**CONCEJALA BLANCA PAUCAR**

Bueno, este Plan de Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito tiene una importancia suprema ante esto voy a empezar por lo que debería decir al último. Que es importantísimo la socialización. En cada 1 de los espacios de todo el Distrito Metropolitano, les manifestaba que es un plan sumamente importante. Ya que tiene que ser socializado, conocido por todos los entes y todo el Distrito Metropolitano de Quito. En nos han hablado del tema de las estrategias, de las metas, los objetivos, las políticas, los principios. Con respecto a la accesibilidad, si me mueve algunas preocupaciones respecto a cómo está conformado Quito la geografía el relieve, para que sean implementados los diferentes modos de transporte, ahí estamos hablando de los otros transportes alternativos. No es lo mismo en la parte central del sur de Quito, la parte de Solanda de San Bartolo, Guajaló. A lo que es el otro sector de La Garzota al sector de Lloa, la Mena, por poner un ejemplo. Dentro del tema de la sostenibilidad, también con respecto a la mejora de la movilidad ahí con respecto al cambio climático, relaciono igual con el tema de la geografía, el relieve con la que está en la que se desenvuelve, en la que en la que habitamos nosotros. Con respecto a la red del transporte público ahí siempre hay la preocupación de los ciudadanos de saber si llega a hacia todos los sectores. Hablo por los sectores que más gastan los sectores que tienen que invertir mucho más y siendo los sectores más pobres los más alejados. Lo que usted mencionaba de manera reiterada, señor alcalde y tenemos pleno conocimiento de todos es cómo van a ser, cómo va a estar enlazada este tema de la red y con respecto a otro de los temas que van cruzados, igual va el tema de la infraestructura vial. La mejora la mejora esta vez nos ha planteado. ¿Eh? También con respecto a cómo nos vamos a ver aquí al 2040, porque ese es el plan a largo plazo. Y diríamos no tan a largo plazo, estamos ya para 10 años y ahí saludamos también. La movilidad que nos ofrece el metro que hace similares que espacio de tiempo se ha logrado que se efectivice y ha dado un cambio rotundo, rotundo, realmente a la ciudad de Quito es otro Quito el de hace unos meses, a lo que hoy es, entonces este plan de infraestructura que va relacionado hacia los sectores de las parroquias, igual me voy a poner en los en los ejemplos de los barrios del norte, sí, de que la Pulida me pongo en el sector de Carapungo los sectores altos, los sectores bajos, me voy a poner también en el sector de la Ferroviaria, de Quitumbe, del sector de Turubamba, San Juan de Turubamba y sectores altos que están en pleno crecimiento, si está contemplado también estos sectores dentro de la red del transporte público y de la infraestructura vial que debemos tener, nos dejaron la administración anterior a pesar las administraciones anteriores y estoy hablando de algunas, a pesar de que la infraestructura está totalmente desgastada, está terminada su vida útil. No ha sido atendida todavía entonces dentro de lo que se establece su plan de Gobierno, señor alcalde. Ahí tienen que tener las diferentes empresas la sensibilidad de llegar a esos espacios que son importantísimos. Ya dentro de las observaciones, sugiero, señor Alcalde y Presidenta de la Comisión que, como una Disposición General, se incorpore un artículo en la que se establezca la obligación que tiene la Secretaría de Movilidad de presentar los informes periódicos al Concejo Metropolitano de la ejecución del plan maestro de movilidad sostenible. También como segundo punto en el proyecto de ordenanza menciono que se apruebe el plan maestro. Respecto al anexo 1, sin embargo, en la información que nos presentan. ¿No se encuentra con claridad cuál es el anexo número 1? Se deberá se deberá hacer mucho más didáctico y mucho más accesible la información que tenga mucha claridad hacia la ciudadanía y ahí decía empiezo por lo último y manifestar que sea totalmente socializada, accesible, con términos que puedan entender, sabemos que hay términos totalmente técnicos que se los tiene que utilizar, pero esos tienen que ser bajados a una lectura mucho más comprensible para la ciudadanía.

**CONCEJAL WILSON MERINO**

Celebro que este Consejo esté tratando el plan maestro de movilidad sostenible 2022-2042, termina siendo colegas concejales de un documento estratégico. Una visión de mediano y largo plazo. Cómo concebimos la movilidad en el 2042 y hay algunos conceptos. En. Que se incluyen dentro de este plan maestro, no una movilidad eficiente, segura, accesible, respetuosa con el medio ambiente. Y. Términos generales de este plan maestro de movilidad sostenible. Busca o debería buscar reducir la dependencia hacia los vehículos particulares y fomentar formas de transporte mucho más sostenibles. No todo lo que tiene que ver principalmente con caminar. Con montar bicicleta con el uso del transporte público con el uso del metro. Que conminó a los señores concejales a que seamos los primeros en utilizar estos estos medios. El uso del auto compartido también, no una alternativa que quizás también deberíamos plantearnos este plan maestro de movilidad sostenible también debería incluir el señor alcalde medidas y acciones concretas. En cuanto a mejora de infraestructura para peatones, cosa que en realidad se ha hecho muy poco en la ciudad. Cuando 1 va al metro no hay mayor inversión alrededor de las bocas del metro. ¿Difícil caminar en la ciudad? No, no es de una ciudad amigable para para niños y para niñas no. ¿Eh? Con bajas emisiones también, no desde este enfoque que ha dicho el Secretario de tener esta mirada más de. Formas respetuosas de vincularnos con el medio ambiente. Temas de seguridad vial también recoge el plan maestro de movilidad sostenible y ya no termina siendo un tema discrecional, no todavía queda pendiente, señor alcalde, su firma en la resolución en la que se declare como prioridad la seguridad vial. En la avenida Simón Bolívar y en las avenidas, no. Por eso creo que es tan importante un plan maestro, movilidad sostenible porque no termina siendo un tema discrecional si no es de un plan estratégico, una visión y gran parte de la tragedia que vivimos en la ciudad es no tener esa visión de mediano y largo plazo. Términos del metro, por ejemplo, se ha hecho muy poco sobre la superficie. Tenemos un lindo metro bajo tierra, pero sobre tierra tenemos enormes desafíos, no, yo creo en los planes de estratégicos, creo en tener una visión de largo plazo. Creo en las políticas metropolitanas, en las políticas de ciudad. Y ese, evidentemente, tiene que ser el camino, una visión técnica En este sentido, señor alcalde, en su momento en la Comisión de Movilidad, de la que soy parte, pedí a la Presidenta que se elimine. En Disposiciones Generales, la Segunda Disposición General y acogiendo esta visión de sostener la planificación a largo plazo para que estos no se conviertan en Frankenstein y que no sean elementos discrecionales de 1 de otro, pongo a su consideración el pedido de que esta este planteamiento que hace la Comisión de Movilidad pueda ser acogida en el Pleno.

