



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

04 DE DICIEMBRE DE 2014

SUMARIO

CAPÍTULOS	TEMA
I	CONSTATACIÓN DE QUÓRUM.
II	INSTALACIÓN DE LA SESIÓN.
III	LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y DEL ORDEN DEL DÍA.
IV	HIMNO NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.
V	SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.
VI	CLAUSURA DE LA SESIÓN.

ANEXOS



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

ÍNDICE:

CAPÍTULOS	TEMA	PÁGINAS
I	Constatación del quórum. -----	1
II	Instalación de la sesión. -----	2
III	Lectura de la Convocatoria y del Orden del Día.-----	2
IV	Himno Nacional de la República del Ecuador.-	3
	Asume la dirección de la sesión la asambleísta Marcela Aguiñaga Vallejo, Segunda Vicepresidenta de la Asamblea Nacional.-----	3
V	Segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. (Lectura del Informe de la Comisión).-----	3
	Intervenciones de los asambleístas:	
	Cassinelli Cali Juan Carlos.-----	13,124,125
	Comisión general para recibir a los representantes del transporte del Ecuador.-----	17
	Intervención del señor Marcelo Orellana, Representante de la Confederación de Trabajadores Autónomos del Ecuador.-----	17
	Intervención del señor Freddy Rodríguez,	



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Presidente de la Asociación de Escuelas No Profesionales del Ecuador.-----	19
Intervención del señor Jorge Calderón, Representante de la Federación Nacional de Operadores de Transporte de Taxis del Ecuador.-	21
Intervención del señor Julio César Pilalumbo, Delegado del Transporte Comunitario.-----	23
Intervención del señor Oswaldo Guamán, Presidente de la Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional del Ecuador.-----	25
Intervención del señor Abel Gómez, Representante de la Transportación Interprovincial e Intraprovincial del Ecuador.-----	27
Intervención del arquitecto Vinicio Manzano, Representante de la Asociación de Escuelas de Conducción No Profesionales del Ecuador.-----	29
Intervención del señor Miguel Mesías, Representante de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador.-----	32
La señorita Presidenta clausura la comisión general y reinstala la sesión.-----	34
Melo Garzón Esteban.-----	34
Galván Gracias Esperanza.-----	38
Fierro Oviedo Paco.-----	41
Andino Reinoso Mauro.-----	46
Rivera López Gabriel.-----	51
Asume la dirección de la sesión el asambleísta José Moncayo Cevallos, cuarto vocal del Consejo de Administración Legislativa.-----	52
Reasume la dirección de la sesión la asambleísta Marcela Aguiñaga Vallejo, Segunda Vicepresidenta de la Asamblea Nacional.-----	54
Moncayo Cevallos José.-----	56
Larrea Viteri Lídice.-----	58



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Reyes Machucha Efrén.-----	62
Cayambe Tipán Fausto.-----	65
Umaginga Guamán César.-----	68
Solórzano Avilés Francisco.-----	72
Juez Juez Omar.-----	76
Tacle Galárraga Moisés.-----	81
Muñoz Avendaño Rosa Elvira.-----	86
Vicuña Muñoz María Alejandra.-----	90
Donoso Chiriboga Patricio.-----	92
Moya Duque Herman.-----	95
Farfán Aponte Richard.-----	101
Acacho González Pepe.-----	103
Salazar Cedeño Guadalupe.-----	107
Granda Nixon.-----	110
Bustos Chilibuena Arcadio.-----	112
Jeréz Pilla Betty.-----	115
Arias Ramírez Alberto.-----	119
Zapata Mantilla José.-----	121
Suspensión de la sesión.-----	124
Reinstalación de la sesión.-----	125
Votación del texto del proyecto de Ley.-----	140
VI Clausura de la sesión.-----	141

ANEXOS



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

1. **Convocatoria y Orden del Día**
2. **Segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.**
 - 2.1 **Oficio Número 370-CDEPM-AN-2013 DE 21 de febrero de 2013, suscrito por el asambleísta Fernando Vélez Cabezas, Presidente de la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.**
 - 2.2 **Oficio Número 0441-CDEPM-AN-JCC-2014 de 04 de diciembre de 2014, suscrito por el asambleísta Juan Carlos Cassinelli Cali, Presidente de la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.**
3. **Resumen Ejecutivo de la sesión del Pleno.**
4. **Voto electrónico.**
5. **Listado de asambleístas asistentes a la sesión del Pleno.**



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las diez horas seis minutos del día cuatro de diciembre del año dos mil catorce, se instala la sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su Cuarto Vocal del Consejo de Administración Legislativa, asambleísta José Moncayo Cevallos. -----

En la Secretaría actúa la doctora Libia Rivas Ordóñez, Secretaria General de la Asamblea Nacional. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Suerte estrenarme de esta manera acá con ustedes al frente, gracias, gracias. Primera vez que la oposición aplaude. Gracias, gracias amigos. Sírvase, señora Secretaria, verificar si hay quórum en la sala.-----

I

LA SEÑORA SECRETARIA. Buenos días, señor Presidente, buenos días señoras y señores asambleístas. Señoras y señores asambleístas, por favor, sírvanse registrar la asistencia en su curul electrónica, de existir alguna novedad, por favor, informar a esta Secretaría. Gracias. Con su autorización, señor Presidente, me permito informarles a las señoras y señores asambleístas, que tenemos unos inconvenientes con algunos micrófonos de las curules. Por tal razón, les ofrecemos las disculpas del caso y de ser necesario, personal de apoyo tecnológico se acercará si alguno de sus micrófonos tiene algún inconveniente durante el uso de la palabra. Gracias. Ciento



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

cinco asambleístas presentes en la sala, señor Presidente. Sí tenemos quórum.-----

II

EL SEÑOR PRESIDENTE. Instalo la sesión. Continúe, señora Secretaria.-----

III

LA SEÑORA SECRETARIA. Con su autorización, me permito 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. 303 del Pleno de la Asamblea Nacional, a realizarse el día jueves 4 de diciembre de 2014 a las 09H30, en la sede de la Función Legislativa, ubicada en la Av. 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. Segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial". Hasta ahí el texto de la convocatoria, señor Presidente. Me permito informarle que no tenemos solicitudes de cambio del Orden del Día.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias. Primer punto del Orden del Día.-----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

IV

LA SEÑORA SECRETARIA. "Primero. Himno Nacional de la República del Ecuador".-----

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

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN LA ASAMBLEÍSTA MARCELA AGUIÑAGA VALLEJO, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL.-----

LA SEÑORA PRESIDENTA. Buenos días con todos y todas, compañeros asambleístas, buenos días ciudadanos, buenos días, un saludo especial a todas las personas que nos acompañan en las barras altas, bienvenidos a la Asamblea Nacional un gran abrazo. Señora Secretaria, segundo punto del Orden de Día.-----

V

LA SEÑORITA SECRETARIA. "Segundo. Segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial". Con su autorización, señorita Presidenta, procedo a dar lectura al informe: "Oficio No. 370-CDEPM-AN-2013. Quito, 21 de febrero de 2013. Señor arquitecto Fernando Cordero Cueva Presidente de la Asamblea Nacional. En su despacho. Señor Presidente: De conformidad a lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, me permito poner en su conocimiento y por su digno



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

intermedio a las y los Asambleístas, el informe para segundo debate, de la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, referente al Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aprobado en la sesión del día de hoy. Atentamente, doctor Fernando Vélez Cabezas, Presidente de la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa. Informe para segundo debate Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito, 21 de febrero de 2013. Objeto. El presente Informe tiene por objeto poner en conocimiento del Pleno de la Asamblea Nacional el Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que fue asignado a la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa. Antecedentes: 1. Mediante Memorando No. SAN-2011-1994, de 31 de octubre de 2011, suscrito por el doctor Andrés Segovia S., Secretario General de la Asamblea Nacional, se notificó a la Comisión Especializada del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa con la calificación y petición de inicio de trámite de los proyectos de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, presentado por los señores asambleístas doctora Lourdes Tibán Guala y profesor Galo Vaca Jácome, con número de trámite 82668 y 82366. 2. Mediante Memorando No. SAN-2011-2199, de 18 de noviembre de 2011, suscrito por el doctor Andrés Segovia S., Secretario General de la Asamblea Nacional, se notificó a la Comisión Especializada del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa con la calificación y petición de inicio de trámite del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, presentado por el señor asambleísta abogado Fernando Romo Carpio, con número de trámite 44678. 3. Mediante Memorando No. SAN-2011-2503, de 26 de diciembre de 2011, suscrito por el doctor Andrés Segovia S., Secretario General de la Asamblea Nacional, se notificó a la Comisión Especializada del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa con la calificación y petición de inicio de trámite del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a la Ley de Ejercicio Profesional de Choferes Profesionales, presentado por el señor asambleísta doctor Gabriel Rivera López, con número de trámite 87737. 4. La Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, de conformidad con el artículo 57 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa puso en conocimiento el proyecto a las y los asambleístas y a la ciudadanía en general a través de la página web de la Asamblea Nacional y mediante correos electrónicos y oficios, en las que se les adjuntó los proyectos a fin de que presenten y remitan las observaciones que fueren del caso. 5. La Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa unificó los proyectos en mención y aprobó el Informe para Primer Debate el 1 de febrero de 2012. 6. El Pleno efectuó el primer debate del proyecto unificado en la Sesión No. 151, efectuada en los días martes 13 de marzo y miércoles 04 de abril de 2012. 7. Memorando No. SAN-2012-1242 de fecha 05 de junio de 2012, el CAL envía a la Comisión el Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial presentado por la asambleísta María Molina Crespo, estableciendo en el artículo 3 unificar este proyecto con los proyectos que han sido remitidos sobre esta materia a la Comisión, a fin de que se presente un solo articulado para conocimiento del Pleno de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

la Asamblea Nacional. 8. Memorando No. SAN-2012-1589 de fecha 11 de julio de 2012, el CAL envía a la Comisión el Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial presentado por el asambleísta Marco Murillo, con la indicación establecida en el numeral anterior. 9. Memorando No. SAN-2012-2903 de fecha 27 de diciembre de 2012, el CAL envía a la Comisión el Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial presentado por el asambleísta Paco Fierro. 10. Memorando No. SAN-2012-1117, de fecha 18 de mayo de 2012 de la autorización de la prórroga de 60 días para la entrega del informe, siendo fecha máxima el 18 de julio de 2012. 11. Memorando No. SAN-2012-1862 de fecha 08 de agosto de 2012, de la autorización de la prórroga de 45 días para la entrega del informe, siendo fecha máxima el 16 de septiembre de 2012. 12. Memorando No. SAN-2012-2144 de fecha 21 de septiembre de 2012, de la autorización de la prórroga de 30 días para la entrega del informe, siendo fecha máxima el 16 de octubre de 2012. 13. Memorando No. SAN-2012-2200 de fecha 28 de septiembre de 2012, de la autorización de la prórroga de 30 días para la entrega del informe, siendo fecha máxima el 31 de octubre de 2012. 14. Memorando No. SAN-2012-2823 de fecha 05 de diciembre de 2012, de la autorización de la prórroga de 60 días para la entrega del informe, siendo fecha máxima el 30 de diciembre de 2012. Observaciones: Se han recibido observaciones al texto del proyecto de los asambleístas Fernando Vélez, Richard Guillén, Roberto Rodríguez, Francisco Ulloa, Lourdes Tibán, Mercedes Villacrés, María Paula Romo, Edwin Vaca, Andrés Páez, Guido Vargas, Ramiro Terán, Noelia Juez, Gioconda Saltos, Washington Cruz, Magali Orellana, María Molina, Consuelo Flores, Fernando Cáceres, José Picoita Quezada, Virgilio Hernández, Guillermina Cruz, María Augusta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Calle, Paco Moncayo, Rafael Dávila, del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito, la Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales del "Sindicato de Izamba", Asociación de Servicios V.I.P. de El Oro Machala, la Ministra Coordinadora de Desarrollo Social, la Secretaría de Movilidad, la Cooperativa de Transporte Taxi Lagos, la Unión de Cooperativas de Transporte en Taxis de Pichincha, Unión Provincial de Cooperativas de Transporte de Pasajeros en Taxis "Sucumbíos", Pre-Unión de Operadoras de Transporte en Taxis de la provincia del Carchi, Escuela Nacional para Operadores de Maquinaria Pesada "ABRECAMI", Facultad de Ingeniería, Ciencias Físicas y Matemática Departamento de Topografía y Geomensura de la Universidad Central del Ecuador, ASOTYSECPP, ANETA, Sr. Wilson Oswaldo López Velasteguí. Aprobación del informe y proyecto. El proyecto modificado y su Informe para segundo debate fueron tratados por la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa en sesiones números 69, 71, 74, 75, 77, 78, 80, 81, 82, 84, 85, 87 y 89 de fechas 02 y 15 de mayo; 13 y 20 de junio; 10 y 24 de julio; 05 y 11 de septiembre; 16 de octubre, 21 y 28 de noviembre; 13 de diciembre del año 2012; 08 y 15 de enero; y, 21 de febrero de 2013. Análisis y razonamiento. Conforme lo dispuesto en la calificación de los proyectos por parte del Consejo de Administración Legislativa, se condensan en un solo proyecto las propuestas legislativas de los asambleístas a cuya iniciativa se presentan con las modificaciones introducidas por los señores asambleístas miembros de la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa. Análisis de las observaciones. El proyecto unificado con las propuestas de los señores asambleístas y ciudadanía tiene los siguientes fundamentos: 1. Se precisa de mejor manera en el artículo 4



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

la necesidad de la creación de la cátedra de educación vial acogiendo la propuesta del asambleísta Richard Guillén. 2. En el artículo 5 de la ley se habla que el Estado controlará y exigirá la capacitación integral a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social pero no especifica de qué manera y con qué organismo e institución lo va a hacer; por lo que se ha reformulado la redacción de este artículo acogiendo la observación del asambleísta Fernando Vélez. 3. Es necesario reformular el artículo 18 de la ley, incorporando al Ministro de Educación, por lo que se acoge la observación del asambleísta Fernando Vélez. 4. En el numeral 13 del artículo 20 de la ley no se hace constar las dependencias administrativas provinciales o cantonales en donde aún los gobiernos autónomos descentralizados no han asumido las competencias en materia de tránsito y movilidad, por lo que es necesario llenar el vacío legal ante la falta de competencia en materia de transporte y tránsito, por lo que se acoge la observación del asambleísta Fernando Vélez. 5. En el artículo 20 numeral 17 se hace una reforma para atribuir al Directorio y no al Director la decisión de autorizar la conformación de empresas de economía mixtas y de empresas públicas para el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en este sentido se acoge el planteamiento del asambleísta Fernando Vélez. 6. En el Libro II del Transporte Terrestre Automotor, habla de movilización libre y segura de personas y bienes pero no habla de animales, que también se transportan mediante automotores dedicados para el efecto; por tanto se añade en los artículos 47, 52, 58 luego de la palabra "personas" la palabra "animales". 7. Se torna pertinente señalar que el objetivo fundamental de los organismos competentes es el control del tránsito a nivel nacional, mediante un estudio técnico especializado en materia de tránsito, orientados a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

garantizar que la actividad del transporte sea equitativa y dentro de los estándares de calidad, brindando de esta manera un servicio de transporte de personas, animales y bienes muebles, seguro, confiable, precautelando el buen vivir de los ciudadanos ecuatorianos o extranjeros residentes o de paso en este país. y con el propósito de que el transporte en zonas de difícil acceso deberá estar enmarcado dentro de las normas técnicas en esta materia a fin de que se garantice que el servicio sea cómodo y eficiente, partiendo del punto de que el servicio requerido debe guardar estrecha relación con las clases de servicio de transporte ya previstos en el artículo 57 de la LOTTTSV por ello se incluye en el segundo inciso del artículo 57 luego de la palabra "turístico" las palabras "transporte alternativo excepcional, servicio de taxis rutas y el servicio diferenciado, especial o ejecutivo", acogiendo las observaciones propuestas por las asambleístas Lourdes Tibán, María Molina, Galo Vaca, Ramiro Terán, Silvia Salgado y los representantes de las asociaciones de Servicios V.I.P. de El Oro Machala y cooperativa de transporte Taxi Lagos.

8. Se agrega un inciso al final del artículo 57 de la ley para permitir que la ANT pueda regular a las compañías de taxis que prestan servicios de transporte de pasajeros desde y hacia los aeropuertos conforme la propuesta del asambleísta Rafael Dávila. 9. En el artículo 57 se ha agregado un artículo innumerado para definir lo que es la modalidad de transporte alternativo excepcional con ello se acogen las propuestas de los asambleístas María Molina, Lourdes Tibán y Galo Vaca. Estableciéndose además una disposición transitoria para que la ANT regule la norma técnica para este tipo de transporte. 10. En el artículo 67 se agrega la frase "bajo cualquier tipo" acogiendo la observación del asambleísta Rafael Dávila. 11. En el artículo 83 luego de la frase "podrá intervenir a una operadora," se agrega: "suspender la habilitación



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

operacional del contraventor.", a fin de dotar de atribuciones al Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, acogiendo la observación de la Unión de Cooperativas de transporte en taxis de Pichincha. 12. En el artículo 85 se acoge la observación del asambleísta Fernando Vélez para posibilitar la utilización de los recursos administrativos previstos en la ley y en el Estatuto Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, acorde a lo dispuesto en la garantía del debido proceso de la doble instancia administrativa previsto en el literal m) del numeral 7 del artículo 76 de la Constitución de la República. 13. Se acoge el pedido de la Secretaría de Movilidad y de la asambleísta Noelia Juez de incorporar la propuesta del asambleísta Gabriel Rivera, reformando el literal d) del artículo 88, quedando evidenciado que para la obtención del título de chofer profesional debe seguir los cursos establecidos en la ley y para los no profesionales, solamente con la aprobación de los exámenes respectivos. 14. En el artículo 90 se reforma el segundo inciso del artículo 90 posibilitando el acceso de trabajo y de obtención de la licencia de conductor a los menores adultos mayores a 16 años, acogiendo la propuesta del asambleísta Fernando Vélez. 15. En el artículo 93 y en el último inciso del artículo 188 se acogen los planteamientos de los asambleístas Gabriel Rivera y Consuelo Flores, flexibilizando las normas, estableciendo que la concesión de las licencias no profesionales deben aprobar el examen respectivo y que los cursos deben respaldar el otorgamiento de las mismas; y en los casos de las licencias profesionales para equipo caminero, que las otorguen además de las Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, Secap y Fedesomec, las Escuelas Politécnicas y Universidades, Escuelas de Capacitación e Institutos de Educación Superior, debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 16. En el artículo 98 se acoge la observación del asambleísta Guido Vargas sobre la recuperación de puntos para los conductores como un incentivo al cumplimiento de la ley. 17. El artículo 101 de la presente ley tiene una redacción errónea que da lugar a malas interpretaciones, por lo que se corrige esa deficiencia aclarando el contenido de la misma, conforme a la propuesta del asambleísta Fernando Vélez. 18. El artículo 103 se lo reforma conforme la observación del asambleísta Fernando Vélez para personalizar los trámites de matriculación de vehículos particulares y evitar el fraude y la responsabilidad por documentos falsificados. 19. Se sustituye el segundo artículo innumerado agregado al artículo 135 de la ley precisando de mejor manera las responsabilidades y sanciones en la tipificación de la norma, acogiendo la propuesta del asambleísta Rafael Dávila. 20. En el artículo 144 se agrega un literal para tipificar como contravención grave de tercera clase y no solo sujeto a sanciones pecuniarias y administrativas cuando el conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente. 21. Como consecuencia de la anterior inclusión se elimina el literal e) del artículo 145 pues en ninguna parte del mundo el exceso de velocidad es sancionada con privación de libertad. 22. En el artículo 188 se hace necesario cambiar Conesup por "Senescyt" conforme la Ley Orgánica de Educación Superior y la "ANT" en lugar del Consejo de Tránsito. 23. En el artículo 194 se agrega un artículo innumerado para tipificar las infracciones administrativas, acogiendo la observación de la ANT. 24. En el artículo 215 se precisa añadir que el SOAT debe ser garantizado por el Estado. 25. Se sustituye el artículo 218 para posibilitar la creación de la empresa



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

pública de aseguramiento que emita el SOAT a cargo de la ANT. Por lo que se acoge las propuestas de los asambleístas Fernando Vélez y Richard Guillén. 26. En los artículos 219, 220 y 222 como consecuencia de la propuesta anterior se reforman para posibilitar el SOAT a cargo del Estado. 27. En el artículo 227 se mejora la redacción sobre el FONSAT y el objetivo para el cual fue creado conforme la propuesta del asambleísta Fernando Vélez. 28. Se agrega una disposición general para posibilitar que las máximas autoridades tengan un trato similar al diplomático que le permita el libre tránsito y pueda cumplir con sus obligaciones, sin restricción alguna. 29. En toda la ley, se sustituye las palabras "Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial" por "Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial." 30. Se incluyen tres disposiciones transitorias para que la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial emitan las regulaciones para las pruebas para los conductores no profesionales; expida la norma técnica para regular el servicio alternativo excepcional y para que constituya la empresa pública de aseguramiento que emite el SOAT. Conclusión y recomendación. Con los antecedentes expuestos, esta Comisión acoge el informe de la Subcomisión y emite informe favorable sobre el Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con las modificaciones introducidas, recomendando al Pleno la aprobación del mismo". Suscriben el presente informe: Los asambleístas: Fernando Vélez, Rafael Dávila, Alberto Franco, Richard Guillén, Eduardo Carriel, Alex Coral, Blanca Ortíz". Hasta ahí el texto, señorita Presidenta. El Asambleísta ponente, señorita Presidenta, es el asambleísta Juan Carlos Cassinelli, Presidente de la Comisión.-----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias, señora Secretaria, tiene la palabra el asambleísta ponente, Juan Carlos Cassinelli.-----

EL ASAMBLEÍSTA CASSINELLI CALI JUAN CARLOS. Muchas gracias, señorita Presidenta, buenos días a los compañeros y compañeras asambleístas. A las personas que están en las barras altas que visitan la Asamblea Nacional. A continuación presento ante la Asamblea, este Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que corresponde a su informe para segundo debate. El primer debate de este tema, lo realizó el Pleno de la Asamblea Nacional el trece de marzo y el catorce de abril del dos mil doce y el informe para segundo debate, fue presentado el veintiuno de febrero del dos mil trece, por quien me antecedió en la Presidencia de la Comisión, el doctor Fernando Vélez Cabezas, quien es ex asambleísta, por lo tanto, comienzo indicando que este tema no ha sido tratado por la Comisión que presido. El informe para segundo debate unifica los proyectos de Gabriel Rivera, de Lourdes Tibán, de Paco Fierro, de Galo Vaca, de Fernando Romo, de María Molina y de Marco Murillo. Entre los principales puntos del informe están la creación de la cátedra obligatoria de educación vial en todos los niveles educativos públicos y privados, además en ese informe que data de hace unos años atrás, el Estado se indica que controlará y exigirá, la capacitación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales a través de la ANT y los GAD. Se agrega también en el informe al Ministro de Educación o su delegado como miembro del Directorio de la ANT, y se agrega como función de la Agencia Nacional de Tránsito, el que controlará y supervisará también a las operadoras regionales, provinciales y municipales en los casos en que no hayan asumido su competencia de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los gobiernos autónomos descentralizados. Se agrega en el informe al que hago referencia, la palabra "animales", en los artículos de la ley que hacen mención a la movilización libre y segura de personas, de bienes mediante automotores, y además se indica que dentro del transporte comercial se añada las siguientes modalidades, el alternativo excepcional, el servicio de taxis rutas, y el servicio diferenciado especial o ejecutivo. Se faculta al Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el suspender la habilitación operacional del contraventor dentro de la aplicación de las sanciones. Y se permite en el proyecto indicado, que los menores adultos a partir de los dieciséis años puedan conducir vehículos a motor incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero, para el efecto se les concederá una licencia provisional que podrá ser canjeada cuando cumpla la mayoría de edad. En relación a la entrega de los vehículos motorizados debidamente matriculados por parte de las comercializadoras, se precisa que se hará a favor de los adquirentes o compradores, reemplazando el término propietarios que no es suficiente, y se establece que la matriculación vehicular tendrá responsabilidad ulterior en el caso de que induzca a engaño a la autoridad, cuando se pruebe que ha existido una falsedad de los documentos presentados. Se agrega como una contravención grave de tercera clase, que el conductor que con un vehículo automotor excediera los límites de velocidad fuera del rango moderado, esta modificación, con la que no estoy de acuerdo, esta infracción hace que deje de ser contravención muy grave y por tanto ya no están sujetos los excesos de velocidad a la pena de prisión que actualmente existe de tres días. Se establece que para la formación, capacitación, perfeccionamiento y titulación de operadores de equipo caminero, a más de Fedesomec la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Agencia Nacional de Tránsito podrá autorizar a escuelas politécnicas, universidades y demás escuelas de educación superior. El certificado, los títulos de aprobación de estudios que otorgan las escuelas autorizadas para conductores no profesionales, podrán respaldar el otorgamiento de la licencia de conducir, pero no constituye de acuerdo a este proyecto, requisito indispensable para el efecto. Además el informe para segundo debate, establece que el conductor que no haya sido sancionado en al menos un año, gozará de cinco puntos extras que se incrementarán automáticamente en su licencia de conducir para el siguiente año. Dentro del capítulo correspondiente al régimen administrativo de las escuelas de conducción y centros de capacitación, se crea un artículo en el cual se detallan infracciones administrativas leves, graves, y muy graves, y las sanciones van desde suspensión de funciones por quince días y multa de cinco RMU hasta la revocatoria definitiva de la autorización de funcionamiento. En relación, al SOAT, al Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito, se reemplaza las empresas y seguros como únicos emisores de este seguro, y se lo sustituye con la denominada empresa pública aseguradora que se crea para este efecto, toda mención que se haga en la ley a empresas aseguradoras, se deberá entender, empresa pública aseguradora, y se establece que el SOAT, deberá ser recaudado al momento de la matriculación vehicular. En cuanto al Fonsat, se establece en este informe para segundo debate que se reforma la Ley vigente en el sentido de ampliar la cobertura del fondo a vehículos "no identificados e identificados", así como aquellos con o sin SOAT. La Agencia Nacional de Tránsito tendrá el plazo de tres meses a partir de la vigencia en la reforma, para constituir la empresa pública aseguradora. Antes de concluir, señorita Presidenta, es importante hacer notar que estoy siendo ponente de un informe, donde participó la anterior



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Comisión, es decir, los asambleístas que nos antecedieron en este tema, por lo tanto, lo expongo, sin embargo, no necesariamente suscribo lo que ahí está indicado. Espero que del debate que se desarrolle durante el día de hoy se puedan hacer aportaciones que con mucho gusto en mi calidad de ponente las analizaré y en el evento de considerarlo adecuado las incorporaré en el informe que al final de esta sesión pondré en consideración para votación. Muchas gracias, señorita Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias, al asambleísta Juan Carlos Cassinelli. Damos paso a comisiones generales, señora Secretaria, invitamos a participar del Pleno de esta Asamblea Nacional, al señor Freddy Rodríguez Arteaga, en representación de la Asociación de Escuelas de Conducción no Profesionales del Ecuador, al señor Jorge Calderón, representante de la Federación Nacional de Operadores de Transportes en Taxis del Ecuador, al señor Manuel Mesías, representante de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, al señor Marcelo Ordóñez, representante de la Confederación de Trabajadores Autónomos del Ecuador, al señor Oswaldo Guamán, Presidente de la Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional del Ecuador, y al señor Julio César Pilalumbo, delegado de Transporte Comunitario. Muchas gracias, a todos los representantes que nos van a acompañar, una precisión, tienen cinco minutos cada uno para su intervención, un saludo una vez más a todos los representantes que nos acompañan de diferentes sectores gremiales en la barras altas, bienvenidos a la Asamblea Nacional. Le damos la palabra, por favor, al señor Marcelo Orellana, rectifico, había dicho Marcelo Ordóñez, Marcelo Orellana, representante de la Confederación de Trabajadores Autónomos del Ecuador, tiene cinco



