que se beneficia directa o indirectamente por la vía estatal, sería sacudir los bolsillos vacíos de los ecuatorianos y particularmente de muchos que se dedican a la agricultura y a la ganadería. No estoy entonces de acuerdo con el artículo catorce, numeral siete que crea un nuevo impuesto en medio de la recesión ecuatoriana. Si me parece acertado lo que se dice en el artículo catorce, numeral seis, sobre la posibilidad clara de delegar este tipo de obras no solamente en la ejecución sino en la planificación a empresas privadas y a empresas mixtas, que tampoco es una novedad, ya se lo hace la Ley de Modernización permite que esas figuras sean incorporadas para la ejecución y construcción de vías. El artículo once, que habla de la afectación por los trazados debería tener un tiempo, porque también ocurre que afectan unos predios y prácticamente al dueño del predio se le permite cultivar, levantar una infraestructura básica con autorización, pero el tiempo cuenta, que tal si se planifica la obra y esta se la hace quince, veinte años después. Tiene que soportar una carga, un gravamen el propietario del bien por tanto tiempo sin ninguna compensación, no señores, debería establecerse un tiempo y que el Ministerio de Obras



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Públicas vaya renovando la declaratoria correspondiente cada cinco años, cada tres años, cada siete años, pero no se puede establecer gravámenes indefinidos sobre las propiedades de los bienes. Igualmente me preocupa lo que trae el artículo ocho, sobre la posibilidad de que caminos privados, especialmente en las zonas rurales se conviertan en caminos públicos sin compensación de ninguna naturaleza o eventualmente, según el artículo treinta y tres, que se puedan utilizar caminos privados por razones de emergencia sin tiempo limitado y sin compensación para los dueños de esos caminos en predios sobre todo agrícolas y ganaderos. -----

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

EL ASAMBLEÍSTA TORRES TORRES LUIS FERNANDO. Muchas gracias. Señores asambleístas, igualmente es importante que en el artículo veintiuno y siguientes se reflexione detenidamente sobre el alcance del derecho de vía, que tiene que estar consagrado como está hoy en la Ley de Caminos, pero habría que ver que ese derecho de vía no sea el pretexto para que desde el Ministerio de Obras Públicas especialmente, se limiten los derechos de los propietarios a ser debidamente compensados. Quiero terminar haciendo una reflexión, se deroga la Ley de Caminos, ley de mil novecientos sesenta y cuatro, sin embargo, en la disposición transitoria se dice que estará vigente el Reglamento a la Ley de Caminos esto sí es insólito, porque si se deroga lo principal, la Ley de Caminos, cómo puede estar vigente lo accesorio, un reglamento de ejecución el Reglamento a la Ley de Caminos, se entiende que derogándose la Ley de Caminos también deja de regir el Reglamento que facilita su ejecución. Muchas gracias. -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra asambleísta Mauro Andino. -----

EL ASAMBLEÍSTA ANDINO REINOSO MAURO. Gracias, señora Presidenta. Primero permítame saludar a los miembros de la Comisión por este trabajo tan importante, ya era hora que quede atrás una ley que data de los años sesenta, obviamente obsoleta, que no va de acuerdo a los principios constitucionales que hoy trae nuestra Carta Fundamental. Pero hoy hemos escuchado a varios asambleístas cuestionar la falta de trabajo de este Gobierno para llevar a cabo la construcción de una serie de carreteras, ahí sí habría que decir que no hay más ciego que el que no quiere ver o más sordo que el que no quiere escuchar, porque a nivel internacional el Ecuador ha sido reconocido como un ejemplo en lo que tiene que ver a carreteras, carreteras de primer nivel, de primer orden, reportajes de cadenas internacionales de televisión, así lo han reconocido y lo reconocen. Es obvio, señora Presidenta, que en estos años no podemos hacer todo lo que no pudieron haber hecho tres, cuatro, cinco gobiernos anteriores al que preside el economista Rafael Correa Delgado en que no hicieron absolutamente nada, recuerdo la carretera Riobamba-Pallatanga-Bucay-Guayaquil casi todos los días eran accidentes de tránsito, por qué, por la pésima, por la pésima calidad en la que se encontraban esas vías o acá Quito mismo, o al sur o al norte, carreras no existían, sino casi caminos, hoy tenemos carreras de lujo, sí falta que hacer mucho todavía en este Gobierno y aspiramos seguirlo haciendo y construyendo bajo la dirección de Lenin Moreno y por ello estamos trabajando para seguir profundizando aún más ese trabajo que hasta ahora se lo ha venido haciendo. Fernando mi buen amigo y compañero de la Comisión hablaba del paso lateral de Ambato, fue una buena



