**OBSERVACIONES PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL LIBRO IV.2, “DE LA MOVILIDAD”, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, A TRAVÉS DE LA CUAL SE INCORPORA LA REGULACIÓN SOBRE EL CONTROL DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”**

**SESIÓN ORDINARIA No. 053**

**CONCEJAL BERNARDO ABAD MERCHÁN**

Primero felicito a la señora concejala María Fernanda Racines, que preside la Comisión de Movilidad por la acuciosidad en el tratamiento de este proyecto de ordenanza. Algunas especificaciones, más que mejorar la movilidad este proyecto de ordenanza fue creado, planteado para reducir los índices de inseguridad y percepción de inseguridad y nos basamos en datos de la Policía Nacional, en el sentido de que gran parte de los asesinatos, sicariatos, los robos, asaltos, se realizan en motocicletas y dos varones en motocicleta, y hay una normativa nacional, Resolución de la Agencia Nacional de Tránsito que regula, limita, norma los ocupantes en moto, no dos varones en moto, hay obviamente una serie de excepciones, y está correcto, en el sentido de que si es padre e hijo menor de edad, una persona adulta mayor, etcétera, claramente tipificado y está puesto incluso en el proyecto de ordenanza. Pero en lo que sí voy a insistir y de hecho he enviado nuevamente a la Comisión de Movilidad y pido a los señores concejales que obviamente apoyen eso; hay una sanción en el sentido de que quien incumple la normativa, hoy nacional, y que obviamente con esta ordenanza buscamos reglamentar y ratificarla mediante ordenanza, de que cuando haya dos varones en moto hay una sanción pecuniaria, pero ¿Por qué la retención? Y eso es lo importante, es importante considerar que en el caso de las contravenciones de tránsito que no impliquen pena privativa de libertad, según el artículo 646 del Código Orgánico Integral Penal, es competencia de los gobiernos autónomos descentralizados ejecutar las sanciones, por lo que, con el fin de garantizar la ejecución de la sanción en particular, es decir, el pago de la sanción pecuniaria, remitimos en el texto alternativo que insistimos de la retención de las motocicletas hasta el pago de la multa correspondiente, tras lo cual, el medio de transporte será liberado de inmediato, igual que ocurre con el pico y placa. Ahora, simplemente algunas reflexiones, si es que hay una persona que no quiere que su motocicleta vaya a un patio de retención, simplemente cumpla la norma; si es que hay una persona que no quiere pagar por un exceso de velocidad, vaya a la velocidad permitida; si es que hay una persona que en el pico y placa no quiere que su carro vaya a la retención vehicular, obviamente respete los horarios de la restricción vehicular; no me parece a mí un argumento, y con el mayor de los respetos, que obviamente se incumple una disposición, una ordenanza o una resolución de ANT y no se quiere que haya el que se cumpla esa sanción, el pago o el que para confirmar el pago, que este retenido el vehículo. ¿Cuánto es que va a costar la retención o el bodegaje? Pues no lo sé, pero yo pregunto, ¿Y cuánto cuesta una vida humana? Porque el problema está de que es en una moto y sobre todo dos varones en moto, ocurre en Quito y todos los días lo vemos y lo percibimos, ahora se ve a dos varones en moto y estamos al susto, hay dos varones en moto ¿Y qué hago, en donde me oculto? Porque así es, con esto, si no van a bajar todos los asesinatos, los robos, los sicariatos, si va a reducirse considerablemente, hasta por disuasión, como de hecho se ha demostrado que ya no hay tantas infracciones en el sentido de violar el pico y placa o las horas de restricción vehicular en el hipercentro de Quito, de eso se trata también, reducir los índices de inseguridad y la percepción de inseguridad. Entonces, insisto en ese pedido de que en esta ordenanza se incluya la retención para, obviamente, que se pueda hacer el pago de la sanción respectiva, y obviamente está por escrito ya mi observación, será ya en el segundo debate que se incluya o no se incluya, pero en este Concejo estoy planteando tal cual, y lo otro es agradecer a la Comisión y su Presidenta, a todos, porque han tratado muy bien el tema y, de hecho, han mejorado bastante el proyecto de ordenanza, pero dejo claro, en la ciudad de Quito requerimos acciones concretas para reducir la inseguridad, percepción de inseguridad, creo que esta va a ser una acción concreta, real, positiva, para que los asaltos, los robos, los asesinatos se reduzcan, porque con esta normativa, que no haya duda además, porque muchos agentes de tránsito y algunas ex autoridades de tránsito de Quito dejaban una especie de ambigüedad o dudas sobre si era legal o no la resolución de la ANT, con esto queda claro, prohibido en Quito el que haya dos varones en moto, con las excepciones respectivas, por supuesto, y con eso vamos por lo menos a tomar acciones concretas para que se reduzca los índices de asesinatos, robos, asaltos que hay en la capital de la República.

**CONCEJAL ANDRÉS CAMPAÑA REMACHE**

Saludo a la iniciativa del colega Bernardo Abad de traer este punto al debate, de haber presentado un proyecto de ordenanza que lo que busca es, en efecto, dar mejores condiciones de seguridad a una ciudad que todos los días reclama poder caminar tranquila y poder estar incluso en sus casas en condiciones de calma. En ese sentido, yo había ya solicitado a la AMT un informe de ¿Qué actividades se han realizado para cumplir la resolución de la ANT, que está vigente desde el 2022? En ese sentido, para conocimiento de todos, la AMT ha señalado que en el 2023 se han realizado 1.026 operativos, registrando 25.222 motocicletas y obteniendo un total de 12.453 boletas de citación, es decir, existen controles, pero creo que es necesario que esos controles nos den a todos realmente una mejor percepción de la seguridad y creo que en ese sentido la ordenanza que está siendo tratada acá es importante y nos permite, por ejemplo, poner algunos otros ingredientes, otros elementos adicionales. La semana pasada, entre el 13 y el 14 de marzo, registramos nuevamente en el sector de la Avenida Shyris y Naciones Unidas, no solamente piques automovilísticos, sino también ahora motocicletas que hacen maniobras y que evidentemente ponen en riesgo la seguridad de los habitantes del sector; frente a eso yo he tenido una postura clara, he dicho que es necesario mejorar los controles, si ya hay los controles es necesario que esos controles sean efectivos y que no tengamos semana a semana las quejas y molestias de la ciudadanía, sobre todo en este sector de la ciudad, pero además, es necesario pensar en buscar alternativas, espacios, para que se puedan realizar actividades de esta naturaleza sin que pongan en riesgo a nadie, de tal forma que esa es la invitación y aprovecho la iniciativa del colega Bernardo Abad, que ha sido tratada el día de hoy, para poner sobre la mesa del debate del Concejo Metropolitano, pero también para solicitar a usted, en este caso como Vicepresidente que está liderando la sesión, que sea transmitida esta preocupación a la AMT de que existan controles y que esos controles sean efectivos sobre las motocicletas y mucho más si se están realizando maniobras en sectores residenciales como la Naciones Unidas y la Avenida de los Shyris.