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

minutos, por favor. -----

COMISIÓN GENERAL PARA RECIBIR A LOS REPRESENTANTES DEL TRANSPORTE DEL ECUADOR, CUANDO SON LAS DIEZ HORAS TREINTA Y OCHO MINUTOS.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR MARCELO ORELLANA, REPRESENTANTE DE LA CONFEDERACIÓN DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL ECUADOR. Muchísimas gracias, señorita Presidenta, señores y señoras asambleístas, conciudadanos y conciudadanas, compañeras y compañeros trabajadores autónomas en tricimotos. Que me sea permitido iniciar en treinta segundos, saludando este ejercicio democrático de construir la patria nueva con que soñamos todos, respondiendo a los intereses y a los clamores de amplios sectores de la patria, dentro de los que están también los trabajadores autónomos en tricimotos. ¿Quiénes son los trabajadores autónomos en tricimotos? son una parte de esa gran cantidad del sesenta y tres por ciento de trabajadores autónomos de la patria, víctimas del neoliberalismo de esa gran noche neoliberal que los empobreció, los trabajadores autónomos somos pobres, hemos sido empobrecidos por un sistema de injusticia que tenemos la plena certeza que se está superando y se superará, en el marco del Plan Nacional para el Buen Vivir. ¿Qué es lo que planteamos los trabajadores y trabajadores autónomos en tricimotos? planteamos que se incorpore a este espacio y a todos los sectores de asambleístas y ciudadanos la firme convicción que el sol sale para todos, que nuestra principal barrera y desafío, es la erradicación del empobrecimiento de todos los sectores de la patria, que nuestro principal desafío es hacer lo que establece el Plan Nacional del Buen Vivir, el trabajo como la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

estrategia para la erradicación de la pobreza, y nosotros los trabajadores autónomos de la patria, y los trabajadores autónomos en tricimotos, que están aquí hombres y mujeres valiosos de la patria, estamos absolutamente convencidos que el objetivo de la promoción del trabajo digno en todas sus formas, es una prioridad y el contexto y concepto fundamental que nos permite dar un paso histórico, más fuerte de más contenidos en la irreversibilidad de la construcción del buen vivir y del sumak kawsay. Qué es lo que planteamos los trabajadores autónomos en tricimotos, señorita Presidenta, compañera Verónica Guevara, ¿qué es lo que planteamos? Lo que planteamos es que la regulación y el control de nuestro trabajo digno, sea también delegado a los gobiernos descentralizados cantonales. En este pedido de delegación, hay fundamentos absolutamente claros, pero el principio, el principal es que Ecuador es un país de derecho y de derechos, en Ecuador no tiene cabida la discriminación, en consecuencia, sí, los GAD van a tener la posibilidad de administrar, de manejar, de controlar el transporte público y movilidad, deben tenerlo también para el transporte alternativo excepcional. Las camionetas que permiten el diálogo, campo ciudad, las tricimotos que son una alternativa económica, ambiental, social y cultural para amplísimos sectores de la patria, necesitan ser reguladas y controladas desde los gobiernos autónomos descentralizados. Nadie más conoce la realidad, que aquellos que la sufren cada día, nadie más conoce la realidad que aquellos que saben que la saca de verde y de yuca, que nuestros compañeros llevan del campo a la ciudad, permite la alimentación de amplísimos sectores ciudadanos. Ellos son los que generan ese trabajo, en el medio de trabajadores autónomos en tricimotos compañeras y compañeros, se aplican los principios constitucionales de atención e inclusión de las personas de los grupos especiales. En nuestro



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

trabajo, en nuestro espacio no excluimos, en nuestro trabajo son bienvenidos los ecuatorianos de retorno, son bienvenidas las mujeres, son bienvenidos los jóvenes en busca del primer empleo, son bienvenidos aquellos hombres y mujeres que hacemos patria día a día, en los caminos de nuestra tierra que se libera de la pobreza, tal como lo plantea la CUTAE, la Confederación de Trabajadores Autónomos del Ecuador, CUTAE, con nuestro compañero Gustavo Zurita a la cabeza, planteó, vamos a liberarnos de la pobreza, a través del trabajo y a través del puño en alto para defender un proyecto al que le hemos dado todo. Muchísimas gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchísimas gracias. Tiene la palabra el señor Freddy Rodríguez, delegado, Presidente de la Asociación de Escuelas de Conducción no Profesionales del Ecuador. Bienvenido. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR FREDDY RODRÍGUEZ, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE ESCUELAS NO PROFESIONALES DEL ECUADOR. Buenos días, como Presidente de la Asociación de Escuelas de Conductores no Profesionales, me cabe una responsabilidad, que algún compañero me decía, en manos tuyas, están cuatro mil fuentes de trabajo directas. Y estaba pensando que es una responsabilidad muy fuerte, pero la responsabilidad que tienen ustedes como assembleístas de regular a quince millones de ecuatorianos, es mucho más fuerte. Todos los días vemos accidentes de tránsito, accidentes, muertes de tránsito, todo se debe a una norma, todas las normas deben estar ahí, la formación es una de ellas, la Ministra hace ocho días hablaba que los accidentes de tránsito y que las muertes son más causadas por los choferes no profesionales. Y ahora con la reforma de la ley, se pretende eliminar la formación de los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

conductores no profesionales, cuando esa es la base, la base de terminar con la siniestralidad, tenemos, hay convenios internacionales en que se está obligando la formación, se obliga a la formación, a la capacitación para bajar la siniestralidad. Nosotros, estamos proponiendo que se siga la formación, que la Agencia Nacional de Tránsito, que la Agencia nos siga regulando, estamos dispuestos a hacer, a que nos inspeccionen, que nos hagan todo tipo de evaluaciones a nuestras escuelas. Las escuelas están funcionando desde el dos mil tres, con un Reglamento del dos mil tres, las primeras escuelas comenzaron en el dos mil siete, gracias al Gobierno tuvimos la oportunidad de hacer las escuelas, actualmente hay ciento dos escuelas de conductores no profesionales, se ha terminado un monopolio que había anteriormente, eso queremos. Ahorita, actualmente capacitamos cerca de quinientos mil conductores no profesionales en licencia Tipo A y Tipo B, el próximo año al dar paso a las reformas ¿dónde se irán a capacitar esos quinientos mil conductores no profesionales, o aspirantes a conductores no profesionales? ¿Con un amigo, con un pariente? ¿Quién los va a capacitar, con qué norma técnica los van a capacitar? Además en el Ecuador, solo hay un millón cien mil vehículos, haciendo a cinco miembros por familia, tendrían acceso al vehículo solo cinco millones de ecuatorianos, ¿y el resto de diez millones de ecuatorianos que son específicamente de escasos recursos, cuándo van a tener acceso a un vehículo para poder conducir? Ese es un factor social que nosotros lo hacemos. Ese factor social es en enseñar, y enseñar bien. Yo por eso le pido, señorita Presidenta, que se archive el numeral quince de la reforma de la Ley de Tránsito. Muchas gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchísimas gracias. Tiene la palabra el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

señor Jorge Calderón, representante de la Federación Nacional de Operadores de Transporte de Taxis del Ecuador.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR JORGE CALDERÓN, REPRESENTANTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE OPERADORES DE TRANSPORTE DE TAXIS DEL ECUADOR. Señora abogada Marcela Aguiñaga, Presidenta encargada de la Asamblea Nacional. Doctor Juan Carlos Cassinelli, Presidente de la Comisión de la Microempresa, doctor Fausto Cayambe, Jefe de bloque de la Asamblea Nacional por Movimiento PAIS. Señores Jefes de bloque de los diferentes movimientos de la Asamblea Nacional. A nombre y representación de la Federación Nacional de Operadoras de Transporte Taxis del Ecuador, de ese sector histórico y emblemático, queremos presentarles el saludo de afecto, de aprecio y de consideración. Atendiendo el clamor de nuestra bases, tengo el alto honor de dirigirme a ustedes como representante genuino de nuestro pueblo, para solicitarles con el respeto debido, se considere la inclusión del Proyecto de la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a las cooperativas de taxis, de la transformación de sociedades mercantiles a compañías del proyecto propuesto desde la Agencia Nacional de Tránsito, donde se pretende en el artículo doce transformarle en artículo cincuenta y siete de la Ley vigente. En la Ley de Tránsito no obliga al señor taxista ecuatoriano nacional a realizar la caja común, porque estamos considerados como transporte comercial en el territorio nacional. Como es de vuestro conocimiento, señores asambleístas, la pretendida inclusión de las compañías es todo lo contrario al cooperativismo, porque fomenta las sociedades de capital o el capitalismo, prioriza el capital sobre el trabajo y entierra el proyecto emblemático político de nuestro joven presidente



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

economista Rafael Correa, primero, hay que interponer la parte humana y luego el capital. Transformar nuestras cooperativas de taxis a nivel nacional en compañías, es abrir el camino para que cuatro grandes pelucones, cuatro grandes capitalistas, adquieran nuestras acciones, tentando al compañero taxista con precios inferiores a valores nominales, y en corto plazo se convertirían en propietarios de todo el taxismo ecuatoriano, hoy democráticamente, señores asambleístas, representamos cincuenta mil jefes de familias del territorio nacional. Nuestro capital de trabajo, no sobrepasa, señores asambleístas de dieciséis mil dólares, el vehículo, nuestra herramienta de trabajo, en cuanto que un vehículo grande, su dueño, su propietario solamente para enllantar necesitará valores que superen los veinte mil dólares. Nuestra matriz nacional considera que las reformas propuestas, rinden culto al capitalismo, contrario al convencimiento de nuestro Presidente, que habla del buen vivir, primero el ser humano y luego el capital. Las cooperativas de taxis convencionales en el Ecuador, somos personas de sociedades, somos pequeños emprendedores y la Ley de Transporte Terrestre, nos prohíbe tener el oligopolio, el monopolio, no podemos tener más de una unidad. El taxismo ecuatoriano valora y reconoce, señorita Presidenta encargada de la Asamblea, y señores Asambleístas, todo lo bueno que ustedes están democráticamente construyendo en beneficio de los ecuatorianos. Como no reconocer que en esta administración se logró incluir la nueva Ley de Economía Popular y Solidaria, enterrando una Ley de Cooperativas caduca por más de cuarenta y cinco años. La Federación de Taxis del Ecuador, contribuyó con la ley, con el reglamento, emigramos a la reforma de mil cien estatutos de nuestras cooperativas, de los reglamentos realizamos elecciones democráticas en nuestro sector,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

queremos seguir siendo parte de la Ley de Economía Popular y Solidaria. Nuestras cooperativas en estos días están festejando sesenta, sesenta y cinco y setenta años de vida jurídica, que con el esfuerzo de sus socios han adquirido terrenos, sedes sociales, complejos deportivos y verdaderos centros de capacitación. Con lo expuesto, señores asambleístas, el taxismo nacional solicita a la Asamblea Nacional, la sensibilidad para que no se entierre, no se entierre a los microempresarios señores taxistas convencionales ecuatorianos, y no se dé voracidad a los capitalistas, excluyendo de esta ley a los señores taxistas de las cooperativas históricas y emblemáticas del territorio nacional. Señoras y señores.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Julio César Pilalumbo, delegado del transporte comunitario.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR JULIO CÉSAR PILALUMBO, DELEGADO DEL TRANSPORTE COMUNITARIO. (Intervención en kichwa) En primer lugar extender un cordial saludo a los señores asambleístas, señorita Presidenta. En nombre del transporte comunitario y del movimiento indígena de Cotopaxi. Esta mañana estamos acá de la manera más democrática, opinar, participar, expresar lo que sentimos, lo que pensamos desde las comunidades, de los barrios, y por eso, esta mañana nuestra presencia es, señorita Presidenta de la Asamblea y señores asambleístas, a que hace tres años atrás fue planteado sobre el transporte comunitario, pero lastimosamente en eso no estaba incluido, pero esta mañana es para solicitar, esta petición sea acogida, sea analizada, vinculada en esta reforma de nueva ley, por favor, y por eso, hoy llaman transporte alternativo, pero desde los movimientos indígenas,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

de los campesinos era transporte comunitario, señorita Presidenta. Hoy este transporte alternativo se ha legalizado, nuestros compañeros que tienen transporte en las comunidades ya no pueden circular en los centros urbanos, es perseguido, a veces como delincuentes, señores asambleístas eso les solicitamos, por favor, esto se viabilice, se de alternativa también al transporte comunitario, hoy se ha rectificado, se ha modificado esta palabra, se ha hecho transporte alternativo. Este transporte alternativo que quisiéramos que nos dé una viabilidad, que nuestros compañeros tampoco tienen carros de lujo, transportes de lujo, también tienen transportes que también sí están en mal estado, pero con nuevas reformas, con nuevos artículos que nos viabilicen, porque nuestros compañeros de eso viven, señores asambleístas, señorita Presidenta. Concienticemos porque la realidad es otra en nuestras comunidades, en nuestros barrios, por favor, porque en nuestras comunidades que, se vive en armonía con nuestra producción, con nuestros animales, y también con nuestro mercado, hay que transportar conjuntamente, y por eso, nuestros camioneros también tienen derecho de servir, de sacar de donde sea el pan del día, para poder llevar a sus casas, y por eso nuestro planteamiento, nuestra presencia acá. Hoy día, esta mañana, señores asambleístas no queremos que exista ganadores ni perdedores, sino una ley de armonía, una ley para la alegría, para la felicidad, no un desarrollo para que se sientan tristes nuestros compañeros como los taxistas, como los de los buses, perseguidos como camioneros, sino una integración de desarrollo, de una economía integral de desarrollo igualitaria, y por eso, nosotros estamos acá luchando y haciendo presencia, compañera Presidenta. (Kichwa). Desde ahí empezaremos construyendo un Estado plurinacional, sino de nada no puede tener un carácter de plurinacional.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Muchas gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Oswaldo Guamán, Presidente de la Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional del Ecuador.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR OSWALDO GUAMÁN, PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DEL ECUADOR. Abogada Marcela Aguiñaga, Presidenta encargada de la Asamblea Nacional; doctor Juan Carlos Cassinelli, ponente de la Ley de Transporte de Tránsito y Seguridad Vial. Sin duda alguna para nosotros como gremios de la transportación ha sido un día importante, en que por primera vez se nos ha permitido tener la oportunidad de expresar lo que realmente se está haciendo dentro de esta Asamblea. No solamente es cuestión de cuestionar algunas situaciones con las cuales ustedes como asambleístas han establecido dentro de este proyecto de ley, por ejemplo, nosotros como transporte escolar, institucional tenemos que agradecer, porque por primera vez se incorpora sanciones a las empresas privadas, que son aquellas que motivan al transporte irregular, al transporte que no permite que sea llevado a cabo por operadoras legalmente constituidas, sino que lo hagan a través de intermediarios que hace mucho rato la ley lo prohíbe. En ese sentido a nombre de quienes hacemos el transporte escolar institucional, agradecemos a ustedes porque no solamente favorece al transporte escolar institucional sino también al transporte de carga pesada, carga liviana, que hacemos transporte comercial. Pero hay situaciones en donde sí nos preocupa, como por ejemplo el transporte alternativo, un transporte alternativo que hay que ser bastante claro con el fin de que se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

establezca cuáles son las normas de este transporte alternativo. El transporte regular que estamos calificados a través de normas INEN, como por ejemplo el transporte escolar institucional, que es justamente normas de calidad, habría que establecer desde los organismos competentes a este transporte alternativo cuáles son las funciones y cuáles son los resultados que vayan a tener, si efectivamente van a cumplir estas normas de calidad que sí nos exigen a los diferentes sectores de la transportación de pasajeros. Señorita Presidenta, si hacemos un pedido especial a nombre de las cooperativas de transporte escolar institucional, que de acuerdo al proyecto se habla del proceso de transformación a compañías. Estamos de acuerdo que se de ese proceso, pero que se dé mediante un verdadero modelo de gestión, que las cooperativas demuestren de que efectivamente son operadoras que cumplen, lo que la Ley de Economía Popular lo establece, porque a veces existen cooperativas que en el fondo no cumplen lo que efectivamente, dice la Ley de Economía Popular y, al mismo tiempo, también dentro de las compañías, esto va a tener un efecto bastante fuerte a nivel social, porque transformar la cultura, la costumbre desde la vieja época, que tenemos las cooperativas en donde el socio es dueño de su unidad, va a ser bastante complicado que estas unidades pasen a ser no a nombre de las operadoras, porque eso significaría un cambio también dentro de la Ley de Empresas Públicas o la Ley de Compañías, porque en la Ley de Compañías no existe en ninguna parte un capítulo especial para lo que son compañías de transporte, sino que todos somos considerados como compañías de inversión. Es importante establecer que en esta ley se deje bien claramente establecido, porque nosotros como transporte escolar estamos siendo afectados, especialmente aquí en el Distrito Metropolitano de Quito, cuando se establecen de que ingresen vehículos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

que tienen más de diez años y que no se exija las normas INEN de calidad, mientras esté establecido ya como norma exigente, por el mismo hecho de que nosotros transportamos niños, niños que son sus hijos, niños que son nuestros hijos; y, por eso, como transporte escolar e institucional también felicitamos, porque por primera vez se le incorpora al Ministerio de Educación a ser parte del Directorio de la Agencia Nacional, que tanto nos ha costado a nosotros como transporte escolar e institucional de que el Ministerio de Educación se incorpore dentro de la prestación de servicio de transporte. A nombre de quienes hacemos el transporte escolar e institucional del Ecuador, agradecemos a usted, señorita Presidenta de la Asamblea, y a ustedes, señores asambleístas. Muchas gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchísimas gracias. Tiene la palabra, el señor Abel Gómez, de la Transportación Interprovincial e Intraprovincial del Ecuador.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR ABEL GÓMEZ, REPRESENTANTE DE LA TRANSPORTACIÓN INTERPROVINCIAL E INTRAPROVINCIAL DEL ECUADOR. Doctora Marcela Aguiñaga, Presidenta encargada de la Mesa, señor doctor Juan Carlos Cassinelli, señores asambleístas, honorables: Creo que vivimos un momento de cambio y estamos muy bien los ecuatorianos en el momento que el país va avanzado, y tenemos la esperanza de que esto siga en su mismo ritmo, porque es importante resaltar el buen vivir para los ecuatorianos. Como representante del transporte público de pasajeros del Ecuador, tengo que unirme a esos catorce millones de habitantes, que estamos desesperadamente esperando que este país emprenda ese ritmo acelerado de cambio, que lo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

están viviendo hoy día. Pero, siempre es importante advertir, siempre es importante recomendar, señores asambleístas, por la experiencia que tenemos en los temas que manejamos, el transporte es un tema netamente técnico, el tránsito es un tema netamente técnico y así se lo debe mirar, señores. Las ciudades están aglomeradas con caos de tránsito por la simple razón que no había una programación y ese es el motivo por el cual de repente existen los caos vehiculares. Hoy por hoy, la Federación Nacional de Transporte de Pasajeros, a la cual represento, quiero recomendar dos temas, porque creo que la Agencia Nacional de Tránsito, por el Ministerio de Transporte representado por la ministra Carvajal, ha recogido todos los sentimientos de los sectores sociales, y como técnica ha recomendado y está proponiendo el impulso de esta reforma de la Ley de Tránsito. Tenemos un tema, señores, que nosotros pertenecemos al sector cooperativo, ya mis compañeros que antecieron de las federaciones anteriores lo dijeron. El sector cooperativo constitucionalmente da privilegio al ser humano, señores, y ustedes lo saben, no privilegia al capital. La Constitución de la República bien aprobada por los catorce millones de habitantes, le da garantía al ser humano antes que al capital, es por eso que no hemos permanecido en el tiempo el sector cooperativo y queremos, de una u otra forma, que consideren ese punto, el problema de la transportación no está en la parte administrativa, el problema de la transportación está en la parte operativa, en lo que concierne al tránsito, al transporte, al manejo operativo, y es allí en ese punto que nosotros tenemos que trabajar y eso lo podemos hacer, a través de las cooperativas como empresa, con un modelo de gestión que ya se está ventilando y manejando dentro del Ministerio de Transporte. Consideramos que esa es la línea, que esa es la vía que nosotros tenemos que darle solución a este país. Yo no quiero



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

contradecir con el transporte alternativo, que es otro tema, pero mucho cuidado, señores, tenemos experiencias como en Perú, tenemos experiencias como en Venezuela, que tenemos un caos en las ciudades, llenas de diferente tipo de transporte y no sabemos a quién recurrir. Señores, gracias a Dios, el Ecuador tiene una línea de una ley donde especifica las modalidades y esas modalidades están fríamente detalladas, quién, que hacer y qué debe hacer. Por esa razón, señores asambleístas, la única recomendación como transporte de pasajeros, es decirles a ustedes que nuestra experiencia hay que legislar para el país para ordenarlo, para que el tránsito sea ejemplo para todos los países vecinos. En todo caso, señores asambleístas, no me quiero alargar, porque tengo cinco minutos, creo que dentro del proyecto, el doctor Juan Carlos Cassinelli, que ha recibido las observaciones de los diferentes sectores, considero que no se debe olvidar de estas recomendaciones. Nosotros estamos y apoyaremos todos los cambios que vayan en bienestar de los catorce millones de habitantes, no solo a la transportación, sino a todas las organizaciones que tienen que ser bien estructuradas y bien organizadas para darle un manejo bueno a este país, que tanto queremos. Muchas gracias, señorita Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchísimas gracias. Tiene la palabra el arquitecto Vinicio Manzano, representante también de la Asociación de Escuelas de Conducción no Profesionales del Ecuador.-----

INTERVENCIÓN DEL ARQUITECTO VINICIO MANZANO, REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE ESCUELAS DE CONDUCCIÓN NO PROFESIONALES DEL ECUADOR. Muy buenos días con todos y todas.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Muchas gracias por este tiempo valioso. Me gustaría empezar dándole razón al compañero Cassinelli y a todos ustedes, él manifestó que tenía muy poco tiempo y prácticamente no lo analizó a profundidad lo que le tocó presentar el día de hoy, para eso estamos aquí. Me apoyo en estas diapositivas. Como ustedes saben el Ecuador, a partir del dos mil diez, formó parte del Plan Mundial para el Diseño de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, como país suscriptor de este plan, nos comprometimos como país, Ecuador, al dos mil veinte reducir al cincuenta por ciento los accidentes de tránsito en el país. Para eso, siguiendo las directrices de este Diseño de Acción para la Seguridad Vial, se plantean cinco pilares fundamentales de acción, que uno de ellos es la infraestructura vial, donde el país ha avanzado muchísimo, pero el más fundamental es la capacitación al conductor, al usuario vial, peatones, donde nosotros, hoy por hoy, con estas reformas a la ley tenemos algunas dificultades, que son las siguientes, y partiendo de un análisis de la Constitución, básicamente el artículo veintiséis, que nos dice: “La educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado”. El artículo veintisiete nos dice: “La educación se centrará en el ser humano y garantizará su desarrollo holístico, en el marco del respeto a los derechos humanos, al medio ambiente sustentable y a la democracia; será participativa y obligatoria, intercultural, democrática, incluyente y diversa, de calidad y calidez”. El artículo quince, lo que nos trae acá. La propuesta: “Artículo 15. Sustitúyase el texto del primer y segundo inciso del artículo noventa y tres, Sección; Licencias de Conducir, Capítulo I; De los Conductores, Título II: Del Control; De la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por el siguiente:”. El artículo que está en rojo es el artículo vigente, que me permito leerlo: “El certificado o los títulos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

de aprobación de estudios que otorgan las escuelas autorizadas para conductores no profesionales, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir”. El artículo propuesto es el siguiente: “El certificado o los títulos de aprobación de estudios que otorgan las escuelas autorizadas para conductores no profesionales podrán respaldar el otorgamiento de la licencia de conducir, pero no constituirá requisito indispensable para el efecto”. ¿Qué quiere decir esto? Básicamente que se elimina la obligatoriedad, es decir, que hoy por hoy cualquier aspirante a sacar la licencia tipo A o tipo B, puede simplemente presentarse a la Agencia Nacional de Tránsito, rendir las pruebas teóricas ante un computador, la prueba psico-sensométrica, y de pasarlas obtienen inmediatamente la licencia. Pero, ¿qué pasa con esto, señores? Si las políticas mundiales, si nuestro compromiso como país es reforzar la capacitación, reforzar la educación vial, este artículo se va en contra de estos compromisos adquiridos como país, se va en contra de los artículos de la Constitución, que acabo de leer, y afectará muchísimo e influenciará tremendamente en los accidentes de tránsito. De la misma manera, en el artículo trece, se habla de la propuesta: “Sustitúyase el literal d) [...] por el siguiente: Artículo d) La formación de conductores”. Nada más. Lo que existe en la ley actualmente: “d) La formación de conductores previa la obtención de los títulos habilitantes de conductores profesionales y no profesionales”. Es decir, es un requisito tener el curso donde se va a capacitar el aspirante. Con todas estas reformas planteadas a los artículos, se pretende que ya no sea obligatorio, como les había dicho, realizar el curso para obtener la licencia de conductor no profesional, Tipo A, que es motociclistas, donde mayor énfasis tenemos, el mayor crecimiento del parque vehicular se está dando en motociclistas. Qué va a pasar en nuestro país con los accidentes de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

tránsito, si no vamos a tener conductores capacitados, simplemente voy a acercarme y a retirar mi licencia, no voy a ser capacitado, lo mismo con Tipo B y con Tipo F. En su lugar se plantea que los aspirantes únicamente acudan a la Agencia Nacional de Tránsito para realizar las pruebas teóricas, prácticas y psicosenométricas y de aprobar estas pruebas, tendrá inmediatamente la licencia. Pero, pregunto yo: ¿pero qué clase de conductores tendremos en la vía? De seguro, unos sin capacitación técnica, sin la más mínima experiencia, aprenderán a manejar no cierto, a conducir, no aprendieron ¿de quién?, de su padre, de su amigo, de su compañero, esto dará lugar a duda a que en el país se retroceda una década atrás, pues se tendrán conductores no capacitados conduciendo en nuestras vías, esto incrementará los accidentes de tránsito en el país. Con esto concluyo, hoy por hoy, la primera causa de accidentes de tránsito lo dice las estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito es la imprudencia e impericia de los conductores con un cuarenta por ciento del porcentaje a nivel nacional. Eso es lo que queremos evitar, señores. Muchas gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Y para concluir tenemos la última comisión general al señor Miguel Mesías, representante de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR MIGUEL MESÍAS, REPRESENTANTE DE LA FEDERACIÓN DE CHOFERES PROFESIONALES DEL ECUADOR. Señorita Presidenta de la Asamblea, señores asambleístas, señoras: El día de hoy los choferes de la patria se encuentran junto a ustedes apoyando la reforma a la Ley de Tránsito. La reforma de la Ley de Tránsito, que las diferentes ramas de la transportación lo fueron



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

presentadas a tiempo, y queremos que a nombre de la Federación Nacional, el agradecimiento a esa reforma que de verdad mejorará la situación económica de nuestros compañeros transportistas. De alguna manera solucionará los problemas de las ramas de la transportación, creemos en esa revolución ciudadana, en esos asambleístas que de verdad con conciencia hicieron una reforma en favor de los ciudadanos que mueven el país, en favor de los ciudadanos que mueven el país y mueven a la ciudadanía. Agradecerle al Ejecutivo, agradecerle a los señores asambleístas el respaldo que han tenido los choferes profesionales, pero también pedir que por intermedio de la Asamblea, hasta cuándo podemos sufrir con el transporte informal en el país, hasta cuándo alguien puede decir hasta aquí nomás tienen que calificarse, tienen que de verdad educarse para que puedan ellos trabajar. De igual manera, como dirigente de mi provincia, he pedido en reiteradas ocasiones que se dé paso al artículo sobre el fondo de cesantía de los choferes profesionales; esperemos, señores asambleístas, que hoy se trate ese tema y poder agradecer a nuestros compañeros que dieron la vida en las carreteras del país, donde trabajaban doce, catorce horas a las diferentes provincias para servir a los ciudadanos, y esperemos que ese planteamiento que lo ha hecho la Federación y los sindicatos de choferes del país, se haga realidad en este año y den lo que se merecen nuestros compañeros, para que vivan con dignidad. Gracias a nuestro compañero asambleísta Alberto Arias, por darnos el apoyo a las reformas a la Ley de Tránsito, gracias, señores asambleístas, el día de hoy estaremos hasta que se termine esta sesión de la Asamblea y les llevaremos el agradecimiento a nuestras familias, a nuestras provincias la reforma de esta ley. Gracias, señorita Presidenta, por habernos dado la palabra y que nos escuchen los señores asambleístas. Gracias,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

señores.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Damos por concluida esta comisión general. Damos inicio al segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Tiene la palabra el asambleísta Esteban Melo.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA CLAUSURA LA COMISIÓN GENERAL Y REINSTALA LA SESIÓN CUANDO SON LAS ONCE HORAS DIECIOCHO MINUTOS.-----

