**CONCEJALA CRISTINA LÓPEZ GÓMEZ DE LA TORRE**

Muchísimas gracias al Gerente de la Empresa Metro de Quito, creo que ha sido claro en su exposición, está presentado ante el Concejo para conocimiento y eso sería todo. Quería aprovechar el uso de la palabra señor Alcalde, si bien no tiene que ver específicamente con el tema que estamos tratando del Metro de Quito, pero sí con movilidad, yo me quedé muy preocupada, ustedes deben haber visto la noticia y la imagen del choque que hubo por los piques y carreras clandestinas en la Avenida de los Shyris, creo que es un buen momento para tomar en cuenta y estar alertas de los controles y tenemos que hacer en horas que están fuera, digamos, del trabajo normal de los agentes, si le pido al Secretario de Movilidad y a la Agencia Metropolitana de Tránsito que tenga un poco más en cuenta estos operativos que deben ser interinstitucionales con la Agencia de Control, creo que es un peligro inminente el que tenemos ahí y en otros sectores, creo que todos saben un poco que los martes y jueves en la noche pasa esto, si bien es cierto que también tiene que actuar la Policía Nacional, pero si estar más pendientes de estos temas que lo único que hacen es poner en riesgo la vida de las personas en nuestra ciudad.

**CONCEJAL ADRIÁN IBARRA GONZÁLEZ**

Algunos elementos breves, Alcalde y compañeras y compañeros de Concejo, primero felicitarles la prolijidad con la que se está tomando el Reglamento de Uso del Metro de Quito, creo que es algo significativo, importante y fundamental y también, digamos, dentro de esos pendientes que nos dejaron, ojalá que esto también no hubiera sido un pendiente y que hubiera estado antes el funcionamiento para ciudadanas y ciudadanos, creo que aquí también podemos darnos cuenta de la irresponsabilidad con la que administraciones anteriores pusieron la vida de quiteños y quiteñas en riesgo cuando pusieron a operar el Metro de Quito sin también tener un reglamento que así lo faculte. Algunos pequeños elementos y detalles que creo que me parecen fundamentales, también acogiendo las palabras que acaba de mencionar el Alcalde acerca de, creo que la severidad y esa responsabilidad que tenemos como Alcaldía y como Concejo Metropolitano en salvaguardar y en promover una mejor cultura ciudadana en varios de los aspectos, y cuando hablamos de movilidad, en donde está en juegos la vida de los habitantes, creo, que estas cifras se miden en muertos, felizmente no pasó con el tema de los piques, pero creo que ya hemos tenido varios casos en donde hemos visto que simplemente las estadísticas las contamos con la cantidad de afectados por las mismas. Voy a referirme a las observaciones respecto al reglamento, solicitaré de manera formal, señor Alcalde y compañeras y compañeros del Concejo, el que se pueda revisar el tema de las cuantías de las multas, partiendo de un criterio que también lo acabamos de compartir en el área de movilidad y que es, creo, que la severidad con la que tenemos que actuar, una inversión de más de $2.100’000.000,00 de dólares, el sistema más moderno de Latinoamérica y, por supuesto, del país, que estoy seguro que ha tenido la empatía y el cariño de todas las quiteñas y quiteños, pero también si hemos visto casos como la vandalización previo al funcionamiento del Metro de Quito en la Carolina y este 28 de diciembre tuvimos otro hecho también vandálico en la estación de El Ejido. Entonces, ante eso creo que nosotros tenemos que ser absolutamente severos y drásticos, y sí, una de las formas de dar el mensaje dentro del reglamento de, primero, lo mucho que nos importa esta obra emblemática. Lo segundo, el hecho de que no se permita o que sea lo más drástico posible con las personas que quieran dañar el Metro de Quito, tanto en su infraestructura como en su funcionamiento. Es así que, solicitaré a la comisión pertinente se realice el respectivo estudio para que las sanciones leves se incrementen de un 10% del salario mínimo que está actualmente en el articulado, se incremente a un 25%. Las graves pasen así también de un 25% que está establecido a un 50%; y, las muy graves de un 50% a un 100% de un salario mínimo vital. Adicional a esto, el que se pueda colocar dentro de la norma el acompañamiento, ya sea como pago de la multa o como acción complementaria dependiendo del tipo de sanción de trabajo comunitario para aquellos vándalos, para aquellos enemigos de la ciudad, que quieran hacer o no cuidar las instalaciones de nuestro Metro de Quito. Creo que es responsabilidad de todas y de todos, más quienes estamos en el Concejo y en las distintas entidades de la Alcaldía el precautelar que esta inversión, que es la más grande que ha realizado el Distrito Metropolitano de Quito en los últimos años, sea una inversión que nos dure para nuestras futuras generaciones. Tenemos y ahora que hablamos que el Metro sea nuestra columna vertebral de la movilidad, tenemos que cuidar nuestra columna vertebral, para que así el resto de elementos que se vayan uniendo a esta columna vertebral para lograr una mejor movilidad en nuestra capital, realmente sean fructíferos y tengamos pronto un Quito con mejor transporte público.