**CONCEJAL MICHAEL AULESTIA SALAZAR**

Desde el año 2022 hemos discutido la Resolución de la Agencia Nacional de Tránsito, en la que expidió el Reglamento que norma la capacidad permitida de personas que se transportan en motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, desde ese año he venido solicitando información a la Agencia Metropolitana de Tránsito y entendiendo que la Agencia ha manifestado que no solo es un operativo con nuestros agentes civiles de tránsito, sino también en coordinación con la Policía Nacional. En diferentes ocasiones, la Policía Nacional encargada de la seguridad del Distrito Metropolitano de Quito ha comparecido al pleno de este Concejo Metropolitano y han informado que el mayor número de delitos en esta ciudad se comete en motocicletas, es por eso que nosotros hemos venido fiscalizando, solicitando que el Concejo Metropolitano pueda normar, en algún momento a la propia AMT se le dijo que ellos debían elaborar un proyecto de ordenanza, entendiendo que ellos son los que están en territorio, en operativos. Felicito la iniciativa del colega concejal Bernardo Abad, pero también quiero solicitar algo, señor Vicepresidente, y espero que con esto también el Concejo Metropolitano pueda actuar en consecuencia de los problemas que vive la ciudad; el colega concejal Campaña, en su intervención ha manifestado lo que sucede, por ejemplo, en la Avenida Naciones Unidas con estas motocicletas que pertenecen a los delivery, hay que decirlo, son motocicletas que están dedicadas a los delivery. En tal sentido, señor Vicepresidente, por su intermedio, le comunico al Concejo Metropolitano que hay una ordenanza, un proyecto de ordenanza calificado por la Secretaría del Concejo el 22 de mayo del 2020, casi vamos a cumplir 4 años de la calificación del proyecto de ordenanza presentado por la colega concejala Analía Ledesma, y que tiene que ver con el régimen administrativo para la prestación del servicio de entregas a domicilio o conocido como “Delivery”, lo que no puede pasar en este Concejo Metropolitano es que vayamos legislando a manera de parches en el Código Municipal. Es por eso, señor Vicepresidente, que le quiero solicitar a usted y elevo a moción que no se dé por conocido este proyecto de ordenanza aún, y que se devuelva a la Comisión de Movilidad, y conforme al artículo 67.60 del Código Municipal, la Comisión unifique los proyectos de ordenanza entendiendo que el proyecto de ordenanza presentado por la compañera Analía Ledesma es integral, en donde se puede tratar un capítulo de la ordenanza presentada, del proyecto presentado por el colega concejal Bernardo Abad, y elevo a moción que se devuelva a la comisión y se unifique los proyectos de ordenanza de conformidad con el artículo 67.60 del Código Municipal. Le pido de favor que pueda procesar este requerimiento, señor Vicepresidente.

**CONCEJAL JUAN BÁEZ BULLA**

Igualmente, por felicitarle a la concejala Fernanda Racines, quien está a la cabeza en la Comisión de Movilidad, igualmente, sí, preocupados, apoyando el tema de regular el tema de la circulación de motocicletas, lógicamente se habla de sanciones, retiro, retenciones, que esa será parte fundamental el tema de retenciones, apoyando a lo que decía el compañero concejal Abad, está reglamentado casi todo, pero lógicamente y al menos y como observación, en el proyecto de ordenanza y conforme a los términos de la Resolución No. 10 de la Dirección de la Agencia Nacional de Tránsito del 2022, en todo el texto se debería indicar que se refiere a vehículos tipo motocicletas, porque si lo entendemos solo por motocicletas estamos siendo cautos en que solo las motos de ruedas, cuando sabemos que en la actualidad y dice que minimotos eléctricas sin placas llenan los centros de retención, cuando sabemos que esto es lo que está pasando en la realidad. Entonces, por eso pido esta observación, al menos a la Vicealcaldesa y Presidenta de la Comisión de Movilidad, Fernanda Racines, se tome muy en cuenta esta observación en el que sean vehículos tipo motocicletas que abarca y eso está estipulado, como lo dice claramente en la Resolución No. 10 de la ANT del 2022, porque eso es algo fundamental que se tiene que globalizar, todos los vehículos tipo motocicletas.

**CONCEJALA FERNANDA RACINES CORREDORES**

Compañeros, compañeras. Quiero poner en su conocimiento el contexto de la ordenanza para que puedan decidir, específicamente el compañero concejal Michael Aulestia, si retira o no su moción. Tenemos tres proyectos de ordenanza sobre este tema, si lo podemos ver así, o que han sido traídos a colación en esta sesión. Primer proyecto, presentado en el periodo legislativo municipal anterior, presentado por la compañera que no se encuentra en este momento aquí, la compañera concejala Analía Ledesma, el problema de este proyecto es que busca, me parece como una muy buena voluntad, busca regular la actividad de delivery pero cae en un error, ya que lo que hace es pretender crear una relación laboral entre la plataforma delivery y el señor prestador del servicio, cosa que como ustedes saben no es competencia de un gobierno municipal, tampoco puede el gobierno municipal, por más de que lo tenga a través de una ordenanza, obligar a una empresa extranjera a domiciliarse en nuestro país, ni afiliar a sus trabajadores, nada de eso es competencia del Municipio de Quito ni de ningún otro municipio, esa es la razón por la que se dejó en pausa ese proyecto de ordenanza. Segundo proyecto de ordenanza, el proyecto de ordenanza presentado, y estoy hablando en tiempos no en temáticas; segundo proyecto de ordenanza, el presentado por el compañero aquí presente, concejal Bernardo Abad, que lo que hace es una norma nacional que se encuentra a nivel técnico bajarla o aterrizarla en el ordenamiento municipal, necesario quizás sí, jurídicamente indispensable, no, nos puede traer seguridad, quizás sí, tendríamos que determinar también el doble juzgamiento en lo que tiene que ver con retenciones y es por eso que estamos aquí, por eso no se ha unificado. Vamos al tercero, proyecto de ordenanza presentado el 14 de febrero por el Alcalde Pabel Muñoz ¿Por qué fue presentado por el Alcalde Pabel Muñoz? Porque contiene una tarifa, en este proyecto de ordenanza no estamos exacerbando las facultades que tiene el gobierno municipal, estamos respetando las competencias de los gobiernos autónomos municipales y lo que está haciendo es regular la movilidad, es decir, usted va a realizar una actividad en motocicleta, de acuerdo, ¿Tiene licencia para conducir la motocicleta? Si usted va a tener una motocicleta deme los datos de la motocicleta para atarle a su número de cédula, darle un código QR, ponerle una fotografía y así dar seguridad a la ciudadanía que pide el servicio de entrega a domicilio de, por ejemplo, una alimentación y también al restaurante en el que se va a retirar, obligándoles que mutuamente en el momento en el que retira del restaurante, como en el momento en que entreguen el domicilio, se retire el casco. Esos son los tres proyectos que han sido mencionados el día de hoy, como ustedes verán y dejo a su conclusión, no es necesariamente que los tres tengan la misma temática, como consecuencia, la comisión ha decidido que vamos a tener una sesión de Comisión de Movilidad en la que les expondré detalle a detalle, artículo por artículo a las y el compañero integrante de la comisión el contenido del proyecto del señor Alcalde Pabel Muñoz y de la compañera concejal Analía Ledesma, con la finalidad de que sea la comisión, y luego posteriormente ustedes tendrán conocimiento, quien decida si es correspondiente el unificar, si algo se puede rescatar de un proyecto o del otro o si es necesario que el uno se archive y el otro se dé trámite, eso se decidirá en la comisión.