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

iniciativa ese paso lateral, pero qué vergüenza para los que construyeron, señora Presidenta, qué vergüenza, allí sí pienso que hubo un latrocinio, por qué, porque no se hicieron los estudios adecuados para hacerle allí esa carretera, ustedes miren se pasa una semana por ese paso lateral, la siguiente semana ya no hay como pasar, por qué, porque permanentemente ese revestimiento que se le ha hecho a la montaña no aguanta, por más trabajos técnicos y fortalecidos que se lo pueda hacer, no aguanta, quienes construyeron, a ellos me refiero, a los que construyeron pésimo, aquella vía tan importante para Ambato, aquella vía para el centro del país, yo sé que quienes tuvieron la iniciativa fue positiva, pero lamentablemente el estudio del suelo no fue el adecuado, no fue el adecuado, porque permanentemente allí también se han dado accidentes de tránsito porque lo que es vía de subida o de regreso a veces le convierten en una sola de ida y vuelta, un peligro y allí este Gobierno ha tenido que afrontar con ingentes recursos económicos para solucionar lo que no hicieron gobiernos anteriores, señora Presidenta. En lo que tiene que ver ya al proyecto mismo, considero que hay que hacer algunos reajustes, hay que hacer algunos cambios y este es para un primer debate, no estamos aprobando hoy, la Comisión que preside Richard Calderón estoy seguro que va a recoger las sugerencias y las observaciones que hacemos en este Pleno, por ejemplo, las que voy a proponer a continuación. En el informe en el numeral cuatro, bajo el título de análisis se reproduce en uno de sus párrafos el artículo tres de la Ley de Caminos "Derecho de vía que consiste en la facultad que tiene el Estado para ocupar, en cualquier tiempo, el terreno necesario para la construcción, conservación, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos". Luego se refiere a los terrenos afectados, por el derecho de vía. En el texto del Proyecto en el artículo dieciocho, se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

determina como derecho de vía "Potestad estatal manifestada en la disposición permanente y obligatoria de una faja de terreno destinada a la construcción, mantenimiento, servicios de seguridad, servicios complementarios, desarrollo paisajístico y futuras ampliaciones de vía". Más adelante en el artículo cincuenta y dos de este proyecto se describe una de las conductas, consideradas como infracción muy grave el literal b) Establecer en la zona de derecho de vía, edificaciones o instalaciones de cualquier naturaleza o realizar actividades que resulten peligrosas para los usuarios de la infraestructura del transporte terrestre. Veamos que en conclusión, aquí lo que se está es confundiendo el derecho, el derecho con los terrenos afectados por el derecho de vía, por lo tanto, debe buscarse una mejor redacción para que no exista esta confusión que trae este informe para primer debate. En el artículo cuarenta y ocho la definición de las infracciones, se están determinando tres criterios, para graduar la sanción, aquí puede generar una gran confusión, por qué, porque en el literal a) se habla de la existencia de intencionalidad o reiteración y en el literal c) se habla de reincidencia. Reincidencia o reiteración podría llevarnos casi a la misma similitud de la contravención, por lo tanto, hay que redactarlo de mejor manera, en el artículo cuarenta y nueve se refiere también a las infracciones que se cometan en virtud de la presente ley, considero que no es preciso, debería ser las infracciones determinadas en este capítulo, porque en ese capítulo es en donde están determinadas las infracciones y las sanciones que se pueden aplicar. En los artículos cincuenta, cincuenta y uno y cincuenta y dos del Proyecto en su encabezado debe precisarse que la multa está determinado, hay que completar, en salarios básicos unificados del trabajador en general, se les quedó la parte final, hay que completar. Ya en el artículo cincuenta y cuatro, está prevista, compañeros y compañeras, la reparación de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

daños y la repetición, por lo tanto, considero que es innecesario que conste nuevamente en los artículos cincuenta, cincuenta y uno y cincuenta y dos la expresión "sin perjuicio de solucionar a su costa los daños causados". En el artículo cincuenta, las conductas que se pretenden sancionar en los literales e) y f) deberían ser considerados como contravenciones de tránsito y no infracciones administrativas leves como se está poniendo este Proyecto para ello hay que revisar el Código Orgánico Integral Penal y hay que revisar también las infracciones en lo que tiene que ver a tránsito. En el artículo cincuenta y dos, la conducta a) Es un delito; es un delito que está tipificado en el Código Orgánico Integral Penal, por lo tanto, no debe estar aquí en este Proyecto de Ley. La letra c) debería ser una contravención de tránsito, al igual lo que dije hace un momento anterior. Y el párrafo final debe ser suprimido por innecesario. En el artículo cincuenta y uno, también las conductas f), g), h), i), deberían ser contravenciones de tránsito, no infracciones administrativas leves, leves en esta Ley Orgánica y el párrafo final también debería ser suprimido. El artículo cincuenta y tres considero que es innecesario y el segundo párrafo debe trasladarse al artículo cuarenta y ocho. Estas son observaciones ya un poco de carácter técnico legislativo, como hemos aprendido aquí en la Asamblea en este Parlamento y esperamos, pues, que la Comisión lo reciba, lo acepte y ya cuando volvamos al segundo debate, podamos tener depurado este Proyecto y lo podamos aprobar, porque es muy necesario para... -----