**SEÑOR ALCALDE PABEL MUÑOZ LÓPEZ**

solo decirle que estoy de acuerdo, a pesar que es una iniciativa promovida por la administración, firmada en este caso por el Alcalde, de acuerdo totalmente que la Comisión analice la mayor severidad en las multas asociadas al no cuidado del Metro de Quito. Creo que, si no vamos con posiciones de absolutamente duras, fuertes, severas, procediendo con multas e incluso con sanciones de otro tipo que pudieran estar ya en el ámbito penal contemplada en el COIP, no vamos a tener los resultados que esperamos. Así que, 100% de acuerdo con lo que usted ha señalado concejal.

**CONCEJAL BERNARDO ABAD MERCHÁN**

Comparto plenamente lo que dice el señor concejal Adrián Ibarra, tenemos que ser más drásticos en las sanciones. El Metro tiene que transformar la movilidad y tiene también que transformar una serie de actividades, acciones y formas incluso de movilizarnos, no puede ser que en el Metro ya haya habido algunos incidentes de vandalismo; entonces, hay que determinar eso. Yéndome ya al proyecto de ordenanza, lo cual está muy bien, tenemos que determinar que lo que tiene que ver con el Metro no solamente está debajo de la tierra, sino también en los alrededores, porque las bocas del Metro son parte de. Ya hubo un accidente de tránsito y obviamente hubo en meses pasados incluso personas que de una forma desaprensiva apedrearon la entrada de una de las bocas del Metro, y obviamente a futuro, habrá quienes so pretexto de alguna protesta, so pretexto de alguna reivindicación social, van a destruir, como han hecho con las paradas de otros medios de transporte en superficie, pero las paradas del Metro, las estaciones del Metro comienzan en la parte superior, en superficie. Entonces, tenemos que ser muy drásticos y debemos, a mi criterio y mandaremos las observaciones específicamente a la Comisión, para que también sean sancionados todos aquellos que, so pretexto de alguna protesta, destruyan, generen vandalismo en las estaciones del Metro en superficie. Hay un tema que obviamente lo vi en redes sociales y después lo comprobé, es el tema del comercio autónomo, comercio ambulante o el comercio irregular, no está específicamente determinado sobre la prohibición que existe para el comercio. Si bien ahí están, deberían estar ya fiscalizadores de la Agencia Metropolitana de Control para evitar que ingresen, hay personas que ya han ingresado al Metro de Quito y lo pude comprobar, incluso repito lo vi en, redes sociales y luego en las varias ocasiones que he estado en el Metro pude comprobar, que había personas que muy calladamente hacían venta ambulante, no con canastos, no con cajas, pero sí cierto tipo de ventas ambulantes. Otra cosa que es bastante incómodo es el hecho de pedir dinero en los vagones del Metro, lo pude comprobar, repito. Entonces, creo que debemos ser también claros y más específicos al respecto de la prohibición de todo tipo de ventas en los trenes y en las estaciones, a excepción, obviamente, cuando ya llegue el momento de que dentro de los ingresos de no movilidad, es decir, los ingresos adicionales al Metro, se tendrá que definir que haya algún tipo de almacén, algún tipo de comercio que no generen problemas, que no vayan, obviamente, a obstaculizar el servicio del Metro; eso estaba programado desde un principio, y eso sí se puede realizar. Pero, debemos ser muy claros y eso vamos a mandar en las observaciones sobre el comercio autónomo, no puede haber comercio autónomo, se determinó en la anterior administración que el Metro está considerado espacio público lo cual facilita que se pueda hacer los controles, porque si está bajo superficie no estaba determinado qué tipo de espacio es, y es obviamente, ahora un espacio público, hubo que definirlo y estaba muy claro; entonces, hay que ir por ahí y obviamente felicitando, porque este tipo de ordenanzas van a facilitar la movilidad. No comparto lo que dice señor concejal Adrián Ibarra que la irresponsabilidad, hubo una administración que fue haciendo poco a poco las cosas, y obviamente, el día uno de diciembre igual iba a funcionar el Metro con los hitos que se habían puesto, con las fechas que se habían puesto, ya se verá qué mismo pasó tres días antes, es decir el 11 de mayo, cuando sin ninguna razón específica la empresa operadora suspendió el servicio so pretexto de la seguridad o de la inseguridad, pero habían venido moviendo los trenes y operando los trenes desde meses atrás, ¡Oh extraña coincidencia!, pero bueno, eso será motivo para otro debate. En el tema específico de lo que estamos tratando hoy este Proyecto de Ordenanza, es el tema que debemos ser más claros, objetivos y específicos sobre el tratamiento de ventas dentro de las estaciones, y, sobre todo, dentro de los vagones del Metro. Mandaremos nuestras observaciones, lo expreso aquí públicamente y comparto plenamente lo que dijo el señor concejal Adrián Ibarra en eso sí, de que tenemos que ser más drásticos para evitar que el Metro se convierta en los que desafortunadamente se convirtió el Trole, por ejemplo, en un sitio en donde hay una serie de irregularidades, una serie de problemas, pero que tenemos que evitar para que desde el Metro haya una nueva forma de interactuar con los ciudadanos, una nueva forma de movilizarnos con mucha seguridad, con cultura, con orden, y realmente que sea para lo que fue construido, un servicio de transporte digno.