**CONCEJAL MICHAEL AULESTIA SALAZAR**

Justamente las comisiones son eso, un órgano asesor del Concejo Metropolitano, finalmente la decisión la toma el Concejo Metropolitano, si nosotros somos o no somos competentes para regular en una ordenanza si hay una actividad laboral entre los prestadores, la empresa y los delivery ese es un debate, y eso tendrá que entrar acá al Concejo Metropolitano, pero no por eso unilateralmente se decida no dar trámite a un proyecto de ordenanza; a un proyecto de ordenanza que está calificado desde el 2020. Conforme ha explicado el colega concejal Bernardo Abad, sí, en efecto, los dos temas son de seguridad, en efecto, hemos visto en las noticias como motocicletas se disfrazan de delivery para cometer delitos en esta ciudad, los dos temas son de seguridad y los dos temas son urgentes; señor Vicepresidente, voy a retirar mi moción, pero a la vez le quiero manifestar al Pleno del Concejo y a la Presidenta de la Comisión de Movilidad, que presento como observaciones dentro de este proyecto, el texto íntegro del proyecto de ordenanza presentado por la colega concejala Analía Ledesma para que se sistematice dentro de la Comisión de Movilidad.

**CONCEJAL ADRIÁN IBARRA GONZÁLEZ**

Primero que nada, sumarme a la importancia de tratar este urgente tema y prioritario para la seguridad de quiteños y quiteñas. Si con algunas preocupaciones y creo que también aterrizando alguna de las ideas que seguramente para quienes nos ven y para quienes vamos luego a administrar sanción a través de esta ordenanza son preocupaciones diarias, que no se vaya a pensar que a través de esta ordenanza podamos de alguna manera o hasta siendo colateral, que vayamos a criminalizar o que vayamos a segregar a cierto sector muy importante para la capital y para el país, como son los motociclistas; que de ninguna manera se discrimine a los motociclistas, hoy por hoy muchos de ellos, me atrevo a decir que el mayor porcentaje, familias que diariamente utilizan este móvil para poder ir desde su casa a su trabajo y viceversa. En las parroquias rurales, y haciendo un poco caso también a lo que siempre nos menciona nuestro compañero Gabriel Noroña, entender que en la ruralidad es bastante común el uso de la motocicleta, más aún con lo difícil que es poder acceder a un transporte público de calidad y a lo imposible que se vuelve el poder tener un vehículo. Entonces compañeros, sí creo que hay que tener una sensibilidad adicional muy importante cuando hablemos del tema de dos en motocicleta.

**SESIÓN ORDINARIA No. 054**

**CONCEJAL ADRIÁN IBARRA GONZÁLEZ**

La verdad, voy a ser bastante breve, ya que estaba finalizando el uso de mi palabra antes de que lastimosamente nos quedemos sin quórum. También entre paréntesis, una reflexión a mis compañeras y compañeras del Consejo tratemos de poder tener el tiempo adecuado para que estas reuniones del Consejo puedan finalizarse. Si bien entenderíamos que todos, cada una y uno de nosotros tenemos varias actividades, si es muy importante que podamos darle el tiempo adecuado al Concejo Metropolitano y poder dilucidar muchos de los trámites y las propias ordenanzas que se encuentran retenidas. Felicitar la iniciativa porque la ciudadanía necesita acciones pertinentes, inmediatas y también que vayan encaminadas a mejorar la seguridad. La lucha contra la delincuencia es de todos, no hay banderas políticas ni tampoco esquemas particulares de intereses que nos prohíban hacerlo y que también creo que no deslegitima que lo hagamos. Esto es algo que se viene tratando durante mucho tiempo atrás que creo que tiene una arista súper importante, seguridad, sí, pero no criminalicemos a un sector tan importante como es el de los motociclistas entendiendo que quienes quieran hacer daño el día de mañana lo harán en moto o en carro, en cualquier medio de transporte. Pero nosotros sí debemos precautelar brindar la seguridad sin que esto criminalice a cierto grupo de actores muy importantes, si no recordemos quién es la pandemia nos ayudaba con los víveres, llegando a nuestras casas y también porque muchos de las personas, ciudadanas y ciudadanos que utilizan hoy por hoy este medio de transporte lo hacen también por la necesidad de llegar a sus destinos pronto y también ante la imposibilidad económica de que puedan obtener un automóvil o que puedan tener un servicio público de calidad. En la ruralidad y aquí mi compañero Gabriel Noroña seguramente lo puede corroborar muchos de nuestros compañeras, vecinas y vecinos de las parroquias rurales utilizan la motocicleta porque en él deplorable estado que se encuentran muchas de las vías a veces que conectan nuestras parroquias, tener un auto sería para que este tenga que ser desechado en poco tiempo. Entonces sí, felicitar la iniciativa creo que tenemos un gran reto y es de entender qué tan pertinente es la retención o no del vehículo para que administrativamente no sea un problema para el municipio, pero que también garantice que los que coloquemos como sanción se pueda hacer efectivo. Muchas gracias vicealcaldesa para terminar el contexto de mi intervención y felicitando nuevamente el tratamiento de esta reforma de esta ordenanza que acompaña el cuerpo de la resolución emitida por la Agencia Nacional de Tránsito, que creo que es un deber de nosotros colocarla ya y ser efectivos en los controles ser efectivos en las sanciones, permitir que esto brinde y garantice la seguridad, creo que va a permitir que construyamos de una mejor ciudad.

