**OBSERVACIONES AL PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL PARA LA REGULACIÓN Y CONTROL DEL SERVICIO DE ENTREGAS A DOMICILIO -DELIVERY” (IC-ORD-CM-2024-006)**

**SILLA VACÍA RUBÉN ESTEBAN VALENCIA.**

Es un gusto para mí compartir este espacio en representación de la ciudadanía yo represento a la organización Juventudes Quito nuestra misión es integrar a los jóvenes de entre 16 y 36 años de varias organizaciones de la sociedad civil para fortalecer la política pública de juventudes, con una metodología participativa y autónoma en el Distrito metropolitano de Quito. Nosotros consideramos que en su mayoría los denominados prestadores del servicio de delivery son personas jóvenes en situación de vulnerabilidad por no tener oportunidades educativas o laborales, algunos son personas en situación de movilidad humana y/o padres jóvenes, además se encuentran en situación de desventaja social y el trabajo que realizan es de riesgo por la accidentabilidad vial, las condiciones climáticas y la delincuencia. Además, es un trabajo precarizado por no tener beneficios laborales frente a esta situación, nuestra posición al respecto del proyecto de ordenanza es que el municipio debe tener una actitud y una visión proactiva y asertiva de proteger y promover los derechos de los prestadores del servicio de DELIVERY con acciones afirmativas y no sólo tener una actitud reactiva y punitiva al cobrarles dinero por un registro e imponerle sanciones. Por lo tanto, nosotros proponemos incluir en la ordenanza lo siguiente: Un artículo sobre educación y capacitación continua en la que el GAD DMQ a través de sus entidades competentes, por ejemplo, CONQuito, implemente programas de educación y capacitación en seguridad vial como conducción segura, prevención de accidentes, normativa de tránsito en salud ocupacional para la prevención de riesgos laborales, ergonomía, primeros auxilios. También creo que es importante que se los capacite en actividades de habilidades blandas, como atención al cliente, comunicación efectiva y resolución de conflictos y además, emprendimiento y desarrollo personal con gestión financiera, herramientas digitales y desarrollo de habilidades para el emprendimiento. También creemos importante que se puede incluir otro artículo de apoyo a la economía popular y solidaria, en la que el Gobierno autónomo descentralizado de Quito, a través de sus entidades competentes, pueda promover el fortalecimiento de las organizaciones de estas personas para mejorar sus condiciones laborales, fomentar el trabajo digno y potenciar su economía. También creemos que debe incluirse un artículo sobre la protección y no discriminación en la que el municipio pueda a darles garantizarles la protección y no discriminación a los prestadores del servicio, en especial a las personas en situación de vulnerabilidad como jóvenes, migrantes, personas con discapacidad. Personas de la Comunidad de LGBTIQ+ y mujeres implementar medidas de prevención para y sanción a cualquier forma de discriminación mientras se está ejerciendo esta actividad económica. Otra incorporación que queremos hacer es que se pueda dar incentivos al uso de vehículos sostenibles que a través del municipio se puedan hacer que estas personas que utilicen bicicletas, bicicletas eléctricas o vehículos de micro movilidad eléctrica, con el objetivo de promover la movilidad limpia y reducir el impacto ambiental. Otra cuestión importante es que creemos que debe haber un aporte en el tema de la atención en salud, en donde se priorice y se dé preferencia a los prestadores de este servicio, con énfasis en la prevención y tratamiento de enfermedades ocupacionales, actividades de tránsito, afecciones relacionadas con la exposición climática y problemas de salud mental. En la que estas personas puedan participar en programas de promoción de salud y prevención de enfermedades, con el objetivo de mejorar su calidad de vida y bienestar. También creemos que es importante que las personas que ejercen esta actividad económica puedan ser vinculadas a los procesos de participación ciudadana en el municipio de Quito, por lo que creemos que es importante que conozcan sobre la participación a través de Asambleas Barriales y parroquiales que puedan participar en instancias a nivel local para poder ser actores activos en la construcción de una ciudad mejor y que puedan estar presentes en procesos de toma de decisiones y diseño de políticas públicas que los afecten directamente. En este sentido que puedan existir mesas de diálogo y concertación con las diferentes autoridades y actores relevantes para plantear propuestas y soluciones a actividades relacionadas con su trabajo. Que existan consultas públicas en las que se pueda recoger sus opiniones y sugerencias, no solo con respecto a esta ordenanza, sino a otros mecanismos que puedan afectar a su trabajo y también que exista un observatorio ciudadano para poder evaluar cuál es el impacto a sus condiciones laborales y de calidad de vida con respecto a esta ordenanza y que existen canales de comunicación directa para reportar problemas o sugerencias o propuestas de acuerdo a cómo se vaya dando la aplicación de esta ordenanza. Por último, creo que sería interesante investigar la forma en la que el municipio de Quito pueda promover y facilitar que estos prestadores del servicio del DELIVERY puedan tener una afiliación voluntaria al IESS o que puedan acceder a algún otro beneficio que le apoye en su salud laboral o de protección social. Esas son las de observaciones que desde juventudes Quito queremos hacerles en esta mañana, muchas gracias por su atención.