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

EL ASAMBLEÍSTA ANDINO REINOSO MAURO.no solamente para el transporte, sino para poder dar la seguridad a quienes transitan por esas carreteras. Gracias, señora Presidenta. -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene réplica asambleísta Fernando Torres. -----

EL ASAMBLEÍSTA TORRES TORRES LUIS FERNANDO. No le falta razón a Mauro Andino cuando señala la serie de problemas que ha tenido la construcción del paso lateral de Ambato, pero yo esperaría Mauro que estuvieras feliz, porque por lo menos ahora te demoras menos cuando viajas de Quito a Riobamba, porque antes tenías que ingresar a la ciudad de Ambato y ahora por lo menos tienes un paso lateral. Algunas precisiones. Yo asumí la Alcaldía de Ambato en mil novecientos noventa y dos, cuando en medio de la politiquería ese paso lateral, la obra más grande que se ha construido hasta ahora en el centro del país a nivel vial, después de esta del paso lateral de Latacunga, había quedado completamente paralizado. Tuvimos que comenzar de cero a hacer el trazado, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y vivimos el problema que todos los alcaldes hemos vivido en algún momento, el hecho de que la ciudad creció, el inicial trazado estaba ya ocupado por casas, la urbanización creciente y cada día fue más difícil encontrar los espacios para hacer una vía que afectara lo menos posible, especialmente a vivienda de bajos recursos económicos. Y técnicamente, el trazado que ahora existe Mauro, fue el que en aquel entonces se encontró como el más óptimo. La obra finalmente nos adjudicó en mil novecientos noventa y nueve, gracias a un crédito de la Corporación Andina de Fomento en aquel entonces, de cerca de cincuenta millones de dólares que ahora serían unos trescientos millones de dólares, el Ministerio de Obras Públicas manejó todo ese proceso, porque era una obra prácticamente correspondiente a la Panamericana y ocurrió lo de siempre, la falta de continuidad, de interés, llevó a que una obra que tenía toda la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

planificación, inclusive para hacer los taludes, finalmente los ejecutó de manera completa y yo debo reconocer, que el actual Gobierno heredó un problema de gobiernos anteriores, aquellos que gobernaron el país del dos mil en adelante, a los que no les interesó dar conclusión a esta obra. Este Gobierno está terminando ya por lo menos el revestimiento de los taludes, que pudo haberse hecho a partir del año dos mil, ha tomado tiempo, pero creo que este tema, señora Presidenta... -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Un minuto, Asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA TORRES TORRES LUIS FERNANDO. ...es importante para entender las dificultades que tenía en su aplicación la Ley de Caminos, sobre todo en espacios territoriales cantonales que se habían poco a poco urbanizado de manera creciente y el paso lateral de Ambato sobre el que comenta permanentemente el Presidente de la República, dice que esa es una de sus principales obsesiones a nivel vial, porque ya van diez años y no logran concluir el revestimiento completo. Espero que esta obra termine, Mauro, para que tu viaje a la ciudad de Riobamba o de Riobamba a Quito sea lo más ágil posible. Muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra, punto de información, asambleísta Richard Calderón. -----

EL ASAMBLEÍSTA CALDERÓN SALTOS RICHARD. Gracias, señora Presidenta. De acuerdo a las expresiones del asambleísta Luis Fernando Torres, se ha manifestado que la Ley pretende crear la contribución especial de mejoras, para que el Gobierno Nacional pueda cobrar las obras que ejecuta en el ámbito de sus competencias, en este caso la red



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

estatal. Le informo al asambleísta Luis Fernando Torres, que esa contribución especial de mejoras está actualmente en la Ley de Caminos, precisamente en el artículo cincuenta y dos, que dice claramente que al concluirse una obra vial se nombrarán peritos para que determinen el mayor valor que adquieren los predios en la zona, en razón de la obra vial, con sujeción al trámite establecido. De tal manera que aquí está claramente el concepto de contribución especial de mejoras, incluso claramente el concepto de plusvalía. De tal manera que no hay que alarmar a la ciudadanía frente a lo que prevé la Ley de Infraestructura vial, que recoge varios de los temas de la Ley de Caminos. Obviamente estamos de acuerdo que se hagan las consideraciones socioeconómicas para que en función de la capacidad de pago se puedan establecer las exoneraciones del caso, ya que a más del debate de la Ley, se ha hecho referencias a la situación vial del país, me quiero ratificar en mi expresión, que decía, que hoy tenemos una de las mejores vialidades de Latinoamérica y quisiera precisamente agradecer públicamente al Gobierno Nacional porque obras históricas en la provincia de Imbabura, se han podido ejecutar gracias a la decisión y a la visión de equidad territorial que ha tenido el Gobierno del economista Rafael Correa y me quiero referir a la vía Ibarra-Otavalo, de seis carriles, que ha permitido la integración y el desarrollo de la provincia de Imbabura ... -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Un minuto, Asambleísta. -----