**CONCEJAL ANDRÉS CAMPAÑA REMACHE**

Quiero aprovechar este punto para reflexionar sobre el tipo de acción que debe tener el Concejo Metropolitano respecto a las incivilidades, como usted lo ha llamado. Creo que de por medio hay algunos elementos, uno de ellos es que nosotros tenemos la competencia de ejercer control, otro de ellos que se ha puesto sobre la mesa de forma insistente, es la conciencia ciudadana que, por ejemplo, nos ayude a cumplir la norma, porque puede existir la norma, pero muchas veces esa norma es ineficiente a la hora de ser cumplida por los ciudadanos. Se ha puesto sobre la mesa un tema que es importante reflexionarlo, el accidente fruto de los piques en la avenida Shyris, y sobre ello, me parece que más allá es necesario evidentemente control, es necesario evidentemente que exista mayor conciencia ciudadana, pero también Alcalde, y ese debería ser un compromiso, pensar en la necesidad de generar alternativas. Los piques van a seguir existiendo porque existe un grupo humano que le gusta realizar esa actividad, y por más que se establezca un sin número de Agentes de Control, en efecto, es imposible cubrir cualquier lado de la ciudad en donde se pueda realizar los famosos piques. En ese sentido, debería verse la oportunidad de generar alternativas y, por ejemplo, en diálogos que he mantenido con el Comité de Seguridad de la República Del Salvador, ellos tienen una idea de generar un “picodromo” en la ciudad, en algún momento incluso entiendo que existía un proyecto al respecto en el Parque Bicentenario, en la pista de lo que era el ex aeropuerto, que permita incentivar este tipo de actividades que a la final produce dinamismo económico, que son generadores de atracción turística, pero en condiciones de seguridad. Hace pocos minutos atrás hablábamos, por ejemplo, de la regulación y la limitación a los juegos pirotécnicos que, en vista de razones de salud para los seres humanos, condiciones de salud para los animales y de salud ambiental, es necesario limitar y regular, pero eso no significa que tengamos que tener una actitud prohibitiva y que tengamos que erradicar el uso de juegos pirotécnicos. He mencionado, sería importante desarrollar un sinnúmero de alternativas que permitan, por ejemplo, a Quito convertirse en un centro de atracción turística tan importante como el rebelión en Río de Janeiro, de fin de año. Que Quito, por ejemplo, desarrolle el mejor show de drones o el mejor show de Mapping de Latinoamérica, ese debería ser el horizonte.

**CONCEJAL DIEGO GARRIDO VILLAGÓMEZ**

Al respecto, primero felicitar a las entidades técnicas, a la Empresa Metro que entiendo habrá hecho un informe al respecto para el trabajo de la Comisión, y a la Comisión de Movilidad, por un excelente trabajo que tiene a mi criterio muy pocas cosas que opinar al respecto. Sin embargo, unas pocas precisiones, tengo una dicotomía de pensamiento cuando se entra en el ámbito sancionador, por la discrecionalidad que puede ser llevado.