**CONCEJAL WILSON MERINO**

Decía que en un Quito ideal deberíamos tener menos normas, menos controles y más cultura, una cultura del respeto y una cultura que nos permita convivir no desde pares o desde iguales, sino entre extraños Quito es cada vez una ciudad más de extraños. En términos de movilidad también así se representa y quienes se movilizan en vehículo particular, en transporte público, en bicicleta, en patines, en motos, hay una diversidad y necesitamos avanzar hacia una convivencia mucho más pacífica. La reflexión de fondo tiene que ver con la necesidad de invertir en educación para no tener que llegar a este punto donde finalmente hay que regular, pero hoy la realidad de Quito es esa, tenemos abuso de todo tipo, los buses se van encima de los vehículos particulares, los vehículos particulares, como decía la persona que estuvo en silla vacía, se van encima de las motos, las motos se van encima de los peatones y los ciclistas y así claramente no podemos seguir, la discusión también pasa por hacer un esfuerzo por apuntalar el transporte público masivo, esa tiene que ser la forma mayoritaria en la que nos movilicemos todos y toda a través del metro, utilizar el metro, que el metro pueda crecer, utilizar los buses, lograr que haya un carril bus para los buses y que finalmente quienes van en vehículo particular en motos no se vean tentados en utilizar estos vehículos, con eso también vamos a ir pacificando el transporte público. Me parece que este proyecto ordenanza es muy relevante la tratamos en la Comisión de Movilidad y creo que el poder regular el control de la circulación de 2 personas de motocicleta pasa por 3 dimensiones, seguridad vial, protección ciudadana y prevención de infracciones. (Se presentó un video), esta es una denuncia del ciudadano Ramiro Ordóñez a través de las redes sociales, es también un abuso, no, Motocicletas también varios de ellos con dos personas dentro del parque la Carolina, claramente hay un abuso, entonces me parece que el poder ir restringiendo y poder tener controles topa esta dimensión de prevención de infracciones, temas de seguridad vial, también es un tema importante, la mayor causa de muertes en las vías ocurre por exceso de velocidad, por personas que no van con el cinturón de seguridad y casco en las motos, en términos de seguridad vial es mucho más riesgoso para la vida circular en motocicleta en vías como la avenida Simón Bolívar, si el día de hoy no tenemos de una infraestructura segura, si las personas que se movilizan en esta vía no van al límite establecido como lo dijo el alcalde hace pocos minutos con este accidente del tanquero quienes más están en riesgo son las personas que se movilizan en motocicleta y si son dos, mucho más yo he visto incluso niños movilizándose en motocicletas, niños, mujeres y muchos de ellos, tristemente sin casco y hay una tercera y creo que la discusión ha girado alrededor de aquello y tiene que ver con la protección ciudadana, hoy la principal preocupación de los quiteños y quiteñas es la inseguridad, con el desempleo, pero esa es esa, es la preocupación de los quiteños y quiteñas, y si bien, no todos los asaltos, los crímenes se cometen en motocicleta, hay una percepción ciudadana, que nos dice que la gente cree que así sucede y esto es algo que también implica que desde este Consejo podamos tratarlo, hay una coyuntura hay un contexto particular que amerita que finalmente nosotros podamos legislar y adoptar la norma en función de los momentos, es un momento atípico un momento donde hay una guerra interna, este es un momento donde hay muertes todos los días en todos lados. Empezamos la sesión de este Consejo con un minuto de silencio por la muerte de una alcaldesa. ¿Es un contexto atípico? Entonces en este sentido me parece que hay que hacer sacrificios y en este sentido yo quiero aplaudir la iniciativa del Concejal Bernardo Abad, porque me parece que hay que traer estos temas del debate y que una vez que hayamos conciliado algunos elementos, finalmente aprobarla para darle a los quiteños y quiteñas una mayor sensación de seguridad y que también estamos sintonizando con la situación tan compleja que estamos viviendo todos y todas.

**CONCEJAL HÉCTOR CUEVA**

En sesiones anteriores expuse mi preocupación sobre la falta de control en el uso de las motocicletas por parte de 2 personas varones que pese a existir una normativa de la Agencia Nacional de Tránsito, en específico la resolución número 010-DIR- ANT-2022, que faculta a los gobiernos descentralizados regular la capacidad permitida de 2 personas que se transporten en motocicleta, no se ha aplicado por no existir una normativa clara por parte del Distrito Metropolitano de Quito. Las estadísticas son alarmantes, ya se lo dijo aquí 122 casos mensuales de delitos cometidos en motocicletas en el año 2023, por eso felicito a la compañera Concejala Fernanda Racines presidente de la Comisión de Movilidad a sus miembros de esta comisión por el proyecto de ordenanza que beneficiará al pueblo de Quito, que permitirá que la Agencia Metropolitana de Tránsito, como ente colaborador de la seguridad ciudadana, aplicar y realizar los respectivos controles en las vías, devolviendo un poco de tranquilidad a los quiteños y las quiteñas En este sentido de aportar al presente proyecto Ordenanza, me permito hacer las siguientes observaciones:

En los considerandos agregar el artículo 100 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que dice artículo 100, las licencias de conducir serán anuladas cuando se detecte que estas han sido otorgadas mediante un acto viciado por defectos de forma o por falta de requisitos de fondo, esencialmente para su validez. Serán revocadas cuando sobrevengan impedimentos que incapaciten física, mental o legalmente a su titular, para concluir, serán suspendidas cuando no superen algunas de las pruebas a las que se deben someterse para la renovación, por efecto de pérdida del total del puntaje en el registro de la licencia de conducir o por cometer aquellos delitos de tránsito que conlleven a esta sanción y en los casos determinados en la ley, también agregar el inciso primero del artículo 159 del Reglamento de la Ley del Transporte terrestre, tránsito y seguridad Vial, que dice artículo 157.- Las licencias para conducir pueden ser anuladas, revocadas o suspendidas por los jueces de tránsito, jueces de contravenciones por el director Ejecutivo Nacional de la ANT o por los responsables de las unidades administrativas, según el caso. Igualmente me permito que se pueda incorporar el articulado 3005 del código municipal que dice Artículo 3005.- para garantizar la inmediación del infractor en el procedimiento administrativo sancionador, el municipio del distrito metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, retirará en el acto de la comisión de la infracción administrativa el vehículo de la vía pública y lo depositará en lugares establecidos con ese propósito, si el infractor pagaré la multa respectiva el mismo día, tendrá el derecho a retirar su vehículo una vez de terminada la restricción vehicular, sin que ninguna autoridad pública pueda impedirlo. Con la incorporación de estos artículos, en los considerandos tenemos el sustento legal para retirar las licencias que han sido obtenidas de manera dolosa, así como también el retiro de las motocicletas que no estén con su documentación en regla vigente.

En el articulado dos del proyecto de ordenanza se debe verificar el artículo 96a en virtud de que no tiene concordancia con el artículo 96 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Existe el articulado 96, que establece que el titular de una licencia de conducir podrá obtener cualquier tipo de categoría luego de cumplir con los requisitos que señale la ley y el reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumplan con los siguientes requisitos y no existe el artículo 96a conforme el consta en el proyecto de ordenanza. Es importante sancionar, pero jamás estigmatizar el uso de la bicicleta.