EL ASAMBLEÍSTA CALDERÓN SALTOS RICHARD. ...y a obras también importantes que fueron una aspiración de décadas, como las de la zona de Intag, que me refiero a la vía Cuicocha a Puela, que gracias a un subsidio de diez millones de dólares al Gobierno provincial de Imbabura,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

se ha podido construir esta vía y otras que han sido una necesidad esperada por parte de la comunidad. Hoy, además el aporte del Gobierno Nacional ha sido en función de las necesidades de cada una de las provincias y no a los trámites de la partidocracia, que se gestionaba sobre partidas extrapresupuestarias para beneficiar a determinadas provincias. Hoy existe una planificación a través del Banco del Estado, que permite un desarrollo vial integral en beneficio de todos los ecuatorianos. Hoy, precisamente, podemos viajar a la provincia de Imbabura, esa provincia turística, con vías de primer nivel, no solamente en la red vial estatal, sino también en la vialidad urbana y en la vialidad rural. Muchas gracias, señora Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Punto de información asambleísta Fernando Torres. -----

EL ASAMBLEÍSTA TORRES TORRES LUIS FERNANDO. Gracias, señora Presidente. Este es un tema interesante el que el asambleísta Calderón ha mencionado, en la Ley de Caminos, no se habla de contribución por mejoras, se habla de lo que usted señala, esto es, que terminada la obra, se puede nombrar los peritos correspondientes para que hagan la valuación, pero en la Ley que estamos discutiendo, con nombre y apellido se crea la contribución por mejoras y tal como está redactado el artículo en la ley que estamos debatiendo, redacción distinta a la que tiene la Ley de Caminos, se abre la posibilidad y esto es lo que me preocupa y deberían en la Comisión simplemente analizar, para que desde el Estado, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, se cobre esta contribución especial por mejoras que ahora no se cobra. Lo que usted dice es cierto, eso dice la Ley de Caminos, pero lo que dice el artículo de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

la Ley que estamos debatiendo, es algo diferente, está reconociendo el derecho a cobrar contribución especial por mejoras al Ministerio de Obras Públicas de manera explícita. Personalmente estimo que no debe el Ministerio de Obras Públicas tener esa competencia en nombre del Estado, para cobrar la contribución especial por mejoras, eventualmente llámesele por otro nombre, mantengan la denominación que tiene el artículo correspondiente de la Ley de Caminos, pero no se hable de contribución por mejoras, porque abriría la puerta y eso es lo que me preocupa, que efectivamente se comience a cobrar por contribución por mejoras directas e indirectas. Ya vendrá el reglamento y podrían variar completamente la figura. Muchas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias. Tiene réplica, asambleísta Richard Calderón. -----

EL ASAMBLEÍSTA CALDERÓN SALTOS RICHARD. Usted asambleísta Torres sabe muy bien en calidad de exAlcalde, que la contribución especial de mejoras tiene el fundamento en la plusvalía en el beneficio que tiene el predio del ciudadano que se ha visto beneficiado por la obra pública, es decir, el concepto se mantiene incluso relacionado a lo que determina el Código Orgánico de Organización Territorial, de tal manera que, este artículo tanto en la Ley de Caminos como en la propuesta, en el Proyecto de Ley, no hace más que precisamente el ciudadano pueda retribuir al Estado un beneficio por el que no ha hecho ningún esfuerzo e incluso el Cootad determina que este no puede ser más que el cincuenta por ciento de ese beneficio. De tal manera que conceptualmente está muy bien planteado el Proyecto de Ley y en esa medida pues, no le veo ningún inconveniente y que el Ministerio pueda



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

cobrarlo, pues, es lo que determina la Ley de Caminos, dice "la autoridad correspondiente", la que ejecuta la obra, sí me parece importante que se pueda más bien establecer convenios, que eso lo permite el Cootad, lo permite la misma Constitución, para que en coordinación con la valoración que realicen los municipios que tienen la competencia, se pueda ejecutar este cobro. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias Asambleísta. Punto de información asambleísta Gilberto Guamangate. -----