Por un lado, primero creo que la Agencia Metropolitana de Control debe pasar por un exhaustivo análisis para entender que los procesos administrativos de sanción deben ser llevados de una manera más técnica. Cualquier abogado que conozca un poco al respecto presenta un alegato y normalmente gana, y gana porque está mal construido el proceso sancionador, el proceso administrativo sancionador. Creo que es una debilidad de la Agencia Metropolitana que debemos tomar en cuenta, no solamente para esta normativa sino para el funcionamiento normal del único ente sancionador que tenemos en el Distrito Metropolitano de Quito, en el Municipio del Distrito Metropolitano. Por otro lado, la discrecionalidad que da tener tres escalas de sanción, es decir, yo creo que esto tiene que estar acompañado de una reglamentación de parte de la entidad, en este caso de la Empresa Metro de Quito, para permitir que no se dé espacio o abra una puerta a la corrupción y a la discrecionalidad de la subjetividad de las personas. Así que, no en el cuerpo normativo, guardando la lógica de tratar de en lo posible para no engordar el Código Municipal de manera de pensar en este Código que a futuro tendremos un poco más aligerado, más dinámico y más comprensible para el usuario, pero sí reglamentar de tal forma que vayamos brindando un poco las posibilidades de la discrecionalidad del funcionario, quien tiene que determinar cuál es la norma. Por otro lado, creo que estamos frente al sistema de transportación más moderno del país sin duda, y de la región, y creo que tenemos que aprovechar para ser un poco más creativos, pienso que acompañado de la sanción pecuniaria, deberíamos innovar y por primera vez tener una sanción que incluya labor comunitaria, las personas que cometan infracciones o sanciones, parte de la sanción sea que le entreguen horas a la comunidad como parte de su reparación, inclusive, personas que no tengan la capacidad adquisitiva puedan hacer de esto el uso de pagar la sanción. Es decir, creo que podríamos tener muchísimos voluntarios para las “domingas”, por dar un ejemplo, o para el mantenimiento de ciertos sectores de espacio público, de la vialidad misma, y de esta manera aprender a educar de una manera diferente a nuestros ciudadanos.