**CONCEJAL DIEGO GARRIDO**

Yo quiero empezar valorando y respaldando el trabajo legislativo de la compañera Analía Ledesma y lo hago como uno de los 22 miembros de este Consejo Metropolitano. Que tenemos el mismo derecho de legislar para la ciudad Creo yo que el no haberlo mencionado desde el inicio, como que esto es una unificación de proyectos, de una falta de respeto al trabajo de los concejales que formamos parte de este Consejo Metropolitano. Para empezar mi exposición dentro de lo que requiere, quiero simplemente empezar haciendo un análisis de la base legal que nos asiste. Los literales d) y f) del artículo 55 del total establecen como competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados las de: d) ejercer el control sobre el uso y ocupación del espacio de y ocupación del suelo en el cantón. f) planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal, respectivamente. También quiero hacer mención a las letras m) y q) del artículo 84 del COOTAD que señala, entre otras, como funciones del Gobierno del distrito autónomo metropolitano, m) regular y controlar el espacio público metropolitano y de manera particular, el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrolle en él y q) planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio. Quería hacer estas precisiones antes de hacer mi análisis sobre la presente Ordenanza a la que añado también mi felicitación al señor alcalde por esta iniciativa y al trabajo de deliberación y debate de la de la Comisión de Movilidad tengo una principal preocupación al respecto de las sanciones que están presentadas en esta propuesta, entiendo que las sanciones van de leves a muy graves y los valores punitivos entre el 10 % y el 100% de un Salario Mínimo Vital, sin embargo creo yo y quiero hacer mías las palabras del ciudadano que ha participado en la silla vacía Esteban Valencia a quién extiendo mi saludo como bien anota el, la gran mayoría de prestadores de este servicio son jóvenes en estado de vulnerabilidad y quiénes están atravesando un problema de precarización que plenamente tiene justificación que no lo tratemos en esta Ordenanza porque no hay marco legal que nos asista como usted así lo ha señalado señora Vicealcaldesa y desde luego que es una responsabilidad que empieza en el marco jurídico legal es decir que está a cargo de la Asamblea Nacional manifestarse, sin embargo creo que es una manifestación que nos abre una ventana a pensar que los valores para estas sanciones son exageradamente altos, primero y segundo que al igual en el tratamiento que le dimos a la ordenanza de sanciones en el Metro de Quito, deberíamos incorporar un Capítulo de Trabajo Comunitario como una alternativa a una primera sanción, a los reincidentes sin duda alguna veo la necesidad de que la sanción vaya atada a un valor económico, sin embargo tomar en cuenta que estos valores a los que considero soy re insistente en el tema deben ser considerados un valor diferente al que está considerado en este momento. Como segundo punto en el registro y censo que se pretende hacer. Sobre los vehículos tenemos Claro que las motocicletas por ser vehículos. Motores, tienen un registro de matrícula y un número de placa. Sin embargo, para el caso de bicicletas y scooters, que son vehículos alternativos, no tenemos un registro que nos ayude a poder seguir su rastro para las sanciones. Sugiero en ese caso que se incorpore dentro del registro una codificación desde el órgano competente del municipio de Quito para poder identificarlos plenamente, es decir, el uso de chaleco plenamente podría estar asistido con la exhibición del número de placa y el código que le. Asigne el registro me del municipio de Quito. Tengo una preocupación grande como uno de los puntos que se ha expuesto muy ligeramente sobre la posibilidad de que se ubiquen, de que se puedan las motocicletas, ubicar en lugares de Parqueo Provisional, digámoslo así, que no esté debidamente normado entiendo que esto es un tema y un acápite que corresponde al espacio público y no a movilidad, y por no tratarse de la materia, seguramente no podamos normarlo dentro de esta, pero sí a través de una disposición transitoria pedirle a la Comisión que corresponde que lo norme creo que tenemos que señalar lugares seguros de parqueo. Una de las principales preocupaciones de los diferentes barrios de los diferentes hiper centro de la ciudad, pongo como ejemplo la Michelena, la República Del Salvador, que son lugares que concentran alto nivel de comercios que son centros de asistencia para para la entrega de productos que luego serán llevados a través de los sistemas de DELIVERY son quienes más están sintiendo la precarización del espacio público por la ocupación excesiva de quienes prestan este servicio. Las esquinas están abarrotadas por motocicletas, no solamente prestando un. No generando un sentido de inseguridad a la ciudadanía, sino también haciendo abuso del espacio público. Hacen ahí sus necesidades, no permiten la movilidad del peatón y interrumpen la cotidianidad de la vida. Es decir, también tenemos que pensar en los vecinos que están siendo gravemente perjudicados y que la cohabitabilidad de la ciudad y que el derecho a la ciudad no lo están pudiendo ejercer de manera íntegra, así que un pedido que tomemos en cuenta esto y algo adicional al respecto. Hay pedidos puntuales de estos sectores que nos señalan que plenamente estamos clarísimos que la topografía de Quito no permite que el sistema de DELIVERY sea 100% en energía sostenible o vehículos alternativos como la bicicleta y el scooter, pero sí podríamos señalar perímetros alrededor de estos hiper centros que se puedan realizar exclusivamente el delivery en vehículos alternativos, es decir, en bicicleta y scooter alrededor de la República Salvador, alrededor de la Jipijapa, alrededor de la Michelena, alrededor de la J que son de sectores de la ciudad que concentran, insisto, nuevamente en muchísimos comercios que son centros de despacho para para poder cumplir con estas actividades de DELIVERY Estas son mis observaciones, hasta aquí mi intervención, muchas gracias.