EL ASAMBLEÍSTA MELO GARZÓN ESTEBAN. Muchísimas gracias, señorita Presidenta. Compañeras, compañeros asambleístas: Saludar a la Asamblea Nacional y a todos los ecuatorianos que nos están mirando con un tema tan importante, como es el transporte; saludarles a todos y felicitarles por el alto grado de responsabilidad en el manejo de este tema, también realizar una invitación a todos los compañeros asambleístas. Bueno, este es un proyecto heredado, un proyecto en el que no se pudieron hacer las observaciones antes de la presentación al Pleno, ya lo realizó la anterior Asamblea Nacional, e invito a los compañeros, compañeras asambleístas, a realizar las nuevas propuestas para que el compañero ponente, si tiene a bien, pueda acogerlas y poder presentar un nuevo texto, un texto que aprobemos todos y todas, que permita llevar adelante las expectativas que se tiene. Así, voy a pasar directamente a un conjunto de observaciones que voy a realizar al texto. En el artículo dos del Proyecto de Ley Reformatoria, se solicita la sustitución del artículo cinco de la ley vigente, relacionado con la capacitación integral,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

permanente, formación y tecnificación de los conductoras y conductores, profesionales y no profesionales, solicito un cambio en este articulado, partiendo que tiene que ser una sola institución la que controle y exija el cumplimiento de la formación, debe ser la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, de Tránsito y Seguridad Vial, quien debe realizarlo a nivel nacional, indiferentemente de que algunos GAD hayan asumido o no las competencias respectivas, por lo que propongo a usted, señor ponente, que en este proyecto de ley considere el siguiente texto en el articulado: “Artículo 5. El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación de conductoras y conductores profesionales y no profesionales, y el estricto cumplimiento del aseguramiento social”. En el artículo del proyecto de ley se establece que en el artículo dieciocho se incluya, luego del literal e) un literal f): “Ministerio de Educación o su delegado”. No obstante, por técnica legislativa, no se debe poner el nombre de las instituciones del Estado, sino hacer alusión al organismo encargado del sector en el cual nos estamos refiriendo y, por ende, sería el Ministerio del sector de la salud y el Ministerio del sector de educación, por lo que propongo a usted, como ponente, que este proyecto de ley considere el siguiente texto para el articulado: “Artículo 18. El Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial estará integrado por: a) El Ministro del sector o su delegado, que será el Subsecretario responsable del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, quien lo presidirá; b) El Ministro del sector de salud o su delegado; c) El Ministro del sector de educación o su delegado; d) Un representante designado por el Presidente de la República; e) Un representante por los gobiernos autónomos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, que tengan más de un millón de habitantes; y, f) Un representante por los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, que tengan menos de un millón de habitantes. A las sesiones del Directorio asistirá el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, quien actuará en calidad de Secretario del Directorio, con voz, pero sin voto. Cada miembro del Directorio tendrá una alterna o alterno, conservando la equidad de género". Asimismo, señor ponente y compañeros asambleístas, del presente proyecto de ley, solicito a usted considere el siguiente texto que propone remplazar el artículo veintiocho de la ley vigente, motivado en un cambio de regulación al referirse de la designación del director ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, sugiriendo el siguiente texto: "Artículo 28. La Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial estará administrada por un director ejecutivo, de libre nombramiento y remoción, quien deberá ser ecuatoriano y reunir requisitos de idoneidad, conocimiento y experiencia en la materia del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será designado por el Directorio de una terna enviada por el Presidente de la República". Asimismo, le solicito a usted que considere sobre las funciones y atribuciones del director ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, expresadas en el artículo veintinueve de la ley actual vigente. Se sustituye el numeral veintiocho, se agregue dos numerales a continuación del mismo y se enumere los subsiguientes, para lo cual me permito sugerir el siguiente texto: "Veintiocho. Autorizar y regular el funcionamiento de las compañías de renta de vehículos, ferias de patios de compra, venta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

de vehículos nuevos y usados, así como ejercer en el ámbito de sus competencias el control en las actividades relacionadas a la venta de los vehículos automotores por parte de las casas comerciales y las concesiones a nivel nacional. Veintinueve. Aprobar y homologar los vehículos automotores, medios y sistemas tecnológicos de transporte terrestre, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio del transporte terrestre. Treinta. Llevar el registro y el control de vehículos automotores importados bajo regímenes especiales y autorizar su circulación bajo las condiciones y requisitos que para el efecto establezca el Directorio, en coordinación con las entidades competentes". Estando el transporte por cuenta propia vinculado a la exoneración del pago del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, los usuarios que han optado por ejercer el mismo con el único objeto de exonerar los vehículos que no se destinan a sus actividades comerciales, por ello es necesaria una reforma al artículo cincuenta y ocho de la ley vigente para regular y controlar el transporte de esta modalidad, ya que la sanción de revocatoria debe encontrarse tipificada con la finalidad de controlar el transporte informal y evitar beneficios tributarios a favor de quienes destinan su vehículo a actividades ajenas a la producción, por lo que solicito a usted considere la sustitución del segundo inciso del artículo cincuenta y ocho de la ley vigente por el siguiente texto: "Por lo tanto, se prohíbe prestar, mediante la autorización por cuenta propia, servicios de transporte público o comercial. En caso de incumplimiento serán sancionados con la suspensión o revocación de la autorización, según lo determine la máxima autoridad, conforme el proceso que se señale en el reglamento específico". Por otro lado, al ser términos "trolebús", y "metrovia", específicos y no generales, para la definición empleada en los artículos sesenta y tres y doscientos cuatro, sugiero se considere se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

reemplace la frase “estaciones de trolebús, metrovía y similares”, por “estaciones de bus y similares”, en el primer inciso del artículo sesenta y tres, así como la letra c) del artículo doscientos cuatro. Con respecto al artículo seis del proyecto de la ley reformativa, en el que se propone añadir la palabra “personas”, la palabra “animales”, en los artículos cuarenta y siete, cincuenta y dos y cincuenta y ocho, estoy totalmente de acuerdo en que se agregue “animales” en los artículos cuarenta y siete y cincuenta y dos, pero no en el artículo cincuenta y ocho, que se refiere a las actividades previstas para la autorización del transporte, del servicio del transporte en la modalidad de cuenta propia, por lo que sugiero se excluya en el artículo cincuenta y ocho del proyecto de la ley reformativa. Ante estos cambios que sugiero, quiero llamar a los ecuatorianos y ecuatorianas a una reflexión. La mayor parte de los accidentes de tránsito no depende de fallos mecánicos ni siquiera de la mejor Ley de Transporte que nosotros podamos hacer, sino depende del mejor comportamiento, del comportamiento más amable, más controlado, pensando en que estamos transportando personas, que no estamos ganando simplemente dinero...-----

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

EL ASAMBLEÍSTA MELO GARZÓN ESTEBAN. ...O que las carreteras son simplemente pistas de circulación rápida. Muchísimas gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra, asambleísta Esperanza Galván.-----

LA ASAMBLEÍSTA GALVÁN GRACIA ESPERANZA. Gracias, señorita



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Presidenta. Compañeros y compañeras assembleístas: Un saludo muy cordial a todos los que se encuentran en las barras altas. El presente Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sin duda, como todos los cuerpos legales que son debatidos en la Asamblea Nacional, tiene una importancia vital para el desarrollo ordenado del país. En este caso, es absolutamente relevante dictar normas que con tal responsabilidad estén encaminadas a regular de mejor manera el ámbito del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial. Por ello, debo manifestar que he realizado un análisis profundo, tanto de la ley actual vigente como de las reformas propuestas en el proyecto de ley orgánica reformativa, y fruto de este análisis presento las observaciones, que a continuación pongo a consideración del Asambleísta ponente. La primera observación se refiere al numeral cuatro del artículo ochenta y dos de la ley vigente, donde se expresa: "Cooperativas de transporte público", a lo cual sugiero que se reemplace por: "Operadores de transporte público", de tal forma que la normativa de infracción de tercer nivel por incumplimiento de no mantener una caja común, sea a todas las operadoras de transporte público, salvaguardando el espíritu de la norma previamente aprobada. Por consiguiente, sugiero el siguiente texto final: "Las operadoras de transporte público que no mantengan una caja común para los ingresos que obtengan en el desarrollo de las actividades de transporte, para lo cual estén autorizadas". La segunda observación es en el artículo once del proyecto de ley reformativa, donde se establece que: "En el artículo ochenta y tres de la ley vigente, luego de la frase "podrá intervenir a una operadora", se agregue: "Suspender la habilitación operacional del contraventor". No obstante que el artículo ochenta y tres ya establece la capacidad del director ejecutivo de intervenir a una operadora, revocar el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

contrato, permiso o autorización de operación, se le sumaría la deshabilitación de la unidad causante de la infracción administrativa, así la sanción cumpliría con el principio de proporcionalidad, consagrada. Poder la responsabilidad de delegar esta facultad sancionadora de tal forma que sea posible constituir el grupo de fedatarios de transporte a nivel nacional; que permita verificar y sancionar las infracciones in situ a través de un procedimiento expedito. Por ello sugiero reemplazar el artículo ochenta y tres de la ley vigente, por el siguiente texto: Artículo ochenta y tres. Las sanciones por infracciones en contra de las operadoras que contempla este capítulo serán impuestas por el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, o su delegado, quien podrá intervenir en la operadora, revocar el contrato, permiso o autorización de operación o deshabilitar temporal o definitivamente la unidad autorizada por el título habilitante bajo responsabilidad de quien cometió la infracción, de acuerdo a la gravedad de la falta, la flagrancia y el interés público comprometido. De conformidad al procedimiento establecido por el reglamento correspondiente garantizando las normas del debido proceso, previstas en la Constitución de la República del Ecuador. Mi tercera y última observación es al artículo doce del proyecto de ley reformativa, mismo que propone se agregue un inciso al artículo ochenta y cinco de la ley vigente referente al recurso de apelación, lo cual no es pertinente, pues el Estatuto Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, abre la posibilidad de interponer otro tipo de recurso y si bien existe un error en el actual artículo que señala que corresponde al Consejo Directivo la apelación de las resoluciones del director ejecutivo. Conforme a la norma citada el órgano superior es el directorio de la institución; por lo tanto, sugiero se sustituya al artículo mencionado por el siguiente texto: Las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

resoluciones que expida el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, podrán ser apeladas en las vías administrativas ante el directorio. Segura de que las observaciones realizadas serán positivamente acogidas por el Asambleísta ponente del proyecto de ley en tratamiento, deseo, señorita Presidenta y colegas asambleístas, volver a resaltar la importancia del trámite de este proyecto de ley y la absoluta responsabilidad y articulación con la que se ha estado actuando en el proceso de la misma, con un solo fin, fomentar con cada construcción de leyes, la patria del buen vivir, cada vez más ordenada, más justa, en beneficio de todas y todos los ecuatorianos. Gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el asambleísta Paco Fierro.-----

EL ASAMBLEÍSTA FIERRO OVIEDO PACO. Ecuatorianas y ecuatorianos, muy buenos días. Señorita Presidenta, señoras, señoritas, señores asambleístas; ecuatorianos que se encuentran este momento en las barras altas, muy buenos días. Debo iniciar mi intervención manifestando lo que decía y como definía Aristóteles a la lógica, y decía que es la ciencia que estudia la validez de los razonamientos. Cuando se presentó las reformas en el mes de noviembre, seis de noviembre de dos mil doce, presenté unas reformas, de las cuales, ha sido aprobado un solo punto, y lo cual voy a explicar las razones por las cuales agradezco se haya acogido aquella observación, aquella reforma; pero también voy a criticar el por qué no se recoge las otras observaciones. En el dos mil ocho fue promulgada la Ley de Tránsito; en el dos mil once ya hubo reformas y, por lo tanto, se ha venido cambiando en vista de que hay



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

algunos problemas a nivel del tránsito en el país. Y, quiero que me permitan indicar en cuadros estadísticos, los cuales nos van a hacer notar cómo se encuentra el problema y qué grave es el problema de accidentes de tránsito en el Ecuador; estas estadísticas son obtenidas de la Comunidad Andina de Naciones, del INEC, de la Agencia Nacional de Tránsito, de Ecovial, de Justicia Vial y de la organización Mundial de la Salud. Incremento de accidentes de tránsito dos mil doce-dos mil trece: Colombia incrementa en el tres punto nueve por ciento; Perú, el siete punto cuatro por ciento; Bolivia, el ocho punto tres por ciento; Ecuador, Ecuador -le puse con rojo para que se pueda observar- dieciocho punto uno por ciento, esa es la cantidad que se incrementó del año dos mil doce al dos mil trece los accidentes en el Ecuador. Causas de los accidentes de tránsito: Imprudencia, cuarenta y tres punto siete por ciento; exceso de velocidad, catorce punto seis por ciento; embriaguez o droga, seis punto cinco por ciento; imprudencia del peatón, cuatro punto nueve por ciento; otras causas veintiséis punto siete por ciento; fallas mecánicas, faltas de señalamiento y defectuosa o vías en mal estado. La tasa de mortalidad, el nivel óptimo es de cinco muertos por cada cien mil habitantes; en la región es de diecisiete muertes por cien mil habitantes; en el Ecuador, treinta y tres muertes por cien mil habitantes. Según la Agencia Nacional de Tránsito, de enero a mayo del dos mil doce al dos mil trece, comparando ese período, enero a mayo, aumentó en más de cinco mil accidentes de tránsito. La Organización Mundial de la Salud reportó que los costos de los accidentes de tránsito anual a escala internacional es de, quinientos dieciocho millones de dólares. En conclusión vemos aquí un cuadro en el cual las muertes dos mil trece, enero a mayo, de novecientos veintidós muertes en el dos mil catorce, de enero a mayo, a mil ochenta y un muertes; o sea, sigue subiendo y el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

problema se sigue agravando. Estas cifras no nos pueden dejar indiferentes a los assembleístas, a las autoridades responsables del tránsito y a los diferentes actores. Presenté algunas reformas, a través de las cuales yo debo manifestar que, por ejemplo, dentro de las reformas que están planteadas es la supresión de los conductores no profesionales para conducir por primera vez, es un tema que ya hablaron recién; no es posible, no es posible que eso se vaya a aprobar, en donde los conductores, sin haber aprobado, lógicamente los conductores no profesionales, sin haber aprobado un curso les quiere entregar una licencia ¿qué significa? Que van prácticamente, van en contra y van a seguir aumentando lo que está pasando este momento con los datos estadísticos, porque van a salir gente que no está capacitada a utilizar un vehículo y eso hay que cambiar, este círculo vicioso que se está dando en nuestro país con esos datos alarmantes para convertirlo en un círculo virtuoso. Y, por lo tanto, es necesario que todos, las autoridades encargadas de tránsito, nosotros los assembleístas tenemos que sacar leyes con responsabilidad para bajar esos índices que se encuentran ahí y es una responsabilidad compartida, no solamente de la Asamblea, es una responsabilidad compartida con todos los actores que están inmersos en el tránsito, con los peatones, con las escuelas de conducir, en definitiva con todas esas autoridades y con todos los actores es una responsabilidad compartida. Yo presenté una reforma en la cual en el artículo que buscaba es enmendar el artículo ciento uno, desgraciadamente no se asume el pedido, el planteamiento. ¿Qué es lo que dice el artículo ciento uno? Dice: Las comercializadoras de vehículos motorizados deberán entregar a los adquirentes o compradores el vehículo debidamente matriculado para que entre en circulación dentro del territorio nacional, ya existe, ya existe un pronunciamiento de un



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

juez, el cual indica que la Agencia Nacional de Tránsito en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados, en máximo noventa días deberán dictar o reformar la norma para la emisión de placas de identificación en un plazo prudencial, pues la actual norma no da límite de tiempo, señala la resolución judicial. Qué es lo que estoy planteando y, por lo tanto, yo pido al señor Presidente de la Comisión, que se logre incluir este pedido mío ¿por qué? Porque hay gente que compra vehículos de lujo, carros de mucho dinero, que había gente que no tenían dinero, andaban en bicicleta y asoman con unos carrazos, pero no tienen placas ¿qué es lo que sucede? Que si de la concesionaria no sale con placas ese señor no la pone y simplemente infringe leyes, puede andar por donde quiera y no se puede comprobar quién es el dueño de ese automotor, el juez ya ha determinado, pero aquí en la ley debe constar aquello, de tal manera que los vehículos deben salir de las concesionarias, por más que ellos se resientan deben salir con la placa de identificación de ese vehículo; tendrán que arreglar con la Policía, no sé con quién sea el que emite las placas, pero tiene que haber una coordinación y tiene que darse cumplimiento, pero tiene que reformarse el artículo diecisiete, perdón el artículo ciento uno y habría que, repito, insisto, señor Presidente de la Comisión, ojalá podamos conversar, es necesario que esto se haga. Luego de aquello, viene el tema también, hay vehículos que compra el Estado y salen sin el logotipo respectivo; por lo tanto, también hay problemas ahí, vehículos que son utilizados para otros menesteres que no son netamente del Estado, tienen que salir con el logotipo que le corresponde, para que la Contraloría pueda verificar. De igual manera presenté otro, una reforma, ésta sí parece que la consideraron, pero desgraciadamente escucho por ahí que no están de acuerdo ¿en qué consiste? No puede ser posible que a una persona que excede la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

velocidad del rango normal se le multe con un salario básico, se le sancione con diez puntos menos en su licencia y, además, tres días de prisión, eso es exagerado, eso no es lógico; y, por lo tanto, lo que yo planteo justamente es que se mantenga como está y como han cambiado este momento. ¿Qué es lo que dice el artículo setenta y siete, numeral uno de la Constitución de la República?-----

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

EL ASAMBLEÍSTA FIERRO OVIEDO PACO. ...Gracias, señorita Presidenta, en todo caso me reservo cinco minutos más; en forma excepcional, es lo que dice la Constitución en su artículo pertinente con respecto a la prisión preventiva, es en forma excepcional, no se puede utilizar, en todo caso les leo lo que dice el artículo setenta y siete: La privación de la libertad se aplicará excepcionalmente cuando sea necesaria para garantizar la comparecencia en el proceso; por lo tanto, no se puede a un tipo que se excede en la velocidad, le paran ahí y le pueden meter tres días de prisión y por lo tanto hasta puede perder su trabajo. Entonces, es necesario, señorita Presidenta, compañeras y compañeros asambleístas, es necesario, aquí quería terminar con estas imágenes en donde estoy de acuerdo con la educación vial que tiene que darse y está en el proyecto de ley, estoy de acuerdo. Y con respecto a los accidentes de tránsito; miren, hubo una...-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Ha concluido su tiempo, Asambleísta.-----

EL ASAMBLEÍSTA FIERRO OVIEDO PACO. ...Le ruego simplemente un momentito o, sino, para que me permita tener los cinco minutos extras.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Le estoy planteando la siguiente imagen, para que no existan estos accidentes en las comunidades es necesario plantear un vehículo alternativo como es este que está planteando ahí, en donde hay la parte en donde van las personas, nuestros compañeros indígenas, campesinos y en la parte posterior que va en cambio los bienes, los animales que tienen ellos para poder transportar, esta.....

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Agradecemos su intervención, Asambleaísta.....

EL ASAMBLEÍSTA FIERRO OVIEDO PACO. ...Es una solución. Muchísimas gracias, señorita Presidenta.....

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Tiene la palabra asambleísta Mauro Andino.....

EL ASAMBLEÍSTA ANDINO REINOSO MAURO. Buenos días, compañeras, compañeros: Señorita Presidenta me parece muy oportuno topar este tema de trascendental importancia, no solamente para el Ecuador sino para varios países de Latinoamérica y el mundo, en donde los accidentes de tránsito permanentemente van tomándose las calles, las avenidas; por cualquier lugar vemos sangre, vemos una gran cantidad de ...

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Un minuto, Asambleaísta, hay un problema con el audio.....

EL ASAMBLEÍSTA ANDINO REINOSO MAURO. ...Sí, yo considero muy necesario resaltar aspectos escalofriantes de lo que viene ocurriendo en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

nuestro país; de enero a la presente fecha, señorita Presidenta, pueblo ecuatoriano, treinta y dos mil ciento ochenta y seis accidentes en lo que va del transcurso de este año, algo sumamente grave, catastrófico, señorita Presidenta. Y, ¿en dónde se producen la mayor parte de estos accidentes? En Pichincha, ocho mil seiscientos cuatro accidentes; en el Guayas, seis mil trescientos setenta y dos; en Tungurahua, mil ciento sesenta y nueve; y, en el Azuay, mil ciento cuatro, son las cuatro provincias en donde más siniestros se han dado en lo que va del presente año. Pero ¿cuáles son las principales circunstancias de estos accidentes de tránsito? Primero, tenemos la impericia o imprudencia del conductor; del conductor, nueve mil setecientos cincuenta y nueve accidentes; en segundo lugar, no respetar las señales de tránsito, tres mil setenta y cinco accidentes; en tercer lugar el exceso de velocidad, sí el exceso de velocidad dos mil ciento veintidós accidentes; y, en el cuarto lugar, la embriaguez del conductor, algo que realmente nos preocupa, señorita Presidenta, pero no solamente quedamos ahí con lo que tiene que ver con los siniestros, sino veamos cuántos muertos y cuántas personas han sufrido lesiones en lo que va del presente año. Hasta este momento, mil novecientas veinte personas han perdido la vida, mil novecientas veinte; en Pichincha, trescientos setenta; en el Guayas, cuatrocientos treinta y uno; en Los Ríos, ciento dieciocho; en Manabí, ciento diecinueve; y, ¿cuáles son las lesiones? Heridos a nivel nacional, ni siquiera la guerra que tuvo el Ecuador con el Perú ha generado tanta muerte, tanta gente con discapacidad, tantos lesionados. Veintidós mil ochocientos sesenta y ocho personas que han sufrido lesiones en lo que va de este año, señorita Presidenta; en Pichincha, ocho mil treinta; en el Guayas, seis mil doscientos tres; en Los Ríos mil ciento diecinueve; y, en Manabí mil trescientos noventa personas que han sufrido lesiones. ¿Qué ocurre en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

el Ecuador? ¿Qué es lo que está pasando? Ante ello, señorita Presidenta, la principal causa es la impericia y ¿Qué es la impericia? La ineptitud, la incapacidad, la incompetencia, la torpeza del conductor; no está preparado, no está muy bien capacitado. ¿Qué es lo que ocurre en las escuelas profesionales y no profesionales? Que no hay una responsabilidad para entregar esa credencial a quien tiene que precautelar la vida de los seres humanos, en particular en el servicio público, señorita Presidenta, porque vemos que la mayor parte de accidentes que se dan en el Ecuador tiene que ver con el servicio público. Hace pocos días nomás ya escuchábamos diez muertos, cinco muertos veinte heridos a nivel nacional ¡hasta cuando! Yo considero que los jueces de garantías penales que conocen tránsito deben actuar con severidad; la Policía o los gobiernos autónomos descentralizados, los GAD, deben actuar con responsabilidad, mayores controles, mayor capacitación ¿para qué? Para que se evite ojalá en lo posible que estos hechos vuelvan a producirse. Tengo que resaltar que la Organización Mundial de la Salud, señorita Presidenta, dice que Ecuador es el país con más muertes, veintisiete por cada cien mil habitantes, solo nos supera Venezuela y la República Dominicana; basta de tanto accidente de tránsito, señorita Presidenta, por ello es necesario que se cumpla con la ley, que exista un respeto al ordenamiento legal. Más allá de esta exposición, quisiera proponer al compañero Presidente de la Comisión, que se incorporen algunos cambios a este informe que fue presentado hace más de un año, y que está en contraposición a lo que establece el Código Orgánico Integral Penal, que ya está en vigencia desde el diez de agosto de este año, hay que actualizar ese informe, recogiendo las propuestas que se hagan esta mañana. Por lo tanto, yo considero que en el artículo dieciséis que pretende reformarse, el noventa y ocho, y que habla de los puntos, la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

pérdida de puntos, la obtención de puntos, se incluya, se incluya, señorita Presidenta, un inciso que diga: Al conductor que no haya sido sancionado en al menos un año, se le incrementará automáticamente dos puntos extras a su licencia de conducir para el siguiente año ¿por qué esto, señorita Presidenta? Porque es necesario incentivar el cumplimiento de la ley ¿para qué? Para que realmente exista ese incentivo, si alguien respeta la ley, pues que bien que pueda tener dos puntos adicionales, pero que no sean acumulables, sino por un año, señorita Presidenta. Así mismo, es necesario que en el artículo diecisiete que está sustituyendo el artículo ciento uno, se lo elimine esa propuesta ¿por qué? Porque el cambio consistente en distinguir propietarios y adquirentes o compradores es innecesaria, por el contrario la implementación de esta norma se la puede hacer vía reglamento y no a través de una reforma a la ley. En el artículo dieciocho que tiene que ver con agregarse como primer inciso del artículo ciento tres de la ley, considero que se debe eliminar ¿por qué, señorita Presidenta? Esto se debe eliminar porque es innecesaria su inclusión, considerando que también se lo debería hacer a través de un reglamento. En el artículo diecinueve que se pretende reformar el artículo ciento treinta y cinco, de la misma manera, sugiero que se elimine por la reserva material de la ley que está contemplado en el Código Orgánico Integral Penal en el artículo diecisiete; como también por la Disposición Derogatoria Décima Octava que consta en el mismo Código Orgánico Integral Penal. Es decir, que lo que se pretende hacer es ir en contra de lo que ya está desarrollado en el Código Orgánico Integral Penal. Lo mismo tiene que ver con el artículo veintiuno, que se dice que en el artículo ciento cuarenta y cinco se suprime el literal e), se encuentra derogado por el Código Orgánico Integral Penal. En el artículo veinticuatro, que dice, a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

continuación del artículo ciento noventa y cuatro agréguese el siguiente artículo innumerado, aquí yo considero que se debe sustituir este artículo; el actual artículo ciento noventa y cuatro solo clasifica las infracciones, pero no las tipifica. A fin de cumplir con el principio de legalidad de la tipificación de infracciones, es necesario, señorita Presidenta, que expresamente se señalen las conductas y la sanción pertinente aplicables a las escuelas de capacitación. El tema es esencial para poder ejercer el control sobre las mismas, por eso es que estoy proponiendo que el artículo ciento noventa y cuatro diga lo siguiente: Las infracciones sujetas a una sanción administrativa se clasifican en leves, graves y muy graves, y ahí está detallado cada una de las infracciones, cada uno de los tipos.....

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Un minuto, Asambleísta.....

EL ASAMBLEÍSTA ANDINO REINOSO MAURO. ...De los tipos administrativos que pueden ser sancionados. Con todo ello yo aspiro y espero, señorita Presidenta, que el señor Presidente de la Comisión, recoja estas propuestas y de esa manera, primero actualicemos el Código Orgánico Integral Penal y digamos basta a tanto accidente de tránsito, que exista más control por parte de la Policía, por los GAD, por los gobiernos autónomos descentralizados; que exista responsabilidad en las escuelas de conducción, tanto para profesionales como para no profesionales, porque solamente así trataremos de alguna manera evitar que estos accidentes de tránsito sigan produciendo más muertes, más lesiones y más daños en el país. Una cultura de respeto a la ley, sí, señorita Presidenta, solo así podemos garantizar nuestros derechos. Gracias.....