**CONCEJALA ESTEFANÍA GRUNAUER**

En primera instancia, yo sí quiero saludar esta iniciativa creada y propuesta por el concejal Bernardo Abad, quien ha trabajado también mucho por el tema de la seguridad, siendo parte de la Comisión de Seguridad en este momento y siendo presidente anteriormente por la Comisión de Seguridad, entonces creo que viene de una persona que conoce el tema, que ha visto estadísticas, que ha visto técnicamente, por qué debemos y legalmente por qué debemos trabajar en esta ordenanza, digo legalmente porque como sabemos de esto, viene ya de una resolución de la Agencia Nacional de Tránsito que nosotros tenemos que cumplirla como tal. Vemos también que ante acciones extraordinarias tenemos que tener soluciones extraordinarias y eso es lo que tiene que hacer el Municipio de Quito y sobre todo en la concejalía, las concejalías de Quito, el Concejo metropolitano de Quito, vemos que el año pasado registramos alrededor de una muerte violenta por cada 35 horas, alrededor de 15000 delitos que pusieron en zozobra a la ciudad de Quito. Como municipio yo creo que no nos hemos cruzado de brazos gracias a la tasa de seguridad que pagamos todos los ciudadanos hemos visto que hemos podido entregar UPC, hemos podido entregar camionetas Rehabilitamos, también ciertas UPC, que estaban destruidas o en ciertos casos que no tenían servicios públicos porque las construyeron realmente de una forma inexacta y nada técnica. Vemos también que podemos trabajar en conjunto con la Policía Nacional, el comandante de la zona 9 es realmente una persona activa, una persona eficaz y eficiente que está haciendo y coordinando los operativos interinstitucionales con el Municipio de Quito, pero también creo que es importante dejar sentado que la policía en este momento nos debe efectivos que para tener un mejor control, hemos visto que por el tema de estar en un estado de emergencia en este momento se ha destinado a estos policías, estos efectivos, a otros lugares del Ecuador, cuando nosotros también los necesitamos, entonces ahí se llama, qué pena que no está en el alcalde aquí para hablarle a él principalmente pero aquí se llama también la atención al alcalde para que se vuelva a poner la cantidad de efectivos que han sido destinados para la ciudad y para la capital de todos los ecuatorianos. Pero bueno, creo que hoy el Cabildo en realidad tiene en construcción una ordenanza para limitar el accionar delictivo, para limitar ese sentimiento de inseguridad que contamos todos los ecuatorianos en este momento y que nosotros tenemos que velar por la ciudad de Quito, que es la que a nosotros nos atañe y que es la capital y la cara del Ecuador para el mundo, esta norma tiene, como ya lo dije sustento en la resolución número 010-DIR-ANT-2022, por lo tanto, nosotros estamos cumpliendo nada más y aterrizando dentro del Gobierno local sobre una normativa que es superior y que tenemos que cumplirla pero vuelvo y repito, esto es un accionar muy bueno de parte del concejal Abad que lo haya traído sobre la mesa en este momento que tenemos que realizar acciones extraordinarias sobre estos sucesos extraordinarios que estamos viviendo en este tiempo. Creo también que es bueno este tema del limitar justamente la ocupación de a una sola persona, y hay que tomar en cuenta, señores, escuchamos aquí atentamente a la persona que vino la silla vacía y vemos que, si bien es cierto, se limita a dos personas que sean hombres, también hay unas excepciones y que claramente nos dice en el artículo innumerado en este en este rato que es padre o madre del conductor, cónyuge o conviviente, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y menores de 12 años, así como también todos los servidores públicos que hagan el tema de cumplimiento de acciones institucionales sobre seguridad, entonces tenemos ya establecidas cuáles serían las limitantes, cuáles serían las excepciones de este caso y en ningún momento nosotros queremos satanizar o peor aún este traer realmente querer que nuestras, nuestras personas que trabajan en motocicleta sean estigmatizados por el hecho de hacerlo, pero creo que es momento, vuelvo y repito, de tomar estas acciones extraordinarias por el momento yo he enviado algunas observaciones dentro de esta, que se incluya justamente la retención de la motocicleta, ya que si no se retiene la motocicleta y si estamos hablando de robos, quiere decir que si es que nosotros encontramos una persona que está incumpliendo ya una norma establecida a las dos cuadras va a volver a coger su moto y puede delinquir a dos cuadras, entonces tenemos que retirar, no es una doble sanción es una sanción administrativa, la cual no necesita efectivamente de un abogado por poderla sacar, sino vas, pagas tu multa y si es que no estás delinquiendo ni nada, vas, pagas tu multa efectivamente y puedes sacar y puedes retirar rápidamente tu motocicleta y por otra parte, yo creo que es importante también saber que por mandato de la ley nosotros tenemos que utilizar el tema de los chalecos reflectores y esto también es un tema de seguridad acordémonos que la seguridad es un paraguas general que aterriza en seguridad de movilidad, seguridad ambiental, seguridad, bomberos, entre otras instituciones entonces aquí vemos debemos ver también la seguridad del conductor como tal, de la persona que conduce y la persona que está atrás ahí tenemos que efectivamente es un elemento de seguridad para los propios conductores de motocicletas, ya que particularmente vemos que aquí en la noche o días nublados de lluvias, la visibilidad es escasa, lo cual hace propensos a sufrir. Accidentes muchas veces mortales, como ya lo hemos visto en la Simón Bolívar. Por lo tanto, también envío como una de mis observaciones que se ponga la obligatoriedad y la utilización de chalecos reflectores para todas las personas que están utilizando las motocicletas hemos visto que en otros países ha surtido efecto ha bajado los índices de mortalidad dentro de los siniestros por motocicletas y también en el tema de seguridad.