**CONCEJAL DARÍO CAHUEÑAS**

Quiero iniciar felicitando a la Comisión de movilidad creo que esta es una de las necesidades urgentes que tiene la ciudad y por lo tanto, decir que generar un plan maestro de movilidad que tenga una perspectiva más amplia hacía el futuro es un gran trabajo y digno de felicitación. Yo nada más voy a hacer unas observaciones de carácter de forma y dado que justamente en el artículo dos del proyecto se encarga la ejecución y monitoreo y supervisión del plan maestro y dice específicamente a la Secretaría de movilidad del municipio del distrito Metropolitano de Quito en varios de los considerandos también justamente habla de El ente rector en materia de movilidad, pues creo que solamente por una cuestión de forma se podría poner, es específicamente la Secretaría de movilidad del municipio del distrito metropolitano de Quito. Yo le haré llegar las observaciones a la señora. Eh Presidenta de la Comisión. ¿Eh? En el considerando número 13 también habla que en el suplemento del registro oficial número 303 del 19 de octubre del 2010 y luego, a continuación, viene el artículo. Creo que es importante también suprimir el suplemento del registro oficial número 303 del 19 de octubre del 2010. Que se publicó en el COOTAD dado que no es necesario indicar el número de registro oficial porque es una norma que se encuentra vigente, no entonces nada más solamente son temitas de forma en materia de técnica legislativa. Este podríamos en ese caso, pasar tan rápidamente que el artículo quedaría el artículo 1. Del COOTAD señala lo siguiente y podríamos tener un artículo completo. También en otro de los considerandos, en el considerando 25, por poner un ejemplo. El artículo dice el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en adelante LOTTTSV creo que es importante suprimir en adelante, no, porque más digamos jurídicamente utilizamos eso para temas de contratos y todo y estéticamente en materia legislativa, creo que no corresponde, EH? No corresponde. Poner en adelante, básicamente esas son, yo le voy a hacer llegar el resto de observaciones, pero son de este carácter nada más de forma y voy a hacer llegar para poder nutrir este proyecto a la Comisión de Movilidad. Pero sí quiero rescatar alcalde y compañeros este los puntos positivos que tiene este plan maestro y la una sin duda es si se ha dicho reiteradamente en este Consejo y se ha dicho por usted alcalde, la mejora del sistema de movilidad, tanto el sistema de movilidad que tenemos como con ese gran aporte como es el metro, como lo que está también en la superficie. Entonces ahí este plan maestro es un paso muy significativo hacia la mejora del sistema de movilidad en Quito, y más aún teniendo una perspectiva mucho más amplia, que es hasta el 2042. Y que busca obviamente, esta movilidad eficiente y que es esencial para el desarrollo económico y la calidad de vida de nuestros ciudadanos. La reducción de la huella de carbono, importantísimo en algunas sesiones. Yo he mencionado esto a adoptar este plan significa que estamos comprometidos con la búsqueda de mecanismos para reducir la huella de carbono en el distrito metropolitano de Quito y contribuyendo así a la sostenibilidad ambiental y a la lucha contra el cambio climático. Un nuevo trazado vial y reestructuración de frecuencias es creo que es una tarea super ardua, compleja, pero que la tenemos que hacer. Por ejemplo, la la implementación de un nuevo trazado vial y la reestructuración de frecuencias van a mejorar la eficiencia del transporte público, facilitando la movilidad y reduciendo los tiempos de viaje para los ciudadanos. Que eso creo que es finalmente lo que se busca para que la gente pueda llegar oportunamente a sus destinos, a sus trabajos y a sus hogares, y en ese sentido el metro ha sido un gran aporte. Nuevos equipos de movilización, la introducción de nuevos equipos de movilización como scooters, bicicletas, autos eléctricos. Creo que refleja nuestro compromiso con la innovación y la adopción de tecnologías más limpias y sostenibles. Y la extensión de la línea del metro, no la propuesta de extender el metro desde Guamaní y en la Ofelia, respectivamente, ampliará el alcance de transporte público conectado con más comunidades y facilitando los desplazamientos de los ciudadanos. Y hay otros puntos que no quiero decir que sean negativos, sino que más bien son observables, digamos para el tema de responsabilidades, que es, por ejemplo, el cronograma de proyectos. Reconocemos la preocupación. Eh a la distancia en el tiempo de algunos proyectos, yo quisiera ir un poco que revisemos la secuencia del cumplimiento de ejecución del tiempo en algunos proyectos, sin embargo, es importante destacar que la planificación meticulosa es esencial para regular la implementación efectiva y sostenible de estas iniciativas. O sea, si hay que tomarnos el tiempo revisando cada uno de los proyectos. Pero sí también en el cronograma de ejecución de cada uno de los proyectos. Ver que se mantenga una secuencia adecuada para que no se vayan debilitando los que ya se han ejecutado primero. La posibilidad de peajes internos comprendemos las inquietudes sobre la posibilidad de implementar peajes internos, pero creo que esta medida sí debe ser cuidadosamente considerada y debemos de evaluar los impactos, los impactos en la movilidad, pero obviamente asegurando que no genere cargas un poco injustas para ciertos sectores ciudadanos. ¿Eh? Y finalmente el presupuesto y mejoras inmediatas. La asignación presupuestaria es significativa, son 325000000 aproximadamente, que es del 59.2% del presupuesto por inversión del año 2024, pero se tiene también la preocupación sobre la falta de mejoras inmediatas. Y en esto sí, quiero que nos comprometamos todos y comprometer a la administración para gestionar de manera eficiente, digamos, los recursos disponibles, como ya se lo ha venido haciendo y buscar soluciones de innovadoras para acelerar los plazos de los proyectos benéficos de este plan, en conclusión, quiero resaltar que el Plan de Movilidad para Quito tiene que ser también un esfuerzo colaborativo que involucre al municipio a todo el aparato municipal, pero también a la ciudadanía, la participación activa y la retroalimentación constante son esenciales para construir la mejor ciudad del mundo, como ya se ha dicho. Al aprobar este plan, estamos dando un paso crucial hacia un Quito más sostenible, eficiente, amigable con el medio ambiente y el Quito del Futuro.