**CONCEJAL FIDEL CHAMBA VOZMEDIANO**

Señor Alcalde, en el marco del contrato de la prohibición de servicios especializados para la operación del Metro de Quito y la coordinación e integración de los contratos relacionados con la operación de la primera línea de Metro de Quito suscrito el 29 de noviembre del 2022, quisiera hacer algunas observaciones de carácter constructiva, para el perfeccionamiento de esta norma. Señor Alcalde, en el artículo No. 29371 del Proyecto de Ordenanza, justamente se establece que la presente sección regula las condiciones generales de la prestación y operación del servicio de transporte de pasajeros en el subsistema Metro de Quito, mediante las medidas de condiciones de seguridad, de convivencia, de cultura ciudadana aplicadas a la estadía, circulación y uso de la infracción del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito. Señor Alcalde, es importante aquí analizar lo siguiente. Esta norma de acuerdo a lo que establece el contrato no puede entrar a regular las condiciones generales de la prestación y de la operación del servicio, por cuanto tenemos ya un contrato suscrito en el cual se establece cuál es la lógica y la forma de operación, por algo se suscribió un contrato de operación. Por lo tanto, sugiero a la Comisión que se pueda analizar la redacción para que no haya una mala interpretación; en primer lugar. En segundo lugar, señor Alcalde. Nos había comentado en una reunión en la cual habíamos tenido con todos los concejales que, posteriormente a la mediación que se había realizado respecto del costo de este contrato respecto de la operación por el tiempo que estuvo suspendido de la operación, se había realizado una adenda, no conozco cuál es el texto, solicitaría que en el marco de este análisis que estoy realizando se pueda establecer estar lógica respecto del objeto del contrato. Sin embargo, el objeto de esta ordenanza obviamente hay que tenerlo muy claro de qué estamos analizando cuál es el límite que va a realizar la operadora. Otra cosa es, ¿Qué es lo que vamos a entrar a regular con esta ordenanza? En el segundo párrafo es muy importante analizar esto, porque el texto actual dice: “De igual forma se establecerán las normas de convivencia, cultura ciudadana, derechos y obligaciones”, y posteriormente todo el texto. Obviamente, por una lógica de redacción se debe establecer verbos rectores, el cual debería y sugiero que deba decir: “La presente ordenanza regulará las normas de convivencia”. Señor Alcalde, en esta lógica de que nosotros, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la empresa pública ha suscrito un contrato de operación, es importante que en la parte de definiciones también se defina específicamente qué es la operación, para que tenga plena concordancia jurídica con el contrato suscrito. Señor Alcalde, en la parte pertinente respecto del artículo No. 2937.22, consideraciones para el uso, se establece que: “Respecto de los saldos caducados, la administradora definirá el tiempo y las condiciones de vigencia de los saldos, así como la liquidación de los fondos que no fueron utilizados”. Es importante, señor Alcalde, colegas, concejales, analizar que la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor en su artículo No. 17, establece lo siguiente: “Obligación del proveedor. - Es obligación de todo proveedor entregar al consumidor información veraz, suficiente, clara, completa y oportuna, de los bienes o servicios ofrecidos, de tal modo que éste pueda realizar una elección adecuada y razonable”. Por lo tanto, señor Alcalde, es importante que, en este proyecto de ordenanza, se establezca justamente el plazo se va a generar la caducidad y se incluya dentro este plazo perentorio, debe estar establecido dentro de este Proyecto de Ordenanza. El artículo No. 29371 del proyecto actual establece, justamente lo que me permitía mencionar: “El objeto no puede confundirse bajo ningún concepto con las obligaciones que tiene la contratista respecto de la prestación del servicio”. El artículo No. 2937.15, prohibiciones de los usuarios y visitantes del subsistema, se debería incluir para perfeccionar la norma, la lógica, y aquí, señor Alcalde, quiero hacer una lógica de análisis. El evento punitivo en materia legal tiene que ser la última lógica de acción de carácter normativa, por lo tanto, muy en consideración con lo que establece un proyecto de más de dos mil millones de dólares, es importante que haya una política previa respecto del buen uso que se tiene que hacer de este proyecto tan importante, y en esta lógica, en el artículo No. 2937, solicitaría se analice adicionar los siguientes párrafos y numerales: “Arrojar objetos a las vías o al exterior por las puertas y ventanas; sacar parte del cuerpo por la ventana; viajar en zonas exclusivas para personas con discapacidad, personas adultas mayores, niños y niñas hasta los 12 años y mujeres embarazadas, o personas con niños y niñas en brazos, cuando la persona usuaria no se encuentre dentro de esa condición específica en subsistema”. Respecto de los modos de transporte sostenible, señor Alcalde y colegas concejales, miembros de la Comisión, es importante en el artículo No. 2937.11 respecto de las obligaciones del Metro de Quito, incluir que: “Se contará con servicios gratuitos de bicicleta en todas las estaciones del subsistema de Metro de Quito, favoreciendo la intermodal entre los medios no contaminantes”. Así también es importante, señor Alcalde, poder analizar y pongo en consideración la Comisión, respecto del transporte o vehículos de micro movilidad, incluir, solicito se analice: “El ingreso de bicicletas y vehículos de micro movilidad pueda realizase a través de las escaleras fijas, mecánicas o los ascensores, dando siempre prioridad a su uso preferencial para personas con movilidad reducida, embarazadas y adultos mayores”. Señor Alcalde, es importante también ver qué es lo que pasa y cuál es la experiencia que se tiene en modelos del Metro, especialmente en otras ciudades. Las niñas y los niños menores respecto del uso del Metro de Quito, debe establecerse un rango de edad. Así, por ejemplo, podemos analizar que, en México, la edad mínima para poder hacer uso de manera individual y sola es de siete años, por lo tanto, es importante analizar la edad respecto del uso de manera individual del Metro, en razón de las condiciones físicas y psicológicas que pueden tener los niños y considerativa respecto del espacio y del uso que se debe realizar a los andenes, respecto del Metro. Es importante también analizar, señor Alcalde, la determinación de un polígono en las salidas de estaciones del Metro, en el cual se regularice o se ejerza el comercio autónomo. ¿Qué es lo que ha estado pasando en estas últimas fechas? A la salida del ingreso en superficie ya se han establecido determinadas ventas en comercio autónomo, señor Alcalde, es importante poder establecer un diálogo, obviamente en el marco del respeto a lo que significa justamente la venta del comercio autónomo, para que al interior las ventas no se constituyan, y ojo, en esto quiero ser muy claro, no estoy diciendo que éstas se constituyen en una lógica de inseguridad, pero para que éstas al momento del aglutinamiento al ingreso de las paradas, no se constituyan en un mecanismo de inseguridad. Señor Alcalde, quiero recordar y quiero a través suyo, por supuesto, señor Alcalde. El contrato establece en el literal p) de la cláusula novena lo siguiente respecto de las obligaciones del contratista: “Redactar y aplicar la política de atención a los usuarios y publicar la información de servicio que le afecte”. Y no me refiero específicamente, señor Alcalde, al manual que fue expedido respecto de “Metro cultura, modelo de gestión”, por cuanto esto se constituye en una obligación de parte del contratista. Quisiera, señor Alcalde, que a través suyo se nos pueda informar si efectivamente el señor contratista ha emitido o ha puesto en consideración del Municipio de Quito, la política de atención a los usuarios respecto de la publicación de información del servicio de que le afecte, con el objeto de que esto tenga plena concordancia con la ordenanza, y no entremos en una lógica de competencia respecto de las obligaciones que tiene el operador y las obligaciones que tenemos nosotros como Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Señor Alcalde, es importante por último mencionar lo siguiente. En el artículo No. 2937.10 establece textualmente lo siguiente: “La operadora garantizará las óptimas condiciones del material rodante y que este cumpla situadas las especificaciones”, y a continuación, todo el texto. ¿Señor Alcalde por qué me permito hacer este análisis? Porque obviamente existen atribuciones y obligaciones que el contratista debe realizar específicamente desde el punto de vista de relación contractual y no necesariamente desde una perspectiva de ordenanza. Por lo tanto, es importante señalar que se tome en cuenta estas observaciones. Solicito y por supuesto, con el comedimiento y el respeto a la Comisión, para que estas partes sean redactadas en el marco de lo que es el contrato de provisión de servicios especializados, para la operación del Metro de Quito.