**CONCEJAL BERNARDO ABAD**

Quiero comenzar indicando que estoy absolutamente de acuerdo con la necesidad de regular el servicio de entregas a domicilio, conocido popularmente como DELIVERY sí, hace 2 años y medio la concejala Analía Ledesma planteó obviamente un proyecto similar que ha sido ahora incluido, o sea unido con el con lo propuesto por el alcalde de Quito y vale la pena porque creo que para eso justamente se está y la nueva normativa municipal lo determina el que se puedan unificar proyectos, bien por ello. Sin embargo, señora Vicealcaldesa, debo señalar que ha llegado a mi conocimiento que en otros cantones del país ya pretendieron regular esta materia específicamente, en el caso del Cantón Cuenca, el concejal urbano Javier Bermúdez buscó regular la materia, pero previo a ello formuló una consulta a la Agencia Nacional de Tránsito sobre la viabilidad de la propuesta, algo que me parece indispensable que también se debería hacer en este caso y ya al concejal Bermúdez le respondieron la ANT con el oficio ANT-DTC 2024-033048-OF de 16/04/2024 en el cual la Agencia Nacional de Tránsito, en su parte pertinente, señala lo siguiente. En este sentido, y en cumplimiento de lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento general de aplicación, el Código orgánico de organización territorial y las resoluciones emitidas por el Consejo Nacional de competencias y al no estar contemplado el transporte de bienes en motocicleta o también en medios alternativos, actividad conocida en el Ecuador como DELIVERY dentro de la clasificación, no es procedente que a través de una ordenanza municipal se establezcan nuevos tipos de transporte y repito, no es procedente que a través de una ordenanza municipal se establezca nuevos tipos de transporte comercial que no se encuentren establecidos en la ley que define la materia, es decir, si la ley no existe la figura del DELIVERY, no podríamos nosotros regularla. En este contexto, también llegó a nuestro conocimiento que el asambleísta Adrián Castro Piedra, con quien hablé el día de ayer, ha presentado ya una iniciativa legislativa que se encuentra en la unidad técnica legislativa de la Asamblea, con el fin de crear y regular esta modalidad de servicio, por ello consideramos que es pertinente que previo a la discusión de esta ordenanza en segundo y definitivo debate, se analice el contenido del pronunciamiento de la Agencia Nacional de Tránsito e incluso se considere que podría existir una nueva regulación en la materia a nivel nacional, que deberá ser considerada por este Consejo para la discusión de esta propuesta normativa. Por lo tanto, y dejó claro mi propuesta. Esperar hasta que la Asamblea Nacional legisle y de ahí seguir con el análisis de este proyecto de Ordenanza para evitar que podríamos entrar en algún tipo de contradicción con una ley que es de carácter nacional. Lo dejo en análisis, reiterando que estoy absolutamente de acuerdo que debemos nosotros regular lo que significa los DELIVERYS Pero hay que tomar en cuenta todos estos argumentos de la ANT y de este proyecto de ley, que estaría ya en proceso de ser analizado en la Asamblea.

**CONCEJAL JUAN BÁEZ**

Gracias señora Vicealcaldesa, gracias y más que NADA felicitarle por esta ordenanza que y a su a su Comisión quien está al frente de este. Igualmente felicitarle la unificación que lo han hecho con algunos sentidos de que necesitamos apoyar y lógicamente tienen el apoyo de la ordenanza. Hemos de enviar observaciones a su despacho para que las vean y las puedan procesar.

**CONCEJALA CRISTINA LÓPEZ**

Muchísimas gracias a mi compañera María Fernanda Recalde. Es importante que el municipio, dentro de su marco jurídico, tenga la ordenanza que regule y controle el servicio de entregas y reparto a domicilio. Delivery ajustada, obviamente a las competencias y facultades que tengamos como GAD El proyecto de ordenanza que fue unificado y presentado por el señor Alcalde, fue analizado también por la Comisión de de Movilidad y fueron recibidos diferentes actores conocer justamente sus posturas de observaciones se ha trabajado, como bien decía, en muchísimas mesas de trabajo. Tengo algunas dudas específicamente en la implementación del proyecto, ya que estamos regulando a los que realizan las entregas y esto es importante señalarlo también por lo que decían nuestros compañeros concejales a los que de aprobarse el proyecto de ordenanza, como bien decía, deberán obtener un registro credencial, el Código QR y también serán sancionados de no cumplir con sus obligaciones. El proyecto de ordenanza otorga nuevas competencias a la AMT para que a través de controles aleatorios en las vías, puedan verificar el cumplimiento, autenticidad y veracidad de la información por medio del código QR y de la credencial. Me quedan algunas interrogantes en cuanto a implementación y la AMT deberá ser aquí el actor fundamental para que esta ordenanza no se quede como muchas otras, solamente en el papel, sino que sea realmente exitosa y esto es justamente el mal uso del espacio público, el cometimiento de infracciones, la falta de matrículas de las motos, la falta de licencias de los conductores y, lo más importante, los que se menoren los hechos de delincuencia que hemos visto en los últimos meses en la ciudad. Pongo a consideración de ustedes, señores concejales del señor Alcalde. Si este proyecto de ordenanza también debe ser enfocada a las de empresas de aplicación digital, puesto que, para ejercer cualquier tipo de actividad económica en el distrito, como persona natural o como empresa, sabemos que se debe cumplir con los permisos de funcionamiento, la patente, LUAE, permisos de bomberos en algunos casos y así fuera el caso en el caso de transporte, los permisos. De operación, simplemente decir esto que debemos legislar de manera íntegra para abarcar todo el problema esta actividad económica del DELIVERY y de las aplicaciones que se encuentran en Quito para tener una ciudad más ordenada y segura para todos.