EL ASAMBLEÍSTA GUAMANGATE ANTE GILBERTO. Buenas tardes, compañera Presidenta y compañeros. Creo que vale la pena que dejemos un poco claro respecto al tema que se está debatiendo en esta mañana, la Ley de mil novecientos sesenta y cuatro en el artículo cincuenta y cuatro, habla claramente, dice lo siguiente: "Peajes y contribuciones. El Ministerio de Obras Públicas podrá fijar, cobrar peajes u otras contribuciones a cargo de todos los vehículos, tomando en cuenta de manera fundamental el peso o tonelaje de los mismos, la calidad y uso de los caminos", estas contribuciones, claramente dice, se establecen para el mantenimiento vial. De tal forma que, compañera Presidenta y sobre todo el compañero asambleísta Luis Fernando Torres, creo que lo que se está buscando en esta ley, básicamente no es que queremos inventar el agua tibia, lo que buscamos es que coordinadamente articulemos y busquemos alternativas para que precisamente podamos mantener el sistema vial, no es que estamos aquí creando un nuevo impuesto y esto tiene que quedar claramente establecido, sobre todo para los oyentes y los ciudadanos de todo el país, porque aquí se sataniza absolutamente todo, con el cuento de los nuevos impuestos. Que quede



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

claro la ley anterior, en el artículo cincuenta y cuatro, habla claramente al respecto, Muchos gracias, compañera Presidenta. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra asambleísta Herman Moya. -----

EL ASAMBLEÍSTA MOYA DUQUE HERMAN. Muy gentil, compañera Presidenta, por darme la palabra, un saludo a las compañeras y compañeros legisladores, al pueblo ecuatoriano que día a día está pendiente del trabajo legislativo. Nuestra Constitución reconoce el derecho que tenemos los ciudadanos y ciudadanas a la libre movilidad, el cumplimiento de este derecho solo puede darse en la medida en que el Estado garantice la exigencia de una infraestructura vial y de transporte seguro, con los altos niveles de agilidad y conectividad. Es así que en el artículo doscientos setenta y siete de la Carta Magna, establece como deberes del Estado la provisión del buen vivir, entre otros, producir bienes, crear y mantener infraestructuras y proveer servicios públicos. Además, en el artículo trescientos catorce, se define que es de responsabilidad del Estado la provisión de servicios públicos, entre los cuales consta la vialidad. Es en respuesta a este mandato que se hace necesario la aprobación de la Ley que el día de hoy estamos debatiendo, no solo porque permitirá dar cumplimiento a lo establecido en la Constitución en lo referente a la materia, que no es posible cumplir si nos seguimos rigiendo por una normativa que data de la década de los sesenta, sino que esta ley establece lineamientos claros y acordes a la Constitución. Además, desarrolla un conjunto de preceptos que permiten concebir el diferente tipo de viabilidad en el país, como un conjunto armónico al brindar herramientas que garantizan la coordinación y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

articulación de los diferentes niveles de gobierno. Este proyecto contiene un mandato para el Ministerio rector, para que implemente un sistema de información vial que inserte a toda la red vial nacional en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados, en el que se incluirá a las vías de carácter estratégico. El tener una infraestructura vial adecuada, es de vital importancia para potenciar la actividad económica de nuestro país, además de garantizar la libre movilidad interna de sus ciudadanos y ciudadanas. Es por esto que es necesario que la nueva normativa responda a las necesidades actuales, como lo considera el presente Proyecto de Ley. Compañeras, compañeros y pueblo ecuatoriano, este Proyecto de Ley se convertirá sin duda alguna en una importante herramienta para el desarrollo de la competencia de viabilidad y garantizará que este sector cumpla importantes funciones para el desarrollo económico de nuestro país. Por estas consideraciones y con el fin de mejorar estas propuestas sobre la base de normas constitucionales invocadas, presento mi apoyo a esta iniciativa y con el objeto de aportar a la discusión, me permito formular las siguientes observaciones. Homologar en el cuerpo de ley la utilización del término "ministerio rector". En el artículo trece del Proyecto de Ley, se define que la rectoría le corresponde al ministerio del sector, por este motivo, al hablar del ministerio rector, se encuentra implícito que hacemos justamente referencia al ministerio del sector. En el artículo once, sugiero que se realice un exhaustivo análisis, por cuanto aquí se establece que los propietarios de los terrenos afectados con el trazado vial, no podrán construir o cultivar salvo autorización expresa de la autoridad competente. Cualquier sembradío o construcción posterior a la inscripción en el Registro de la Propiedad y la notificación de este gravamen al propietario, no será indemnizada en el caso de declaratoria