**CONCEJAL MARTÍN VACA ESTRELLA**

Cuánta responsabilidad y alegría al atestiguar momentos decisivos para nuestra querida ciudad, momentos en el que Quito renace con vigor y entusiasmo, vitalidad que se refleja claramente en nuestro proyecto más ambicioso, el Metro de Quito. Este proyecto no solo es una obra de infraestructura, es un símbolo del Quito moderno, una ciudad que avanza con sus ciudadanas y ciudadanos hacia un futuro prometedor. Quiero destacar primero la importancia y el liderazgo de nuestro Alcalde Pabel Muñoz, bajo su guía hemos visto cómo iniciativas cruciales para la ciudad han tomado forma. El Metro de Quito es un ejemplo destacado de esta visión y gestión, proporcionando no solo un medio de transporte sino también un espacio de convivencia y orgullo para quienes vivimos y hacemos a Quito. Este proyecto refleja un compromiso con el mejoramiento de la calidad de vida de todos nosotros, otorgándonos más tiempo para disfrutar con nuestras familias y fortaleciendo el tejido social de nuestra ciudad. Además, quiero enfatizar la necesidad de que la ciudadanía se apropie del Metro, el Metro no solo es el conjunto de trenes y estaciones, es un espacio público que nos pertenece a todas y a todos; cada uno de nosotros tiene una responsabilidad de cuidarlo, respetarlo, hacerlo nuestro; esta apropiación ciudadana es esencial para el éxito y la sostenibilidad del Metro. En esto contexto, es crucial contar con el reglamento claro, justo, más allá de las sanciones lo que realmente importa es que la ciudad cuente con una herramienta que le permita implementar la cultura Metro. La iniciativa “Metro cultura”, por ejemplo, es un esfuerzo por construir un nuevo sentido de convivencia basado en valores ciudadanos, fomentando el respeto, la empatía, la solidaridad, la tolerancia, el diálogo y la responsabilidad. Este enfoque educativo y de conciencia es fundamental para asegurar un ambiente seguro, agradable para todas y todos en el Metro. No puedo dejar de mencionar el trabajo incansable de la Comisión de Movilidad, especialmente de su Presidenta Fernanda Racines Corredores, gracias a su dedicación y a la de los integrantes de la Comisión se han organizado mesas técnicas para enriquecer el reglamento del Metro, asegurando que éste sea integral, representativo de las necesidades de todos los involucrados. El Metro de Quito es más que un proyecto de movilidad, es un proyecto de ciudadanía, un proyecto que nos une como comunidad y nos impulsa a seguir adelante con un liderazgo adecuado, la participación activa de todos los ciudadanos, el enfoque en la educación y los valores. Estamos seguros que este proyecto no solo transformará la ciudad, sino también nuestra forma de vivir y compartirla.