**CONCEJAL HÉCTOR CUEVA**

Gracias señora Vicealcaldesa, compañeros a los que nos miran en redes sociales, también me sumo a las felicitaciones al señor alcalde y a la Comisión de movilidad presidida por usted, señora Vicealcaldesa, ya que este proyecto representa un esfuerzo conjunto y una dedicación inquebrantable hacia la mejora y a la innovación de nuestra ciudad, como es público conocimiento, según los reportes de la Policía Nacional es alarmante la cantidad de delitos que se cometen con personas en motocicleta utilizando la fachada de servicio de entrega a domicilio por parte de nuestro alcalde desde sus competencias, ha propuesto este Consejo metropolitano la incorporación de un registro, la regularización del control del servicio de entrega y reparto a domicilio, estableciendo definiciones, procedimientos claros y un régimen sancionador. También hemos visto que este proyecto detalla las condiciones mínimas de operación que deben cumplir con todos los proveedores. Estas condiciones incluyen la capacitación adecuada de los conductores, el mantenimiento riguroso de los vehículos y el estricto cumplimiento de las normas de tránsito. Todo esto con el objetivo de asegurar un servicio eficiente y seguro para todos los que son parte de este sistema. Cabe señalar que el trabajo efectuado por la Comisión ha sido tan preciso que para el desarrollo de esta tasa prevista por el servicio de registro y emisión de credencial y adhesivo, ésta se ha construido cumpliendo con los requisitos previstos en el ordenamiento jurídico vigente. También me sumo a la felicitación de la unificación por parte de la concejala Analía Ledesma y también por parte de la Comisión. Estamos muy contentos de que esto se pueda hacer, ya que como lo manifestaban, esto también va a dar trabajo a cientos de jóvenes que en la situación que está viviendo nuestro país va a ser beneficioso para también para ellos y para la ciudad. Felicitaciones a la Comisión y a todos los que son parte de esta.

**CONCEJALA ESTEFANÍA GRUNAUER**

Creo que es importante que cuando hablamos de una nueva administración entendamos justamente la política como un Estado en el cual tenemos que tener un margen de respeto entre nosotros no puede ser posible que cuando se solicita un punto en el cual solamente era una pregunta para esclarecer algo, se nos diga a los concejales que representamos al pueblo que leamos que ahí está en el texto, entonces señora Concejal Racines, es por favor, le solicito que si usted ya toma este puesto de vicelcaldesa y representando al alcalde, que también tenga un poco de tino para nosotros y respeto muchísimas gracias y que también si es que también tenemos un puesto en el cual estamos representando el alcalde, que sepamos un poco cuáles son las leyes, cuales son las ordenanzas y lo que nos dice el código y lo que nosotros aprobamos como el procedimiento parlamentario que ya se lo comentó el concejal Báez. Por otra parte, también creo que esta ordenanza es muy importante para la seguridad de los quiteños, tomando en cuenta que justamente las familias viven de esto del DELIVERY y que hace 5 años más o menos de esto, se puso mucho más de moda, se podría decir por la necesidad de la gente y que en pandemia justamente se actuó de una forma mucho más necesaria para todos los que estábamos dentro de nuestras casas. Entonces sí creo que es importante analizar mucho por ejemplo, tenemos que no se quiere o no se pretende incluir los automóviles y camionetas dentro de esto hay empresas que utilizan entrega de alimentos y paqueterías que necesitan justamente de este tipo de vehículos como tal, tenemos también que las sanciones para infracciones graves se prevé en la presentación del servicio por dos ocasiones. ¿Qué ocurre con la primera determinación de prestaciones? No tiene sanción, esta debería ser leve también. Por otra parte, tenemos la infracción muy grave de adulteración y falsificación de la credencial dentro de esto también creo que sería bueno iniciar por parte de la Agencia metropolitana de Tránsito el inicio de un procedimiento penal dentro del cual seamos como los partícipes o la noticia criminis de que justamente hubo una falsificación de documentos públicos. Entonces ahí tenemos que ser lo más. fuerte, más general y nosotros ser los principales que cuidamos justamente si ya estamos en las calles revisando todos los papeles que así encontramos, alguna anomalía se vaya justamente al cuerpo necesario, que sería en este caso la Fiscalía, y por otra parte la reincidencia debería incorporarse al término de reiteración para definir la repetición tanto de la misma conducta como de las conductas similares y del mismo modo establecer un tiempo en el que se considera reincidencia o reiteración eso es importante y eso se lo ve en Derecho penal y podríamos revisarlo para poner estas observaciones, las daré por escrito, esperando que se tomen en cuenta y se discutan en las comisiones respectivas. Nuevamente felicitaciones concejal Analía Ledesma, como decimos, aquí no se ven banderas políticas aquí se ve el trabajo de los concejales que cada uno de nosotros estamos representando, como digo, a la ciudadanía y que no se deben ver ni excluir a ninguno de los concejales que por no ser mayoría en este momento estamos también con un paso atrás ante este Consejo Metropolitano. Gracias.