**CONCEJAL MICHAEL AULESTIA**

Nada más quiero decirle a la brevedad alcalde que. Este proyecto de ordenanza es fruto de una iniciativa o de una consultoría realizada por la municipalidad. En la que se contemplan 12 planes estrictamente técnicos, estrictamente técnicos, que estos 12 planes forman parte de un del único anexo que tiene el proyecto de ordenanza. Ante eso felicito, me parece que es oportuno que estemos discutiendo esto una vez que el metro de Quito ha iniciado su operación comercial. Me parece que el plan maestro de movilidad sostenible nos permite nuevamente entrar al debate sobre la reestructuración de las rutas y frecuencias de los sistemas en superficie de transporte. Señor Secretario, me parece también que sería bueno revisar los procesos judicializados en el tribunal contencioso administrativo en torno a diferentes rutas. Yo me atrevería a decir alcalde lo que le comenté hace unos días. Posiblemente deberíamos buscar alternativas, como por ejemplo derogar esas resoluciones y matar el proceso en los procesos que se llevan en el contencioso administrativo que nos permita actuar con agilidad. Frente a las cosas que hay que reestructurar y pensar en torno al metro de Quito. Por ser un documento estrictamente técnico, la forma en cómo se ha contemplado tratar este tema es a través de una ordenanza, posiblemente señora Presidenta de la Comisión la ordenanza me parece que puede estar sujeta a modificaciones observaciones nuestras que podamos hacer. Me parece que los planes no. Eso me parece que es claro son planes estrictamente técnicos que mal haríamos en poner en debate de este Consejo. Es fruto de una consultoría, como lo dije hace un momento. Señora Presidenta, nada más me queda una duda que posiblemente usted podrá solventarla en el último considerando y en la última frase ponemos y la natural evolución de los liderazgos políticos, entonces eso me queda ahí. Una duda, porque al ser un documento estrictamente técnico, porque estaríamos hablando de la evolución de los liderazgos políticos, me parece que, si no hay otra consideración, eso debería ser eliminado en el sentido de que es un documento estrictamente técnico.

**CONCEJAL ANDRÉS CAMPAÑA**

En efecto, yo reconozco lo que señala mi colega que me antecedió en la palabra, es un tema técnico. Es un tema técnico, pero eso por ello no estamos exentos de errores y no quiero hablar del caso específico del plan maestro de movilidad. Yo quiero mencionarles que había una consultoría de metro Madrid que señalaba que el metro de Quito iba a funcionar con 450000 pasajeros por día. ¿Y en su primer mes de inauguración, usted me corregirá alcalde? Pero todavía no pasamos los 150000 pasajeros por día, entiendo de que ese es un proceso que tiene que ser progresivo y que, además, precisamente para ello es fundamental el plan maestro de movilidad. El plan maestro de movilidad, además de tener este componente técnico, también tiene un componente. Que da ciertos rasgos de complejidad. Por ejemplo, no solamente que estamos conociendo el plan maestro de movilidad, sino que estamos conociendo además 12 planes anexos que en su conjunto contemplan una visión 5 metas, 5 objetivos, 10 políticas, 8 principios, 33 programas, 137 proyectos. He ahí la importancia de este plan maestro, además que en el fondo lo que se busca es organizar y mejorar uno de los mayores problemas que enfrenta esta ciudad que es la inmovilidad, lo contrario a la movilidad. Esa inmovilidad que, por ejemplo, nos resulta extremadamente costosa porque en el último análisis del presupuesto municipal evidenciamos como el 59% del presupuesto de inversión del municipio, se va hacia el área de movilidad sin tener los resultados deseados. Y este plan maestro, además, tiene una visión de largo plazo hasta el 2042 y cuando uno revisa, encuentra objetivos realmente loables, por ejemplo, el cambio de la matriz energética, reducir 75% de las emisiones de dióxido de carbono. Encuentra objetivos loables, como reducir el 50% de la siniestralidad. Pero sí tengo yo la impresión alcalde de que este es un plan que debe ser analizado profundamente y que además debe contener un principio rector, como tiene que ser la participación ciudadana. En ese sentido, la misma Ley Orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo señala que los planes urbanísticos complementarios tienen que contar con esa participación ciudadana. Y yo no quiero desconocer el trabajo que lo ha realizado la Comisión, ni tampoco quiero desconocer el trabajo que lo ha realizado la Secretaría de movilidad. Pero sí creo que es necesario que se genere todo un proceso participativo para contar con las distintas visiones que quieran o tienen incidencia en el área de movilidad. Nosotros como usuarios, evidentemente queremos que nuestra opinión se tome en consideración y de la misma forma me han planteado sus preocupaciones o su voluntad de participar en este proceso, por ejemplo, distintos operadores de transporte privado, por ejemplo, los bici usuarios que son parte de todo este ecosistema llamado movilidad, de tal forma que yo lo que quisiera pedir alcalde es de que hoy hemos iniciado el primer debate, pero el plan maestro de movilidad y sus 12 planes anexos tienen que contar con un proceso de participación ciudadana que permita visibilizar las distintas opiniones que cohabitan en la ciudad de Quito.