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el asambleísta Gabriel Rivera.-----

EL ASAMBLEÍSTA RIVERA LÓPEZ GABRIEL. Señorita Presidenta, muchísimas gracias, gracias también la atención a los compañeros y a las compañeras asambleístas. Antes de entrar propiamente a las observaciones que yo quiero hacer al informe que ha presentado el señor Presidente de la Comisión, el doctor Juan Carlos Cassinelli, quería hacer un breve comentario de las comisiones que se recibieron, señorita Presidenta, en forma muy sucinta. Se ha dicho que la intención de la Asamblea Nacional para cambiar esta lógica de que uno no puede sacar una licencia no profesional mientras que no tenga el cartoncito, el documento de las escuelas de conducción privadas, significaría desmejorar la calidad de los conductores no profesionales que circulan por el país; si es que fuese cierto esta premisa, señorita Presidenta, esto significaría que no hubiésemos crecido el dieciocho por ciento, con los datos que se presentaron aquí el año anterior, en accidentes o en siniestralidad de tránsito, porque las escuelas de conducción habrían estado garantizando el hecho de que los conductores no cometan esas infracciones o que no causen esos accidentes y los peatones también que tienen su parte. Sin embargo no ha sido así, señor Presidente, de modo que estamos partiendo, cuando se quiere decir que se quiere eliminar la calidad de los conductores, me parece que estamos partiendo de una premisa equivocada; y, una segunda cosa, señor Presidente, es el hecho de que actualmente el obtener por treinta y tres horas de curso un certificado de haber estudiado para obtener la licencia no profesional le cuesta, dólares más dólares menos, ciento sesenta dólares al aspirante no profesional, mientras que la Agencia Nacional de Tránsito cobra



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

treinta y seis dólares por el examen. De manera que, a mí me parece que sería muy importante decirle al país, decirle a los futuros conductores que si tienen la capacidad, tienen el conocimiento, han recibido el entrenamiento necesario, pero que no han pasado por una escuela con un examen objetivo, con un examen que sea difícil, que sea duro, con un examen que demuestre que ellos tienen conocimientos teóricos y prácticos, el hecho de que los futuros conductores se puedan ahorrar esos ciento sesenta dólares y que en la ley nosotros no podamos garantizar, a mí no me asustan los empleados de, a mí no me asustan las pifias de los que se sirven de esas escuelas de conducción privadas que, desgraciadamente, señor Presidente, tienen un negocio cautivo este momento y que el Estado no puede estar garantizando negocios privados, cuando tiene que garantizarlos sí, pero además que lo pueda prestar el servicio público. Se lo puede hacer también a través de instituciones de formación, universidades, institutos públicos, el Secap, etcétera; pero no puede estar eso garantizando un negocio privado a las escuelas, con el respeto que se merecen, quienes están en las barras, compañeras y compañeros.-----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA JOSÉ MONCAYO CEVALLOS, CUARTO VOCAL DEL CAL, CUANDO SON LAS ONCE HORAS CINCUENTA Y NUEVE MINUTOS.-----

EL ASAMBLEÍSTA RIVERA LÓPEZ GABRIEL. Dicho esto, señor Presidente, yo quiero permitirme rápidamente presentar algunas observaciones: En relación al artículo cuatro del proyecto presentado, no comparto con la incorporación del texto al numeral trece del artículo veinte. Señor Presidente; si usted me permite, yo sugiero con todo el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

respeto, yo sé que este informe usted lo recibió, yo sé que a usted, incluso y muchos tenemos que estar debatiendo esto con un informe que evidentemente usted no lo podía modificar, pero yo apelo a su sensibilidad, yo apelo a su patriotismo a fin de que se tomen en cuenta estas observaciones; yo no puedo considerar la reforma que le estoy diciendo, sobre el traspaso de las competencias que lleva a cabo la Agencia Nacional de Tránsito en este momento, porque estas se encuentran detalladas en el artículo setenta y cuatro y setenta y cinco de la ley que actualmente tenemos vigente, donde expresa y taxativamente se establecen las competencias que tendrá la Agencia Nacional de Tránsito y los gobiernos autónomos. Nosotros tenemos que, o debemos tener mucho cuidado en no crear unos mecanismos a fin de que luego éstas no estén claras o que exista una antinomia, o sea que choquen las normas; por lo tanto, señor Presidente, ruego a usted, tome nota de esto. Una segunda observación es con respecto al artículo cinco del proyecto de ley, en el que se propone sustituir el numeral diecisiete del artículo veinte de la ley que tenemos, por un texto que ha sido presentado; sugiero, señor Presidente, que ese texto se elimine y por lo tanto no se lo considere, pues la carga operativa de constitución de personas jurídicas en el ámbito del transporte le corresponde a la máxima autoridad de tránsito por delegación propia del directorio, escúcheseme bien, por delegación propia del directorio, quien a su vez, como todos conocemos estos directorios son un cuerpo colegiado responsables de la definición, lineamientos regulatorios y del control a nivel nacional, señor Presidente, le ruego se tome nota de esto. Una tercera observación que yo considero que es pertinente, en el artículo treinta y uno, se propone sustituir en toda la ley las palabras "Comisión Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Seguridad Vial” por “Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.....

REASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN LA ASAMBLEÍSTA MARCELA AGUIÑAGA VALLEJO, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS DOCE HORAS.....

EL ASAMBLEÍSTA RIVERA LÓPEZ GABRIEL. No obstante, lo indicado, esto que lo estoy enunciando puede ser considerado dentro del articulado propuesto para la reformatoria, sino que debe ser expresado en una disposición general, por lo que propongo, si usted así lo permite, se incluya una disposición general con el texto, señor Presidente, que le voy a leer y que además lo haré llegar debidamente por escrito, “sustitúyase en el texto íntegro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial las denominaciones: Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial CNTTTSV, por sus siglas en castellano o Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte”. Una cuarta observación, que creo que también es importante y lo solicito así mismo una vez más, señor Presidente, es que se considere el siguiente texto que propone agregar un inciso final en el artículo tres punto dos de la ley, es necesario hacer esta incorporación porque el artículo que actualmente tenemos confunde, y esto no es pertinente y esto es peligroso, las redes estatales troncales nacionales cuya operatividad está a cargo de la Comisión de Tránsito del Ecuador, además que para efectos de control se debe aclarar que en esta ley, los agentes civiles cuenten con facultad sancionatoria, qué pasa si los agentes civiles no cuentan con facultad sancionatoria, señorita



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Presidenta, lo que va a pasar simplemente es que nadie le va a hacer caso; nadie les va a parar, -como dice nuestro pueblo- bola, de manera que debe incluirse lo siguiente: De conformidad a la forma de ejercicio de las competencias prevista en la legislación relativa a la descentralización, en las circunscripciones donde los gobiernos descentralizados autónomos GAD, distritos metropolitanos o municipales no se encuentren obligados a asumir el control operativo del tránsito, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre y Seguridad Vial, podrá delegar esta facultad a la Comisión de Tránsito del Ecuador. Otra observación, la quinta, yo quiero solicitar al ponente una vez más, al ponente de este proyecto pues lógicamente, se considere suprimir el literal i)...-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Un minuto Asambleísta.-----

EL ASAMBLEÍSTA RIVERA LÓPEZ GABRIEL. Gracias. , del artículo tres punto cinco de la ley vigente, pues la Agencia Nacional de Tránsito ya tiene esta atribución y es de carácter nacional, si se le atribuye a los GAD podría haber conflicto de competencias como lo digo, y yo creo que lo menos que se puede hacer en este país en donde estamos impulsando la descentralización, es crear un conflicto de competencias. Tengo dos observaciones más, señorita Presidenta, que las haré llegar debidamente por escrito al ponente, les insisto a los compañeros que están en las barras, a mí no me asustan, las barras que vienen a defender intereses privados, a mí me interesan quien viene a defender los intereses de todo el pueblo ecuatoriano, compañeros, muchas gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra el asambleísta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

José Moncayo.-----

EL ASAMBLEÍSTA MONCAYO CEVALLOS JOSÉ. Gracias, señorita Presidenta. Tengo tres aspectos que plantear sobre este proyecto de ley, el primero se refiere a lo que establece la Disposición Transitoria Tercera, que dispone que en tres meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley Orgánica deberá el Estado constituir una empresa pública, son cerca de un millón de pólizas de seguros que se dan sobre el tema del transporte sobre los vehículos, yo considero que no se está tomando en cuenta lo que establece el artículo trescientos treinta y cinco de la Constitución, en donde el Estado está obligado a regular, controlar e intervenir para proteger la producción nacional, una póliza es un producto que sirve justamente para garantizar al propietario del vehículo la reposición del mismo en el caso de un accidente, este artículo señala que debe proteger la emisión en este caso de las pólizas para evitar cualquier práctica de monopolio, de tal suerte que no debe ser el Estado el que entre a monopolizar este servicio, esta emisión de pólizas, más bien deberíamos fortalecer a las empresas, a todas las empresas de seguros del Ecuador para que cada vez ofrezcan más y mejores servicios en este campo; en segundo lugar, estoy de acuerdo que se debe ser más duro, más exigente en la conformación de los grupos que emiten las licencias, en mi provincia hubo un ciudadano que luego terminó siendo alcalde después de haber vendido cientos de licencias de conducir, licencias profesionales, afortunadamente entre una de las que había vendido, había vendido a un menor de edad, y eso sirvió para que ese ciudadano termine en la cárcel, pero no fue suficiente porque luego terminó siendo alcalde de otra ciudad; en tercer lugar, señores asambleístas, este proyecto de ley abarca muchos campos, el de la capacitación, el campo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

de aspectos administrativos, sanciones, etcétera, etcétera, pero yo considero que en este proyecto de ley debemos incorporar una transitoria adicional que tiene que ver con nuestras vías, con nuestras carreteras, ustedes habrán observado en el último accidente de una empresa en la que murieron quince compatriotas, pudimos ver que las vallas de seguridad que estaban al borde de la carretera no fueron suficientemente firmes y seguras para evitar el accidente, desgraciadamente esto está pasando porque se considera que esas vallas realmente no hacen sino un efecto visual en el conductor y no son realmente vallas de seguridad que protejan la vida en el caso extremo de un accidente, de una pérdida de frenos o de una falta de pericia del conductor; yo propongo que se añada una disposición transitoria obligando al Ministerio del ramo a que emita un acuerdo ministerial para que todas las carreteras que se hagan en el Ecuador, cuenten con vallas de seguridad acorde a la topografía, acorde al ancho de la vía, para que los apoyos de estas vallas de seguridad sean más altos y tengan más vallas horizontales en ciertos lugares de la carretera, en los lugares más peligrosos y que las distancias que hay entre una columna y otra que soportan estas vallas se acerquen unas a otras para que haya más columnas y evitar de esta manera que la fuerza del vehículo termine tumbando la valla y caiga a los precipicios que existen en nuestras carreteras. Necesitamos hacer lo posible para evitar que hayan más muertos en nuestro país y una de las maneras que encuentro es mejorando las vallas de seguridad de nuestras carreteras, así probablemente algunas vidas no se hubiesen perdido, y no es sino cuestión de que esta ley, este proyecto de ley incorpore una obligación al Ministerio que corresponda a que haya un cambio en el diseño y haya un diseño, una especificación técnica más exigente en carreteras que son peligrosas en nuestro país. Muchísimas gracias,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

señorita Presidenta. -----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra
asambleísta Lídice Larrea.-----

LA ASAMBLEÍSTA LARREA VITERI LÍDICE. Gracias, señorita Presidenta. Compañeras, compañeros asambleístas, pueblo ecuatoriano, compañeras, compañeros que nos acompañan en las barras altas, un efusivo saludo para ustedes que han venido hoy día aquí a participar de la construcción de una ley, a dar sus criterios muy valederos para que esta ley que no solo les va a beneficiar a ustedes, sino a todos los ecuatorianos se nutra de este ejercicio que es de venir hasta aquí, hasta la Asamblea Nacional para construir las leyes que todos necesitamos, tengan la seguridad que legislaremos para todas y todos en beneficio no solo de ustedes, en beneficio del pueblo ecuatoriano y en el respaldo que ustedes y que nosotros y que todo el pueblo deba tener; vivimos un momento clave en la realidad de nuestro país para analizar y debatir aquí en el Pleno de esta Asamblea Nacional un tema de tanta importancia y trascendencia como es la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como lo dice la misma denominación de la ley, buscamos mejorar la seguridad vial y regular los servicios de transporte terrestre que nos permitan a todos los ciudadanos sentirnos garantizados por parte del Estado ecuatoriano, en una reducción de tantos accidentes de tránsito que se suscitan diariamente en nuestras vías, de generar esa conciencia ciudadana entre los conductores y por qué no también entre los peatones, de cumplir con las normas de tránsito, para que todas y todos formemos parte de este cambio, tanto la agencia reguladora como los transportistas, los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

ciudadanos así como las entidades vinculadas en generar una transformación integral en el sistema. Me quiero referir, compañeros y compañeras asambleístas, sobre un tema conocido por todos que es el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT, en el proyecto de ley se establece que el SOAT sea emitido por la empresa pública aseguradora, así lo denomina, no obstante la ley vigente facultó a las aseguradoras privadas a nivel nacional el cobro por este concepto de seguros obligatorios de accidentes de tránsito, para las indemnizaciones que se generen en los siniestros en la vía, a excepción de los accidentes fantasmas, es decir, aquellos cuyos responsables no fueron determinados o cuyo SOAT no se encuentra vigente, estas indemnizaciones eran asumidas por el Fonsat; durante los primeros cuatro años de recaudación, las aseguradoras reportaron ingresos por concepto de SOAT que superaban los doscientos sesenta millones de dólares, valores que son destinados un cincuenta y cinco por ciento a cubrir las indemnizaciones, el quince por ciento para el Fonsat, y el restante para su propio giro como negocio, este último supera la suma de ciento cincuenta millones de dólares que no son destinados a planes y programas de educación vial, esta realidad se muestra en una matriz, creo que debemos tomar medidas oportunas, a fin de que el Estado ecuatoriano no se vea perjudicado y garantice de manera óptima el fin para lo cual se creó este seguro que es de amparar a las víctimas de los accidentes de tránsito. Por ello quiero sugerirle al compañero ponente de este proyecto de ley, no considere los artículos veinticinco, veintiséis, veintisiete, veintiocho y veintinueve de este proyecto de ley y proponer la sustitución de manera integral del título uno del seguro obligatorio de accidentes de tránsito del Libro V del aseguramiento de la ley vigente, por el texto que propongo ante ustedes y que se lo haré llegar inmediatamente



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

para que el Asambleísta ponente si así lo considera lo incorpore en el texto final para que sea analizado y votado. Propongo la creación del sistema público para pago de accidentes de tránsito, en sustitución del Fonsat y SOAT, que tiene como finalidad brindar un verdadero servicio de seguridad y que quien lo haga sea el Estado ecuatoriano con las instituciones inmersas y no quienes lo venían realizando, ya que sus recaudaciones a nivel nacional han conllevado a un crecimiento administrativo y económico significativo en comparación al que actualmente administra el Fonsat, desvirtuando la naturaleza para lo cual este servicio y seguro fue creado. El sistema propuesto será administrado por la entidad que para el efecto designe el Gobierno Central y el Estado en coordinación con los ministerios de los sectores de Finanzas, Transporte, Salud y la Agencia Reguladora, garantizando la prestación de los servicios de salud que requieran las víctimas de accidentes de tránsito amparadas por este sistema; el pago de este servicio se efectuará con el pago de la matrícula, según el calendario establecido, para afianzar su recaudación y así evitarnos al obtenerlo en fechas descoordinadas con la obtención anual de la matrícula de nuestros vehículos, los fondos serán destinados exclusivamente para la atención de los accidentes de tránsito y campañas de seguridad vial a cargo de los organismos de tránsito correspondientes; precisar que a toda persona víctima de accidente de tránsito en nuestro territorio, no podrá tener exclusiones de ninguna naturaleza y que será el Estado quien asuma los gastos de estas víctimas conforme a las condiciones que para su efecto se generen vía reglamento. En el caso de que el monto total de los perjuicios causados por el accidente de tránsito no son cubiertos en su totalidad, el saldo correspondiente será responsabilidad del causante del accidente cuando este limite sea determinado por la autoridad



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

competente; guardando relación con esta propuesta, me permito también se considere el siguiente texto en vez del propuesto en la Disposición Transitoria Tercera del proyecto de ley, esta disposición otorga el plazo de ciento ochenta días a partir de la publicación de la presente ley, para que la Agencia Reguladora, el SRI y la Superintendencia de Bancos mientras se encuentra a su cargo el control del sistema de seguros estructuren una plataforma tecnológica que permita asumir esta responsabilidad, además establecer que las pólizas de SOAT emitidas hasta la fecha de promulgación de la presente ley, se cubrirán y se mantendrán vigentes en la totalidad hasta la fecha de su vencimiento y una vez vencidas las pólizas por efectos del calendario en los procesos de matriculación vehicular, durante el primer año fiscal siguiente a la publicación de esta ley, el sistema propuesto cubre a los rubros por accidentes de tránsito; culminado el plazo de transición, los rubros por concepto del sistema de recaudación conforme el calendario reglamentado al primer pago, se adicionará el valor proporcional contado desde la fecha de vencimiento del SOAT hasta la fecha en que se efectúe la matriculación vehicular, además de esta disposición también propongo se agregue el siguiente numeral que ustedes pueden apreciar en la pantalla a continuación del numeral veinte del artículo veinte de la ley vigente y se reenumere los subsiguientes a fin de atribuir al directorio de la agencia reguladora, el regular el funcionamiento del sistema público para pago de accidentes de tránsito. Con esto compañeras y compañeros, dejo en consideración esta propuesta integral generada con el fin de garantizar un excelente servicio a las víctimas de accidentes de tránsito, un mejor servicio y sobre todo buscando que el Estado, es decir todos nosotras y nosotros los ecuatorianos, no nos veamos afectados con rubros en contra,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

pudiendo asumir nosotros esta responsabilidad, tengo la plena seguridad que hoy día aquí en la Asamblea Nacional que vamos a elaborar una verdadera ley, una verdadera reforma de Ley de Transporte y Seguridad Vial, donde los beneficiarios seremos todas las y los ecuatorianos, señorita Presidenta, compañeros legisladores.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra el asambleísta Efrén Reyes.-----

EL ASAMBLEÍSTA REYES MACHUCA EFRÉN. Ecuatorianas y ecuatorianos, compañeros y compañeras de las barras altas, bienvenidos a la Asamblea Nacional, esta es su casa, esta Asamblea de puertas abiertas, que bien, hoy están ustedes sacrificando un día de trabajo, pero eso, créanlo de corazón, nos impulsa a seguir trabajando en beneficio del pueblo ecuatoriano, a seguir legislando en beneficio de los ecuatorianos, señorita Presidenta de la Asamblea, colegas asambleístas, hoy es un día importante en esta Asamblea Nacional, es un día importante para todos los ecuatorianos, creo que todos conocemos y somos testigos que cada día se pierden muchas vidas en las carreteras, en las vías ecuatorianas, a pesar de tener vías de primer orden, vías de calidad tenemos accidentes, pero aquí estamos compañeros y compañeras justamente para corregir, para legislar, para tratar de evitar que se sigan perdiendo vidas en las vías ecuatorianas, por eso es importante que tratemos reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es por eso que es importante analizar y debatir, para eso estamos acá. Señor Presidente de la Mesa, me permito exponer algunas observaciones, existe un vacío legal que ha dado cabida a la contratación de servicios de transporte informales que no cuentan con el título habilitante otorgado



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

por los organismos de tránsito competentes, la contratación de un servicio de transporte terrestre debe efectuarse en los términos que señala la ley, por lo que su observancia es obligatoria incluso para los organismos del Estado, quienes en la actualidad mantienen vigentes contratos con quienes no se encuentran autorizados para prestar el servicio, por ello, señor Presidente de la Mesa, propongo y solicito incorporar un capítulo denominado: "De la contratación de servicios de transporte terrestre", esto a continuación del artículo ochenta y seis, propongo algunos artículos como lo pueden ustedes ver en la diapositiva que se está proyectando, la contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras constituidas bajo el servicio de transporte comercial en cualquiera de sus modalidades, al amparo de lo dispuesto en la presente ley y su reglamento a recibir una contraprestación económica por el servicio entregado, queda prohibida la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, así como la contratación de quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo. Otro artículo a consideración de la Mesa, que los organismos de tránsito, competentes ejecuten un control permanente a nivel nacional sobre los establecimientos comerciales y personas naturales o jurídicas que contraten el uso de servicios de transporte terrestre que no cuenten con el respectivo título habilitante. Otro artículo a considerarse, que en los procesos de contratación pública, cuyo objeto sea la prestación de un servicio de transporte terrestre se requiera de este para ejecutarlo. En caso de inobservancia de los organismos de tránsito, notifiquen a las máximas autoridades de cada institución a fin de que se inicien las acciones administrativas respectivas; que el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con la entidad competente en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

materia de contratación pública elabore el reglamento respectivo. Otra observación es que es necesario reforzar las regulaciones inherentes a la homologación vehicular, proceso por el cual se certifica que un vehículo es seguro y cumple con todas las normas técnicas y ambientales aplicables, a fin de evitar el ingreso de vehículos no seguros al país, y que perjudiquen directamente a los consumidores, es necesario contar con la facultad de controlar a los representantes de las importadoras automotrices a nivel nacional en la venta de los automóviles, por ello, señor Presidente, es necesario sustituir el artículo ochenta y seis de la ley vigente por el siguiente artículo que propongo, el texto propuesto; Artículo ochenta y seis, los medios de transporte empleados en cualquier servicio definido en esta ley, deberán contar obligatoriamente con el certificado de homologación conferido por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como requisito obligatorio previo al ingreso al país y su comercialización de acuerdo al reglamento específico que deberá prever las sanciones de control y sanción sobre quienes no acaten esta disposición. El proceso de homologación de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito a nivel nacional, se efectúe en coordinación con los organismos competentes de acuerdo con el reglamento correspondiente. Hay una observación de forma que también la quiero proponer ante ustedes compañeros asambleístas, que para ser coherentes y mantener la misma técnica jurídica, sugiero que el artículo trece del proyecto de ley reformativa, se cambie por el siguiente texto, muy sencillo, en el artículo trece sustitúyase la letra b) del artículo ochenta y ocho, por el texto siguiente, la formación de conductores. Compañeros asambleístas, creo que estamos aquí para legislar en beneficio de los ecuatorianos y hoy estamos proponiendo estas reformas como lo dije al inicio para salvar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

vidas de los ecuatorianos, que ya no sigan existiendo más accidentes de tránsito, ojalá la meta en el próximo año sea de cero accidentes de tránsito y cero pérdidas de vidas aquí en el Ecuador. Muchas gracias, señorita Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra asambleísta César Umaginga. Tiene la palabra asambleísta Fausto Cayambe.-----

EL ASAMBLEÍSTA CAYAMBE TIPÁN FAUSTO. Muchas gracias, compañera Presidenta. Compañeros asambleístas, colegas, a la ciudadanía que está presente como también a los que nos están escuchando tanto por la televisión como por la radio de la Asamblea Nacional. Yo también quiero hacer algunas observaciones sumamente importantes, aspiro que nuestro compañero ponente pueda recoger y así responder a uno de los objetivos fundamentales del Plan de Desarrollo del Buen Vivir. El objetivo tres punto dos se plantea garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e intranacional, además plantea algunos lineamientos también claves, importantes para alcanzar este gran objetivo que nos permita a todos los ecuatorianos y ecuatorianas viajar seguros con servicios de calidad y eficiencia, dice el literal a), incentivar el uso del transporte público masivo, seguro, digno y sustentable bajo un enfoque de derechos, promover incentivos de asistencia técnica para adoptar modelos integrados de transporte público rural y urbano amparados en este objetivo, en estos lineamientos, compañero Presidente, ponente de esta ley, quiero hacer las siguientes observaciones. Con la finalidad de que quede claro y no se especule políticamente a lo que determina el artículo setenta y siete, compañero ponente quiero presentarle la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

siguiente redacción. Artículo setenta y siete. Constituye una operadora de transporte terrestre, toda persona jurídica sea cooperativa o compañía que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta ley, su reglamento y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos. Así que damos la posibilidad que tanto a nivel de economía popular existan las cooperativas, pero, también a nivel del sector mercantil societario existan las compañías. Compañero Presidente, también quiero hacer una observación al artículo cincuenta y siete de la ley vigente, y planteo el siguiente texto: dentro de esta clasificación entre otros, se encuentra el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y lo demás que prevean en el reglamento, las cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Mantenemos el artículo cincuenta y siete. En el artículo diez, quiero proponer la siguiente observación, compañero ponente, en el artículo diez del proyecto de ley de reforma propone, agregar "bajo cualquier tipo", luego de la frase "es aquel que opera" en el artículo sesenta y siete de la ley vigente, sugiero se elimine esta reforma, pues el servicio de transporte público y sus tipos se encuentran definidos en el reglamento a la ley. Es necesaria la reforma propuesta considerando además que dará cabida a interpretaciones respecto a los tipos de vehículos que han sido autorizados por los organismos de tránsito competentes para este transporte de pasajeros. Cincuenta y seis, quiero plantear el siguiente texto. El artículo cincuenta y seis. El servicio de transporte público, podrá



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas. Sugiero una disposición general, que establezca en las disposiciones que se haga alusión a cooperativas de transporte terrestre, compañías de transporte terrestre cooperativas y/o compañías, léase operadoras de transporte. Observación a la Disposición General Décima Novena, quiero plantear la siguiente redacción, "De forma previa a la Constitución Jurídica de las operadoras de transporte terrestres, sujetas a las disposiciones de la presente ley, las entidades responsable de los procesos de constitución jurídica, deberán contar necesariamente con un informe favorable emitido por el organismo de tránsito competente, sin perjuicio de su constitución para prestar servicios de transporte terrestre, las operadoras deberán obtener el respectivo título habilitante". Con la finalidad de guardar relación con el nuevo texto presentado, que presenté al inicio al artículo setenta y siete propuesto, quiero plantear la siguiente redacción a la disposición transitoria, que diga lo siguiente, compañero ponente, "la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en un plazo de trescientos sesenta días contados a partir de la publicación de la presente ley reformativa, definirá los lineamientos sobre la naturaleza jurídica que deban adoptar las operadoras del transporte terrestre a nivel nacional para su funcionamiento. Las Superintendencias de Economía Popular y Solidaria, de Compañías, Valor y Seguros, los gobiernos autónomos descentralizados en el ámbito de su competencia y los demás organismos de regulación y control, tomarán las acciones correspondientes y dictarán la normativa necesaria para dar cumplimiento a los lineamientos emitidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial". Compañera Presidenta, compañero



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

ponente, compañeros asambleístas; nosotros hemos planteado hacer leyes que responda a la realidad, que responda a la mayoría del pueblo ecuatoriano, esta reforma va en beneficio de la mayoría del pueblo ecuatoriano, pero sobre todo determina roles claros para la Agencia Nacional de Transporte, para los gobiernos autónomos descentralizados que tiene esa competencia, garantiza lo establecido en el artículo cincuenta y siete. Pero sobre todo fortalece la economía mercantil y la economía popular y solidaria que dinamiza la economía nacional del pueblo ecuatoriano. Muchas gracias, compañera Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra asambleísta César Umaginga.-----

EL ASAMBLEÍSTA UMAGINGA GUAMÁN CÉSAR. Muchas gracias, compañera Presidenta, un saludo también, saludos a los de la barra alta, en este día: La que vamos a discutir, la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Es un tema bastante importante, trascendental dentro del Estado ecuatoriano topar los derechos del pueblo ecuatoriano, topar los derechos inalienables e imprescindibles para el Estado ecuatoriano. Estos derechos serán en este momento en algunas áreas mermadas, en otras también pretende fortalecerlas. Sin embargo lo que queremos decir en este día, es que poco a poco lo que estamos viendo, lo que hemos debatido en las normas que hemos aprobado en los últimos tiempos, el Estado ecuatoriano va tomando absolutamente el control político. Eso creo que absolutamente deben conocer los ecuatorianos, sin absolutamente menoscabar, despreciar precisamente el desarrollo de este país, pero sí