**CONCEJAL JUAN BÁEZ BULLA**

Gracias señor Alcalde. Justamente felicitándole al gerente Víctor Hugo por lo que se ha puesto la camiseta de la ciudad con el tema del Metro, a todo su equipo que sigue laborando, y justamente en eso va mí pregunta aparte que se ha enviado algunas observaciones. El artículo No. 7 que dice: “la intervención de las autoridades”, justo en el segundo párrafo, en el que dice: “El Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano y el personal de la Agencia Metropolitana de Control, están habilitados para ejercer sus facultades en el subsistema, de acuerdo con sus competencias establecidas en la ley y la ordenanza”. Mi pregunta es. Ellos ya hicieron un convenio, porque en la actualidad tienen un convenio para el control del espacio público en la parte exterior, que lógicamente eso está solo en la entrega de formularios de advertencia a los que incumplen el uso del espacio público, que hablamos que creo que hay tres colores si mal no recuerdo, y creo que, para el tema del Metro se tendría que suscribir otro convenio o es únicamente el mismo que está en la parte exterior se lo puede hacer en la parte interior, esa es mi gran incertidumbre; porque si necesitamos control tiene que haber un control estricto sobre este tema que estábamos hablando. Otro de los temas que también estaba en este tema es en el artículo No. 29 en el tema de flagrancia, en el que dice: “La Agencia Metropolitana de Control en el ejercicio de sus potestades de inspección general, instrucción, resolución y ejecución, será responsable de iniciar procedimientos administrativos en flagrancia”. Ahí sugeriría que por lo menos se ponga tiempos, que sería veinticuatro horas para que no quede tal cual como acabó de ocurrir hace poco que le llega la infracción después de cinco años, o sea, va a perder la ciudad y seguir perdiendo la ciudad creo que eso va a ser nefasto. En otro de los ámbitos igualmente, en el artículo No. 33 de las infracciones graves y sus sanciones, ahí creemos desde mi despacho que el vandalismo tanto como el acoso tienen que ser sanciones drásticas, porque no es justo y lo que decía el concejal Ibarra no es justo, que tanto sacrificio que se lo ha hecho para que el Metro esté en funcionamiento y hoy el vandalismo se esté tomando, lo que ya ocurrió en el Boulevard 24 de mayo, no podemos dejarlo pasar así desapercibido, entonces ahí sí, por más educación Metro que tengamos, pero si no buscamos sanciones drásticas no vamos a tener éxito. El otro es en el artículo No.35 en el que dice: “Otras conductas. - En caso de que las conductas del usuario y visitantes esté contempladas en el Código Orgánico Integral Penal”, o sea, que se le ponga la palabra tal cual como dice, “el Código Orgánico Integral Penal”. Y, justamente en base a todo esto, señor Alcalde, solicitaría que se siga dando más el tema de educación de Metro, porque vemos que sí se está dando éxito, pero tenemos que incentivar más a que nuestros ciudadanos y ciudadanas se sigan ya empoderando del tema educación Metro, porque estos días he visitado el Metro y he visto que la gente sí se lo está tomando a conciencia. Señor gerente, le pediría justo en la estación del Recreo veo que algunas luminarias ya creo que se nos han quemado o no están en funcionamiento, tener en cuenta porque un buen servicio hace que la ciudad y los ciudadanos también nos den un ejemplo de educación Metro.