**CONCEJAL DIEGO GARRIDO**

Quiero empezar felicitando a la Comisión de Movilidad y a la Secretaría de movilidad por el arduo trabajo que han tenido para llegar a este momento y presentarnos del plan maestro de movilidad de la ciudad la exposición clara que nos ha hecho el señor Secretario da cuenta del aplicativo o la aplicación que tendrán estos 12 productos. Estos 12 planes de movilidad en la realidad, en el en el aterrizaje para poder. Hacer de Quito una ciudad a futuro que tenga una mejor movilidad, que es lo que queremos que sea una movilidad sostenible, que privilegie el transporte público y veo ahí una serie de obras complementarias que están planteadas, que sin duda alguna coadyuvarán a que eso suceda en un futuro mediato a corto o a mediano plazo. En. Muy acertadamente, el colega Michael Aulestia ha anotado que. Estos 12 planes son producto de una consultoría realizada por la empresa metro de Quito en el año 2022. Y que los entregables fueron 12 productos, los 12 planes de movilidad, diferentes planes de movilidad y en ese sentido tengo yo una duda respecto a la disposición segunda que se plantea en este proyecto, que es efectuar los que se le se le encarga la Secretaria de movilidad, efectuar los cambios reformas. Y correcciones en caso de ser necesario al plan maestro de movilidad sostenible del distrito metropolitano de Quito. Es importante tomar en cuenta que, habiendo sido un proceso contractual, la consultoría la norma vigente a nivel nacional de primero anotar que esto supuso una inversión de 1.3 millones de dólares y que la norma nacional supone la responsabilidad sobre los productos o entregables por un lapso de 5 años por parte. Del consultor o la empresa consultora. Por tanto, creo yo conveniente que la disposición segunda, la disposición general, debería contar con la frase que se entregue a la Secretaría la respuesta a la Secretaría responsable de la movilidad del distrito metropolitano junto a su consultor junto al consultor, junto con el consultor, para ser exactos. Para no deslindar la responsabilidad que tiene en la con quién realizó la consultoría y de esta manera garantizar que este producto por el que los quiteños y quiteñas a través de la empresa metro de Quito, hemos pagado una millonada, se mantenga la vigencia de ese producto.

**CONCEJAL GABRIEL NOROÑA**

Referirme simplemente con decirle antes tomamos del punto de la Juventud 57 años, ojalá llegue al 2040 para ver este plan. Y decirle al señor Secretario, no a él personalmente, sino a la Secretaría de movilidad. ¿Da miedo esa Secretaría de movilidad? Da miedo. Sí es cuatro alcaldías he sido testigo de la Secretaría de movilidad y no todos los secretarios han salido bien parados. No todos los secretarios, pero bueno. ¿Le van a confiar a la Secretaría de movilidad desde ya le deseo lo mejor de los éxitos a usted? Y decirle como un usuario ya golpeado, como un ciudadano ya maltratado la 17-2020, nos golearon ya estamos pagando 90 centavos el pasaje en toda la ruralidad y no nos conectamos al metro y no llegamos al metro. Bienvenido este plan de maestro de movilidad, creo que me dijo, ya me equivoqué ya. Lo que lleva uno, la sangre de ser maestro carpintero, vea. ¿Se acuerda donde quiera el plan maestro de movilidad para Quito, así creo que era el título, no? Bienvenido. ¿Pero yo en los dibujitos qué me indicó el señor Secretario ahí? Yo poco nada le vi a los valles ahí señalados o pintados, pero la ruta escondida ni apareció siquiera. Noroccidente peor. Solo a decirle a esta famosa consultoría, señor alcalde que se haga justicia, o sea que ya ya ya seamos justos, o sea, ya ya ya la hiper Quito ya chévere ya 2100000000 de dólares del metro. Hermoso, bonito pleno ya todos ya les felicitamos. Pero vamos al tema de rutas y frecuencias, o sea, vamos a organizar la movilidad. Y también la vialidad. Son dos cosas que tienen que venir de la mano. ¿Por qué? Porque las dos son recursos públicos. ¿Vamos a invertir, por ejemplo, en qué en más vías? Más carreteras, estamos hablando de vialidad cuando tengamos estas cosas recién empezamos a hablar de movilidad. Señor Secretario. Yo no me pierdo tenemos que invertir, no sé, solo aquí ya voy a esperar y escuchar decir cuántos millones necesitamos para que siga funcionando el metro. ¿Ya hemos de escuchar entonces también invertir en este otro sector? Sector de la ruralidad que se está muriendo. ¿En Calderón tenemos 200 300000 almas que están viviendo, estamos hablando ya de una nueva línea del metro que llegará allá? ¿Pero de dónde salieron todas estas personas? Cuando hay parroquias en la ruralidad que también ya tenemos viejos ancianos. ¿Será que tanto le quiero la ruralidad? De cuando yo voy y visito estas parroquias o sea, ya ya ya me da pena. Pues yo sí le digo, o sea, necesitamos sincerar las cosas, la inversión pública necesitamos en este plan estratégico hasta el 2040. Excelente felicitaciones. Vean chévere pero también les digo una cosa. Asegurarán que hasta el 2040 también tengamos agua. Porque ahorita el agua llega de la provincia del Napo y cada vez del agua traen de más lejos. También, no sé si es que la EPMAAP viene por aquí con un plan de agua potable para el 2042, para que vayan a la par. No es para ripley ni me río. Solo 3 añitos y Diosito me da la vida y de estar aquí acompañándoles. Simplemente señor alcalde decirle que. Busquemos de esa esa lógica, busquemos esa normalidad. ¿Dónde qué seamos todos? Involucrados, este domingo nomas estuve en el Quinche y pasa un bus que dice a Quito, a Quito, a Quito. O sea, cómo Dios mío, estoy en Quito, pero vea lo que dice el bus a Quito, dice. Señor alcalde, son observaciones. La Secretaría de movilidad, observaciones a la Comisión. Que la compañera Presidenta del gusto es que. Viene de la ruralidad vive en Conocoto y espero que no nos defrauden, pero simplemente decirles no ha de pasar tan facilito si la ruralidad no está tomada en cuenta. No ha de pasar como las 17-2020, que ahora dicen los de la Secretaría de movilidad, es que es culpa de los concejales. Nosotros nada, no podemos hacer aquí, hablen con los concejales. Cosa que uno ya le da vergüenza. No es cierto, me saben decir. Entonces no ha de pasar tan facilito, señor alcalde, este plan maestro de movilidad, al menos yo no sé no sé, no es amenaza, pero no ha de pasar tan facilito si la ruralidad está golpeada.