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

de utilidad pública y posterior expropiación. Sin embargo, en este artículo no se establece la temporalidad ni la expropiación, a pesar de no empezar la construcción. Señora Presidenta, compañeras y compañeros legisladores, hay que tomar muy en cuenta que hay normas constitucionales elevadas a derecho y garantía como el artículo sesenta y seis, numeral dos, en donde se reconoce y se nos garantiza a las personas, entre otros, a la vivienda, el no estar determinado en la temporalidad ni la expropiación como medio eficaz adecuado y legal y que debe ser contemplado en la ley para no causar perjuicio irreparable a la ciudadanía. Toda la tramitación debe constar dentro del plan sectorial de infraestructura vial, en los instrumentos de ordenamiento territorial. En el artículo catorce propongo que al final del numeral seis, se incluya acorde el Reglamento de esta Ley, además, sugiero incluir las siguientes atribuciones y deberes: “Uno. Emitir estándares técnico generales para que la autoridad competente defina una normativa que regule el derecho de vía a nivel nacional; y dos, emitir estándares técnicos generales para que la autoridad competente pueda realizar una clasificación de la red vial nacional. En el artículo diecisiete propongo que al final del numeral cinco, se incluya igualmente “acorde con el Reglamento de esta Ley”. En el artículo veinticinco sobre ocupación temporal, sugiero incluir igualmente al final, “acorde al Reglamento de la presente Ley”. Finalmente, solicito incluir una transitoria que disponga la reclasificación del sistema vial vigente en un plazo de ciento ochenta días. Compañera Presidenta y compañero Presidente de la Comisión, lo voy a hacer llegar por escrito estas observaciones y recomendaciones realizadas al presente Proyecto de Ley que lo estamos debatiendo en esta mañana y tarde. Muchísimas gracias. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias Asambleísta. Tiene la palabra



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

asambleísta Pepe Acacho. -----

EL ASAMBLEÍSTA ACACHO GONZÁLEZ PEPE. Gracias. Señora Presidenta, solicito que por Secretaría se lea la fecha en la que fue publicada la Ley de Caminos. -----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Señor Secretario, por favor. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Estamos verificando, señora Presidenta, un momentito, por favor, señor Asambleísta. Con su autorización, señora Presidenta, la Ley de Caminos fue publicada en el Registro Oficial doscientos ochenta y cinco del siete de julio de mil novecientos sesenta y cuatro, mediante Decreto Supremo trece cincuenta y uno. -----

EL ASAMBLEÍSTA ACACHO GONZÁLEZ PEPE. Gracias, Presidenta. De igual manera solicito que por Secretaría se lea la Disposición Derogatoria de este Proyecto de Ley. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Con su autorización, señora Presidenta, Disposición Derogatoria Única. Se deroga la Ley de Caminos publicada en el Registro Oficial número doscientos ochenta y cinco de siete de julio de diez sesenta y cuatro, sus posteriores reformas y toda normativa que se oponga a la presente ley. -----

EL ASAMBLEÍSTA ACACHO GONZÁLEZ PEPE. Espero que no sea un error de mala fe, que sea un error de buena fe, la diferencia entre siete de julio de mil novecientos sesenta y cuatro y lo que está escrito en este Proyecto de Ley, siete de julio de mil sesenta y cuatro, mil sesenta y cuatro no es lo mismo que mil novecientos sesenta y cuatro, al menos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

eso me enseñaron en la escuela intercultural bilingüe radiofónica donde yo estudié. Señora Presidenta, en relación al debate de esta ley, en la exposición de motivos, se habla claramente que el Ecuador, los ciudadanos tenemos derecho a la libre movilidad en todo el territorio. Durante estos últimos tiempos se ha evidenciado que aquel derecho ciudadano, que aquel derecho de los ciudadanos se irrespeta y se incumple, porque muchos hemos tratado de poder demostrar nuestra inconformidad con las políticas del Gobierno, hemos sido impedidos de utilizar estas vías públicas que son construidas con dinero de todos los ecuatorianos. De igual manera, en el artículo tres de este Proyecto de Ley, se hace la clasificación de las vías terrestres y de ello se habla de regiones, de provincias, cantones, parroquias, pero no se dice nada de las vías comunitarias o caminos vecinales. En el artículo cuatro, igualmente se hace una clasificación de las vías, de la vía estatal, de la red vial provincial, red vial cantonal, urbana y se evade las vías como dije antes, las vías vecinales o las vías comunitarias. Es más, dentro de las competencias se da solamente responsabilidad al Gobierno Nacional o al Gobierno central, a los gobiernos seccionales, pero qué sucede, señor Presidente de la Comisión, si es que de aquí en un futuro no muy lejano, se crean las circunscripciones territoriales indígenas que también tendrían la capacidad de poder construir vías en las comunidades indígenas, de acuerdo como dice el artículo dos cincuenta y siete de la Constitución. Entonces, la observación que hago es que también se agregue que será facultad de poder construir y de poder administrar las vías dentro de los territorios indígenas, que lamentablemente en este Gobierno no se ha creado ninguna circunscripción territorial. Es importante recalcar que en el artículo doce se habla sobre los impactos ambientales y de seguridad vial, pero ya se dijo aquí, que no se dice nada