**CONCEJAL WILSON MERINO**

Gracias. Presidente de la sesión, yo quiero concordar también con lo dicho por el concejal Báez, la concejala Grunauer y lo que dije yo también en un inicio hay que revisar el procedimiento parlamentario, me parece que coartar la posibilidad de que los concejales podamos traer temas que son relevantes para la ciudadanía en los inicios de las sesiones es un tema que también hay que discutir nosotros somos representantes de la ciudadanía y hay temas que no necesariamente el alcalde va a poner en el orden del día, por ejemplo. Apeló al tema del río Machángara, a mí me gustaría poder pedirle al alcalde en su momento que pueda darnos explicaciones y el tema de la Simón Bolívar también, así que bueno, hago esta reflexión, colegas concejales cuando aprobamos el procedimiento parlamentario creo que fue en un contexto, creo que en el momento es otro y creo que necesitamos hoy más que nunca, pesos y contrapesos que le permitan o que le pongan límites al poder de la ciudad, así que bueno, quisiera empezar por ahí ya en cuanto a la materia y la discusión del día dee hoy son 389.5 millones generados por las plataformas. en El País son cerca de 30000 familias que dependen de esta actividad económica más menos hay 4000 delivery en Quito. Me parece que cada acción que se tope relacionada con esta actividad económica tiene que darse con mucho cuidado, porque la situación de desempleo en la ciudad es crítica. Somos la ciudad con la tasa más alta de desempleo del país, 8.8% de desempleo del país, no comparando con otras ciudades, comparando con la con el mismo distrito metropolitano en años anteriores la situación es crítica, así que bueno, mucha regulación podría afectar a esta actividad económica ya se han ido plataformas tecnológicas del país y esto también genera desempleo así que bueno, también pedir que miremos esta ordenanza desde la sensibilidad de sostener el empleo y que la regulación no afecte la permanencia de estas plataformas en el distrito por el otro lado yo concuerdo que es importante tomar acciones en cuanto a la inseguridad, la seguridad vial, qué es lo que afecta a la vida diaria de los ciudadanos hemos visto varios de nosotros videos donde personas disfrazadas de DELIVERY terminan cometiendo actos atroces y la gente tiene miedo. Hemos visto irrespeto de los deliverys en el espacio público y la gente está cansada, está indignada de aquello así que, desde la sensibilidad de avanzar en temas de seguridad, me parece positivo avanzar en temas de registro y ciertas medidas que parecerían simples, pero que podrían dar tranquilidad a los vecinos y vecinas retirarse el casco, por ejemplo, para la entrega de la mercadería en los hogares, me parece positivo avanzar en registros me parece positivo, identificación también quizás a la Presidenta de la Comisión pedirle que hagamos el esfuerzo en la Comisión de que la CITEC, que es la Cámara de la innovación y la tecnología, pueda acompañar esta discusión para ir articulando esfuerzos con una Cámara que puede ser el puente con las plataformas de deliverys las diferentes plataformas que hay en la ciudad. El concejal Garrido dijo algo que es importante y que a mí también me preocupa y tiene que ver con el uso del espacio público espacios donde se reúnen los deliverys, las motocicletas de esperar, no estos espacios muchos de ellos han sido destruidos y hay otro tema que a mí me preocupa y tiene que ver con la política de baños públicos, no hay baños públicos en la ciudad y tenemos 4000 o 5000 deliverys en las calles, que finalmente lo que hacen es orinarse en las paredes como muchos de los quiteños y quiteñas, ese es un problema que tenemos en el centro histórico de Quito y en otros barrios. Huele mal y no hay este cuidado del espacio público, así que bueno, en esta, en esta misma línea, quizás desde la discusión en las transitorias, ver cómo a través de alianza público privada entre el municipio y estas plataformas se puede plantear espacios de encuentro que tengan baños públicos y que nos permitan avanzar a una ciudad mucho más higiénica, gracias, Presidente.

**CONCEJALA JOSELYN MAYORGA**

Muchísimas gracias, muy Buenos días, con todos, con todas. Y bueno, hablemos un poquito del proyecto de ordenanza y un poco las aspiraciones que tenemos como Concejo Metropolitano, si bien este proyecto de ordenanza busca precisamente aterrizar el hecho de que el delivery se ha convertido en una parte sumamente importante y fundamental de la vida de los quiteños y quiteñas y esto ha generado un incremento desmedido de personas que se dedican a este trabajo, sin desconocer el contexto nacional claramente, y que esto empuja estas situaciones en las que no tenemos condiciones dignas creo que el debate de este Concejo Metropolitano también debería estar orientado hacia incidir en otros espacios como la Asamblea Nacional. Es preciso que tengamos una norma que cobije de manera adecuada, de manera oportuna, los derechos de todos y todas los repartidores que se encuentran en el distrito metropolitano de Quito. No podemos desconocer la situación precaria laboral que mantienen estas personas al no tener una relación de dependencia con las plataformas. Es imposible que nos que nos desconozcamos de cuánto más tenemos que hacer como Concejo Metropolitano, así que yo quiero invitarles a todos los compañeros, compañeras, concejales de las diferentes comisiones, de las diferentes a las que se encuentran en este Pleno del Concejo, a que trabajemos de manera oportuna dentro de la Asamblea Nacional tenemos un proyecto que ya se había presentado y que necesitamos impulsarlo precisamente para garantizar. No solo la aplicación de esto, que si bien es su subregistro, como lo explicaba nuestra compañera Vicealcaldesa también se consolida como un espacio en el que tenemos que seguir proyectando hacia dónde vamos a llevar la ciudad el compañero concejal Garrido nos mencionaba que también tenemos un PUGS, un PMDOT, tenemos un plan maestro de movilidad sostenible que tienen que ser ejes rectores de la política pública y en función de ello necesitamos acompañamiento ya como para ir finalizando y un poco poniendo puntos sumamente importantes sobre la mesa creo que esta ordenanza busca definir un marco regulatorio que determina los objetivos de seguridad y paz esto sin afectar las actividades productivas y el derecho al trabajo de las personas que realizan esta actividad. Garantizar la seguridad ciudadana no siempre tiene que partir de una premisa que busque criminalizar, que busque, digamos también de una u otra forma, invisibilizar el trabajo de las personas y los diversos trabajos que existen en el distrito metropolitano de Quito, al contrario, se debe buscar una unidad y un control integrado en el que la ciudadanía y las personas que realizan este trabajo puedan encontrarse. También me parece importante resaltar que las personas que aspiran a ser habilitadas y habilitados en este caso para este servicio de reparto, tienen que ahora llenar un formulario, lo que nos permite a nosotros también como Municipio de Quito, tener un registro de qué es lo que está ocurriendo con esta actividad económica, qué es lo que está ocurriendo con estas personas, así como lo realizamos con las PUCAS, por ejemplo, que también nos permite tener un índice y saber cómo estamos ocupando el espacio público me gustaría señalar que comparto la preocupación con respecto a las formas que ocupamos el espacio público, a las formas en las que se va a ocupar el espacio público y que tenemos que buscar regular también de una u otra manera, que ésta pueda realizarse de manera armoniosa dentro de los espacios en la ciudad y en un espacio adecuado, no únicamente partir de puede ser sucio, puede ser, no puede ser destruido, sino consolidar un espacio en el que podamos encontrar también un punto seguro las calles habitadas son calles que no son presas de delincuentes y me parece importante que veamos al delivery únicamente como ocupemos el espacio y punto, sino proyectar también como alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito, que estos sean espacios seguros en los que la ciudadanía pueda tal vez acercarse en el caso de que algo ocurra en las calles. Agradecer públicamente el trabajo de las compañeras concejalas de la Comisión. Agradecerle a la compañera Vicealcaldesa, a la compañera Diana Cruz, a la compañera Cristina López y al compañero Wilson Merino, pero en específico a los equipos técnicos que se han dedicado de manera extenuante a trabajar este tema y a pulir este texto. Agradecer también la voluntad política dentro de la concejala Analia Ledesma, como de la concejala Fernanda Racines al ceder un poco tal vez, el protagonismo que puede llegar a tener en torno a esta ordenanza y llegar a un punto medio de consolidación en el que terminamos agrupando un texto que hoy tenemos dentro del Pleno del Concejo Metropolitano en discusión que puede ser nutrido claramente por el debate que se da el día de hoy y que puede seguir recibiendo aportes en función del debate que se realiza el día de hoy y del análisis de los equipos técnicos de cada uno de los compañeros concejales. Más allá de disputas, creo que precisamente ceder a estos egos nos permite consolidar una ciudad en beneficio de todos y cada uno de los quiteños que cada uno de nosotros representamos al final del día. Así que eso compañeros, compañeras, concejales, agradecer nuevamente a todos por venir a este debate, por aportar este debate y por buscar consolidar un texto que no solo beneficie a la ciudadanía, sino también estas personas que trabajan en pro de visibilizar este trabajo dentro del Distrito Metropolitano de Quito. Muchas gracias.