**CONCEJAL FIDEL CHAMBA**

Yo quisiera poner sobre la mesa analizando justamente el tema del plan maestro de movilidad sostenible 2 o 3 temas que se constituyen de trascendental importancia en la lógica de poder hablar del transporte público y privado como una lógica de no solamente planificación y economía urbana, sino también en una lógica de poder analizar un proceso de reactivación económica. El plan maestro de movilidad sostenible en 2022 2042 tiene 5 objetivos generales, 5 metas que materializan el alcance de objetivos, 10 estrategias que corresponden a objetivos generales, 8 políticas de movilidad rectoras del Plan metropolitano de movilidad Sostenible 2022 2042 uno de los ejes fundamentales y obviamente, sobre lo cual se ha analizado profundamente, señor alcalde, tiene que ver con la puesta en marcha del metro de Quito. Sobre este tema, señor alcalde, y me permito expresar lo que muchísimas operadoras me han pedido que lo haga del sur del centro del Norte y de parroquias tiene que ver con el concurso público de rutas y frecuencias. En este aspecto, señor alcalde, yo en el mes de mayo a la segunda, a la segunda semana y gracias a la gentileza del señor Secretario que se encuentra aquí, había puesto y había denunciado públicamente la entrega de rutas y frecuencias en el marco de extensiones largas o pequeñas respecto de la última secretaria o de quien, Precedió en el cargo al señor ingeniero Alex Pérez sin embargo, de lo cual señor alcalde, el tema de las rutas y frecuencias se constituyen como usted sabe, y todos los que estamos aquí, en una lógica de poder alimentar justamente este proyecto emblemático del metro de Quito hacia una lógica de tener entre 400 y 450000 pasajeros para que obviamente nosotros no tengamos que subvencionar específicamente con un valor que al menos al momento, fue expresado en 74000000 de dólares para el metro de Quito. Sin embargo, de esto, señor alcalde, recordando que uno de los retos que tenemos es poder tener un nivel de diálogo no solamente con el sector del transporte público de pasajeros, sino también con el sector del taxismo, con el sector del turismo, con el sector de liderazgos barriales, de liderazgos, especialmente de las parroquias señor alcalde, aquí yo quiero traer a colación uno de los problemas más grandes que tiene la parroquia de Calderón es justamente el tema de rutas y frecuencias y siendo la parroquia con mayor población, es una de las parroquias que tienen mayor problema, especialmente Bellavista de Calderón, San Vicente de Calderón, entre otros barrios. Hemos tenido, hemos tenido señor alcalde y gracias a la gentileza y a la apertura de cada uno de los secretarios mesas de trabajo en la cual se han expuesto el tema de rutas y frecuente. Pero adicionalmente, en esta misma lógica, señor alcalde, y es importante que se lo ponga sobre la mesa porque es un tema que es un contingente de carácter legal que la procuraduría y el municipio va a tener que resolverlo tarde o temprano. Señor alcalde, me permito ponerlo sobre la mesa porque en foros internos como en foros públicos, me permitido expresar esta idea. Producto del concurso público de rutas y frecuencias de la alcaldía anterior o de 2 alcaldías anteriores, se realizó el concurso público de rutas y frecuencias y producto de unas de una de un pronunciamiento de la Procuraduría General del Estado, se realizaron demandas o auto demandas dentro del Tribunal contencioso electoral. Y contencioso administrativo, perdón, señor alcalde. Señor alcalde. Este tema de las demandas en materia de tribunal contencioso administrativo que están este momento ventilándose sea que la resolución salga en el marco de la declaratoria o no de la nulidad de esos contratos o en caso de que exista una lógica de ser perjudicados los que fueron objeto de esos concursos son contingentes legales que el municipio de Quito va a tener que resolver tarde o temprano. Por lo tanto, señor alcalde, es importante que previo justamente en el análisis del plan maestro de movilidad, podamos tener este análisis de carácter jurídico. Yo me he permitido al señor Procurador y agradezco la gentileza que ha tenido de poder responderme en los oficios, sin embargo, de lo cual señor alcalde, esta es una situación que debe ser justamente analizada y resuelta. Señor alcalde, el otro tema que obviamente tiene que ser objeto de discusión y respaldo tiene que ser justamente y yo el día de hoy me voy a permitir oficiar al señor Secretario de Movilidad para ver si efectivamente en este periodo se han emitido o se han seguido emitiendo o no rutas y frecuencias sin concurso público en el caso dado de que se hayan otorgado rutas y frecuencias alargues o no a operadoras respecto de rutas y frecuencias, obviamente yo me permitiré poner en este mismo foro, señor alcalde, sobre la mesa. Señor alcalde, el último punto son cientos de temas que se pueden trabajar aquí, sin embargo, hay un tema adicional señor alcalde que tiene que ver de manera tangencial pero directa también. Obviamente, el tema del plan maestro de movilidad y tiene que ver con los puentes sobre la Simón Bolívar, señor alcalde, y yo me había solicitado a la señora Gerenta, a quien también agradezco la gentileza de. Siempre a las mesas de trabajo y que convocamos poder realizar una conversación y un diálogo permanente respecto de los proyectos que se deben fiscalizar desde el concejo metropolitano y tienen que ver con los puentes en construcción. Específicamente me quiero referir en el norte de Quito, al puente a al puente que debe ser construido en pueblo blanco, en donde ya hemos tenido lamentablemente problemas de carácter. Que han atentado contra la seguridad física de los pobladores, pero adicionalmente señor alcalde, es importante poder analizar cuál va a ser la lógica de construcción de puentes a nivel de toda la Simón Bolívar que se relacionan de manera directa al a la movilidad que debemos tener y un último tema señor alcalde hace 3 semanas, justamente con la gentileza de los representantes de algunas instituciones, entre ellas también la señora Administradora de Quitumbe, la señora Administradora de Quitumbe había comentado que la consultoría de escalones 1 al sur de Quito estaba en ejecución de acuerdo a la información que este momento tenemos, que es de carácter pública del SERCOP, lamentablemente escalón es 1 de acuerdo a la información que se manifiesta de parte del sistema. Lamentablemente entiendo que ya no está en proceso, por lo tanto señor alcalde, son temas que yo me permito poner con el respeto del caso en consideración de usted, señor alcalde, porque son temas que se vinculan de manera directa al plan maestro de movilidad sostenible.