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

quiero decir, sí estamos preocupados evidentemente, porque no, estamos preocupados de todos los días, lo que vemos, lo que pasa en las carreteras ecuatorianas, en el año dos mil catorce hay más de mil muertos en el Ecuador, eso significa que algo está pasando, eso significa ciudadanos ecuatorianos que debemos discutir con mucha profundidad, lo que quiero decir, en este día, en esta mañana. Claro, en materia constitucional lógicamente determina en que las sanciones pueden ser juzgados solo por una sola vez, pero, aquí en la reformativa de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial ratifica precisamente las sanciones que tiene que ver con algunos delitos, con algunas infracciones tres veces por la misma materia y eso significa violar la Constitución de la República, hay multas a los choferes, diez días a la cárcel, reducción de puntos, no puede ser que viole la Constitución de la República, cuando por la misma materia debe ser juzgado por una sola vez, no tres veces, ciudadanos ecuatorianos. Obviamente es un tema bastante técnico, bastante jurídico y por lo tanto, yo sí quisiera decir en este día, cuando los temas han sido topados en esta mañana por los asambleístas oficialistas obviamente, esta reforma tiene que ver absolutamente la responsabilidad o la corresponsabilidad de los asambleístas también lo que vamos a debatir, lo que vamos a analizar. A mi juicio se contrapone el objetivo de la segunda, de la reforma planteada al segundo inciso del artículo noventa de la Ley Orgánica de Transporte y Seguridad Vial, ¿qué está diciendo el artículo noventa? Los menores a partir de dieciséis años podrán conducir vehículos, motores, incluido maquinaria agrícola o equipo pesado, o equipo caminero pesado. Yo creo que distinguidos ciudadanos, amigos, el menor de dieciséis años para manejar equipo caminero debe absolutamente tener experiencia, experiencia que permita trabajar, que permita compañeros, también tener suficiente capacidad, suficiente



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

responsabilidad hasta psicológica para manejar el equipo caminero. Yo creo que distinguidos asambleístas, en esta mañana solo que podamos nosotros plantear en que los choferes, los operadores de dieciséis años en adelante que puedan conducir, pero que puedan conducir con acompañamiento de su padre, puedan también garantizar si es que van a los viajes, si es que van a trabajar, obviamente deberían absolutamente presentar una garantía bancaria, debería existir también lo que ustedes aprobaron también en la LOSEP, el tema también que se relaciona con el tema del Código de Trabajo, con el tema también LOSEP del Código de Servicio Público en que los salarios básicos mínimos sean analizados, cuando de repente se accidenta quien garantiza a los menores de edad, quién juzga a los menores de edad. Y por lo tanto, tiene que ver también esto, analizar el Juzgado de la Niñez y Adolescencia o puede ir también, en los últimos tiempos se ha cambiado también a Unidad Judicial Familiar. Entonces, este tema si nos preocupa distinguidos ciudadanos ecuatorianos, al respecto el ponente, quisiera que esto acoja el artículo ciento tres donde determina que preferentemente en caso de la matriculación vehicular, será de preferencia personal y tendrá responsabilidad ulterior en el caso de que induzca al engaño a la autoridad, en caso de que los documentos presentados sean declarados falsos, es preciso recordar que la ley de acuerdo con la definición establecida en el artículo uno del Código Civil, manda, prohíbe y permite. En tal virtud es erróneo señalar que toda matriculación será de preferencia, significa distinguidos ciudadanos que no tiene relación con la norma jurídica cuando dice "preferencial". Por lo tanto, al ponente le planteo para que elimine esta palabra. Seguro de SOAT, aquí estamos planteando que la relación a la reforma de Seguridad Obligatoria de Accidentes de Tránsito SOAT, con los cuales el referido seguro remitido



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

por una empresa pública, estamos pretendiendo que el SOAT termine y que maneje la empresa pública y aquí habría que ver el tema de eficiencia y eficacia cuando los y las víctimas fueron precisamente beneficiados y atendidos con eficiencia y no hay un informe técnico donde determine precisamente este dato por qué nosotros queremos eliminar el tema del SOAT e implementar que controle el Estado ecuatoriano y crear empresa pública. En ese sentido tanto la Empresa Colonial o Empresa Andina, algunas también aseguradoras, tiene que ver precisamente, no cierto, con la eficiencia que ha entregado en los últimos tiempos, no hay un análisis precisamente técnico, no hay datos técnicos hasta este momento que haya emitido la Comisión. Yo sí quisiera que este texto absolutamente el original se mantenga el artículo doscientos quince, doscientos dieciocho, doscientos diecinueve, doscientos veinte. Finalmente, creo que es interesante hablar también de las escuelas de formación de conducción, está también poniendo que el Estado controlará y exigirá la capacitación integral permanente de formación, tecnificación de conductores, conductoras profesionales en estricto cumplimiento del aseguramiento social, quiere decir que estas normas está diciendo que termina también las escuelas de conducción, los sindicatos no existiría con esta norma. Por eso nosotros decimos que se mantenga el texto original para que la escuela de formación de no profesional se siga manteniendo,.....

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

EL ASAMBLEÍSTA UMAGINGA GUAMÁN CÉSAR. ... Siga también entregado la licencia. En cuanto al transporte comunitario, yo creo que tenemos que ser muy enfáticos, ahorita están poniendo transporte no



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

comunitario, sino como transporte alternativo, como quieran poner, pero lo que quiero decir que los transportes comunitarios han generado también la movilidad desde el campo a la ciudad. Nosotros cuando cargamos animales, cuando cargamos los productos sacamos al mercado, este momento están diciendo, por favor cuidado que vayan en la carga juntos también con los animales y pasajeros. Entonces, nosotros tenemos que decir animales adelanten a la plaza, yo voy a seguir en el bus. Por favor espérenme en la plaza hasta que lleguemos nosotros en el bus y si es posible les llamo por teléfono si alguien quiere negociar. Eso es imposible, distinguidos ciudadanos ecuatorianos, el transporte alternativo debe ingresar a los mercados, a las plazas.....

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Ha concluido su tiempo Asambleísta.....

EL ASAMBLEÍSTA UMAGINGA GUAMÁN CÉSAR. ... Para que puedan también subsistir la economía solidaria como ha dicho el asambleísta Cayambe. Muchas gracias.

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Tiene la palabra asambleísta Francisco Solórzano.....

EL ASAMBLEÍSTA SOLÓRZANO AVILÉS FRANCISCO. Muchas gracias, buenos días, compañera Presidenta, compañeros y compañeras asambleístas: Aquí hemos escuchado algunos importantes criterios y algunas cifras interesantes respecto de lo ocurre con el tránsito y el transporte en el Ecuador, más de nueve mil accidentes por impericia nos acaba de decir el asambleísta Andino, impericia que está relacionada con la falta de conocimiento, la incapacidad de los señores choferes,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

conductores y operadores y en el afán de contribuir de mejor forma en los aspectos de formación y capacitación de los choferes profesionales, yo quisiera pedirle al compañero Presidente de la Comisión, considerar una modificación en la redacción de los artículos noventa y tres y ciento ochenta y ocho de la ley, si bien en el informe en el numeral quince, en el artículo noventa y tres y en el último inciso del artículo ciento ochenta y ocho, se acogen los planteamientos de los assembleístas Gabriel Rivera y Consuelo Flores, flexibilizando las normas y estableciendo que la concesión de las licencias no profesionales deben aprobar el examen respectivo y que los cursos deben respaldar el otorgamiento de las mismas y en los casos de las licencias profesionales, para equipo caminero que las otorguen además las escuelas de conducción de choferes profesionales Secap y Fedesomec, las escuelas politécnicas y universidades, escuelas de capacitación e institutos de educación superior, debidamente autorizados por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, si bien el espectro es amplio para poder ofrecer un capacitación, una formación profesional en este aspecto, consideramos, considero particularmente que una redacción apropiada podría ayudar para que esto sea plenamente efectivo. En el artículo noventa y tres, propongo el siguiente texto: Para la obtención de la licencia no profesional de conducir Tipo B, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, exigirá únicamente la rendición y aprobación de las pruebas sicométricas y teóricas y prácticas tomadas por la propia identidad y se extenderá la licencia de conducir no profesional Tipo B, únicamente a aquellos postulantes a conductores no profesionales que aprueben dichas evaluaciones. En caso de reprobación de las pruebas tomadas por parte de la identidad, el postulante deberá obtener



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

el certificado de aprobación de estudio que otorgue el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap o las escuelas debidamente autorizadas por el directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como requisito previo para volver a rendir las pruebas correspondientes. Además el certificado o título de aprobación de estudios que otorguen Fedesomec, las escuelas de conducción de choferes profesionales, el Secap, sindicatos, instituto técnicos de educación superior, escuelas politécnicas y las universidades debidamente autorizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, constituye requisito y esto es lo importante de esta norma, constituye requisito importante indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir profesional, operador de maquinaria agrícola y equipo caminero, pesado, además es necesario considero poner alguna regulación a quienes incumplen la ley respecto de las escuelas de formación, y dice, los representantes de la escuela para conductores profesionales y no profesionales que acrediten falsamente la certificación o títulos de aprobación de estudios sin el cumplimiento efectivo de los requisitos académicos y legales establecidos en esta ley y su reglamento, sin perjuicio de las acciones adicionales a que hubiere lugar, serán sancionados administrativamente en lo que fuere aplicable en cada una de las calidades como son: a) La clausura definitiva de la escuela autorizada. b) La inhabilidad por dos años de ejercer funciones públicas, privados o gremiales relacionadas con el transporte terrestre y tránsito; y c) La destitución de su cargo. La imposición de la sanción en la instancia administrativa, conlleva la aplicación obligatoria al responsable de una multa de hasta veinticinco remuneraciones básicas unificadas, tal vez esto contribuya a evitar el tráfico de las conocidas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

licencias de conducir. En el artículo ciento ochenta y ocho el siguiente texto: La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales, estará a cargo de las escuelas de conducción profesional: sindicatos de conductores profesionales, institutos técnicos de educación superior, universidades y escuelas politécnicas autorizados por el directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores no profesionales estará a cargo del Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap y las escuelas debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Todas las escuelas serán supervisadas por el Director Ejecutivo en forma directa o a través de las unidades administrativas provinciales, las escuelas de formación e institutos técnicos de educación superior y capacitación de conductores profesionales y no profesionales para su funcionamiento deberán observar y cumplir con los requisitos que para el efecto se establezcan en el reglamento específico. Esto quiere decir, que estas escuelas deberán contar con toda la infraestructura necesaria para profesionalizar, para capacitar, para formar de manera eficiente a los conductores de vehículos y equipos pesados. Las escuelas de conductores a las que se refiere el presente artículo realizarán obligatoriamente al menos una vez al año actividades y programas de educación y seguridad vial en beneficio de la comunidad de su respectivo domicilio, acciones que serán reportadas a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, además propongo se faculte a Fedesomec, escuelas de institutos de educación, universidades y escuelas politécnicas, al Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

y sindicatos debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que sean los entes encargados de la formación, capacitación, perfeccionamiento y titulación de operadores de maquinaria agrícola y equipo caminero. Para que exista coherencia con la participación del Seap, propongo una disposición transitoria, la Disposición Transitoria Segunda: Otórguese el plazo de trescientos sesenta y cinco días contados a partir de la publicación de la presente ley reformativa, para que el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap, obtenga la respectiva autorización por parte de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para la formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales a nivel nacional, previo el cumplimiento de los requisitos y condiciones previstas en la presente ley su reglamento aplicativo y demás disposiciones del organismo de control y regulación, el establecer de manera clara las responsabilidades que estos estamentos de formación y capacitación de los profesionales de la transportación, ayudará a un mejor contenido y a una mejor aplicación de la ley. Muchas gracias, señorita Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra asambleísta Omar Juez.-----

EL ASAMBLEÍSTA JUEZ JUEZ OMAR. Gracias, señorita Presidenta. Un saludo especial a todos los compañeros asambleístas, a los invitados de las barras altas, a los ciudadanos que nos escuchan a través de la radio de la Asamblea Nacional, en especial a los ciudadanos de mi querida provincia de Los Ríos: Es importante recordar que yo fui parte de la Mesa



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

que laboró este proyecto de ley en la Asamblea en el período anterior, ciertamente se trabajó junto a los compañeros para hacer una ley justa que sea posible aplicar en el país. Hoy al cabo de un año después, es importante recordar que es la oportunidad justamente para poder mejorar los textos y es así como nos hemos permitido muchos de los compañeros asambleístas, presentar observaciones, artículos completos que buscan mejorar este texto para beneficio de todas y todos los ecuatorianos, me he permitido hacer cinco observaciones, comenzando con esta primera observación que refiere justamente a regular la ley vigente sobre los terminales terrestres que hay en el Ecuador. Los últimos años ha habido un aumento considerable de terminales terrestres en el Ecuador, gracias al apoyo de la revolución ciudadana a que los cantones tengan su transporte pesado mucho más ordenado y concentrado en un solo lugar. Y ya sea estos servicios de transporte deben sujetarse también a los procesos de regulación y control, emanado de los organismos de tránsito competentes, por lo que es necesario organizar esta actividad y administración que se ejerce dentro de sus instalaciones, sean estas a cargo de los GAD o de empresas concesionados. Por lo tanto, me permito proponer este artículo sesenta y cuatro, para que reemplace al anterior que dice: El control y vigilancia que ejerce el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre los servicios a que se refieren los artículos anteriores, comprende: la prestación de los servicios, por parte de la operadora de transporte, la autorización y la tipología y servicios previstos en la construcción de nuevos terminales y la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el reglamento específico, emitido por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

aplicación de sanciones por inobservancia a lo dispuesto en el presente artículo, se recurrirá a lo previsto en el artículo referente al régimen administrativo de esta ley. La observación dos, compañeros asambleístas, se refiere a que es necesario, importante aclarar los ámbitos de acción de los organismos de tránsito competentes, actualmente no está muy claro las competencias o los alcances que tienen los GAD con respecto a regular el tránsito y siendo el tránsito por sus diferentes naturalezas, como el tránsito por el turismo, como el de carga pesada que salen de las circunscripción cantonal, es importante definir quién otorga los títulos habilitantes es así que hemos propuesto este artículo setenta y cuatro y setenta y cinco que sea remplazado por lo siguiente: Compete a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar los siguientes títulos habilitantes: literal a) Contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas o bienes para los ámbitos interregional e interprovincial e internacional. Literal b) Permisos de operación de servicios de transporte comercial bajo la modalidad de carga pesada y turismo en todos los ámbitos. Literal c) Permiso de operación de servicio de transporte comercial para todos los ámbitos a excepción del intracantonal; y, d) Autorizaciones de operación para el servicio de transporte por cuenta propia para todos los ámbitos. En el ámbito internacional los títulos habilitantes serán otorgados de conformidad a los convenios y normas internacionales vigentes. Artículo treinta y cinco. Corresponde a los GAD, regionales, metropolitanos y municipales, en el ejercicio y sus respectivas competencias en el ámbito de su jurisdicción otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: Literal a) Contratos de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes para el ámbito intracantonal; y, b) Permisos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

de operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todas sus modalidades a excepción de carga pesada y turismo para el ámbito intracantonal. En las jurisdicciones donde los gobiernos autónomos descentralizados, regionales, metropolitanos y municipales no ejerzan la competencia de tránsito será la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial quien otorgue los respectivos títulos habilitantes. Esperamos con este artículo a los compañeros de las barras altas ayudarlos y esclarecer un poco las dudas que tenían. La tercera observación, compañeros y compañeras, justamente, evitar un problema social que se ha generado por la grave omisión en el cumplimiento de homologar los modelos de vehículos a ser comercializados, ha ocasionado grandes pérdidas económicas a los consumidores y es por eso que es necesario mediante esta ley reforzar estas disposiciones con la finalidad de sancionar a los responsables de comercialización de vehículos nuevos, por lo tanto, proponemos el artículo doscientos cinco sea, que los importadores de vehículos, repuestos, equipos, partes y piezas, carroceros y ensambladores podrán comercializarlo siempre que cuenten con el certificado de homologación debidamente extendido por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que certificará, que el modelo del vehículo cumple con todas las disposiciones de seguridad expedidas por los organismos competentes. De verificarse la inobservancia de la presente disposición, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, podrá tomar las acciones de control previstas en el reglamento específico, lo que incluirá, entre otros, la revocatoria del certificado de homologación otorgado. La obtención del certificado de homologación será el requisito previo a las importaciones y matriculación



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

de unidades vehiculares, para lo cual el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará en capacidad de supervisar, fiscalizar y sancionar el incumplimiento de esta disposición, conforme a esta ley y reglamento que expida para el efecto su directorio. La observación cuarta, compañeros y compañeras, se refiere a que actualmente sin conocer hay más de ocho mil unidades de vehículos abandonados en los patios de retención, que sin esta aclaración que queremos hacer en este artículo, no pueden ser ni subastados, no pueden ser ni rematados, buscando el beneficio para el lugar donde corresponda, y es por eso, compañeros, que permitimos proponer que se sustituya la Disposición General Quinta de la ley por el siguiente texto: "Facúltese a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Comisión de Tránsito del Ecuador y gobiernos autónomos descentralizados, que hayan asumido la competencia, para que, de conformidad con el Reglamento General Sustitutivo de Bienes del Sector Público, procedan al remate en subasta pública de los vehículos que, no habiendo sido retirados por sus propietarios de las dependencias de tránsito hayan sido declarados en abandono por más de un año contados a partir de la fecha de su ingreso, salvo los que se encuentren en juicio..."-----

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

EL ASAMBLEÍSTA JUEZ JUEZ OMAR. ...en caso de los vehículos cuyo abandono se diera los tres años contados de su fecha de ingreso, facúltese a los organismos de tránsito citados a proceder, sin más trámite a la chatarrización de los mismos. Y la última, señorita Presidenta, se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

refiere a que en el artículo treinta del proyecto de ley que hemos presentado, se propone agregar una Disposición General Vigésima Séptima, sugiero que se elimine este artículo, pues es un proceso reglamentario y los vehículos del Estado deben regirse y cumplir las disposiciones establecidas por el organismo rector y mantener el buen uso de los recursos públicos. Muchas gracias, señorita Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra, asambleísta Moisés Tacle.-----

EL ASAMBLEÍSTA TACLE GALÁRRAGA MOISÉS. Gracias, señorita Presidenta. Colegas asambleístas. Ciudadanos en las barras. Hemos escuchado con mucha atención las intervenciones de algunos colegas cuando se referían con mucha preocupación al grave incremento en los accidentes de tránsito en el Ecuador con el consiguiente número de víctimas fatales en muchos de ellos que se ha producido especialmente en el último año. Y realmente, esto nos debe llamar a la reflexión profunda, porque se suponía que con la vigencia de esta nueva Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Movilidad que está vigente desde el año dos mil ocho, si no me equivoco, se iba, precisamente, a velar, entre otras cosas, sobre todo, por la seguridad vial, por la seguridad y la vida de los ciudadanos. Pero ocurre que las estadísticas muestran todo lo contrario. También se nos ha dicho que la mayoría de estos accidentes se han producido o por impericia de los conductores o por mala condición mecánica de los vehículos. Pero lo que no se ha dicho es por qué la impericia de los conductores y por qué el tema de la mala conducción de los vehículos y sobre eso quiero tomarme unos minutos para reflexionar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

en voz alta, de que cuando se plantean cambios a una ley que tienen pocos años de vigencia, obviamente todos esperamos que esos cambios vayan en el sentido de mejorar o de corregir artículos en la ley para evitar problemas que se hayan detectado en la aplicación de la ley y aquí el problema fundamental que se ha detectado en la aplicación de la ley es, precisamente, el grave incremento en los accidentes de tránsito en el Ecuador. Y en ese sentido hemos escuchado, también, con algún asombro en las intervenciones de algunos colegas del bloque oficialista, de que todas sus observaciones, que son muchísimas, al punto tal de que prácticamente de este informe poco queda que comentar, porque se ha construido una nueva ley con la cantidad de observaciones que se han hecho, casi ninguna de ellas va dirigida a tocar los problemas de fondo que son secretos a voces y voy a mencionar muy rápidamente alguno de ellos. El tema de la revisión de los vehículos. Muchos de estos accidentes de tránsito se producen porque simplemente no hay control por parte de los organismos y personas que tienen este fin, un control adecuado de la situación mecánica de los vehículos que realizan el transporte urbano e interprovincial en el Ecuador, por eso se producen muchos accidentes de tránsito. Segundo. El tema de la famosa impericia de muchos choferes que están implicados en accidentes de tránsito, lo que no se ha dicho es, también, otro secreto a voces, que hoy en día las famosas escuelas de conducción que debieron haber sido muy supervisadas, porque la ley sí es muy extensa en el tema de las competencias de estas escuelas, se dice que ahora es más fácil obtener título de licencias profesionales que antes, cuando debería ser todo lo contrario. Esas denuncias las escuchamos a diario por parte de los propios choferes o conductores. No se ha dicho que muchos conductores manejan vehículos para los cuales se requiere licencia profesional sin tener licencia profesional. ¿De quién es la culpa



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

de que esto ocurra? En el transporte urbano de Guayaquil es frecuente ver choferes o conductores que conducen los buses de transporte sin tener licencia profesional. Tampoco se ha dicho nada sobre algo que también es una queja general, la explotación que se hace de muchos conductores, ¿trabajan o no las ocho horas que dice la ley? Trabajan mucho más de ocho horas y esto, seguramente es la causa, a veces, de algunos accidentes de tránsito. Tampoco se ha dicho que se explota a muchos conductores. No se paga ni siquiera los salarios que están vigentes para ellos y que deben ser de cumplimiento obligatorio. De tal manera que, si me hubiera gustado escuchar recomendaciones para tratar de corregir estos problemas que son fundamentales y que están afectando seriamente la seguridad vial en el Ecuador. De todas maneras, de lo que poco queda ya del informe original, quisiera realizar las siguientes observaciones: Está muy bien que se imparta, eventualmente, una cátedra de educación vial a los estudiantes, pero creo que se está exagerando la nota aquí, porque la disposición diría o sería obligatoria a todos los niveles de la educación, es decir, esto también va a incluir como una materia obligatoria en los pensum de las carreras universitarias. Realmente yo no he encontrado en ninguna parte del mundo que tal cosa ocurra. Lo que sí he encontrado y es muy generalizado, de que los colegios, fundamentalmente los colegios se haga mucha educación vial y también en algunos países, que obviamente cuentan con muchos más recursos que nosotros, en los colegios públicos se enseña a manejar a los estudiantes, de tal manera que salen del colegio ya aprendiendo perfectamente a manejar un vehículo, de tal manera que mi recomendación sería, de que se excluya el nivel superior de esta obligación de incluir esta materia. Entiendo también, que el tema de la regularización de las compañías de taxis que van hacia los aeropuertos,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

debe ser, como no podría ser de otra manera, una competencia más de la Agencia Nacional de Tránsito, pero también debería indicarse en ese artículo, que en el caso de que las competencias las hayan asumido los GAD, obviamente esta regularización de las compañías de taxis que van a los aeropuertos tendrían que ser asumidas por el GAD correspondiente. Este tema de la eliminación de la exigencia del certificado de una persona que ha terminado exitosamente un curso de conducción me parece que es un retroceso; porque realmente si estamos preocupados por el tema de la seguridad vial, estemos preocupados de que todos, absolutamente todos los conductores, profesionales o no tengan un mínimo de expertis que les permita manejar un vehículo y sobre todo garantizar sus vidas y la de los ciudadanos cuando lo hagan, de tal manera que, sugiero que se restablezca esa obligación, de tener el título de haber terminado exitosamente una escuela de conducción. Hay un artículo en el proyecto, que habla de sanciones a las escuelas de conducción. Bueno, como he dicho en otras oportunidades, más tarde que nunca, debió haber estado originalmente en la ley, no está, ahora vamos a incluir sanciones de todo tipo para las escuelas de conducción que no están cumpliendo con su delicada obligación, de formar conductores no profesionales y sobre todo conductores profesionales. Quiero, también, señalar algo que, desgraciadamente, el Asambleísta, colega de la Comisión y ponente de este proyecto, ya adelantó su criterio, de que él está de acuerdo de que se mantenga el tema de la prisión, también, como sanción a aquellas personas que conducen encima del límite de rango moderado de exceso de velocidad. Me parece nuevamente que esto es totalmente exagerado, esto es un invento, típicamente, ecuatoriano, en ninguna parte del mundo, que yo conozca, se establece sanciones pecuniarias, administrativas y también la privación de la libertad a las personas que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

incurren en esta falta. Creo, en ese sentido que debe mantenerse la redacción que está incluida en el informe. En el artículo treinta del informe hay una disposición media curiosa y si es que entiendo bien la redacción de esa disposición, lo que permitiría, si se aprobara la misma, es que ahora las máximas autoridades de dignatarios del sector público...-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Un minuto, Asambleísta. Le queda un minuto.-----

EL ASAMBLEÍSTA TACLE GALÁRRAGA MOISÉS. ...tendrían derecho a usar una placa oficial de tipo diplomático en sus vehículos privados. Me parece que esto es una cosa que, realmente, no tiene ningún sentido y por lo tanto solicito que se excluya esa disposición general. Finalmente, en el tema de la otorgación de permisos para entidades que pueden formar a operadores de equipo caminero, creo que también ahí hay un tema que en su momento varios representantes de organizaciones se acercaron al seno de nuestra Comisión a plantearnos, de que no solamente sea la Fedesomec, la única organización que pueda dar este tipo de capacitación, sino que también sean las organizaciones provinciales que en este tema están establecidas en el Ecuador; entonces, mi petición sería en ese sentido, que se incluya también a estas organizaciones provinciales para efectos de la capacitación de los conductores de equipo caminero y maquinaria agrícola. Gracias, señorita Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra, asambleísta Rosa Elvira Muñoz.-----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

LA ASAMBLEÍSTA MUÑOZ AVENDAÑO ROSA ELVIRA. Buenos días, compañera Presidenta. Compañeras, compañeros: Compañeras, compañeros quienes están en la barra alta, bienvenidos, esta es su casa, la Asamblea Nacional, siempre estarán las puertas abiertas. (Transcripción kichwa por César Guanolema) Tukuy mashna kaypi tantanakushkakunata yupaychasha nini, ashtawankarin tukuy kaypi mashna kay tukuy mama llaktapi uyakkunata, ñukanchik kunan kay puncha ashtawankarin antawakunamanta ñukanchik kay mamallaktapi alli kachun nishpa parlanakukunchik pero shinapash ñukanchik llaktapi kawsakkuna achka llakikuna shamushka cierto, wañuykuna tiyashka llakikuna tiyashka wawakuna sin yana mamakuna sakirishka taytamamakuna sin wawakuna sakirishka, tukuy chaykuna cambiarina kan, chinkarina kan, mana kay Ley-ta aproba-namanta ashtawankarin ñukanchik conciencia. Ñukanchik yuyay cambiarina kan chaymanta kunan kay horas-pi tukuy mashna kikinkuna kay mamallaktapi kawsakkunata invita-shanini ashtawankarin ñukanchik makita shunkupi churashpa yuarishunchik ama ashtawan wañuykuna tiyachun, ama ashtawan llakikuna tiyachun ñukanchik kay mama pachapi. Compañeras y compañeros, hoy en este segundo debate, del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, debo manifestar que el transporte es uno de los sectores fundamentales de la economía social del país para alcanzar el desarrollo. Conocedora de la realidad del sector rural, se ha mantenido varias reuniones y conversatorios con las organizaciones, con varios actores sociales, instituciones quienes desde su ámbito de acción expresaron su realidad al respecto. Es hora de construir una cultura de seguridad vial con el compromiso de peatones, conductores, instituciones públicas y privadas relacionadas con el tránsito y la seguridad vial. Dicho esto, me