**CONCEJALA DIANA CRUZ**

Muchas gracias, señor Vicepresidente. Bueno, como parte de la Comisión de Movilidad le voy a decir que ha sido un trabajo bastante participativo. Hemos tenido mesas de trabajo con la Academia, con también actores de los delivery, hemos tenido reuniones también con la policía y aquí es importante aclarar que nunca se ha desconocido que se unificó el este proyecto que presentó el señor Alcalde con el proyecto que había presentado en su momento la concejala Amelia Ledesma y consideró que es faltar a la verdad decir que se ha tratado de tapar el día de hoy, yo la verdad, no recuerdo en este espacio legislativo que cuando alguien esté exponiendo la ordenanza que le corresponde al presidir la comisión sea interrumpido por alguna pregunta, entonces tal vez la norma legislativa no está claro en eso o no sé si la señora Secretaria me corrige en esta precisión, pero cuando yo he expuesto alguna ordenanza que ha salido de mi comisión,no he tenido la verdad alguien que me pregunte en ese momento, después y posterior sí. Entonces no sé si tal vez la falta de comunicación fue porque la señora Presidenta de la Comisión estaba presidiendo el Concejo y por eso será o como no sé si tal vez en esa parte puede. ¿Puede la señora Secretaria darnos esta respuesta? Porque considero al ser parte de la Comisión que jamás se ha desconocido, que fue una unificación entre el proyecto presentado por el señor Alcalde y por la compañera Concejala Analía Ledesma y respecto del proyecto que estamos tratando el día de hoy qué bueno es tener esta esta retroalimentación, estas observaciones, porque finalmente lo que nos merece y nos compete a nosotros como legisladores de esta ciudad, es tener normas que se puedan aplicar y que puedan de verdad mejorar la calidad de vida de las y los quiteños, así que muchas gracias por esas observaciones en la Comisión estamos siempre abiertos a escucharles y sobre todo, que las observaciones que tenga ustedes tengan de peso, nos hagan llegar también de manera escrita. Nada más, hasta ahí mi intervención, señor Vicepresidente.