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

sobre los impactos sociales y sobre los impactos ambientales. Quiero indicarle, por ejemplo, se construyó la vía Macas-Río Pastaza y en el tramo que corresponde específicamente a los territorios shuar del cantón Guamboya, hasta ahora se registran más de veinticinco pérdidas de vidas humanas entre niños y personas adultas, porque no estaban socializados los impactos sociales y culturales, sobre la construcción de esta vía. Por lo tanto, debe existir también un estudio de impactos sociales y de impactos culturales y no solamente impactos ambientales. En el artículo treinta y cinco de esta ley, se habla sobre la conducción de aguas por las carreteras, pero ustedes conocen que no es lo mismo conducir el agua por una carretera, sino también hay que medir el daño, la contaminación que causa la construcción de una carretera, especialmente en la Amazonia, porque aguas abajo se viene lo que es la contaminación y como también la pérdida, especialmente de vidas, como son los peces que habitan en esos ríos. Por eso nosotros hemos dicho que los estudios tienen que ser íntegros.....

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

EL ASAMBLEÍSTA ACACHO GONZÁLEZ PEPE. ...porque una cosa es construir una carretera en la cordillera, pero los daños especialmente en aguas abajo, son bastante destructivas. Señora Presidenta, quisiera que se considere los minutos que me descontaron porque no me dieron rápido la respuesta que había planteado al inicio de este debate. Pero, sin embargo, entendiendo de que no me lo va a entregar, le quiero decir al pueblo ecuatoriano y todos somos testigos, es verdad, la construcción de estas vías, pero también hay que tomar en cuenta los costos de estas vías, de estas carreteras y el abandono en el que se encuentran, el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

deterioro tan pronto de estas vías construidas por lo que dicen ustedes la revolución ciudadana. Por ejemplo, le voy a decir la vía Gualaceo-Limón, que está abandonada por años y que hasta ahora no se ha terminado hasta la actualidad. La vía Guamote-Macas, que fue construida, terminada, inaugurada, pero en estos momentos existe impedimento, porque existe deslizamiento en ese tramo. La vía Méndez-Puerto Morona, esta semana estaba en Tiwintza y vemos claramente cómo está destruida y abandonada esta vía que acabo de mencionar. Y hay vías que inclusive no fueron necesarias construir, que se hicieron a conveniencia económica, por ejemplo, el tramo Macas, el paso lateral Macas, que no es transitable, no existe mucha fluidez de tránsito y que ahora se ha convertido en una carretera que simplemente sirve para poder hacer delitos, como es el abigeato que sucedió últimamente. Por último.....

LA SEÑORA PRESIDENTA. Señor Asambleísta, se terminó su tiempo.----

EL ASAMBLEÍSTA ACACHO GONZÁLEZ PEPE. ...Presidenta, le pido lo cinco minutos lo posterior que me da derecho como Asambleísta.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra asambleísta Raúl Tobar. -----

EL ASAMBLEÍSTA TOBAR NÚÑEZ RAÚL. Gracias, compañera Presidenta. Compañeras y compañeros legisladores, un cordial saludo a ustedes, así como también al noble pueblo del Ecuador, a través de los medios legislativos por los cuales nos siguen, a los habitantes, ciudadanos de mi querida provincia de Sucumbíos y a la Región



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

Amazónica, un abrazo fraterno a todas y todos. Me es pertinente y a la vez grato también felicitar a la Comisión de Gobiernos Autónomos Descentralizados, por haber acogido y trabajado este proyecto de ley, que en sí va y está enfocado en promover un beneficio muy importante para todos y todas los ecuatorianos. Hablar de vías de comunicación, hablar de infraestructura viales, es hablar de desarrollo, porque a través del sistema vial a nivel nacional y en todos los países del mundo se lleva a efecto la movilización y la movilidad tanto de las personas así como de los productos que se generan en cada una de las regiones y de los sectores, que generosamente nos brinda nuestra madre tierra. Frente a esto y sin el afán de alargarme mucho en esta intervención luego de haber revisado el texto del presente Proyecto de Ley Orgánica, quiero proponer que se debe enfatizar un poco más en temas y profundizar, como por ejemplo en lo concerniente al mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial también, por eso es que propongo que el título del capítulo cinco en donde está enunciado conservación de la infraestructura del transporte terrestre, la conservación me parece y creo que es el sentir de muchos habitantes del Ecuador, la conservación es un término demasiado general, porque conservar algo, puede ser a lo mejor entendido, como también tenerlo o guardarlo en su estado actual como está y la infraestructura vial es un recurso que requiere un sector estratégico, que requiere de constante mantenimiento así como su mejoramiento, a qué me refiero en el mejoramiento; en que no siempre los estudios que se realizan indican por donde está mejor construida una infraestructura vial como es en el caso de la Amazonia, en donde a pesar de tener buenas vías en su mayoría, se tiene que asumir riesgos en cuestión y en función de que la vía no está elaborada por el mejor sector. Eso, con respecto al mejoramiento. Ya hablamos también en cuanto al