**CONCEJALA DIANA CRUZ**

Al ser integrante de la Comisión de Movilidad y sobre todo siendo fiel defensora de la participación ciudadana respecto a la socialización del plan maestro de movilidad debo informar que se solicitó a la Secretaría General la certificación para saber si hubo peticiones de acreditación en este tema y la respuesta fue que no, incluso cuando siempre estuvo disponible para la ciudadanía en la página web, es decir, dejamos expresa constancia que en la Comisión de Movilidad siempre existió y que existe la apertura para que la ciudadanía participe solamente ese tema por puntualizar.

**CONCEJAL BERNARDO ABAD**

Felicitando a la Comisión y a su Presidenta por haber acogido el plan como tal en la parte técnica y obviamente pues poner la parte de considerandos y la parte política que es también mucha, una responsabilidad interesante, simplemente unas observaciones que valen la pena más, de forma que, de fondo, porque la lo de fondo es la parte técnica. El proyecto de ordenanza, en su artículo 1, plantea la aprobación del Plan Metropolitano de movilidad sostenible con sus 12 planos, con planes complementarios, entre ellos el plan de modos de modos no motorizados y alternativos que se relaciona con los modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, el principal, por supuesto, el metro de Quito en una de sus partes del artículo dos del proyecto se señala. Encarar, encargar, pero la ejecución, monitoreo y supervisión del plan maestro de movilidad sostenible del distrito metropolitano de Quito, a la Secretaría de movilidad del municipio de Quito y sus entidades adscritas y en esta parte es importante lo que dijo la señora Concejala Fernanda Racines dejar la posibilidad de que haya algún tipo de reforma a la Secretaría de movilidad, obviamente porque a futuro puede haber cambios en la movilidad y se va a requerir aquello es indispensable. Me parece una muy buena posición aquella de que sea la Secretaria, sea cual fuere en cualquier periodo que haga, pues estas modificaciones correspondientes, sin embargo, consideramos necesario modificar el artículo dos del proyecto, de modo que de modo tal, que reconozca que la evaluación del plan, específicamente en lo relacionado con el plan de modos no motorizados y alternativos. Corresponderá a la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transportes sostenibles, por lo que proponemos el siguiente texto. Artículo dos, encargar la ejecución, monitoreo y supervisión del plan maestro de movilidad sostenible del distrito metropolitano de Quito, junto con sus 12 planes que son complementarios a la Secretaría del movilidad del municipio del distrito Metropolitano de Quito y sus entidades adscritas, y aquí la parte que propongo sea incluida, sin perjuicio de lo anterior a la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles, le corresponderá la evaluación y el control participativo de la implementación del plan maestro de movilidad sostenible del distrito metropolitano de Quito, 2023-2042 específicamente en lo relacionado con el plan de modos no motorizados y alternativos de conformidad con lo previsto en el artículo 3207 del Código Municipal para el distrito metropolitano de Quito, y por otra parte, la disposición general primera del proyecto plantea primero encárguese a la Secretaría y responsable de la movilidad del distrito metropolitano de Quito, la publicación y difusión del plan maestro de movilidad sostenible. Del distrito metropolitano de Quito en la página web de esta entidad, en cumplimiento de lo previsto en lo que se determina la normativa legal vigente y aplicable, la intención que se traduce en esta disposición es positiva, toda vez que permite transparentar las decisiones adoptadas por la municipalidad en ejercicio de sus competencias, sin embargo, esto debe atarse con las obligaciones. De la municipalidad en materia de gobierno abierto, promovemos mucho, siempre lo estamos diciendo, el gobierno abierto es indispensable, la transparencia es indispensable y obviamente pues lo que de lo que se trata es difundir la información sobre la planificación distrital en formatos abiertos y reutilizables de manera oportuna como mecanismo para facilitar la información por parte del sector privado y la Academia para la generación de nuevos emprendimientos e innovaciones legales ligados a los ámbitos de competencia. Por ello planteamos la modificación de la disposición general primera por la siguiente. Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del distrito metropolitano de Quito, en coordinación con la Secretaría responsable de planificación, la publicación y difusión del plan maestro de la movilidad sostenible del distrito metropolitano de Quito, en el portal institucional de gobierno abierto la información relacionada con el plan maestro de movilidad sostenible del distrito metropolitano de Quito y la ejecución de sus metas y objetivos con sus respectivos indicadores, se publicará en formatos abiertos y reutilizables, de conformidad con los principios establecidos en el título 3 del Libro 1.3 del Código Municipal relacionado con el Gobierno abierto en el municipio del distrito Metropolitano de Quito. Estas observaciones han sido ya remitidas a la señora Presidenta de la Comisión de Movilidad y al resto de concejales para que los tengan en cuenta, pero simplemente aprovechando para felicitar, obviamente el plan, que está muy bien elaborado y esperemos que pronto tengamos ya en ejecución eso nada más.