**CONCEJAL ANDRÉS CAMPAÑA**

Ahora sí, entrando en el tema que nos convoca en Buenos Aires en el 2020 y en Bogotá en el 2021, ya se establecieron regulaciones a este tipo de aplicativos a los deliverys y deberíamos seguir nosotros los buenos ejemplos a nivel internacional en el plan maestro de movilidad sostenible ya se habla también de la necesidad de regular las plataformas digitales tanto los deliverys tanto también las plataformas digitales de taxis. En ese sentido, yo quiero saludar la iniciativa tanto de la colega Analía Ledesma, del señor Alcalde, que se han preocupado por regular los deliverys y hacer notar que todavía está pendiente la necesidad de regular las plataformas digitales de taxis y cuando nosotros hablamos de este tipo de plataformas digitales, estamos hablando de grandes negocios. Ojalá y quiero exhortar a la Comisión tengamos la posibilidad, por ejemplo, de pensar y de desarrollar en un aplicativo de la ciudad que permita tener mayor control desde el municipio de Quito yo quiero hacerles notar que según un estudio de la consultora eres and John organizado por CITEC, la Cámara de la Innovación y de la Tecnología, en el año 2021 se registraron ingresos por plataformas digitales que superan los 389000000 de dólares, un negocio extremadamente lucrativo y en lo que concierne al proyecto de ordenanza, luego de estas reflexiones preliminares, tengo algunas preocupaciones. Una de esas preocupaciones, y que tiene que ver mucho con mi visión de defensa de los derechos de los trabajadores, es que siento yo que el proyecto establece una serie de obligaciones, una especie de requisitos, de regulaciones a los prestadores y aquí hemos hablado de desempleo, hemos hablado que quien ejerce la actividad de los deliverys son precisamente los sectores más vulnerables de nuestra sociedad y establecemos regulaciones a ellos pero, oh sorpresa, obviamos cualquier tipo de regulación a los grandes negocios, a los grandes operadores de las plataformas digitales. Tal es la visión de este proyecto de ordenanza que busca establecer una tasa del 2.5 del salario básico unificado por año, es decir, una tasa de 11 dólares con 50 centavos para este año, que para muchos de nosotros capaz no es una cantidad significativa, pero yo estoy seguro que para la gran cantidad de personas que desarrollan las actividades de delivery que son trabajadores precarizados. Es una cifra considerable. ¿Por qué no pensar en establecer una patente a los operadores de las plataformas digitales? que, como he mencionado, en el año 2021 registraron ingresos que superan los 389000000 de dólares y en vez de restablecer una patente para los operadores de plataformas digitales que tuvieron ingresos que superaron los 389000000 de dólares, buscamos establecer al trabajador precarizado una tasa de 2.5% del salario básico unificado. En esa misma línea, en esa misma concepción, las sanciones se las establece al trabajador y no existe una sola sanción pensada en los operadores, que son una parte importante de la cadena de funcionamiento de los DELIVERYS enhorabuena, ha salido desde la silla vacía, desde la participación de la ciudadanía, desde Esteban Valencia iniciativas como la necesidad de capacitación, eso debería ser una obligación tanto del operador como también debería ser una obligación de un sinnúmero de instituciones que tenemos dentro del municipio de Quito. Pero también quiero yo dejar sentado que basados en estas experiencias internacionales, por ejemplo, en Bogotá, se les exigió a los operadores de las plataformas digitales establecer espacios privados para el descanso, para que cuenten con servicios higiénicos los trabajadores, pero también para evitar las aglomeraciones, porque nosotros es evidente, que en muchos sectores se reúnen gran cantidad de personas que realizan actividad de delivery, provocando congestión vehicular. Insistir en la necesidad por qué no establecer una patente para los operadores de las plataformas digitales que que ganan ingentes recursos, la patente está regulada también en otras ciudades como las que he mencionado una de las obligaciones que deberíamos establecer también a los operadores es la prohibición de que se establezcan límites a los excesos de velocidad, porque resulta de que muchos de los operadores de estas plataformas establecen de que en menos de 30 minutos deben entregarse el producto, caso contrario le descuentan al trabajador ese producto y después nos encontramos en que en las calles y avenidas de nuestra ciudad más se parecen unas junglas en donde los motociclistas se cruzan unos a otros porque están tratando de sobrevivir y están tratando de que no se les imponga multas y este problema surge porque los operadores de plataformas internacionales, estos grandes negocios, les imponen que en 30 minutos tienen que cumplir, caso contrario, el trabajador es quien paga, quien paga el costo del pedido y evidentemente el tema de los seguros se debe analizar a profundidad la Presidenta de la Comisión de movilidad conoce muy bien que los conductores, por ejemplo, de los buses, están obligados a ser afiliados a la Seguridad Social deberíamos buscar una figura similar, pero de la misma forma yo quiero señalar es que, por ejemplo, en la normativa que estableció Buenos Aires en el año 2020 se establece al menos 4 seguros, el seguro de accidentes de trabajo, el seguro de vida obligatorio, el seguro de responsabilidad civil, el seguro de accidentes personales, porque hay que reconocer también de que los motociclistas, al igual que los bici usuarios, son quienes más afectaciones tienen precisamente por los siniestros de tránsito, y entonces creo que es necesario recoger, ojalá, algunas de estas propuestas y alguna de estas necesidades de regular sobre todo a los operadores de las plataformas digitales, más allá de las regulaciones a los trabajadores. Muchas gracias.