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

mantenimiento, entonces, propongo que el título del capítulo cinco, se componga de la siguiente manera, conservación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura de transporte terrestre y en función de este título, también ampliar algunos contenidos del capítulo cinco, en donde también, se debería proponer que se enfatice en esos términos. Bueno para ir un poco cerrando esta intervención, quiero decir y quiero resaltar el gran trabajo realizado por el Gobierno Nacional y por el proyecto de la revolución ciudadana en cuanto al sistema vial a nivel nacional. No es lo mismo andar o transitar por las vías del país hoy, diez años después de haber impulsado este proyecto político innovador, este proyecto político de transformación en todos los sentidos del Estado, incluido la infraestructura de cada sector, no es lo mismo visitar hoy las instituciones públicas, cuando anteriormente las teníamos en lugares arrendados sin las condiciones necesarias y hoy si las tenemos, asimismo, no es igual transitar por las vías del país de hace diez años atrás, con la infraestructura vial que tenemos ahora. Sin embargo, también creo pertinente, porque estamos tratando el Proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, este proyecto va más, para mí va más allá de solamente el sector administrativo, si hablamos de infraestructura, también hablamos de inversión, inversión controlada a través también de una eficiente estructura institucional para poder garantizar este derecho a todos los habitantes del Ecuador, así como también garantizar la óptima utilización de los recursos que en este sector se emplee. Quiero también proponer y resaltar un tema muy importante, señor Presidente de la Comisión, en el cual luego de haber escuchado la lectura del informe y de haberlo también revisado, no se pudo captar y no se pudo escuchar también, que en el ámbito del régimen sancionatorio, que se deberá



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 416

sancionar a la institución u organismos competentes por la falta de diligencia y pertinencia en muchos de los casos en el mantenimiento y mejoramiento del sistema vial, para garantizar de esa manera la seguridad de todas las personas en el ámbito de la movilidad. No enfatizamos, no profundizamos mucho en esto, porque es necesario, señor Presidente, que nuestra vialidad garantice seguridad a nuestros ciudadanos, a nuestras empresas de transporte que prestan este servicio diariamente, debemos profundizar en este sentido. También debo poner, compañeras y compañeros, en conocimiento de que si es pertinente hablar también de la infraestructura, porque en algunos de los casos y la provincia de Sucumbíos, no es la excepción, que tenemos problemas de vialidad, que tenemos problemas de mantenimiento de las vías, desde el eje estatal, desde Puerto del Carmen, Lago Agrio...-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Un minuto, Asambleísta.-----

EL ASAMBLEÍSTA TOBAR NÚÑEZ RAÚL. Lago Agrio-Quito, así como también la arteria interoceánica que va de Lago Agrio, La Bonita, El Playón, tenemos muchos problemas en mantenimiento y mejoramiento de estas vías, que espero se solventen y se mejore a través del tratamiento y aprobación de este Proyecto de Ley. Muchas gracias, señora Presidenta, señoras y señores, pueblo ecuatoriano.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Pidiendo disculpas a los seis asambleístas inscritos, vamos a cerrar el primer debate del Proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, recordando a las y los asambleístas, que tienen los tres días laborales subsiguientes al cierre de este debate, para



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

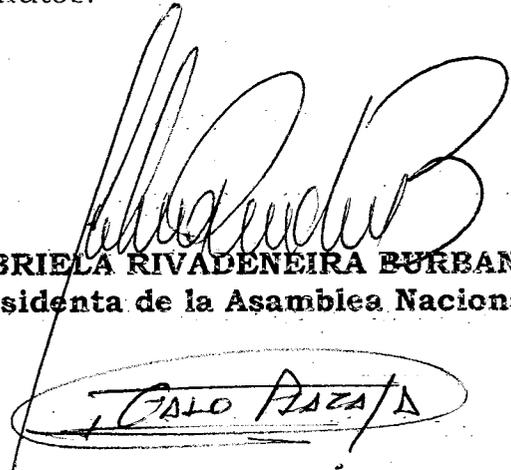
Acta 416

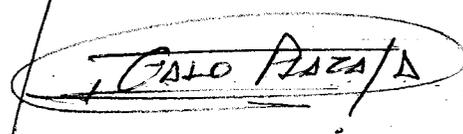
presentar las observaciones por escrito a la respectiva Comisión de Gobiernos Autónomos Descentralizados. Con esto clausuramos la sesión número cuatrocientos dieciséis del Pleno de la Asamblea Nacional.-----

EL SEÑOR SECRETARIO. Se toma nota, señora Presidenta.-----

VII

La señora Presidenta clausura la sesión cuando son las doce horas cincuenta y cinco minutos. -----


GABRIELA RIVADENEIRA BURBANO
Presidenta de la Asamblea Nacional


GALO PLAZAS DÁVILA

Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional

RPT/MTR