**CONCEJAL HÉCTOR CUEVA CUEVA**

Me permito realizar algunas observaciones puntuales al presente Proyecto de Ordenanza. En el artículo No. 3 determina: “El Metro de Quito para efectos de la presente Ordenanza se entenderá como el subsistema de transporte público Metro de Quito, el medio masivo de transporte público de pasajeros en la ciudad de Quito, que se moviliza sobre una vía férrea exclusiva”. Se sugiere que después de la frase: “sobre una vía férrea exclusiva”, se agregue la palabra: “subterránea”, ya que es indispensable determinar que la línea férrea circula debajo del suelo y que no se confunda con otro sistema de transporte. También, en el numeral No. 4 del artículo No. 17 señala: “Se prohíbe el ingreso de animales definidos como potencialmente peligrosos”. Por favor, se debe especificar cuáles son los animales potencialmente peligrosos, ya que se está dejando a libre criterio del personal que realiza los controles. En el numeral No. 5 del artículo No. 20 determina: “La operadora se reserva el ingreso o no de bicicletas o vehículos de micro movilidad por razones de seguridad, congestión, eventos especiales, aglomeraciones, circunstancias particulares que pudieran perjudicar o afectar el normal funcionamiento del subsistema”. Sugiero que después de la palabra “reserva”, se agregue la palabra: “derecho de”, porque lo que el numeral cinco dirá: “La operadora se reserva el derecho de ingresar o no bicicletas o vehículos de micro movilidad por razones de seguridad, congestión, eventos especiales, aglomeraciones, circunstancias particulares que pudieran perjudicar o afectar el normal funcionamiento del subsistema”. Además, en el artículo No. 29 dispone de la flagrancia: “La Agencia Metropolitana de Control en el ejercicio de sus potestades, inspección general, instrucción, resolución y ejecución, será la responsable de iniciar procedimientos administrativos en flagrancia”. De esta manera, la flagrancia debe ser calificada dentro de las veinticuatro horas de haberse cometido la infracción, por lo que solicito, se remita un informe por parte de la Agencia Metropolitana de Control, si dentro de sus competencias tienen unidades activas las veinticuatro horas para poder calificar la flagrancia. La letra b) del artículo No. 33 de las infracciones graves y sus sanciones establece: “Se tipifican como infracciones graves de los usuarios y visitantes del transporte público Metro de Quito y serán objeto de una sanción pecuniaria, correspondiente al 25% de un salario único en las siguientes: b). - Fumar o utilizar vaporizadores o cigarrillos electrónicos, consumir drogas, sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas dentro del subsistema, así como ingresar bajo el efecto de dichas sustancias”. Al señalar que se sanciona con el 25% de un salario básico unificado, las personas que consuman drogas o sustancias estupefacientes dentro de subsistema, estamos yendo en contra de lo que establece el Código Orgánico Integral Penal COIP, ya que consumir drogas es u delito no una contravención; sería importante analizar ese tema. Se debe determinar un mecanismo efectivo para llevar un registro de control de las personas que han sido sancionadas por la presente ordenanza. Felicitar a la Comisión que ha trabajado esta ordenanza.

SEÑOR ALCALDE PABEL MUÑOZ

Agradecerle y felicitarle a la Comisión, pedirle por favor a la Comisión, señora Vicepresidenta, que le dé el trámite más diligente posible, esperemos que prontamente estemos ya en segundo y definitivo debate para poder votar, que ya no sea proyecto, sino que se convierta en una ordenanza. Pedirles a los concejales su apoyo para seguir insistiendo en el mensaje de que todos cuidemos el Metro; efectivamente, creo que está dando algún resultado, sin embargo, es mucho más lo que esperamos respecto a ese mensaje y a ese propio resultado. El otro día en horas de la noche ingresaba y si bien se mantienen las instalaciones relativamente limpias, sí encontraba algunos papeles botados en el piso del tren como tal, de las estaciones. No necesitaríamos sanciones si la gente cumpliera su rol de cuidado con el Metro, creo que hay que ser más severo en las sanciones, como ya lo he dicho, también considero a pesar de que nosotros hayamos puesto en conocimiento y debate de ustedes este Proyecto de Ordenanza. Si la Comisión cree respecto a lo que se ha dicho en este primer debate que se tienen que fortalecer las sanciones que así sea y dado que tenemos presencia de los medios de comunicación, también pedirle su apoyo decidido. Nuevamente, si nosotros fomentamos esta Cultura Metro respecto al respeto de unos con otros en el uso del sistema, hay cosas tan simples y esenciales que con una buena comunicación lo vamos a poder lograr, invertiremos todo lo necesario, pero si tenemos también compromiso con la comunidad lo podemos hacer. Por ejemplo, el uso de los ascensores no está previsto para los jóvenes con sus parejas, el uso de los ascensores está previsto para personas adultas mayores y personas con discapacidad. Los asientos de color rojo, están destinados para mujeres embarazadas, para nuevamente personas de la tercera edad, para personas con discapacidad que necesitaran acceder a ellos. Insisto, hay un conjunto de comportamientos ciudadanos que no necesitaríamos tener una ordenanza sancionatoria si tuviéramos el adecuado comportamiento, con lo cual, insisto en pedirles a ustedes concejales que sigamos haciendo todos los esfuerzos comunicacionales. La gente, además ha votado por ustedes, encuentra una credibilidad y un reconocimiento de legitimidad democrática, por lo tanto, me parece que es importante que insistamos son esos mensajes, lo mismo a los medios de comunicación, para que los principales cuidadores del Metro seamos los ciudadanos y las ciudadanas de Quito. Así que, con estos elementos damos por conocido este informe en primer debate, regresa a la Comisión para que con las observaciones hechas en este pleno podamos tener un segundo debate, definitivo espero, para la votación de este importante proyecto de normativa.