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

permito hacer referencia a las siguientes observaciones: Uno. Señor Presidente de la Comisión, se realice un cambio en el artículo uno del proyecto de ley reformativa en el que se sustituya el artículo cuatro de la ley vigente, misma que se contempla que sea el Ministerio del sector de educación quien coordine programas educativos, más no cátedras con temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principio y disposiciones fundamentales que regulen el tránsito, su señalización, el uso de la vía pública, de los medios de transporte terrestre. La enseñanza de educación vial debe realizarse de forma transversal. Cabe señalar que nuestro país es un Estado intercultural, plurinacional que reconoce como idiomas oficiales de relación intercultural al kichwa y Shuar y que de acuerdo al artículo trescientos cuarenta y tres de la Constitución establece que el centro del Sistema Nacional de Educación deberá ser incluyente; además, el Sistema Nacional de Educación integrará una visión intercultural acorde a la diversidad geográfica, cultural y lingüística del país, por lo que propongo a usted como ponente, considere el siguiente texto en el articulado. "Artículo cuatro. Es obligación del Estado, el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del sector de Educación, en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito y Control del Transporte Terrestre, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, dispondrá su implementación obligatoria en todos los establecimientos educativos públicos y privados del país. Observación



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

dos: Para que exista concordancia con la Constitución en cuanto a la interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad, solicito, considere agregar en el primer inciso del artículo dos de la ley, a continuación de la palabra “descentralización” el siguiente texto: “interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad”. La presente ley se fundamenta en los siguientes principios generales: El derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formación del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, prevención del ambiente, desconcentración y descentralización, interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. Observación tres: En cuanto al artículo quince del informe, solicito que en el primer inciso se sustituya la palabra “deberán”, después de la palabra “conducir” suprimir la palabra “pero no”, sugiero, porque somos testigos que existen accidentes de tránsito en las comunidades, en las vías del sector rural y en las vías de primer orden. No podemos ser ciegos, compañeras y compañeros, ante esta realidad a pesar del trabajo realizado por las instituciones que se dedican a la capacitación, estos sucesos trágicos no se conducen; por lo tanto, hay que fortalecer y profundizar la capacitación con mallas curriculares innovadas y establecer el control de su funcionamiento para que brinden un servicio de calidad a las personas. Quedaría el texto de la siguiente manera: “El certificado o los títulos aprobados de estudios que otorgan las escuelas autorizadas para conducciones no profesionales deberán respaldar el otorgamiento de la licencia de conducir, constituirá requisito indispensable para el efecto”. Observación cuatro. En el artículo dos del informe del texto propuesto, luego de la frase “conductores profesionales” reemplazar la palabra “o” por “y” quedando el artículo de la siguiente manera: “El Estado controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

conductores profesionales y no profesionales y en estricto cumplimiento al aseguramiento social a través de la Agencia Nacional de Regulación, Control del Transporte Terrestre de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos o municipales que hayan asumido la competencia en materia de transporte y movilidad. Observación quinta.-----

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

LA ASAMBLEÍSTA MUÑOZ AVENDAÑO ROSA ELVIRA. ...Señorita Presidenta, compañeros asambleístas: Es de conocimiento público, de todos nosotros, que el Gobierno a través de la Agencia Nacional de Tránsito ha impulsado las estrategias de ampliar frecuencias a las comunidades rurales de transporte público comercial, con el objeto de aumentar la cobertura y brindar un mejor servicio de la ciudadanía del sector rural que viven en los lugares distantes, hay que destacar que existen nuevas vías construidas por este Gobierno de la revolución ciudadana y por los GAD provinciales en todo el país, pero aún no dispone de frecuencias estos sectores, esfuerzos que han reconocido pero no son lo suficiente. Es necesario, entonces, que en atención a las personas que habitan en los lugares muy distantes, donde las vías no permiten el acceso a transporte público comercial, el afán no es ir contra las disposiciones de tránsito, sino más bien no dejar desamparados a miles de personas que habitan en el sector rural, quienes viven esta realidad, por lo que sugiero, compañero Presidente, una disposición transitoria: "Las personas naturales o jurídicas a la fecha de publicación de esta ley en el Registro Oficial que se encuentren realizando actividades de transporte comercial, de carga en los sectores rurales sin contar con



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

el permiso de operación respectivo, en el plazo de trecientos sesenta días adecuarán su funcionamiento a una de las modalidades previstas en esta ley y su reglamento, en condiciones de seguridad, eficacia, para lo cual la Agencia Nacional de Tránsito, conjuntamente con los gobiernos autónomos descentralizados, socializarán los mecanismos de regulación para que puedan continuar presentando este servicio. (Transcripción kichwa por César Guanolema) Tukuy kay mamapachapi uyakkuna ashtawankarin nikunchik kaywanka ñukanchik runakuna llaktapi kawsakkunapish charinchik ñukanchik derechos-ta alli purinkapak, alli kankapak alli, kawankapak. Muchas gracias compañera presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra, asambleísta María Alejandra Vicuña.-----

LA ASAMBLEÍSTA VICUÑA MUÑOZ MARÍA ALEJANDRA. Gracias, compañera Presidenta. Compañeras, compañeros asambleístas. Un saludo a todos los que nos visitan en esta que es la casa de la democracia y efectivamente estamos tratando una ley reformativa que tiene directamente vinculación con un tema fundamental para la sociedad en su conjunto, tiene distintas aristas. Lo fundamental del rol del transporte en la vida económica del país y en lo que en la sociedad representa, sin duda nos motiva hacer algunas observaciones que consideramos pueden mejorar el contenido y la redacción de una ley reformativa tan importante como la que estamos tratando. Y, efectivamente, ya se han mencionado algunas. Quiero rescatar, por ejemplo y en eso coincidir plenamente, con lo planteado por la asambleísta Lídice Larrea, respecto a la creación de la empresa pública que tratará y manejará todo el tema del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, eso me parece un tema



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

fundamental y muchos otros que se han mencionado, sin embargo, para ser concreta quiero plantear tres observaciones puntuales. La primera, y en eso para que escuche el compañero Presidente de la Comisión. En el artículo siete del proyecto de ley reformativa indica que se añada luego de la palabra "turístico" una coma y las palabras "alternativo excepcional, servicio de taxi rutas y el servicio diferenciado, especial o ejecutivo". Esta reforma, al igual que el artículo nueve del mismo proyecto en el que se crea un artículo innumerado, sobre el servicio alternativo excepcional, sin embargo, solicito considerar la supresión de estos artículos reformativos. ¿Por qué? Precisamente porque no corresponde la creación de nuevas modalidades de transporte como servicio de taxi rutas y el servicio diferenciado, especial o ejecutivo en el transporte alternativo excepcional, porque responden a modalidades que ya existen y efectivamente en muchos casos se ha desvirtuado la prestación de un transporte informal que no ha acatado disposiciones legales vigentes. Una segunda y concreta observación. En el artículo ocho del proyecto de ley reformativa, se propone agregar un inciso final, en el artículo cincuenta y siete de la ley vigente, en el que se expresa que la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, será quien autorice y regule las compañías de taxis que presten servicios de transporte terrestre a pasajeros desde y hacia los aeropuertos de todo el país". No obstante, en el artículo treinta punto cuatro de la ley vigente, se establece que son los gobiernos autónomos descentralizados, regionales, metropolitanos y municipales, quienes en el ejercicio de sus competencias, serán quienes tienen la obligación de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte dentro de sus respectivas jurisdicciones. Por lo que solicito a usted, como ponente de esta ley, considere la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

supresión de este artículo, pues, se contraponen y contradicen con la norma expresa que referí. Y, efectivamente, la última observación en concreto, Presidenta, una tercera observación. En el proyecto de ley reformativa, se propone la Disposición Transitoria Segunda, en la que se señala un tiempo de ciento ochenta días, para que la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, emita una norma técnica que regule el servicio alternativo excepcional. Sugiero se suprima esta disposición, pues, no podemos considerar nuevas modalidades de servicio alternativo excepcional, por las consideraciones mencionadas. Estas pequeñas y en concreto tres observaciones las haré llegar al ponente de forma escrita. Muchas gracias, Presidenta. -----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias, tiene la palabra asambleísta Patricio Donoso.-----

EL ASAMBLEÍSTA DONOSO CHIRIBOGA PATRICIO. Muchas gracias, señorita Presidenta, estimados colegas legisladores. El próximo Plenario, seguramente sea el próximo martes y este domingo estamos celebrando los cuatrocientos ochenta años de la Fundación Española de Quito, por ello, quiero rendir a nombre propio y del bloque, que lo dirige Mae Montaña, rendir homenaje a la ciudad de Quito en sus cuatrocientos ochenta años. Y, en efecto, el orgullo del mestizaje nuestro está en aquella estrofa del Himno a Quito, que dice: "...porque te hizo Atahualpa eres grande y también porque España te amo". Así cantamos los quiteños por años el Himno, y así lo seguiremos cantando. ¡Viva Quito! Muchas gracias, a quienes han aplaudido a la bella ciudad de Quito que aun cuando soy Asambleísta Nacional, soy orgullosamente quiteño. En cuanto al tema que nos ocupa, hemos recibido en comisión general a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

gentes que piensan diferente, opiniones diametralmente opuestas, por ello, y luego de un par de razonamientos más, me voy a permitir, señorita Presidenta, a través suyo, pedir a este Plenario que hoy no votemos esta ley y también le voy a pedir al asambleísta ponente, a Juan Carlos Cassinelli y voy a dar las razones por las cuales me permito solicitar que pensemos bien cómo y qué vamos a aprobar. Hay criterios diferentes que vienen desde hace veintidós meses, asambleísta Cassinelli, este proyecto de ley fue tratado en primera, en primer debate, el veintiuno de febrero del dos mil trece, van a ser dos años, nuestra propia Comisión ya presidida por usted, trató este tema hace diecisiete meses, aún el ponente era otro Asambleísta, que ahora no lo es, ha pasado mucha agua bajo el puente, por supuesto, hay opiniones diferentes de las gentes aquí reunidas en el Palacio Legislativo. El tema de la formación de conductores, la impericia, se ha dicho tanto, que creo que es indispensable, señorita Presidenta, amigos legisladores y ponente, el que pensemos bien qué vamos a aprobar en una ley que está en juego la vida de miles de ecuatorianos que transitamos en las carreteras del país. Organizaciones sociales de mucho orden no apoyan estas reformas a la Ley de Tránsito. Justicia social, por ejemplo, habla de que si el certificado no es certificado, contradicción tras contradicción. Si hemos esperado diecisiete meses colegas, podemos esperar un par de semanas. Yo planteo que esto vuelva a la Comisión y tratemos con mejor y mayor ahínco, esto que es grave si cometemos errores. Covial habla de que es eficiente el sistema mixto, público-privado, de que las gentes, sobre todo nuestros jóvenes, aprendan a manejar, cuidemos la vida de nuestra gente. Cuando un bus, señorita Presidenta, se va por el barranco por diferentes razones, mueren veinte, treinta ecuatorianos, ese momento nos dolemos y decimos algo hay que hacer con la Ley de Tránsito, a los dos, tres días, ya nadie



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

se acuerda de eso. Por eso es que esta ley es sumamente delicada y por eso es que propongo que no se vote hoy día. Escuelas de conducción, ha llegado la comunicación a algunos legisladores, entre ellos yo, de una emblemática escuela de conducción, que me dicen o nos dicen, las cosas no están bien, el texto, como lo decía Moisés Tacle, ya no es el mismo, han hecho o se han hecho tantas modificaciones en estos diecisiete meses, que créame, con conocimiento de causa, esta es otra ley. Mejor sería revisar bien y no cometer errores. Cátedra de la educación vial nos dice el proyecto, es impracticable, porque si esto aprobamos hoy, que van a haber prácticas de educación vial en nuestras escuelas y colegios, colegios en este caso, el día de mañana otro sector va a pedir lo mismo y vamos a llenarnos de materias de la más variada índole en nuestros colegios, terrible, suena bonito no, suena bonito, el poner la obligatoriedad o la sugerencia de clases de manejo en los colegios, pero en la práctica, todos sabemos, no nos engañemos, es impracticable. Podría dar veinte razones más, pero en homenaje al tiempo, ya que estoy pidiendo que hoy no actuemos con la celeridad que muchas veces nos imprimen, pido, señor ponente Juan Carlos Cassinelli, pido Presidenta de esta sesión, pido a ustedes legisladores, no atropellemos un procedimiento que puede devenir en errores. Hemos esperado diecisiete meses, qué nos cuesta esperar diecisiete días y darle sobre todo a la juventud ecuatoriana una ley que implique conducir con mayores garantías, que el peatón entienda su papel y el conductor también el suyo, la Policía también el suyo, las escuelas de conducción también su papel. Ojalá me hagan caso. Hay un proyecto o una parte del proyecto que inclusive se introdujo por petición de una asambleísta oficialista, Guadalupe Salazar, yo mismo introduje un par de cosas, pero crean, si actuamos con celeridad, si somos atolondrados en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

este tema, el día de mañana vamos seguramente a tratar nuevas reformas a la Ley de Tránsito y vamos de tumbo en tumbo, como ocurrió, y con esto termino, señorita Presidenta, con la ley que algunos de nosotros nos debutamos en esta legislatura, con la Ley de Minería, que alertamos una y mil veces, que los artículos cinco y seis de aquella ley, todavía recuerdo, eran improcedentes para activar la inversión en el campo minero. Hago esta analogía, porque si se hubiese escuchado la voz de buena fe de algunos legisladores de oposición, no estaría ahora el Gobierno tratando de ver cómo repara ese error. Y lo mismo pasa con el Presupuesto General del Estado, el día en que aquí se aprobaba el Presupuesto General del Estado, ya había un desfase de doce dólares en el precio del barril del petróleo ecuatoriano, o sea que, se sabía que íbamos a tener que hacer algo con el Presupuesto y ahora escucho que va el Ministro del ramo a aplicar aquello del quince por ciento. Eso en español se llama inseguridad jurídica, inseguridad en el tratamiento de algo tan práctico, tan necesario, como es el instrumento de una Pro forma Presupuestaria y luego de un Presupuesto General del Estado aprobado. Hagamos las cosas mejor, no nos precipitemos y esperemos unos pocos días, esta ley puede salir si no actuamos como les digo, con sinceridad, pato, gato o gallareta. Gracias, señorita Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias, tiene la palabra el asambleísta Herman Moya.-----

EL ASAMBLEÍSTA MOYA DUQUE HERMAN. Muchísimas gracias estimada Presidenta, un saludo cordial, a las compañeras y compañeros asambleístas, de igual forma a la gente del transporte que está mañana



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

y tarde se ha dado cita para formar parte de este análisis, justamente de la ley de ustedes. Un saludo especial a la gente de la provincia de Napo que se encuentra acá. Presidente, quiero hacer llegar también observaciones que espero sean acogidas. En el artículo catorce del proyecto de ley reformativa se propone que se sustituya el segundo inciso del artículo noventa, permitiendo que los menores adultos, a partir de los dieciséis años puedan conducir vehículos a motor, incluyendo la maquinaria agrícola o equipo caminero; no se debe permitir esta inclusión, considerando que para adquirir la calidad de conductor profesional con todas las obligaciones y responsabilidades que esto implica, debe encontrarse la persona en pleno goce y uso de sus derechos, siendo mayor de edad, por lo que sugiero a usted, Presidente, no se tome en cuenta este pedido. La observación dos, en el artículo quince del proyecto de ley reformativa, se propone sustituir los incisos primero y segundo del artículo noventa y tres, referente a las licencias de conducir, considero que se debe cambiar todo el articulado, estableciendo que el certificado o los títulos de aprobación de estudios que otorgan las escuelas autorizadas para conductores no profesionales, podrán respaldar el otorgamiento de la licencia de conducir, constituirá requisito indispensable para el efecto. Por otro lado, respecto a las instituciones facultadas para expedir el certificado o título de aprobación, requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir profesional, operadora de maquinaria agrícola y equipo caminero pesado, serán: Fedesomec, las Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, el Secap, sindicatos, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas y las Universidades. Con los antecedentes señalados, sugiero el siguiente texto para reemplazar el artículo ochenta y tres de la ley vigente: "Artículo noventa y tres. Para la obtención de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

licencia no profesional de conducir Tipo B, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, exigirá únicamente la rendición y aprobación de las pruebas psicossomáticas, teóricas y prácticas tomadas por la propia entidad, y se extenderá la licencia de conducir no profesional Tipo B, únicamente a aquellos postulantes o conductores no profesionales que las aprueben. En caso de reprobación de las pruebas tomadas por parte de la entidad, el postulante deberá obtener el certificado de aprobación de estudio que otorgue el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap o las escuelas debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como requisito previo para volver a rendir las pruebas correspondientes. El certificado o título de aprobación de estudios que otorguen: Fedesomec, las escuelas de conducción de choferes profesionales, el Secap, sindicatos, institutos técnicos de educación superior, escuelas politécnicas y las universidades, debidamente autorizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir profesional, operador de maquinaria agrícola y equipo caminero pesado. Si los representantes de las escuelas para conductores profesionales y no profesionales o quienes asumen su representación, acreditaren falsamente la certificación o títulos de aprobación de estudios, en el cumplimiento efectivo de los requisitos académicos y legales establecidos en esta Ley y su Reglamento, sin perjuicio de las acciones adicionales a que hubiere lugar, serán sancionados administrativamente, en lo que fuere aplicable, con: a) La clausura definitiva de la escuela autorizada; b) La inhabilidad por dos años de ejercer funciones públicas, privadas o



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

gremiales relacionadas con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y, c) La destitución de su cargo. La imposición de la sanción en la sentencia administrativa, conlleva la aplicación obligatoria al responsable de una multa de hasta veinticinco remuneraciones básicas unificadas”. Observación tercera. Para guardar concordancia con la observación uno presentada, solicito se considere un nuevo texto para la Disposición Transitoria Primera del proyecto de ley reformativa y a su vez se incluya una nueva disposición transitoria. Disposición Transitoria Primera. En el plazo de trescientos sesenta y cinco días contados a partir de la publicación de la presente Ley y Reformativa, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, implementará los procesos, instrumentos y mecanismos de evaluación que le permita asumir la responsabilidad de receptor las evaluaciones psicosenométricas, teóricas, prácticas de las personas aspirantes a conductores no profesionales. En este lapso de tiempo, los títulos que otorguen las escuelas de conducción autorizadas, constituyen requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir Tipo B”. Nueva Disposición Transitoria Segunda. “Otórguese el plazo de trescientos sesenta y cinco días contados a partir de la publicación de la presente Ley Reformativa en el Registro Oficial, para que el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap, obtenga la respectiva autorización por parte de la Agencia Nacional de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales a nivel nacional, previo el cumplimiento de los requisitos y condiciones previstas en la presente ley, su Reglamento aplicativo y demás disposiciones del organismo de control y regulación”. Observación cuarta. En el artículo veintidós del proyecto de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

ley reformativa, se propone se sustituya el literal c) del artículo ciento ochenta y ocho de la ley vigente. Y en el artículo veintitrés, la sustitución del último inciso del artículo ciento ochenta y ocho. No obstante, en concordancia con la observación anterior, propongo el siguiente texto para la sustitución integral del artículo ciento ochenta y ocho. "Artículo ciento ochenta y ocho. La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales estará a cargo de las escuelas de conducción profesional, sindicatos de conductores profesionales, institutos técnicos de educación superior, universidades y escuelas politécnicas autorizados por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores no profesionales, estará a cargo del Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap y las escuelas debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Todas las escuelas serán supervisadas por el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en forma directa o a través de las unidades administrativas provinciales. Las escuelas de conductores profesionales y no profesionales, para su funcionamiento, deberán observar y cumplir con los requisitos que para el efecto se establezcan en el reglamento específico. Las escuelas de conductores a las que se refiere el presente artículo realizarán obligatoriamente, al menos una vez al año, actividades y programas de educación y seguridad vial, en beneficio de la comunidad de su respectivo domicilio, acciones que serán reportadas a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Se faculta a Fedesomec, escuelas de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

conducción de choferes profesionales, escuelas e institutos de educación superior, universidades y escuelas politécnicas, al Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap y sindicatos, debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que sean los entes encargados de la formación, capacitación, perfeccionamiento y titulación de operadores de maquinaria agrícola y equipo caminero." Observación quinta, finalmente, es necesario considerar un plazo para los ciudadanos que aspiren a los cursos de conducción profesional, puedan cumplir con los requisitos que se establezcan en el Reglamento respectivo, por lo que sugiero se incluya una disposición transitoria con el siguiente texto: "Durante el plazo de dos años contados a partir de la publicación de la presente Ley Reformativa, aquellos ciudadanos que aspiren a los cursos de conducción profesional deben cumplir, a más de los requisitos establecidos en el reglamento respectivo, la siguiente alternativa: a) haber aprobado el primero de bachillerato o b) posean licencia Tipo B. Fenecido este plazo el requisito será haber aprobado el primero de bachillerato y los demás que se establezcan en el reglamento".-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Un minuto Asambleísta.-----

EL ASAMBLEÍSTA MOYA DUQUE HERMAN. Presidenta y Presidente de la Comisión, estas observaciones, de ser posible sean consideradas en el proyecto, por lo tanto agradezco también su atención. Muchas gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. Tiene la palabra



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

asambleísta Richard Farfán.-----

EL ASAMBLEÍSTA FARFÁN APONTE RICHARD. Compañera Presidenta de la Asamblea Nacional, compañeras y compañeros asambleístas, pueblo ecuatoriano. Una de las cosas que me enseñaron mis padres es que el camino del progreso no es ni rápido ni fácil, pero sí valedero. El gran desafío y nuestra patria inició en el año dos mil siete, donde los procesos de transformación han sido evidentes, pero al mismo tiempo sabemos que nos faltan muchas cosas por hacer. Por eso, en este día en el cual se debate una ley sensible para cada uno de los ecuatorianos, ley que enfatiza y prioriza los controles de este segmento, como es el transporte. Es por eso compañeros, les invito a que recordemos que con la actual ley vigente se reconocieron la legalización de algunas modalidades de transporte, como es el caso del taxi ejecutivo. Muchos recordamos cómo fue su lucha para no ser calificados como taxis piratas, pues, sabemos que lo único que querían es legalizar su forma de trabajo. Asimismo, con la Constitución de la República del año dos mil ocho, en el ámbito social y como fruto de luchas permanentes de una nueva visión política del Gobierno, se cambia la consecución de grupos vulnerables a grupos de atención prioritaria. Es decir, sujetos de derecho. Es por eso que mi intervención en este día y en defensa de estos grupos de atención prioritaria, el reconocimiento, sus derechos, deben ser incluidos en este proyecto de ley, que oportunamente hice llegar a la Comisión proponente una observación con la cual no pretendo afectar los objetivos centrales del proyecto, pero sí recordar que nosotros, las personas con discapacidad, también merecemos oportunidades. El hecho está cómo hacerlo, a mi respuesta, está incluyéndolos en el ámbito productivo, en este caso, del transporte. Como sabrán compañeros, en la actualidad una



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

persona con discapacidad, no puede sacar una licencia profesional y es así, poder solventar y trabajar de forma independiente, simplemente por no tener una licencia profesional, hecho que ha sido una lucha constante de mis compañeros que sufrimos algún tipo de discapacidad, pues, para tener una licencia profesional, se necesita capacitación en todos los campos, ya sean prácticos y de conocimiento. Sin embargo, hemos encontrado una barrera muy fuerte, que no ha permitido acceder a estas licencias profesionales, y no porque esperamos una nomenclatura diferente, sino por la inexistencia de las escuelas o sindicatos que forman choferes profesionales de vehículos adaptados para realizar las prácticas necesarias. Por tal motivo, solicito, señorita Presidenta, que se incluya dentro del artículo veinticinco del proyecto de ley de reforma, al artículo noventa y tres de la ley en referencia, se anexe al final el siguiente inciso: "Las escuelas calificadas para formar conductores profesionales, deberán contar con vehículos adaptados para formar a personas con discapacidad y la Agencia Nacional de Tránsito emitirá las licencias profesionales de acuerdo a lo que determine el reglamento específico". Con esto, compañeros, no solamente se dará como premio consuelo la licencia Tipo F a las personas con discapacidad, como sabemos, solo ha servido para realizar importaciones de vehículos. El compromiso de la Agencia Nacional de Tránsito, debe enmarcarse en entregar licencias profesionales a este grupo de atención prioritaria, que sí se puede manejar un taxi, que sí puede valerse por sí mismo y ser parte del desarrollo productivo de nuestro país y de esta querida patria ecuatoriana. Así también, permítannos que la inclusión laboral sea más universal. Adicionalmente, señorita Presidenta, observando la realidad que nuestros compañeros sufren día a día al momento utilizar un transporte público o comercial, solicito se incluya un artículo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

innumerado dentro del proyecto de ley el cual tiene concordancia con el artículo sesenta de la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad. Los organismos que tengan la competencia dentro del tránsito o transporte terrestre, y seguridad vial en las diferentes circunscripciones territoriales, exigirán, vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento obligatorio de las normas de transporte para personas con discapacidad, dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN y establecerán medidas que garanticen el acceso a personas con discapacidad a las unidades de transporte y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, sancionando su inobservancia. Compañeros, con este artículo, afianzamos el principio constitucional de movilidad humana y sin discriminación y con servicio de calidad. Muchas gracias, ecuatorianos y ecuatorianas.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias, tiene la palabra asambleísta Pepe Acacho.-----

EL ASAMBLEÍSTA ACACHO GONZÁLEZ PEPE. En este Pleno, en esta Asamblea, en más de un año y medio, hemos venido debatiendo importantes leyes, en la Ley de Aguas, se consideró el Sistema de Agua Comunitaria, en la Ley de Comunicación, se consideró la comunicación comunitaria, en la Ley de Tierras, se está considerando las tierras comunitarias, y en esta reforma, sí pienso que debe ser oportuno considerar el sistema de transporte comunitario, para que en nuestras comunidades ya no exista esa persecución y aquella gente que hace el esfuerzo de llevar un producto a los mercados de sus comunidades, de sus fincas, de sus parcelas. Por medio de esta normativa, tengan el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

legítimo derecho de tener y de constituirse en medios de transporte comunitario, ese es el pedido que le hago al Presidente de la Comisión. De igual manera, solicito que por Secretaría se lea los artículos treinta y tres, el artículo sesenta y seis, numerales quince y diecisiete, para tomar en cuenta lo que la reforma al artículo quince de esta propuesta de reforma. -----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Señora Secretaria. De que norma por favor.-----

EL ASAMBLEÍSTA ACACHO GONZÁLEZ PEPE. De la Constitución Política del Ecuador. -----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Por favor, Secretaria, proceda.-----

LA SEÑORA SECRETARIA. Enseguida, señorita Presidenta. Artículo 33. "El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado". Siguiendo artículo. Artículo 66 numeral 15. El derecho a desarrollar actividades económicas, en forma individual o colectiva, conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental"; y numeral 17. "El derecho a la libertad de trabajo. Nadie será obligado a realizar un trabajo gratuito o forzoso, salvo los casos que determine la ley". Hasta ahí el texto, señorita Presidenta.-----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

EL ASAMBLEÍSTA ACACHO GONZÁLEZ PEPE. Gracias, señorita Presidenta. Con esto quiero demostrar, el trabajo que vienen desarrollando las escuelas de conducción, está garantizado en nuestra Constitución. Por lo tanto, no es ilegítimo, al contrario les da la plena garantía, de ellos desarrollar y prestar un servicio, que tampoco es obligatorio, ni tampoco debe ser gratuito. En tal virtud, si es que eliminamos y si es que condicionamos que alguien vaya directamente y sin un certificado, y si un documento, vaya a sacar una licencia de conducir, prácticamente dejamos sin trabajo a la gente que trabaja en las escuelas de conducción. Pero también tiene de bueno en esta reforma, por ejemplo, en el artículo dieciséis, estamos absolutamente de acuerdo donde dice lo siguiente: El conductor que no haya sido sancionado en al menos un año, gozará de cinco puntos extras que se incrementarán automáticamente en su licencia. Porque no vamos a estimular a los conductores que han sido responsables, primero con la vida de ellos, y con la vida de los demás. Yo tengo una licencia de conducir Tipo B, llevo manejando cinco años, hasta ahora no he cometido una infracción, por lo tanto, debe estimularse agregándoles esos cinco puntos para quienes no hemos cometido una infracción. En el artículo diecinueve de esta reforma, señorita Presidenta, me cae una duda y sugiero que el Presidente de la Comisión, esclarezca esto, cuando en su parte pertinente dice: en caso de que el dueño del vehículo y el conductor sean personas distintas, el propietario del vehículo será solidariamente responsable, y será sancionado con una multa de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador privado. Qué sucede en el momento de que le roban un carro, qué sucede en el momento en que solidariamente yo presto un carro o que facilite a un amigo y sucede



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

un accidente, en este caso el dueño del carro sería responsable, creo que eso es una manera totalmente injusta, y hay que tomar en cuenta, y hay que aclarar sobre esa interpretación de esta ley. Por último, señorita Presidenta, de igual manera, prácticamente van a desaparecer porque todo va a ir centralizado a la empresa pública aseguradora, si es que es para el bien y para mejorar el servicio, en buena hora, pero si es que es para ser ineficiente, pienso de que aquí vamos a hacer un daño antes que hacer un bien al servicio de aseguramiento de tránsito. En tal virtud, señorita Presidenta, como se ha expuesto aquí, hay realidades diferentes dentro de lo que se planteó inicialmente en esta ley con la realidad que vivimos actualmente, porque inclusive ya está vigente, el Código Integral Penal, el COIP, en tal virtud, pienso que sería oportuno, dar un plazo suficiente, como para que el Presidente de la Comisión, pueda acoger estas observaciones, los pueda incorporar y lo podamos debatir tal vez en una próxima sesión, y ahí dar una ley que favorezca y pueda beneficiar a todo el pueblo ecuatoriano. Por último, señorita Presidenta, colegas assembleístas, pueblo ecuatoriano, quiero denunciar en este Pleno, que el día viernes fué asesinado el compañero José Tendetza.....