**CONCEJAL FIDEL CHAMBA**

Me permito realizar algunas observaciones al texto sin antes expresar mi reconocimiento y felicitación. En primer lugar, el señor colega proponente Bernardo Abad y también a la comisión por el tratamiento que se está dando señora y a esta ordenanza, el tema de seguridad se constituye efectivamente en una lógica en la cual se deben entender varias aristas, incluso desde el punto de vista prospectivo un tema económico, político, social, económico y obviamente aterrizado todo esto en una norma que permite entender y modelar una realidad y en esa lógica y en este contexto, señora vicealcaldesa, me permito realizar. Algunas observaciones en materia de forma de la ordenanza, la naturaleza de la ordenanza justamente viene dada en dos ámbitos muy importantes, que es el control respecto de la circulación y segundo, que es un tema también de abordaje desde el punto de vista de la Seguridad Pública y de la seguridad ciudadana. Desde ese aspecto, señora presidenta, señora vicealcaldesa en el texto de los considerandos se detallan determinados artículos que no tienen correspondencia dentro de la naturaleza y objeto del proyecto de ordenanza. En este aspecto, el artículo 96 de la Ley Orgánica de transporte terrestre se refiere específicamente a licencias y otros documentos expedidos en el exterior, razón por la cual es pertinente que obviamente se pueda eliminar este, considerando, el artículo 204 de la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, guarda relación a los conductores y pasajeros en motocicletas, sin embargo, no está arreglando normas mínimas de seguridad,  la disposición general quincuagésima de la Ley Orgánica de transporte terrestre se refiere a las y los ciudadanos que conducen portando una licencia extranjera, por lo tanto, los que me permito leer solicitaría a la presidencia de la comisión y al señor proponente se pueda analizar la eliminación. Así también el artículo 29 de la Ley Orgánica de para la optimización y eficiencia de trámites administrativos, que se refiere sobre traducciones, por lo tanto, no se cree prudente la inserción de este artículo. Así también el artículo 1 numeral dos de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito y adicionalmente, los artículos 137, 138, 166, 167 numerales 1,2 y 3 del artículo 300 del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el tema formal, señora vicealcaldesa. Adicionalmente, dentro de los considerandos del análisis que se hace para llegar al texto y al informe que estamos en este momento analizando se hace justamente mención al tema de seguridad, por lo tanto, señora vicealcaldesa solicitaría y sugeriría muy respetuosamente al proponente y a la comisión, se pueda también tener un análisis de carácter de Seguridad Pública y de seguridad ciudadana por parte de la Secretaría de seguridad, con el objeto de poder establecer justamente las excepcionalidades, me refiero a esto de señora vicealcaldesa en el en el literal b respecto de la excepcionalidad, por ejemplo se hace mención a cuando se transporten dos personas, pero si bien es cierto perdón, me refiero de la coordinación de acciones de control. El primero de marzo hace aproximadamente unos 30 días tuvimos el problema lamentablemente el enfrentamiento que hubo entre agentes metropolitanos de tránsito y miembros de la Policía Nacional. Es importante que para que se pueda ejecutar plenamente esta ordenanza se establezcan acciones de control previo que de una u otra manera deben estar establecidos en esta ordenanza. Sin ánimo de obviamente entrar en una lógica de análisis de las acciones de. Inteligencia encubierta o no que pueda hacer la Policía Nacional se puede dar un escenario en el cual obviamente el agente metropolitano de tránsito pueda detener una motocicleta y vamos a entrar nuevamente en una situación de discusión que se pueda dar entre agentes metropolitanos de tránsito, así también y Policía Nacional. Adicionalmente, es importante analizar lo siguiente, dentro de las excepcionalidades se establece que se aplicará la excepcionalidad al cónyuge o conviviente en Unión de hecho del conductor, como todos sabemos, la figura jurídica de ser conviviente en Unión De hecho, el conductor debe ser plenamente reconocida ante un notario público, razón por la cual es importante la pregunta sería cuál va a ser el documento que el agente metropolitano de tránsito ese momento exponga ante al agente metropolitano de tránsito para que no se constituya o se configure esta excepcionalidad, por lo tanto, es importante poder analizar esta situación desde el punto de vista jurídico, porque obviamente la norma se constituye en una forma de entender y de cambiar una realidad vigente,  me permito estas observaciones, señora vicealcaldesa, realizarlas en el marco del respeto, por supuesto siempre, y reiterar el reconocimiento y felicitación por. El tratamiento de este proyecto de ordenanza señora vicealcaldesa muy amable, gracias.

**CONCEJAL GABRIEL NOROÑA**

La ordenanza se está presentando por un concejal que vive en el sector norte que siente y palpita todos los días si al menos revisa noticias que el 100% de los delitos me imagino tiene la visión de que se está realizando en motocicleta y por dos pasajeros o sea, clarita, la película yo no me pierdo. No está aquí, así está mi compañera Estefanía Grunauer también fortaleciendo la ordenanza electa también por el distrito norte, conocen y saben que tal vez es una necesidad. Muchas gracias señor alcalde permítame continuar. Estaba diciendo que también con la intervención de la concejal Grunauer, fortaleciéndole la ordenanza propuesta por el concejal Abad y le veo que por ahí el Concejal Wilson Merino no le ubico si es del centro o del norte. Pero sí, claro, cómo no, no puedo discutir con ellos porque ellos son víctimas de esta modalidad de delincuencia que se ha levantado en este sector y lo promocionan, sí, perfecto, pero yo de dónde vengo y dónde defiendo, dónde me identifico yo tengo que exponerles y decirle las cosas en mi punto de vista en mi debate. Que no, que la moto con dos pasajeros no es peligro en mí representación en mi ruralidad, al contrario en mi sector se llama transporte, en mi sector se llama Caballito de Acero, en mi sector se llama herramienta de trabajo, porque si no, señor alcalde, cómo justifico que todo el noroccidente, yo no tengo transporte con cooperativas de Quito, yo tengo la cooperativa Cayambe, Flor del Valle, yo tengo la cooperativa Amazonas, que esta nace en Santo Domingo de los Colorados y tengo la cooperativa Otavalo, que 2 o 3 horas entran y un pasaje son 5 o 6 dólares y si hablamos por la ruta escondida, que también tenemos parroquias y son quiteños, son quiteños, tenemos la cooperativa minas, es una cooperativa que nos cruza todo el noroccidente y llegamos a Otavalo, entonces ya en este sector la moto, el caballo de acero, la motocicleta como le quieran tildar, yo quiero simplemente exponer mi punto de vista y debemos altura yo respeto mucho respeto, pero doy con cifras y quisiera que me pongan cifras. En la ruralidad no tenemos tamaña delincuencia creada por la moto, más al contrario, transportamos barriles de leche, cargamos abonos, movemos gente, perdóneme la palabra decir, movemos peones, movemos albañiles, se mueve la agricultura con la moto, cargamos bombas para fumigar en la moto, hacemos mandados en la moto, o sea, yo les quiero decir algo que no discrepo con ustedes pero si ustedes ven en el Ponciano que llega un señor con una moto con dos personas con una moto le agreden a una chica por el robarle el celular, le van matando es en Ponciano, es en el norte de Quito, pero también quiero decirle que en mis parroquias rurales necesitamos este transporte y muchas veces como podemos andar diciendo tiene que subir solo la esposa si allá se mueven mano de obra y si no tenemos un bus tenemos que subirnos a una camioneta y si no tenemos la camioneta, automáticamente viene la moto o motocicleta o el caballito de acero que llamamos. Señor alcalde, yo simplemente quiero defender lo que yo conozco, lo que yo sé y si es que no estoy de acuerdo, discúlpeme, pero tengo que decir las cosas como son, yo vengo del sector, yo represento ese sector, no me pierdo y no me voy a perder. Felicito la iniciativa yo felicito la iniciativa, pero yo sí quiero que aquí los concejales, concejales de la ruralidad, concejales que ha caminado en la ruralidad se han hecho territorio sean justos, sean justos concejales, la ruralidad, la moto es el transporte que genera fuente de trabajo y también nos permite la movilización.