**CONCEJAL WILSON MERINO**

En aplicación al principio de legalidad, artículo 226 de la Constitución deberá ser el Pleno del Consejo Metropolitano quien apruebe o no las modificatorias, las declaraciones, tanto del proyecto de ordenanza que vamos a aprobar como los de anexos, no, eso como una idea fuerza también para seguir argumentando la necesidad de eliminar la Disposición General Segunda.

**CONCEJALA ANALÍA LEDESMA**

Es un comentario breve, nada más, señor alcalde yo pienso que el plan maestro de movilidad está bastante bien, sin embargo, yo pienso que la movilidad en este momento en la capital tiene que sobrepasar esta acción planificadora que como usted, como planificador y yo como planificadora, me parecen excelentes. Sin embargo, esto es más allá que una voluntad política, es más allá que un tema puntual, hay necesidades acuciantes en términos de movilidad. Al mismo metro le faltan muchísimas cosas que están pendientes. Hablamos como por ejemplo, las señales que están al interior del metro. Toda la parte exterior, es decir, las zonas de afuera del metro, que también serían muy importantes. Bueno, pero el metro. Está como está y sería bueno que se culmine con las cosas pendientes. Sin embargo, Eh, sí me gustaría, no dejar de mencionar el tema de las familias que sufren muchísimo el transporte público. Le hablo del barrio y mesa que es por Confiteca, el barrio de Toctiuco, de Bellavista, de Calderón, del Rocío de Guamaní y entre otros que no tienen esta facilidad de transporte público. De hecho, innumerables comunicaciones a la Secretaría de Movilidad me dicen que ya van a solucionar el problema de los vecinos que van a extender sus rutas y frecuencias es fundamental que nosotros pensemos. Inmediatamente en el tema de las rutas y frecuencias de cómo lo vamos a solucionar. Adicionalmente, insisto que en la incorporación integral de la movilidad sostenible en todos los subsistemas de transporte, es decir, me refiero, señor alcalde, que están faltando los parqueaderos de borde. Los estacionamientos en todas las paradas tenemos que promover insistentemente la cultura del uso de la bicicleta, la electro movilidad. Son acciones que verdaderamente nos van a acercar a una ínter movilidad real y sustentable. Entonces felicito sí el trabajo de la Comisión y del plan, pero sí le pido de alguna forma que tome en cuenta las necesidades acuciantes de los vecinos de las vecinas que necesitan estas conexiones. Las rutas y frecuencias.