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Le queda un minuto, Assembleísta.....

EL ASAMBLEÍSTA ACACHO GONZÁLEZ PEPE. ...en la provincia de Zamora Chinchipe, donde se está desarrollando la actividad minera a gran escala por parte de la compañía ECSA, ha sido encontrado muerto, en el río Zamora y no sabemos todavía las responsabilidades de ese asesinato. Mi solidaridad para todos los familiares y seguiremos insistiendo en defender nuestro territorio. Muchas gracias,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra asambleísta
Guadalupe Salazar.-----

LA ASAMBLEÍSTA SALAZAR CEDEÑO GUADALUPE. Buenas tardes y muchas gracias, señorita Presidenta, compañeros y compañeras asambleístas. Un cordial saludo, a quienes se encuentran en las barras altas, en especial a todos los sindicatos, asociaciones de obreros y mecánicos de equipos camineros. Mi intervención es para presentar observaciones, o dicho de otra manera aportaciones exclusivamente para la reforma de los artículos noventa y tres y ciento ochenta y ocho, de la vigente Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Necesitamos reformar los artículos noventa y tres y ciento ochenta y ocho, para que en forma equitativa la ley permita expresamente que todo sindicato y asociación de obreros y mecánicos de equipos camineros, puedan otorgar el certificado, que la Agencia Nacional de Tránsito exija como requisito indispensable para la obtención de las licencias. Esta Ley entró en vigencia en el año dos mil ocho, y se reformó en el año dos mil once, ahora, esta nueva reforma es necesario que consideremos que en el Ecuador, existen varios gremios que no son afiliados a ninguna federación y que a través de la ley, debemos garantizar en forma equitativa, los derechos de todas y todos los ecuatorianos. Dentro de mis facultades constitucionales como Asambleísta, con el respaldo de varios colegas, presenté un Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a los artículos noventa y tres y ciento ochenta y ocho de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El mismo que fue calificado por el CAL, disponiendo que la Comisión de Desarrollo Económico, Productivo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

y de la Microempresa de la Asamblea Nacional, lo fusione con el informe que hoy tratamos, a fin de que presente un solo informe, en un solo articulado, pero la Comisión consideró que ya no era pertinente, por cuanto el mencionado informe fue elaborado por la Comisión de la administración inmediata anterior. La actual ley, otorga textualmente, a una sola federación la facultad de otorgar certificados o títulos de aprobación de estudios para que puedan obtener licencias los operadores de equipo caminero. Estos artículos tienen vicio de inconstitucionalidad, porque en lugar de ser progresivos en cuanto a derechos, disminuye, menoscaba y anula injustificadamente el ejercicio de los derechos, garantías constitucionales de los sindicatos, asociaciones y otros gremios similares, vulnerando las siguientes normas constitucionales que voy a leer a continuación. El artículo tres veintiséis numeral siete de la Constitución de Montecristi, que garantiza el derecho a formar sindicatos, gremios, asociaciones y otras formas de organización de afiliarse a las de su elección y desafiliarse libremente. El artículo sesenta y seis numeral cuatro de la Constitución de Montecristi, que prioriza el derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación. El artículo tres diecinueve de la Constitución, que reconoce las diversas formas de organización de la producción en la economía, entre otras las comunitarias, cooperativas, empresariales o privadas, asociativas, familiares, domésticas, autónomas y mixtas, y así podemos invocar muchos artículos más, como por ejemplo, los artículos tres noventa y cuatro, treinta y tres, tres treinta y cinco entre otros. Por lo expuesto pongo en consideración del Pleno de la Asamblea Nacional, que acogamos estas propuestas, respecto al presente proyecto que estamos tratando, y que son las siguientes: Que en el artículo quince del proyecto que reforma el segundo inciso del artículo noventa y tres, que transcriban de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

siguiente manera: el certificado o título de aprobación de estudio, que otorgan las escuelas de conducción de choferes profesionales, el Secap, las escuelas, sindicatos o asociaciones de operadores y mecánicos de equipos camineros, los institutos técnicos de educación superior, las escuelas politécnicas, las universidades debidamente autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito y otros gremios, o instituciones cuyo objetivo social estatutario sean similares e igualmente autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia profesional de operador de maquinaria agrícola y equipo caminero pesado. También que en el artículo veintitrés del proyecto que reforma el último inciso del articulado ciento ochenta y ocho, se transcriba de la siguiente manera: se faculta al Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap, para que sea el ente encargado de la formación, capacitación, perfeccionamiento y titulación de operadores de maquinaria agrícola. Y para el caso del equipo caminero se faculta a los sindicatos y asociaciones de operadores y mecánicos de equipos camineros, escuelas e institutos de educación superior, universidades y escuelas politécnicas y los demás gremios, e instituciones debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Para esto también es necesario que se integre la siguiente disposición transitoria. Disposición Transitoria Única. La Agencia Nacional de Tránsito, aprobará el certificado o título de aprobación de estudios, que han sido otorgados con anterioridad a la presente reforma por los SOMEC provinciales u otros gremios o asociaciones similares, debidamente autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito, la misma que los aceptará como requisito indispensable para el otorgamiento de licencia de conducir profesional, operador de maquinaria agrícola, de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

equipo caminero. Compañeras y compañeros asambleístas, es urgente que la ley se enmarque en la Constitución, garantizando sin discriminación alguna, el goce de los derechos de los ciudadanos del Ecuador, en forma democrática, es necesario, porque caso contrario la Corte Constitucional declarará inconstitucional los artículos noventa y tres y ciento ochenta y ocho, por ello, vuelvo a solicitarles que dé acogida a estas aportaciones y que juntos construyamos las leyes que el Ecuador necesita para su desarrollo armónico. Muchísimas gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias, tiene la palabra el asambleísta Nixon Granda.-----

EL ASAMBLEÍSTA GRANDA NIXON. Gracias, compañera Presidenta, buenas tardes, buenas tardes con todos, un saludo especial y respetuoso a nuestros compañeros transportistas de diferentes sectores de la patria que han venido a ser testigos del procedimiento, de la reforma a la Ley de Tránsito y que la preocupación general en todo el país ha sido referente al pedido de la Agencia Nacional de Tránsito, que todas las cooperativas de transporte público y comercial se transformen en compañías de sociedad anónima. Entonces, pues hemos sido testigos y quiero agradecer también a los compañeros asambleístas, porque el cabildeo que han hecho las federaciones de transportistas de las diferentes modalidades, creo que ha tenido el eco necesario; y podemos decir, que los transportistas debemos estar tranquilos compañeros, porque el cooperativismo seguirá viviendo en el Ecuador, compañeros, por esa fuerza que ustedes y ese empeño que le han puesto, tenemos cooperativas para largo en nuestro país. Compañeros es importante también recalcar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

que es indispensable la formación, en los niños y en los jóvenes, por eso estamos totalmente de acuerdo que se dé obligatoriamente una materia en las escuelas y colegios, porque desde la prevención, y desde el conocimiento, podemos evitar los accidentes de tránsito que hoy en el Ecuador estamos padeciendo. Muchos hablan de que se tiene que endurecer la ley, que se tiene que castigar al chofer, e incluso muchos están denigrando la actividad que desarrollamos honrosamente los choferes profesionales, y estamos equivocados compañeros, porque depende de la formación, del conocimiento de la Ley de Tránsito y sobre todo de que tengamos un conocimiento adecuado de prevenciones para que se puedan evitar las leyes de tránsito. Referente al artículo noventa y ocho de la ley, quiero solicitar al ponente que por favor, dentro del artículo noventa y ocho a partir, se elimine: "los puntos perdidos pueden ser restituidos de conformidad con lo establecido en el Reglamento", perdón, que se elimine a partir de "la mitad del tiempo de la vigencia de la licencia", y quede únicamente el artículo noventa y ocho, "los puntos perdidos pueden ser restituidos de conformidad con lo que establece el Reglamento". No debemos pedir que una persona, un conductor profesional o no, luego de que haya perdido los puntos, únicamente pueda a partir de la mitad de la vigencia de la licencia, pueda restituir estos puntos y es por eso que es necesario que en cualquier momento el conductor profesional pueda restituir esos puntos de acuerdo al Reglamento, en este caso pues, para modificar o para poder restituir los puntos. Y también pedir que se modifique el segundo párrafo del mismo artículo para que quede de la siguiente manera, "la recuperación de los puntos será hasta el cien por ciento de los puntos perdidos". Con este pedido quiero agradecer una vez más a todos los compañeros assembleístas sobre



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

todo, por permitir que el cooperativismo siga vigente en la transportación.
Muchas gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra asambleísta
Arcadio Bustos.-----

EL ASAMBLEÍSTA BUSTOS CHILQUINGA ARCADIO. Muy buenas tardes
compañeros asambleístas, compañera Presidenta: Quiero también
expresar un cordial saludo a los compañeros que están en las barras
altas, que han venido de todo el país, porque han estado pendientes y
hemos estado pendientes, desde el período anterior de la legislación,
cuando se estaba ya tratando la reforma de la Ley de Tránsito que se lo
hizo en un primer debate y luego quedó para segundo debate, por eso es
importante aclarar que en el artículo veintiséis de la Ley Orgánica de
Economía Popular y Solidaria del Sistema Financiero que fue aprobada
el diez de mayo del dos mil once, ya consta los grupos y se clasifican a
las diferentes organizaciones y por eso el artículo veintitrés dice: "Grupos,
las cooperativas según la actividad principal que vayan a desarrollar,
pertenece a uno solo de los siguientes grupos, producción, consumo,
vivienda, ahorro y crédito y servicios", y las cooperativas de transporte
por supuesto que estamos en servicios como lo dice el artículo veintiocho
que dice: "Las cooperativas de servicio son las que se organizan con el fin
de satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la
colectividad, los mismos que podrán tener la calidad de trabajadores,
tales como trabajo asociado, transporte -aquí dice transporte, vendedores
autónomos, educación y salud". En esta reforma que se pretende hacer,
y se está tratando en esta tarde, quiero pedir de la manera más cordial,
al señor Presidente de la Comisión pertinente, para que se acoja la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

observación que la he hecho oportunamente y han hecho las diferentes uniones provinciales a través de la Federación Nacional de Taxis del Ecuador, a quiénes debo felicitar y agradecer, porque han estado pendientes en este proceso de reforma a la Ley de Tránsito, decir y aprovechar este momento, señorita Presidenta, quiénes están en las barras altas, son los verdaderos dirigentes de cada una de las provincias, quienes en el mes de julio de este año, eligieron su directiva nacional, que la preside Jorge Calderón, no nos debemos a nadie, como lo quisieron hacer en el mes de julio, dividirnos a la Federación Nacional de Taxis del Ecuador, por eso a ustedes amigos taxistas, que están aquí presentes, a los diferentes transportistas de las diferentes modalidades, expresarles a ustedes un cordial saludo. Es importante, también, señorita Presidenta, y compañeros asambleístas, y Presidente de la Comisión, decirles que el artículo cincuenta y siete inciso segundo de la Ley de Tránsito dice, dentro de esta clasificación, entre otras se encuentra el servicio de transporte escolar e institucional, carga liviana, mixta, turística y los demás que se prevé en el Reglamento, los cuáles serán presentados únicamente por compañías y cooperativas, aquel inciso segundo del cincuenta y siete, habla de compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecida por la Agencia Nacional de Tránsito, y por supuesto el artículo setenta y siete de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es claro y dice: artículos setenta y siete, constituye una operadora de transporte terrestre, toda empresa, ya sea esta compañía o cooperativas, en la ley vigente habla de compañías y cooperativas, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta ley y su reglamento, hayan obtenido legalmente el título habilitante para tratar los servicios de transporte terrestre en cualquiera



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

de sus clases y tipos. Por eso, es importante decir también, que el artículo noventa y seis de la Constitución textualmente dice, “se reconocen todas las formas de organización de la sociedad, como expresión de la soberanía popular para desarrollar procesos de autodeterminación e incidir en las decisiones políticas públicas y en el control social de todos los niveles de gobierno, así como de las entidades públicas y de las privadas que presten servicios públicos”. El artículo de la Constitución dos ochenta y tres, inciso segundo dice: “El sistema económico se integra por las formas y organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria, y los demás que la Constitución determine. La economía popular y solidaria se regulará de acuerdo con la ley e incluirá a los sectores cooperativistas”. Nuevamente este artículo, reconocen las cooperativas, asociaciones y comunitarias. El tres diecinueve dice: “Se reconocen diversas formas de organización de la producción en la economía, entre las otras comunitarias, cooperativas, empresariales públicas o privadas, asociativas, familiares, domésticas, autónomas y mixtas”. Miren que es importante, por qué hago esta aclaración, porque el veinte de septiembre de mil novecientos sesenta y seis se crea la Ley de Cooperativas, institución a quienes muchos ciudadanos que hoy tiene su edad, de sesenta años, otros setenta años, por cuarenta y cinco años han pertenecido a la Ley de Cooperativas, extinguida por la Ley de Economía Popular y solidaria y que hoy gentilmente todos los transportistas de las diferentes cooperativas en el dos mil doce, hicieron un proceso de reforma de sus estatutos, reformas de sus reglamentos para poderse registrar en la nueva institución. Por eso es importante, compañero Presidente de la Comisión y solicito que se mantenga tal como está el artículo setenta y siete de la Ley como también el cincuenta y siete de la misma que hecho mención. Es importante



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

compañeros que el Estado reconoce, el Estado reconoce a través de la Constitución, las diversas formas de organización de la producción de la economía, entre las que están las cooperativas como forma de organización, la producción, en el presente caso, tanto la anterior Ley de Cooperativas, ya derogada reconocía a las cooperativas, como forma de organización, producción, como formas de propiedad, por esta razón existe una gran federación que con mucho orgullo es la Federación Nacional de Taxis del Ecuador. Asimismo, la Ley de Economía Popular y Solidaria, reconoce al sistema cooperativo como parte de la economía nacional, como una forma de organización social de las cooperativas de transporte, entre los que están los convencionales del país, reconocimiento que ha aportado la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por eso, señor Presidente de la Comisión, es importante, es importante que se mantengan esos dos artículos, alguien lo ha dicho aquí compañeros también, el transporte organizado necesita, necesita también que se hagan operativos de control a la parte ilegal. Señorita Presidenta, he presentado oportunamente las observaciones, y muchísimas gracias a los compañeros, ya lo han dicho, lo único que queremos es, que en el país se mantengan las cooperativas vigentes, adscritas como cooperativas en la Ley de Economía Popular y Solidaria. Muchas gracias, Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias. Tiene la palabra asambleísta Betty Jerez.-----

LA ASAMBLEÍSTA JERÉZ PILLA BETTY. Buenas tardes compañeros asambleístas, compañera Presidenta, compañeros que están aquí



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

presentes: La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es vital para regular el marco del transporte y para tener una verdadera conciencia de seguridad en nuestro país, y así disminuir los índices de accidentes de tránsito y problemas vehiculares. Es así que me permito hacer las siguientes observaciones, mismas que también presentaré por escrito. En el artículo uno del proyecto de ley que nos encontramos debatiendo, sugiero que el texto sea cambiado por el siguiente: artículo cuatro, “es obligación del Estado, garantizar el derecho de las personas, a ser educadas, y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen entre otras medidas, la creación de la cátedra de la educación vial, que será dictada de manera obligatoria en todas las instituciones educativas, públicas, municipales, fiscomisionales y particulares del país en todos sus niveles. La cátedra de educación vial será elaborada por la autoridad educativa nacional, en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y deberá incluir temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, señalización, el uso de las vías públicas, tipos de los medios de transporte terrestre”. El cambio lo propongo debido a que, de conformidad con el artículo cincuenta y tres de la Ley Orgánica de Educación Intercultural, los tipos de instituciones educativas son públicas, municipales, fiscomisionales, y particulares; y como legisladores tenemos la obligación de articular los textos propuestos en las reformas legales, con los textos de las leyes vigentes, así también sugiero cambiar el texto del artículo para que esté en concordancia con la LOEI y con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es decir que no se indique la competencia directa del Ministerio de Educación, sino que se señale como competencia



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

de la autoridad educativa nacional, quien coordinara para la creación de la cátedra de seguridad vial con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ente que reemplazó a la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Así también sugiero en el artículo nueve del proyecto, agregar la letra “n” en la palabra “permita”, debido a que nos referimos a las vías de acceso, que requieren que el verbo vaya escrito en tercera persona del plural, sugiero mantener el texto del artículo nueve con los cambios propuestos, toda vez que hace efectivo el trabajo de las personas dedicadas de este tipo de transporte, en la zonas rurales, principalmente donde no tenemos acceso a los medios de transporte público y nos manejamos bajo esta modalidad. Considero un avance trascendental en materia de transporte, el incluir a estas agrupaciones que presten su contingente, para que las personas que vivamos en las zonas rurales, podamos sacar nuestros productos y movilizarnos a diario. También, adicionalmente solicito que se añada el siguiente texto, mediante una disposición transitoria, a fin de que la Agencia de Control y Regulación regule los servicios de transporte en las zonas rurales, conforme el texto que a continuación propongo: “Dispóngase a la Agencia Nacional de Tránsito para que en el plazo de hasta trescientos sesenta y cinco días contados a partir de la publicación de la presente ley reformativa, realice el análisis de las necesidades de transporte terrestre comercial, conforme lo ordenado en la Disposición General Vigésima Séptima de la presente ley, acorde a las modalidades y tipos de servicios, previstos en este cuerpo y su reglamento, para lo cual se socializarán los mecanismos que permitan garantizar la cobertura de transporte”. Esta disposición transitoria que estoy pidiendo como Asambleísta de la provincia de Tungurahua, es que hay una realidad dentro del sector rural, en los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

páramos, en los sectores donde los servicios públicos o los buses no llegan a donde deben llegar, hay personas que caminan cuántos kilómetros para poder llegar al centro de la ciudad, por esa razón estamos pidiendo que se considere esta transitoria. Claro que nosotros, como indígenas, como pueblos y nacionalidades queremos lo mejor para nosotros y para los compañeros que viven en las zonas rurales, donde no hay transporte comunitario. Por esa razón, compañero Presidente, solicito que se considere esta disposición o se vea la mejor manera para que podamos sacar esta ley y que no afecte a ninguna persona del sector rural. En el artículo catorce del proyecto también sugiero lo siguiente: “Los adolescentes a partir de los dieciséis años podrán conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola y el equipo caminero, siempre y cuando disponga de una licencia profesional, que será entregada por el órgano competente, luego de haber aprobado el curso de capacitación, los exámenes para conductor y los requisitos establecidos en el reglamento a esta ley. Una vez que el o la adolescente haya cumplido los dieciocho años de edad deberá renovar la licencia, misma que no tendrá carácter provisional, sino que se sujetará a las reglas normales establecidas en la presente ley. El motivo de esta observación se debe a que, de conformidad con el Código de la Niñez y Adolescencia, es la persona de ambos sexos, entre doce y dieciocho años de edad, es decir por especificidad se utiliza los conceptos del mencionado código y no del Código Civil. Así también sugiero que para la adquisición de la licencia provisional se requiera que los adolescentes aprueben el curso de capacitación, aprueben los exámenes y cumplan con los requisitos establecidos en el reglamento, ya que del texto propuesto en el informe de segundo debate, se entiende que los adolescentes pueden aprobar el curso o los exámenes y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

la lógica, apunta que aprueben tanto el curso como los exámenes, además los requisitos previstos en el reglamento. Adicionalmente sugiero eliminar el artículo quince del proyecto de ley, contenido en el informe para segundo debate, debido a que los conductores debemos ser personas responsables y parte de nuestra preparación para poder conducir un vehículo a motor, sugiere los estudios en un establecimiento autorizado de conducción, razón por la cual me permito sugerir se mantenga el texto del artículo noventa y tres vigente, toda vez que la aprobación de un curso, obtención de la licencia de conducir, debemos recordar que hablamos de vidas y puede ser una irresponsabilidad de nuestra parte eliminar esta exigencia. Las observaciones pertinentes se las haré llegar por escrito, compañero Presidente. Gracias, compañera.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra, asambleísta René Yandún. Tiene la palabra, asambleísta Alberto Arias.-----

EL ASAMBLEÍSTA ARIAS RAMÍREZ ALBERTO. Gracias, compañera Presidenta. Compañeros asambleístas y compañeras asambleístas, pueblo ecuatoriano, que por los medios de comunicación siguen muy de cerca el desenvolvimiento de la Asamblea Nacional, aquellos compañeros que se encuentran en las barras altas, tengan ustedes muy buenas tardes. Yo creo que no se debe distender el tema cuando se habla de los choferes profesionales, creo que nosotros debemos tener muy claro que representa el chofer ecuatoriano aquí en este país. Estadísticamente se habla de que el chofer ecuatoriano representa más de quinientos mil ciudadanos y ciudadanas, que cada conductor tiene un núcleo familiar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

mínimo de tres personas y esto indica que dentro del Ecuador hay más de dos millones de ecuatorianos que están vinculados en el tema del chofer profesional. Quiere decir que en la patria el diecisiete por ciento representa a este sector, y es por eso que, a nombre de ellos, a nombre de los choferes ecuatorianos, exijo el respeto necesario para esta digna clase que es el chofer ecuatoriano. Creo que en esta Asamblea Nacional se ha venido debatiendo los temas concernientes a las reformas a la Ley de Tránsito, pero lo que sí es cierto y debemos tener muy claro, que cuando se habla de accidentes de tránsito, específicamente hay que atacar a las personas irresponsables que están detrás de esos volantes. Pero no se puede generalizar el tema de la irresponsabilidad de aquellos conductores que ocasionan accidentes que muchas veces hay pérdidas humanas, es muy importante resaltar ese tema para que no se generalice el tema del chofer ecuatoriano. Creo que cuando se habla de prestar un buen servicio a la ciudadanía, cuando se habla de cualquiera de las modalidades de presentar un buen servicio a la ciudadanía, tienen toda la razón, porque a los ciudadanos hay que servirlos, hay que servirlos con calidad y calidez; pero, asimismo, dentro de la Ley de Tránsito debe existir una metodología para cuando se habla del costo operacional, el costo operacional es muy importante a nivel de todas las modalidades de transporte para que se pueda revisar el buen servicio que tienen que brindar. Yo creo que esa es una de las falencias que se tiene dentro de las reformas a la Ley de Tránsito, porque se habla de exigir, pero también los choferes profesionales, los transportistas también tienen derechos que cumplir. Es muy necesario aclarar el tema de la conversión de las cooperativas a compañías. Mucho nerviosismo, mucho dimes y diretes de algunos ciudadanos que salen a decir que ya las cooperativas ya no van a existir. Creo que el día de hoy queda muy claro y se queda establecido



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

que el tema no funciona así; creo que el día de hoy queda aclarado, porque este Gobierno de la revolución ciudadana jamás va a atentar contra el derecho que tienen todos los sectores sociales y dentro de esos sectores sociales están los choferes y los transportistas urbanos y los transportistas en carreteras y todas las modalidades de transporte. Por eso, el día de hoy y a mucha honra, a nombre de los choferes profesionales de la patria, a mucha honra en representarlos, quiero agradecer públicamente a todos los legisladores que el día de hoy están presentes porque sé y lo conozco que están haciendo un trabajo pensando en aquellos que años atrás no se pensaban, en los choferes profesionales, y recalco el tema y, compañera Presidenta, con esto termino. No todos son aquellos que cometen accidentes, el cinco por ciento de los choferes profesionales son irresponsables, lo digo y lo mantengo, pero el noventa y cinco por ciento son el motor de este país, y en base a ello la productividad de la patria está como está. Muchas gracias, Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Tiene la palabra, asambleísta José Zapata.-----

EL ASAMBLEÍSTA ZAPATA MANTILLA JOSÉ. Señorita Presidenta, compañeros asambleístas, compañeros choferes profesionales, transportistas que se encuentran en las barras altas, un saludo a todos mis compañeros transportistas y choferes profesionales de mi honorable provincia de Los Ríos: Quiero empezar diciendo, señorita Presidenta, que los transportistas de este país vienen sumando, vienen trayendo remesas del exterior, en el sector del transporte se encuentran emigrantes que pasaron la crisis bancaria y creyeron en esta patria y vinieron a invertir