**CONCEJALA ANALÍA LEDESMA**

Gracias, señor Vicepresidente, compañeras, compañeros, concejales. El día de hoy me siento congratulada la verdad después de 4 años de espera que se trate un proyecto de ordenanza fundamental para la capital, me congratula. Agradezco la intervención de la concejala Grunauer, del Concejal Garrido, que han defendido este proyecto de ordenanza, al igual que otros compañeros concejales. Gracias a la voluntad política del señor alcalde el tomó en consideración, como bien lo mencionó la señora Vicealcaldesa, 3 artículos de una propuesta integral de desarrollo para el transporte de DELIVERY. Como bien lo mencionaba el Concejal Campaña, en el 2020 fue cuando surgieron una explosión de ordenanzas en las distintas capitales. Esta ordenanza tuvo mucho que ver con esta ordenanza que se creó en Buenos Aires, en la cual se pensó mucho en el trabajador y más no en las economías colaborativas de las grandes empresas, que facturan como 389000000 de dólares al año, sin embargo, el proyecto de ordenanza que planteamos el día de hoy que plantea la Comisión de Movilidad, la Presidenta, el señor alcalde, es una unificación que tiene muchas cosas positivas que se le ha debatido en varias mesas, como vimos en las disposiciones, sin embargo, pienso que debería, por más que que se señale, que escapa de nuestras competencias. Tenemos que legislar sobre ya legislado, que recuerde la Ordenanza 17 o la Ordenanza 46, que habla así de la Seguridad Social como sugerencia para los trabajadores ahora esto escapa de la competencia sin embargo, hemos visto como en Buenos Aires se ha establecido seguros, se ha establecido distintos tipos de beneficios que podrían aportar a estas personas que no hacen nada más que querer sobrevivir, porque si estamos en una moto de delivery no es porque tenemos para pagar los salarios básicos unificados de sanción está bien querer sancionar, está bien querer cobrar patentes, está bien querer cobrar LUAES, pero a las empresas que facturan millones de dólares. Está bien que queramos que se saquen el casco para poder entregarnos del servicio a domicilio, pero que qué pasa es que nosotros ya regulamos le inscribimos, le tomamos los datos al señor que se va a sacar el casco para entregarnos el servicio a domicilio, estamos presuntamente dando un permiso para delinquir, no sabemos si es que estas personas luego de que tengan este permiso no van a realizar presuntos actos delincuenciales. Esta es una ordenanza que como bien señalan varios concejales, tiene que ser sujeto de amplio debate y amplia discusión, no solamente del Concejo, como decía el concejal Abad, también hay discusiones en la Asamblea. También hay discusiones sobre las plataformas de las plataformas digitales que quedaron al aire con respecto a los taxis en la Asamblea Nacional. Esto sí escaparía de nuestra competencia porque no tenemos normativa nacional. Ahora nosotros tenemos símiles en varias ciudades. Varias capitales de esta normativa que de alguna manera protege a los trabajadores y no les castiga a los trabajadores que necesitan sobrevivir. En el proyecto inicial de ordenanza que planteé yo en el 2020 hablaba, al igual que el de ahora, del registro de los requisitos del contenido del catastro, de los distintivos de identificación, es decir, un casco, una placa, un chaleco, es decir, estamos hablando de la misma materia. Hablábamos en otro título de las obligaciones de los prestadores de servicio, es decir, qué es lo que tienen que hacer estos prestadores. Palabras más, palabras menos. Es básicamente lo mismo que estamos hablando el día de hoy, como registrar a los conductores de vehículos menores a su cargo, como cumplir con todas las disposiciones legales vigentes aplicables conforme lo determina la ley, participar en programas de capacitación en materias de urbanidad, Calidad de servicio, educación, seguridad vial, Defensa Civil, normativa de tránsito y del transporte, como bien lo solicita la silla vacía. Además, estamos hablando del conductor en otro inciso en otro artículo portar permanentemente su cédula de ciudadanía, su pasaporte, encontrarse debidamente uniformado y en ese momento que se presentó la ordenanza, lo que aducía la Agencia Metropolitana de Tránsito es que no tenía la capacidad para hacer este catastro, que no tenía la capacidad para hacer este inventario, yo me congratulo que ésta, al ser una ordenanza del alcalde, sí tenga la capacidad para hacer este inventario de estas motonetas que he escuchado aquí, que pueden ser 4000, que pueden ser 5000, que efectivamente no sabemos cuántas son porque hay personas que están en situación de vulnerabilidad trabajando en este tipo de motonetas. ¿Qué es lo que va a pasar con las personas que no tienen sus permisos de trabajo, su Pasoporte al día? Y que tal vez no sean delincuentes, pero sí necesitan llevar un pan a su casa, no. En esta ordenanza que presenté en el 2020 también hablábamos de las prohibiciones. Las prohibiciones en este caso, el servicio se presentará de manera personalizada, por tanto, se prohíbe circular con un acompañante. Conducir con carga que sobresalga de la estructura del vehículo de mayor distancia a la permitida, modificar la ubicación del punto de equilibrio, en fin, entre otras observaciones que quizás no todos los compañeros pudieron leer, ya que se tomaron en cuenta 3 artículos de este proyecto. Hablamos también de la revocatoria del registro. Esta revocatoria se puede realizar a través de la presentación a la prestación del servicio de entrega a domicilio sin la documentación legal requerida. Entonces hablamos de símiles por proporcionar datos falsos de documentación fraudulenta presentada por la empresa responsable. En fin, como un inciso final, esta ordenanza hablaba así de las sanciones y de las infracciones que se focaliza la nueva Ordenanza con respecto a las sanciones leves, graves, muy graves y encargaba al de acuerdo a lo establecido por el COA, yo pienso que el tema de las sanciones, el tema de los permisos, tiene que ser más ampliamente debatido y quizás buscar una manera de cómo efectuar sanciones a las empresas que tal vez no les guste lo que estoy diciendo en este momento de economía colaborativa, que son los grandes capitales, que sí pueden de alguna manera proteger o dar permisos de trabajo a estas personas que necesitan trabajar, entendiendo que la capital de la República del Ecuador es la ciudad con más desempleo en todo el País, inaudito, absurdo pero real. Tenemos una cantidad de empleo inadecuado que es mayor del 55% entonces, al ver el DELIVERY como un proyecto que definitivamente busca reactivar la economía de la capital, creo que podemos ver más allá de nuestra nariz. que ver al DELIVERY como un punto en el cual nosotros como municipio de Quito podremos cobrar más multas o tasas, yo pienso que eso sí, influye en el bolsillo de los vecinos y vecinas que se dedican al delivery, más no en el arca o en el presupuesto del municipio de Quito. Ahora nuevamente en estos 50 o 49 segundos que me quedan, señor Vicepresidente, quiero hacer énfasis en agradecer el reconocimiento de este trabajo al Concejal Cueva, al Concejal Abad, a la Concejala Mayorga, al Concejal Diego Garrido, que está muy preocupado por el tema de los parqueaderos, al Concejal Merino, que habla del tema de los baños públicos y en especial a la Concejala Estefanía Grunauer Gracias, señor Vicepresidente.

**CONCEJALA BLANCA PAUCAR**

Muchísimas gracias. Estimado Vicepresidente del Concejo Metropolitano. Solamente acotar que bueno esta propuesta de normativa ha sido trabajada ya bastante tiempo, ya lo habían planteado, lo han reconocido en este caso tanto la proponente o el proponente y hay muchos temas que se deben debatir todavía creo que hay esa apertura como para poder hacer las mesas de trabajo que corresponden hay que invitar a todos los actores, creo que ese es el espíritu de la ordenanza de pronto, si hay apasionamientos de cada uno de los señores concejales, este por defender también la propuesta solamente es el llamado a que sí hay que trabajar por Quito y por supuesto cada uno de nosotros fuimos electos por la ciudadanía tenemos la confianza y somos autoridades de aquí y estamos para trabajar solamente hasta ahí. Vicepresidente, gracias.