**ALCALDE PABEL MUÑOZ**

No soy amigo de que las consultorías que son inversión de la ciudad queden, digamos, a almacenadas arrumadas en un anaquel, deberían implementarse más allá de los ajustes que se puedan hacer en la práctica. Por lo tanto, habiendo una inversión mayor a los 1000000 de dólares en esta iniciativa, me parece que es pertinente acogerla y llevarla a cabo, como bien se está señalando en este primer debate, segundo. Es desordenado en el municipio de Quito ha allá en términos de planificación, cuáles son los planes secundarios, digamos así, o los planes sectoriales que apruebe el Consejo algunos si, algunos no, desde mi punto de vista es indispensable, es necesario que se apruebe el plan de planificación. Evidentemente el la propuesta de planificación, perdón, que sería el plan de desarrollo y ordenamiento territorial, es evidente que tiene que aprobarse el plan de uso y gestión de suelo, pero mi pregunta respecto a un tema que reflexionábamos antes es si también cabe que se aprueben todos los planes secundarios. ¿Cuál es? ¿Hasta dónde llega esto? ¿Digo, porque de alguna u otra manera me da la sensación que se puede perder un poquito de agilidad este plan, Eh? En realidad buscamos desde el inicio, ustedes conocen a aprobar lo antes posible, pero tuvimos que pasarlo y está bien. También tiene su lógica y su sentido por el Consejo de Planificación. Tuvimos que pasarlo por la Asamblea de Quito para que pueda llegar ahora al concejo metropolitano, es decir, incluso antes del pronunciamiento definitivo y legislativo del Consejo Metropolitano, debió pasar instancias previas. Mi razonamiento es OK, si es que se va a respetar eso, que se respete para todos los casos y si no, evidentemente esa posición de participación ciudadana, esa posición de. ¿Eh? El pronunciamiento de otros organismos técnicos y de planificación valdría la pena que sea en los planes generales del cual se desprenden todos de ellos. Insisto, esto porque de alguna otra manera, cuando uno trata de ver el bosque, se da cuenta de que ese bosque es desordenado. Lo discutimos también en alguna otra ordenanza en algunos temas. En algunos sectores tenemos consejos, comités, consejos consultivos, en otros no, y me parece que valdría la pena hacer un ordenamiento institucional de todos estos elementos, esto como una segunda gran idea, la tercera, yo coincido con la presidenta de la comisión, con la reflexión de la Comisión y con el concejal Aulestia que señalaba esto por eso la propuesta de ordenanza que yo le presenté al Consejo tiene dos artículos porque creo que mal haríamos nosotros en poner o quitar lo que está ordenado técnicamente en una consultoría, insisto que supera el 1000000 de dólares y que se recogen dos instrumentos técnicos. ¿Por qué si quitamos de un tema, por qué no quitamos otro tema? ¿Es esto de alguna otra manera? Me parece que habla de. ¿Eh? A su vez, la potencialidad que tendría el concejo metropolitano de hacer cambios y la limitación que tendría de entender por qué fueron empaquetados. Así, los 12 productos, con lo cual me parece que está muy bien que nosotros discutamos sobre el contenido de la ordenanza, pero creo que a los instrumentos técnicos habría que dejar que funcionen como fueron concebidos. Esto me lleva a estar de acuerdo con la disposición segunda que se ha planteado aquí, yo no sé si hay. Me parece que la disposición está bien recogida para hacer referencia a dos elementos centrales, lo que en términos operativos y técnicos tiene que ajustarse está bien que lo haga un técnico y administrativo como es la Secretaría. Ahora sí hay cambios y en objetivos fundamentales y en la métrica que mide sus objetivos, evidentemente podrá ser el Consejo del que se pronuncia, así que me parece que eso es pertinente. Concejal Abad de decía algo en ese en esa tónica, claro. Él sugiere que además tenga claridad de que hay una. Hay comisión mixta. Que podría pronunciarse sobre temas relacionados con ello, pero me parece bien también reconocer que en ámbito técnico son las secretarías las que estarían habilitadas para hacer mejoras o cambios en la aplicación. Cuando nos damos cuenta de que es la realidad la que va superando la planificación, si no deberíamos someter todo a disposición del Consejo y esto nos vuelve a poner en el campo, no es cierto si entramos a decisiones administrativas que a ratos puedan puede pudieran desgastar el peso fundamental del Consejo en elementos de legislación y fiscalización. Finalmente, este es uno de los temas a los que le voy a dar total prioridad en el 2024. Yo he señalado que después de inaugurado el metro, la superficie y la modernización de superficie se convierte en una prioridad. Hay que tocar el tema de reestructuración de rutas y frecuencias. Evidentemente, solventando los problemas legales también fíjese en que en prácticamente 8 años no se había tomado la decisión de imprimir stickers para que pueda hacerse el proceso de legalización de un conjunto de taxis que están en, digamos, de esperando una resolución que toma o que ha dormido el sueño de los justos por por 7 años esto se lo está haciendo desde el 9 de enero, se va a poder entregar y a esos stickers para que de alguna u otra manera, la ciudadanía pueda distinguir también y ellos puedan tener respaldo legal de saber cuáles son los taxis que han pasado el proceso de regularización, cuáles no es decir, hay muchos temas represados estoy y he hablado y he tenido luz verde con los organismos internacionales, banca multilateral para que hagamos una modelización económica de todo el sistema de transporte en su conjunto. Creo que vale la pena y yo creo que en algún momento a la empresa Cali Mayor le podríamos invitar al Consejo para que nos dé sus previsiones técnicas de cómo en esta consultoría se vio el metro de Quito. Hay un tema del cual hemos discutido poco y creo que hay que aprovecharlo más la encuesta de origen y destino que está prevista en esta consultoría. Este es el pulso más fino que podemos tener en materia de movilidad y este es el que nos puede hacer advertir si es posible llegar a esos 400000 viajes diarios previstos o no. El metro de Quito, ventajosamente, está teniendo un comportamiento lineal ascendente el fin de semana ya superamos los 3000000 de viajes en menos de un mes, estamos en un promedio de 140000 viajes, hemos tenido picos que superan los 170000 viajes y claro, recuerden que también estaba estimado que sea un proceso sobre el cual vayamos llegando a esos 400000, ahí se presenta como una alternativa a la posibilidad de ampliar el metro de Quito temas que en realidad ustedes los conocen y que debemos tomarlos en consideración. Sistema integrado de recaudo, modernización de trolebús, modernización de ecovía, mejoramiento de paradas, el tema de lo rural que yo al venir también concejal Noroña de una parroquia rural, tengo absolutamente claro, son temas que habrá que prestarle atención en el 2024, por lo tanto, creo que está muy bien que aprobemos lo antes posible, yo quisiera conminar a la presidenta de los miembros de la Comisión de que después de este debate se recojan las observaciones que en el debate de la Comisión también se consideren pertinentes, otras en las que no, para que pueda ser ya sometido a aprobación de este Consejo, un instrumento que, insisto, es de una buena guía orientadora pero siempre será la realidad la que nos determine si estamos bien o mal por lo tanto, me parece que es importante que en esa realidad quede habilitada la Secretaría hacer cambios en la implementación, pero se reserve también para el Consejo la posibilidad de ajustar cuando estamos hablando de materias de objetivos o de la métrica.