**CONCEJAL MICHAEL AULESTIA**

Quiero referirme a la intervención del Concejal Noroña y le quiero solicitar usted, señor alcalde como moderador del debate y de las sesiones del Concejo Metropolitano, que se pida a los señores concejales con el mayor respeto que no hagamos de estas diferenciaciones por donde somos electos. La elección para conformar este Consejo Metropolitano termina siendo un tema nada más electoral y por circunscripción, un método de elección para llegar y conformar este Concejo Metropolitano y finalmente todos los concejales representamos a la ciudad legislamos y fiscalizamos en función de la ciudad, no es real que las parroquias rurales, no se vean afectadas por la delincuencia, por ejemplo, sicariatos que se han producido y han escapado delincuentes en moto. La ruralidad también es Cumbayá, la ruralidad también es Tumbaco, la ruralidad también es Conocoto, la ruralidad también es Calderón la parroquia más grande del Distrito Metropolitano de Quito y el mayor número de delitos cometidos en esta ciudad, incluidas las parroquias rurales, se han cometido en moto no se puede decir que se está persiguiendo a los ciudadanos o usuarios que utilizan las motocicletas para trabajar de forma decente, honesta, lo que se quiere hacer es regular en el mismo comentario, señor alcalde, que usted había hecho al principio de esta sesión en torno a esta marcha del sector del transporte, que se estaría de alguna forma reprochando y manifestando en contra de una ordenanza aprobada por este Concejo Metropolitano eso es lo que queremos hacer, regular, posiblemente lo que hay que debatir y discutir en la comisión y en este Concejo Metropolitano será la sanción, será la multa o la infracción de la gravedad, de lo que vaya a tratar este Concejo Metropolitano, pero no podemos excluir a las parroquias rurales de la inseguridad que vive Quito y de la inseguridad que vive El País.

**CONCEJALA JOSELYN MAYORGA**

Primero que nada, felicitar el trabajo previo para la presentación de esta ordenanza en un segundo momento, felicitar el trabajo que se ha realizado desde la Comisión de Movilidad en un principio, reflexionando precisamente sobre todas las aristas que tiene una regulación a nivel distrital como lo viene siendo la circulación en motocicleta. Como punto número uno, yo creo que es necesario resaltar que esta alcaldía, ha invertido en seguridad de manera bastante extensa y de manera bastante amplia como nunca antes se había visto mencionamos, el tema de las UPC, mencionemos también los sistemas de información e informática que se han entregado, mencionemos el mobiliario y también los sistemas de movilización que se ha facilitado a la Policía Nacional con la intención precisamente de reforzar el tema de seguridad en la ciudad de Quito. En un segundo momento mencionar y sostener que es necesario prevenir y que prevenir siempre será la mejor herramienta, pero el refuerzo del tejido comunitario es la mejor opción. Una ciudad llena de policías no necesariamente es una ciudad segura y quiero hacer eco de estas palabras que el alcalde muchas veces menciona y es que es necesario poner sobre la mesa que mientras más refuerzo del tejido comunitario, más posibilidad de generar redes de confianza y seguridad que se dan en la ciudad. En un tercer momento y esto un poco más por la línea de defensa de los derechos de todos y de todas a movilizarnos de todos y de todas a habitar en una ciudad segura me gustaría manifestar que si bien esta regulación se está tratando, hay que poner sobre la mesa varios pilares u a qué me refiero con esto, que el tema de control y regulación no sea necesariamente un pretexto para la criminalización de diferentes situaciones, criminalizar por ejemplo el tema de migración, criminalizar la pobreza y que tampoco sea esto pretexto para que tengamos una serie de perfilamientos raciales, ni acciones violentas que atenten contra los derechos humanos de todos y de todas y de todes, por supuesto, porque las personas de las diversidades sexo genéricas también se mueven dentro de una motocicleta y creo que es necesario poner esto sobre la mesa. Por lo tanto, yo creo que es necesario en temas de tratamiento que tomemos en cuenta al órgano, que será el ejecutor y el encargado de generar el control con respecto a esta ordenanza, generar los protocolos de acción necesarios, yo creo que estaban puntualizando ciertas situaciones que son más que importantes, no quiero deslegitimar lo que mencionaba el concejal Noroña con respecto a la realidad, pero si bien Tumbaco, Cumbayá Calderón son parroquias rurales, también lo es el Chocó Andino y también se manejan dinámicas económicas totalmente distintas a las del hiper centro y totalmente distintas a las formas en las que nos movilizamos dentro de la ciudad. Yo creo que dentro de la ciudad parece hasta ilusorio que exista alguien que llegue en un carruaje. Por ejemplo, al Municipio de Quito o llegué montando a caballo, pero son dinámicas que en la ruralidad sí existen, son dinámicas que en la ruralidad sí se sostienen y creo que es importante poner sobre la mesa a esto, porque el tema de movilidad es una situación que garantiza el acceso a diversos derechos, el acceso al derecho al trabajo, el acceso al derecho a la educación, por ejemplo, y dentro de las parroquias rurales, esto es una dinámica que se realiza de manera distinta a la que se realiza en la ciudad de Quito. Eso compañeros, concejales yo creo que siempre es necesario trabajar las propuestas de ordenanza considerando la diversidad en la que habitamos la ciudad y la complejidad en la que se constituye esta ciudad no únicamente estamos aquí en medio de edificios gigantes de 10 pisos, de 20 pisos sino también estamos en el campo donde se cosecha la alimento que comemos también parte de los quiteños.

**CONCEJALA CRISTINA LÓPEZ**

Justamente en relación a lo dicho anteriormente por mis compañeros concejales, si bien es cierto, como dice nuestro concejal Michael Aulestia, nosotros somos concejales de todo el Distrito Metropolitano de Quito, Pero sí se debe tomar en cuenta la diferencia y como decía mi compañera Joselyn Mayorga, la diferente, las diferentes dinámicas que se mueven en la ruralidad y en el centro de la ciudad yo sí hago unas observaciones, no solamente en el tema de movilidad, también en el tema, por ejemplo, del plan fuegos en ambiente las necesidades y cómo se mueven las 33 parroquias rurales, unas menos y otras más, por lo alejadas o lo más cercanas que están de la centralidad, digamos, es muy complejo la motocicleta en las parroquias rurales es un medio de trabajo, es un medio de transporte y por otro lado, también en la digamos en el Quito central también se ha visto que es un tema preocupante en el tema de seguridad yo mismo he sido testigo de robos por las motocicletas con dos personas que están en ellas. Entonces sí creo que debemos darle un tratamiento más específico, un estudio más profundo y ver, digamos, las normas que podemos sacar y que puedan ser en beneficio para toda la ciudad, pero sí existe el tema, por ejemplo, de que es un medio de transporte, de que es un medio de trabajo, de que hay sitios en la ruralidad en donde no podemos dar servicio de transporte público y esa es la única manera que llegan las personas a sus casas o que transportan los alimentos o cualquiera de estas necesidades de entonces bueno, dentro de mis observaciones a esta ordenanza habíamos puesto la retención de las motos, que vemos que sí es un problema por la parte administrativa logística para la AMT y el tema también de sanciones y multas, solamente eso dejar sentado, digamos que la ruralidad sí requiere un tratamiento específico y más profundo por la diferencia que tenemos con los demás del Distrito.