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

en transporte, comprando un bus y trabajando las veinticuatro horas del día, porque somos la patria y desarrollo económico del país, porque muchos duermen y descansan después de las jornadas laborables, el chofer profesional labra la economía del país en carreteras las veinticuatro horas del día, compañera Presidenta. De la misma manera quiero aclarar, los emigrantes invierten, los policías en servicio pasivo invierten, militares invierten, maestros invierten en el transporte en la patria, generamos empleo a aquel conductor profesional, que se forma en las escuelas de capacitación, en los sindicatos de choferes, en las universidades y escuelas politécnicas del país, la mano de obra que entrega al Estado a través de las escuelas de conducción. Conductores profesionales, con mucha honra, con mucha responsabilidad y estoy aquí para rechazar a aquel conductor imprudente, irresponsable que ha causado tanto dolor en las familias ecuatorianas de la patria; pero, a la vez, no puedo seguir pensando que la Ley dos mil ocho de Montecristi, luego las reformas en el año dos mil once, con el fin de evitar la accidentabilidad, sigamos pensando ahora que por la culpa de un conductor imprudente, irresponsable que todavía no se mete en la cabeza que lleva cuarenta vidas, cuarenta seres humanos a sus espaldas, tenga que ser sancionada toda una operadora, tengan que cuarenta o cincuenta ciudadanos inversionistas que tienen sus deudas hasta con la misma CFN, paralizar sus unidades, no buscando al responsable del hecho, muchas de las veces, por supuesto, las operadoras si es que no cumplen con el protocolo de seguridad, pues es responsabilidad de la operadora y debería ser sancionada, por supuesto, aquí yo no estoy ni nadie para tapar el sol con un dedo, sino para que prime el interés nacional, el interés de los ciudadanos de la patria. Hablo del artículo siete, compañero presidente Cassinelli,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

cada modalidad tiene su modo de operación, el transporte inter e intra tiene su modo de operatividad, su área de operatividad, y estamos ya imponiendo y dándole mayor área operativa a otros sectores. Por ende, solicito que se suprima lo del artículo siete en donde indican que se creará el taxi ruta y donde habrán taxis de cualquier ciudad hacia los diferentes aeropuertos del país; de la misma manera, le solicito al compañero Presidente de la Comisión y ponente, el artículo cincuenta y siete en el último inciso, no podemos seguir incentivando que otros sectores o modales tengan mayor ámbito de operación en desmedro de la transportación intraprovincial del país. La mano de obra, compañera Presidenta, la mano de obra debe ser altamente calificada para que el transporte de todos los modales tenga seguridad en lo vial, tanto en las ciudades como en carreteras. Hablamos del SOAT, por supuesto, quién no puede estar de acuerdo para que se cree la empresa, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quién no puede estar de acuerdo para que la empresa privada, que es la que lucra y esos fondos vengán directo a los ciudadanos más humildes y desposeídos del país. Tenemos el ejemplo, el Banco del Seguro Social, tenemos el ejemplo de las escuelas y carreteras hechas con el dinero de todos los ecuatorianos. Por ende, compañera Presidenta, tenemos que actuar con mucha celeridad para parar los accidentes de tránsito, pero en este país ya debe haber justicia, en este país no debe haber persecución y debe primar la dirección política, el servicio de calidad y calidez a los ciudadanos de la patria. El respeto y la justicia debe imperar por sobre todas las cosas de parte de las autoridades de turno hacia los inversionistas de los diferentes sectores productivos del país. Muchas gracias, señorita Presidenta.-----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias, Asambleísta. Cerramos el segundo debate de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica Reformatoria de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Tiene la palabra, señor ponente.-----

EL ASAMBLEÍSTA CASSINELLI CALI JUAN CARLOS. Muchas gracias, señorita Presidenta. Por la cantidad de intervenciones que se han dado y, efectivamente, las modificaciones que podemos proponer, le solicito un receso de por lo menos cuarenta y cinco minutos, para presentar ante el Pleno una propuesta para que se pueda votar.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Gracias. Damos por concluido el debate y damos un receso de cuarenta y cinco minutos para que el ponente recoja las observaciones que han sido presentadas y, por supuesto, nos circulen el documento final para votación. En cuarenta y cinco minutos, retomamos la sesión. Gracias.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA SUSPENDE LA SESIÓN CUANDO SON LAS CATORCE HORAS CUARENTA Y NUEVE MINUTOS.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Se reinstala la sesión trescientos tres del Pleno de la Asamblea Nacional. Señora Secretaria, verifique el quórum.-----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Buenas tardes, señorita Presidenta, buenas tardes, señoras y señores asambleístas. Señoras y señores asambleístas, por favor, sírvanse registrar la asistencia en su curul electrónica. De



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

existir alguna novedad, por favor, informar a esta Secretaría. Gracias.
Setenta y ocho asambleístas presentes en la sala, señorita Presidenta. Sí
tenemos quórum.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA REINSTALA LA SESIÓN CUANDO SON LAS
QUINCE HORAS CINCUENTA Y UN MINUTOS.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Tiene la palabra, asambleísta Juan Carlos
Cassinelli.-----

EL ASAMBLEÍSTA CASSINELLI CALI JUAN CARLOS. Muchas
gracias, señorita Presidenta. Por Secretaría he hecho el ingreso oficial de
lo que es el informe y el proyecto para votación de ese informe de segundo
debate de las reformas en función de lo que se ha acogido. Si me permite
voy a hacer uso de la palabra para exponer rápidamente las cosas más
relevantes, independientemente que, entiendo, ya ha circulado ese
informe.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Proceda, tiene la palabra. Tenemos
un pequeño problema técnico que en breves minutos se
solucionará.-----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Señorita Presidenta, con su autorización,
me permito informar que ya se ha remitido a las señoras y señores
asambleístas el texto final de votación a través de sus correos
electrónicos. Señoras y señores asambleístas, está remitido a sus
correos electrónicos, vamos a subir en este momento también en sus
curules.-----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

EL ASAMBLEÍSTA CASSINELLI CALI JUAN CARLOS. Estamos listos, señorita Presidenta. Muchas gracias. Hemos trabajado y felicitado públicamente al equipo asesor de la Mesa que me honro en presidir, porque hemos trabajado recogiendo durante el transcurso del debate una serie de inquietudes que consideramos válidas para mejorar esta reforma a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Primero recogimos lo propuesto por la asambleísta Rosa Elvira Muñoz y el asambleísta Richard Farfán; en el artículo dos hemos incorporado la parte de “interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad”, en todo aquello que tiene que ver, sobre todo, con la información pública, señalética, etcétera, que existen en los distintos sectores. En el artículo cuatro, recogemos lo indicado también por la asambleísta Rosa Elvira Muñoz, en el sentido de que es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Lo hacemos transversalmente como política pública en su propia lengua y ámbito cultural: “Para el efecto el Ministerio del sector de educación en coordinación con la Agencia, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades”. Lo que está citado con negrita es lo que se ha incorporado en esta disposición. En el artículo cinco también la propuesta del asambleísta Esteban Melo: “El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral permanente, formación y tecnificación a conductores y conductoras profesionales y no profesionales, y el estricto cumplimiento del aseguramiento social”. Se modifica el artículo dieciocho, propuesta del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

asambleísta Esteban Melo, cuando solicita que en el Directorio se hable del Ministerio del sector, para que sea mucho más identificable y no haya que reformar cada vez que haya una reforma respecto a eso; en tanto en los literales a), en el b) el Ministerio del sector de la salud, sea el Ministro del sector de la educación, el resto de disposiciones relacionadas con esto se mantienen exactamente iguales. Propuesta de la asambleísta Lídice Larrea en el debate, “Agréguese el siguiente numeral, a continuación del numeral veinte del artículo veinte: Regular el funcionamiento del sistema público para pago de accidentes de tránsito”. Estamos haciendo referencia al Fonsat y al SOAT. Asambleísta Esteban Melo, artículo veintiocho, se incorpora “Presidente de la República”, cuando se habla de la “ANT”, estará administrada por un director ejecutivo, y al final dice: “Será designado por el directorio de una terna enviada por el Presidente de la República”. Asambleísta Esteban Melo, artículo veintiocho, con negritas: “Autorizar y regular el funcionamiento de las compañías de rentas de vehículos, ferias y patios de compra-venta de vehículos nuevos y usados”, como una función adicional. Propuesta del asambleísta Esteban Melo, “Aprobar y homologar vehículos automotores, medios y sistemas tecnológicos de transporte terrestre, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte terrestre”, lo cual, definitivamente, redundará también en seguridad vial. “Llevar el registro y control de los vehículos automotores importados bajo regímenes especiales -porque ahora resulta que entran muchos vehículos con regímenes especiales, pero realmente con un dudoso destino- y autorizar su circulación bajo las condiciones y requisitos que para el efecto establezca el directorio, en coordinación con entidades competentes”. Asambleísta Gabriel Rivera, “De conformidad a la forma de ejercicio de las competencias previstas en la legislación relativa a descentralización



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

de los GAD, no se encuentren obligados a asumir el control operativo del tránsito. La Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial podrá delegar esta facultad a la Comisión de Tránsito del Ecuador”. Propuesta del asambleísta Gabriel Rivera, en el ámbito intercantonal, en lo que tiene que ver con el artículo treinta cinco. También en el “literal p), nivel intercantonal; q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales, fiscalizando el cumplimiento de los estudios en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción de acuerdo a la normativa dictada por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre”, se ha agregado. Propuesta del asambleísta Esteban Melo, luego de la palabra “persona”, la palabra “animales”, en el artículo cuarenta y siete y cincuenta y dos. Propuesta del asambleísta Fausto Cayambe, “El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas”. Empieza a resaltar aquí el uso del término siempre “operadoras”. Se modifica el artículo cincuenta y siete y dice, que es muy importante: “Dentro de esta clasificación, aquí recuperamos el artículo original del proyecto de ley e incluimos una sugerencia que hizo el asambleísta Fausto Cayambe a la que también hizo referencia el asambleísta Gabriel Rivera, por escrito. Dentro de esta clasificación, entre otros se encuentran: el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevén en el reglamento, los cuales serán prestados únicamente -este es un término muy importante- por operadoras de transporte terrestre, autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la ANT. Se incorpora en el artículo cincuenta y ocho la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

palabra “se prohíbe prestar mediante la autorización, por cuenta propia, servicios de transporte público o comercial”, esta es una propuesta del asambleísta Melo. También propuesta del asambleísta Melo, en el primer inciso del artículo sesenta y tres, reemplácese la frase “estaciones de trolebús, metrovía y similares” por “estación de bus o similares”. Artículo sesenta y cuatro, se incorpora el control y vigilancia que ejerce el director ejecutivo de la ANT sobre los servicios a que se refieren los artículos anteriores, comprende: Se incorpora acá -en negrita- “la prestación de los servicios por parte de las operadores de transporte, la utilización en la tipología y servicios previstos en la construcción de nuevos terminales y la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el reglamento específico”, todo lo que sigue a continuación se agrega y esto fue propuesto por el asambleísta Omar Juez. Artículo setenta y cuatro, “compete, en la siguiente lámina, compete a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar, entre esas, contratos de operación para la prestación de servicios de transporte público, de personas o bienes para los ámbitos intrarregional, interprovincial, intraprovincial e internacional”, según lo propuso el asambleísta Juez. Más adelante, “permisos de operación de servicios de transporte comercial para todos los ámbitos, a excepción del intracantonal, autorizaciones de operación para el servicio de transporte por cuenta propia para todos los ámbitos”, propuesta como decía del asambleísta Juez; también del mismo asambleísta Juez, “sustitúyese el setenta y cinco por el siguiente texto: Corresponde a los gobiernos -esto es muy importante- “corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias: a) Otorgar los siguientes títulos habilitantes, según corresponda, los contratos de operación para la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

prestación del servicio de transporte público de personas o bienes para el ámbito intracantonal, eso estará como competencia de los gobiernos autónomos descentralizados. b) Permisos de operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todas sus modalidades a excepción de carga pesada y turismo para el ámbito intracantonal”, nuevamente competencia de los GAD, el resto se mantiene igual. En el artículo setenta y siete: Constituye una operadora de transporte terrestre, -esto es muy importante para la inquietud que tenían taxistas, transportistas, etcétera-. “Constituye una operadora de transporte terrestre, toda persona jurídica, sea cooperativa o compañía, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta ley, su reglamento y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos”, propuesta del asambleísta Fausto Cayambe, que además precautela la economía popular y solidaria. En el artículo ochenta y dos cuando hacemos referencia a las operadoras del transporte público que no mantengan una caja común para los ingresos que obtengan del desarrollo de las actividades de transporte para las cuales están autorizadas, que fue algo que sugirió la asambleísta Esperanza Galván. En el artículo ochenta y tres: “Las sanciones por infracciones en contra de las operadoras que contempla este artículo, serán impuestas por el director ejecutivo o su delegado, quien podrá intervenir en la operadora y se agrega -con negrita- revocar el contrato, el permiso, autorización de operación o deshabilitar temporal o definitivamente la unidad autorizada por el título habilitante, bajo responsabilidad de quien cometió la infracción”, esto para precautelar aún más que se dé con agilidad las sanciones correspondientes. Artículo ochenta y cinco: “Las resoluciones que expida el director ejecutivo de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

ANT podrán ser apeladas en la vía administrativa ante el directorio”, propuesta de la asambleísta Albán. Capítulo de la contratación de servicios de transporte terrestre; “a continuación del artículo ochenta y cinco, en ese capítulo denominado De la contratación, incorpórese: La contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras constituidas bajo el servicio de transporte comercial en cualquiera de sus modalidades, al amparo de lo dispuesto en la presente ley”, lo demás se mantiene, propuesta del asambleísta Efrén Reyes. Así mismo, del asambleísta Efrén Reyes sobre este tema, señorita Presidenta, “queda prohibida la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, así como la contratación de quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo; los organismos de tránsito competentes, ejecutarán un control permanente a nivel nacional sobre los establecimientos comerciales y personas naturales o jurídicas, que contraten o incentiven el uso de servicios de transporte terrestre que no cuenten con el respectivo título habilitante. Para el efecto, en coordinación con los agentes de control, tomarán las medidas que sean necesarias para prevenir y erradicar el hecho”, propuesta del asambleísta Reyes que también continúa, “en los procesos de contratación pública, cuyo objeto principal sea la prestación de un servicio de transporte terrestre o, que sin serlo se requiera de éste para ejecutarlo; las empresas públicas y organismos del Estado, deberán exigir que el mismo sea contratado únicamente con operadores que mantengan su respectivo título habilitante vigente, debidamente otorgado por la autoridad de tránsito competente”. Artículo ochenta y seis, sobre la misma materia: “Los medios de transporte empleados en cualquier servicio definido en esta ley, deberán contar obligatoriamente con el certificado de homologación conferido por la ANT como requisito obligatorio, previo al



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

ingreso al país y su comercialización, de acuerdo al reglamento específico, el mismo que deberá prever las acciones de control y sanción sobre quienes no acaten la presente disposición. El proceso de homologación de los medios y sistemas de transporte y tránsito, a nivel nacional, se efectuarán en coordinación con los organismos competentes, de acuerdo con el reglamento correspondiente”, propuesta igual que la última que voy a indicar del asambleísta Reyes. Artículo ochenta y ocho, sustitúyase la letra e) del artículo ochenta y ocho por el siguiente texto: “La formación de conductores, el texto completo lo tienen ustedes en mi presentación Sustitúyase el artículo noventa y tres por el siguiente: Para la obtención de la licencia no profesional de cualquier Tipo B, la ANT exigirá únicamente la rendición y aprobación de la pruebas psicosensométricas, teóricas y prácticas tomadas por la propia entidad y se extenderá la licencia de conducir, no profesional Tipo B, únicamente a aquellos postulantes a conductores no profesionales que las aprueben; en caso de aprobar las pruebas tomadas por parte de la entidad, el postulante deberá obtener el certificado de aprobación de estudios que otorga el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap, o las escuelas debidamente autorizadas por el directorio de la ANT y seguridad vial, como requisito previo para volver a rendir las pruebas correspondientes”, propuestas de los asambleístas Marcelo Solórzano y Germán Moya. “El certificado o título de aprobación de estudios que otorguen Fedesomec, las escuelas de conducción de choferes profesionales, el Secap, los sindicatos, que se agregan en esta disposición; los institutos técnicos de educación superior, escuelas politécnicas y las universidades debidamente autorizadas por la ANT, constituyen requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir profesional de operador de maquinaria agrícola y equipo pesado caminero. “Hemos incorporado,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

obviamente a más de Fedesomec a las escuelas de conducción de choferes profesionales, el Secap y creo que una parte fundamental son los sindicatos; esta propuesta fue presentada por el asambleísta Marcelo Solórzano y el asambleísta German Moya. Agregar al siguiente texto, a continuación del segundo inciso el artículo noventa y ocho: "El conductor que no haya sido sancionado, en al menos un año contabilizado desde la última infracción, gozará de dos puntos extras que se incrementarán automáticamente a su licencia de conducir para el siguiente año", propuesta del asambleísta de Chimborazo, Mauro Andino. "De manera excepcional, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, podrá autorizar la recuperación de dos puntos a la licencia de conducir que no se encuentre suspendida, revocada o anulada, siempre que el conductor justifique documentadamente haber sido capacitado en temas inherentes al transporte terrestre, tránsito, seguridad vial, por el Secap, en la forma y bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones que se establezcan para el efecto en la presente ley y su reglamento". Ciento ochenta y ocho: "La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales, estará a cargo nuevamente hacemos énfasis de las escuelas de conducción profesional, de los sindicatos de conductores profesionales, de los institutos técnicos de educación superior, universidades y escuelas politécnicas autorizadas por el directorio ANT. La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores no profesionales, estará a cargo del Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional - Secap y de las escuelas, debidamente autorizadas por el directorio de la ANT, -que fue la propuesta también de los asambleístas Solórzano y Moya- Se faculta a Fedesomec, escuelas de conducción de choferes profesionales, escuelas e institutos de educación superior, universidades y escuelas politécnicas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

al Servicio Ecuatoriano de Capacitación - Secap, y los sindicatos debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que sean los entes encargados de la formación, capacitación, perfeccionamiento y titulación de operaciones de maquinaria agrícola y equipo caminero.” Artículo ciento noventa y cuatro, lo que bien expresaba el asambleísta Mauro Andino, el especificar claramente en el artículo ciento noventa y cuatro al que hago referencia, “las faltas leves, las faltas graves, las faltas muy graves”; y, un párrafo final que sugirió. “Estas faltas serán sancionadas con la suspensión temporal de la autorización por noventa días o la revocatoria definitiva de la autorización de funcionamiento, de acuerdo a la gravedad de la falta”. Artículo doscientos cuatro, en la letra c), ya lo establecimos, “por estaciones de bus o similares”, esta es una página que se me ha traspapelado. Artículo doscientos cinco, “los importadores de vehículos, repuestos, equipos, partes y piezas, carroceros y ensambladores, podrán comercializarlos, siempre que cuenten con el certificado de homologación, debidamente extendido por la ANT, que certificará que el modelo del vehículo cumple con todas las disposiciones de seguridad, expedida por organismos competentes”, propuesta del asambleísta Omar Juez en su intervención. “Del seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Sistema público para el pago de accidentes de tránsito: A fin de garantizar la protección de las personas y bienes que se trasladen de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, se crea el sistema público para el pago de accidentes de tránsito, administrado por la entidad que para el efecto determine el Gobierno Central, el mismo que se regirá en base a las normas y condiciones que se establezcan en el reglamento respectivo”, propuesta presentada por la asambleísta Lídice Larrea, a la que le agrego lo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

siguiente también: El Estado, en coordinación con el ministerio de Finanzas, Ministerio de Transporte, Sector de la Salud, Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del ámbito de sus competencias, garantizará el cumplimiento de las obligaciones derivadas del sistema público para el pago de accidentes de tránsito, así como de la prestación de los servicios de salud que requieran las víctimas de accidentes de tránsito, amparadas en este sistema". Se agrega un artículo innumerado en la parte pertinente -con negritas- que debe decir lo siguiente: "Todos los vehículos a motor sin restricción de ninguna naturaleza, sea de propiedad pública o privada -negritas-, deberán cancelar anualmente la tasa por el servicio que se preste a través del sistema público para el pago de accidentes de tránsito, en conjunto con los valores correspondientes a la matriculación vehicular, conforme la calendarización establecida por la ANT", también propuesta de la asambleísta Larrea. Quinta. "Sustitúyase la Disposición General Quinta por el siguiente texto: Facultase a la ANT y gobiernos autónomos que hayan asumido la competencia, para de conformidad con el Reglamento General Sustitutivo de Bienes del Sector Público, procedan al remate en subasta pública de los vehículos que, no habiendo sido retirados por sus propietarios de las dependencias de tránsito, hayan sido declarados en abandono por más de un año contado a partir de la fecha de su ingreso, salvo los que se encuentren en juicio. En el caso de vehículos cuyo abandono excediera de los tres, contados desde su fecha de ingreso, facultase a los organismos de tránsito citados a proceder, sin más trámite a la chatarrización de los mismos", propuesta del asambleísta Omar Juez. Décima Novena. "De forma previa a la constitución jurídica de operadores de transporte terrestre o sujetas a las disposiciones de la presente ley, las entidades responsables de los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

procesos de constitución jurídica, deberán contar necesariamente con un informe favorable emitido por el organismo de tránsito competente, sin perjuicio de su constitución para prestar servicios de transporte terrestre; las operadoras deberán obtener el respectivo título habilitante”, propuesta que fue presentada por el asambleísta Cayambe. En la Disposición General Primera, se sustituye por “Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, para que quede clara la denominación, propuesto por Gabriel Rivera, y, en las disposiciones en que se haga alusión, muy importante, a cooperativas de transporte terrestre, compañías de transporte terrestre, cooperativas y/o compañías, siempre léase “operadoras de transporte”, propuesto también por el asambleísta Cayambe. Disposición Transitoria, atención. Primera: “En el plazo de trescientos sesenta días, contados a partir de la publicación de la presente ley reformativa, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, implementará los procesos, instrumentos y mecanismos de evaluación que permita asumir la responsabilidad de receptor las evaluaciones psicosenométricas, teóricas y prácticas de las personas aspirantes a conductores no profesionales. En ese lapso de tiempo los títulos que otorguen las escuelas de conducción autorizadas, constituyen requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir Tipo B”. Disposición Transitoria Segunda. “Otórgase el plazo de trescientos sesenta y cinco días, desde la publicación para, que el Secap obtenga la respectiva autorización por parte de la ANT para la formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales a nivel nacional, previo el cumplimiento de los requisitos y condiciones previstas en la presente ley, su reglamento aplicativo y demás disposiciones del organismo de control y regulación”.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

Tercera Disposición Transitoria, “La Agencia Nacional de Regulación y Control, en un plazo de trescientos sesenta y cinco días contados a partir de la publicación de la presente ley reformativa, definirá los lineamientos sobre la naturaleza jurídica que deben adoptar las operadoras de transporte terrestre a nivel nacional para su funcionamiento. La Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, Compañías, Valores, Seguros; los gobiernos autónomos en el ámbito de sus competencias y los demás organismos de regulación y control, tomarán las acciones correspondientes y dictarán la normativa necesaria para dar cumplimiento a los lineamientos emitidos por la ANT”. Disposición Transitoria Cuarta. “En el plazo de ciento ochenta días, contados a partir de la publicación de la presente ley reformativa, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Servicio de Rentas Internas y Superintendencia de Bancos, mientras se encuentre a su cargo el control del sistema de seguros, procederán a la depuración de la información y datos pertenecientes al SOAT y estructurarán la plataforma tecnológica que permita el cobro de la tasa por concepto del servicio que se preste a través del sistema público para el pago de accidentes de tránsito en la matriculación vehicular; así como el cobro proporcional citado en los siguientes incisos, propuesta de la asambleísta Larrea. Disposición Transitoria. “El Servicio de Rentas Internas efectuará las modificaciones que sean necesarias dentro del sistema de matriculación vehicular; las pólizas de seguro obligatorio de accidentes de tránsito emitidas hasta la fecha de promulgación de la presente ley reformativa, se mantendrán vigentes y cubrirán la totalidad de la póliza hasta la fecha de su vencimiento, para lo cual la Superintendencia de Bancos mientras se encuentre a su cargo el control del sistema de seguros, ejercerá un control permanente sobre la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

observancia de la presente Disposición. Vencida la póliza y por efectos de calendarización en los procesos de matriculación vehicular, durante el primer año fiscal siguiente a la publicación de la presente ley, el sistema cubrirá los rubros por conceptos de accidentes de tránsito debidamente justificados de acuerdo al Reglamento. Culminado el plazo de transición, los rubros por concepto del sistema se recaudarán conforme a la calendarización reglamentada; al primer pago se adicionará el valor proporcional contado desde la fecha de vencimiento del SOAT, hasta la fecha en que se efectúe la matriculación vehicular. Sin perjuicio del vencimiento de las pólizas por SOAT adquirido, todos los propietarios de vehículos automotores deberán cancelar, al momento de su matriculación, la tasa por el servicio que preste el sistema público para el pago de accidentes de tránsito y durante el tiempo de transición constante en la presente Disposición y hasta la designación de la entidad que administre el sistema público para el pago de accidentes de tránsito; el fondo obligatorio de accidentes de tránsito Fonsat, continuará en funciones como lo venía haciendo hasta antes de la expedición de la presente ley reformativa y, asumirá las atribuciones encargadas dentro del sistema en las condiciones que establezca el Reglamento. Para efectos de atención hospitalaria durante el plazo de transición, bastará la presentación de la matrícula vigente del vehículo siniestrado”, propuestas del asambleísta Lídice Larrea que han sido recogidas.

Disposición Transitoria Quinta. “Durante el plazo de dos años contados a partir de la publicación de la presente ley reformativa, aquellos ciudadanos que aspiren a los cursos de conducción profesional, deben cumplir, a más de los requisitos establecidos en el reglamento respectivo, la siguiente alternativa: a) Haber aprobado el primero de bachillerato; o b), que posean licencia Tipo B; fenecido



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

este plazo el requisito será, haber aprobado el primero de bachillerato y los demás que se establezcan en el reglamento". Sexta. Dispóngase a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para que en el plazo de hasta trescientos sesenta y cinco días, contados a partir de la publicación de la presente ley reformativa, realice el análisis de las necesidades de transporte, conforme a lo ordenado en la Disposición General Vigésima Séptima de la presente ley, acorde a las modalidades y tipos de servicios previstos en este cuerpo y su reglamento; de tal forma que se garantice la cobertura del transporte a nivel nacional", propuesta presentada por la asambleísta Rosa Elvira Muñoz y la asambleísta Betty Jerez. Finalmente, se eliminaron del proyecto de ley reformativa acogiendo observaciones de los asambleístas Fausto Cayambe, María Alejandra Vicuña, Omar Juez, José Zapata, Gabriel Rivera, Germán Moya, Mauro Andino, se eliminaron del proyecto de ley orgánica reformativa artículos cuatro, artículo cinco, artículo diez, artículo catorce, diecisiete, dieciocho, diecinueve, veinte, veinte, veintiuno, treinta; y, la Segunda Transitoria. Como es de notar, señoras, señores asambleístas, nuevamente la Comisión de Desarrollo Económico, ha hecho un exhaustivo trabajo, no solamente hoy, venimos revisando y recibiendo distintos grupos, sectores, que han venido a expresar sus preocupaciones. Consideramos, señorita Presidenta y compañeros y compañeras asambleístas, que la propuesta que estamos presentando y que se encuentra ya en sus correos y en sus curules, es una propuesta consecuente con la necesidad que necesita el manejo del tránsito y la seguridad vial del país. Por lo tanto, señorita Presidenta, con las observaciones a las que he hecho mención, más obviamente el informe que he presentado,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

mociono la aprobación de este informe. -----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchas gracias. ¿Tiene apoyo la moción?
señora Secretaria, sírvase tomar votación.-----

LA SEÑORITA SECRETARIA. Enseguida, señorita Presidenta. Señoras y señores asambleístas, por favor, sírvanse registrar en su curul electrónica, de existir alguna novedad por favor informar a esta Secretaría, gracias. Noventa y seis asambleístas presentes en la sala, señorita Presidenta. Se pone en consideración del Pleno de la Asamblea Nacional, el texto final de votación del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que ha sido remitida a sus correos electrónicos con número de trámite 198088. Señoras y señores asambleístas, por favor, consignent su voto, se les recuerda que tienen veinte segundos para ratificarlo, caso contrario se considerará abstención. Señor operador, presente los resultados: Setenta y nueve votos afirmativos, once negativos, cero blancos, seis abstenciones. Ha sido aprobado el Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señorita Presidenta.-----

LA SEÑORITA PRESIDENTA. Muchísimas gracias. Queremos saludar a la ciudad de Quito por sus cuatrocientos ochenta años de Fundación, Patrimonio Cultural de la Humanidad, destino turístico, líder de Sudamérica, finalista del concurso news wonders of the world y lo invitamos a votar por nuestra Capital y ¡Que viva Quito!. Clausuramos la sesión trescientos tres del Pleno de la Asamblea Nacional. Muchas gracias.-----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 303

LA SEÑORITA SECRETARIA. Tomado nota, señorita Presidenta. Se clausura la sesión.-----

VI

La señorita Presidenta suspende la sesión cuando son las dieciséis horas veintiséis minutos.-----



MARCELA AGUINAGA VALLEJO

Primera Vicepresidenta de la Asamblea Nacional



JOSÉ MONCAYO CEVALLOS

Cuarto Vocal del Consejo de Administración Legislativa



LIBIA RIVAS ORDÓÑEZ

Secretaria General de la Asamblea Nacional

EBZ/MRP