**CONCEJALA BLANCA PAUCAR**

Bueno, en el Distrito Metropolitano de Quito, acorde a los datos del distrito de la zona 9 de la Policía Nacional del Ecuador, es preocupante tener 3916 delitos contemplados desde el año 2021-2023, mediante la movilidad en motocicletas para ello es indispensable establecer disposiciones que sí regulen también el tránsito, donde los conductores de motocicletas estén debidamente identificados, identificados con chalecos de otros reflexivos y también con cascos, nosotros podemos ver a lo largo del camino que lamentablemente no existen esta preocupación, como hace algún rato ya lo pusieron y el control de con estos chalecos que ahí de alguna manera nos dan una seguridad diríamos no, dentro de este contexto me permito sugerir incorporar como Disposición Transitoria Tercera lo siguiente: “Que en el plazo de 30 días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, el ente rector de la movilidad, en coordinación con las entidades que correspondan, elaborarán las normas de seguridad que deben cumplir los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, de las motonetas, de bicimotos y demás dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

**CONCEJAL ANDRÉS CAMPAÑA**

Quiero hacer algunas puntualizaciones más de carácter informativo, alcalde la primera de ellas y también pediría al procurador su pronunciamiento, es que tenemos una resolución de la Agencia Nacional de Tránsito, vigente desde el 2022 esa resolución está ya vigente, con o sin ordenanza, está vigente y está tan vigente que yo solicité un requerimiento de información a la Agencia Metropolitana de Tránsito y me ha señalado que desde la vigencia de la resolución en 2022, hasta finales de enero se han realizado 1707 operativos, de los cuales existen 19584 boletas de citaciones. La resolución de la Agencia Nacional de Tránsito no hace distinción entre lo urbano ni lo rural y de la misma forma, si nosotros nos remitimos a las normas, a las cifras, ese mismo informe de nuestra Agencia Metropolitana de Tránsito señala que en Tumbaco se hicieron en el año 2023, 35 operativos con 428 citaciones, en San Antonio de Pichincha, 29 operativos con 111 citaciones, en Guayllabamba 24 operativos con 61 citaciones, en Nanegalito, 20 operativos con 22 citaciones, el Quinche 16 operativos con 43 citaciones de un total de 531 operativos y 5173 citaciones. Entonces, es importante entender que la resolución lo que nos faculta es a complementar, a complementar la resolución que ya está vigente en ese marco nosotros no podemos hacer distinciones y en ese marco nos toca limitarnos a lo que la Agencia Nacional de Tránsito nos ha dado como facultad y competencia.

**CONCEJAL GABRIEL NOROÑA**

Con mucho cariño y con mucho respeto, no quiero ofender a nadie mi compañero, concejal acaba de tomar un punto muy, muy importante que me parece dice que la ANT ya tiene esa resolución ya sancionan ya listo, ya dio cifras números chévere, justo tocó parroquias rurales perfecto. Ya no hagamos la ordenanza claro, o sea, para qué meternos en líos, para qué hacernos odiar, señor alcalde, mejor no hagamos la ordenanza y quedémonos con lo que la ANT ya está trabajando.

**CONCEJAL MICHAEL AULESTIA**

Nada más para complementar lo que ha manifestado ya el señor Concejal Campaña, la discusión en este Concejo Metropolitano no es si vamos a prohibir o no que vayan dos personas varones en una motocicleta, esa no es la discusión. El ente rector nacional de tránsito, que es la Agencia Nacional de Tránsito, expidió ya esta resolución, que es un reglamento que en la parte pertinente dice: Faculta a los Gobiernos Autónomos Descentralizados para que, dentro del ámbito de sus competencias, puedan establecer reglas complementarias a las establecidas en el presente Reglamento bajo su responsabilidad, siempre que las mismas cumplan con la finalidad de garantizar la seguridad de los habitantes de las respectivas jurisdicciones y se sustenten con informes técnicos. La discusión no es hacia la resolución si estamos o no estamos de acuerdo con que vayan o no dos personas de moto ya el ente nacional de tránsito a emitido esta resolución no hace ninguna distinción entre lo urbano o lo rural. Este Consejo Metropolitano lo que tiene que legislar es la sanción sobre una infracción si los ciudadanos no cumplen con esta resolución del ente nacional de tránsito.

**SEÑOR ALCALDE PABEL MUÑOZ LÓPEZ**

Yo quisiera hacer uso de mi palabra con dos elementos muy precisos. El primero es saludar a la Comisión, saludar, que se venga dando este debate y exhortar a la Comisión para que se pueda dar un debate complementario que evite cualquier tipo de contradicción entre 3 proyectos de ordenanza que siendo distintos al menos 2 de ellos sí son más concatenados valdría la pena tener en mente para evitar, como digo, cualquier contradicción. Tenemos la propuesta hecha y que estamos debatiendo por el concejal Abad, tenemos una propuesta que viene del período anterior por la concejala Ledesma, más vinculada con el tema de deliverys, pero que alguna relación tiene y una propuesta que presentará yo en realidad, en representación o acogiendo muchos aportes de varios concejales y concejalas de este Pleno, por lo tanto, en la Comisión están 3 ordenanzas en debate que sería deseable que puedan ser vistas desde una perspectiva integral, sabiendo que al menos esta y las de deliverys tendrán un tratamiento diferenciado, pero que pueden tener elementos comunes a ser considerados y el otro elemento solo por lo dicho respecto a los territorios rurales, yo estoy totalmente de acuerdo en que hay realidades y realidades y la realidad de Pintag, que es una realidad mucho más urbana, la realidad de Pifo incluso Yaruquí, seguramente un poquito más urbana, la realidad de Nono, la realidad de Lloa que son más bien de perspectivas estrictamente rurales, pero también debemos reconocer que tenemos parroquias rurales conurbadas al 100% con lo urbano, caso de Conocoto, caso de Tumbaco, caso de Cumbayá, caso de Calderón y por lo tanto, complejo desde mi punto de vista, una distinción que además contravendría norma nacional entre lo urbano y lo rural, es decir, entendible y que hay realidades distintas, pero esto también supone que dentro de la propia ruralidad hay realidades distintas, así que me parece que tendría dos problemas, la una, la contravención de la regulación nacional y la otra, la imposibilidad, a ratos de distinguir en términos territoriales, donde tenemos qué tipo de dinámicas, Calderón es de mucha dinámica urbana, no se diga Cumbayá, no se diga Tumbaco, no se diga Conocoto y por lo tanto solo dar ese aporte también para la valoración que hagan del debate legislativo.