

Memorando Nro. SM-2022-0243

Quito, D.M., 16 de mayo de 2022

PARA: Sr. Dr. Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Alcalde Metropolitano
ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ASUNTO: Propuesta de reforma al Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito referente al LIBRO IV. 2 de la Movilidad

De mi consideración:

De conformidad con lo previsto en el artículo 2538 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, esta Secretaría al ser la encargada de determinar políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, considera de suma importancia se analice la propuesta de reforma a varios artículos del LIBRO IV. 2 de la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano De Quito cuya finalidad es la búsqueda de la mejora del sistema de transporte público, por lo que me permito indicar:

Base Legal.-

Constitución de la República del Ecuador

“Artículo 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”

“Artículo 227.- La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”

“ Artículo 238.- Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los concejos provinciales y los concejos regionales.”

“ Artículo 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...)

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.”

El numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: “(...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal (...)”;

El artículo 266 de la Constitución dispone: “Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”;

Memorando Nro. SM-2022-0243

Quito, D.M., 16 de mayo de 2022

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»)

El artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), reconoce a los concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial;

“ Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal; (...)”

El literal q) del artículo 84 del COOTAD manda que: *“Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: “(...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de territorio. (...)”;*

De acuerdo con el literal a) del artículo 87 del COOTAD es competencia del Concejo Metropolitano, ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;

“Art. 85.- Competencias Exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano.- Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne.”

“ Art. 130.-Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.

En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.”;

Código Orgánico Administrativo

“ (...)

Art. 2.- Aplicación de los principios generales. En esta materia se aplicarán los principios previstos en la Constitución, en los instrumentos internacionales y en este Código.

Art. 3.- Principio de eficacia. Las actuaciones administrativas se realizan en función del cumplimiento de los fines previstos para cada órgano o entidad pública, en el ámbito de sus competencias.

Memorando Nro. SM-2022-0243

Quito, D.M., 16 de mayo de 2022

Art. 4.- Principio de eficiencia. Las actuaciones administrativas aplicarán las medidas que faciliten el ejercicio de los derechos de las personas. Se prohíben las dilaciones o retardos injustificados y la exigencia de requisitos puramente formales.

Art. 8.- Principio de descentralización. Los organismos del Estado propenden a la instauración de la división objetiva de funciones y la división subjetiva de órganos, entre las diferentes administraciones públicas. (...)

Art. 17.- Principio de buena fe. Se presume que los servidores públicos y las personas mantienen un comportamiento legal y adecuado en el ejercicio de sus competencias, derechos y deberes.

Art. 22.- Principios de seguridad jurídica y confianza legítima. Las administraciones públicas actuarán bajo los criterios de certeza y previsibilidad.

La actuación administrativa será respetuosa con las expectativas que razonablemente haya generado la propia administración pública en el pasado. La aplicación del principio de confianza legítima no impide que las administraciones puedan cambiar, de forma motivada, la política o el criterio que emplearán en el futuro.

Los derechos de las personas no se afectarán por errores u omisiones de los servidores públicos en los procedimientos administrativos, salvo que el error u omisión haya sido inducido por culpa grave o dolo de la persona interesada.” ;

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)

“ Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.”

“ Art. 30.3.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.”

“ Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Intraregional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte

Memorando Nro. SM-2022-0243

Quito, D.M., 16 de mayo de 2022

terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”

“ Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;*
- c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...)*
- k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales; (...)*
- m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales; (...).”*

Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito

“Art. 7.- Difusión.- La Administración Municipal podrá hacer recopilaciones o codificaciones de este Código sin cumplir con lo previsto en el artículo anterior, y publicarlas por la imprenta o por medios informáticos. En este caso, se hará constar en la publicación que se trata de una recopilación o codificación no aprobada por el Concejo Metropolitano, y se indicará claramente qué textos han sido introducidos al Código mediante ordenanzas reformatorias o cuáles se han eliminado.”

“ Art. 2538.- Rectoría y planificación.-

- 1. En el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito, y los restantes Participantes del Sistema, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el orgánico- funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.*
- 2. En el marco de las políticas que se hubieren determinado, le corresponde al Administrador del Sistema la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.*

Art. 2539.- Control.-

- 1. Es competencia de la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la evaluación del cumplimiento de las políticas y normativa, que se hubieren fijado para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, sin perjuicio de su función de supervisión programática de la gestión en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.*
- 2. El seguimiento y evaluación del cumplimiento de los instrumentos de planificación, así como de las reglas de carácter técnico y operativo y de los contratos del Sistema de Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, respecto de las Operadoras de Transporte, le corresponde al Administrador o Administradora del Sistema.*
- 3. El ejercicio de la potestad administrativa sancionadora en materia de transporte público de pasajeros le corresponde al órgano u organismo que sea determinado en el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano*

Memorando Nro. SM-2022-0243

Quito, D.M., 16 de mayo de 2022

de Quito, de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el ordenamiento metropolitano, en lo que no fuere incompatible con la referida Ley.

Art. 2540.- Gestión.- La prestación del servicio de transporte público de pasajeros podrá ser efectuada por gestión directa o delegada, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

Art. 2541.- Otras competencias.-

1. Sin perjuicio de aquellas previstas en este Título, le corresponde al Administrador o Administradora del Sistema las siguientes competencias:

- a. Planificar el desarrollo de la infraestructura del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- b. Organizar y coordinar, bajo los Principios del Sistema, la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros;
- c. Determinar y administrar las rutas y frecuencias en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- d. Planificar y administrar la oferta y administrar la demanda del servicio de transporte público de pasajeros y los medios de información al usuario o usuaria;
- e. Determinar los estándares de calidad del servicio de transporte público de pasajeros y más requerimientos de orden técnico y operativo aplicables a los componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- f. Planificar y administrar los aspectos financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en particular, los mecanismos de recaudación, la caja común, el pago y/o distribución de ingresos en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, Subsistemas de Transporte y/o sus componentes;
- g. Emitir informes de seguimiento y evaluación de cumplimiento de los instrumentos de planificación, contratos, así como de las reglas de carácter técnico y operativo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, periódicamente y a requerimiento de las autoridades competentes del Distrito Metropolitano de Quito; y,
- h. Ejecutar todas las acciones que sean requeridas para el correcto funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y que, en general, le son exigibles a un gerente sobre aquello que administra.”

Análisis.-

Con base en los antecedentes expuestos, y considerando lo establecido en la normativa citada, es pertinente señalar lo siguiente:

En nuestro ordenamiento jurídico, la Constitución de la República del Ecuador, determina en su artículo 266 que “Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”

Conforme el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador, los principios que regulan la administración pública son los siguientes: eficiencia; eficacia; calidad; jerarquía; desconcentración; descentralización; coordinación; participación; planificación; transparencia; y evaluación.

En este sentido, la autoridad metropolitana rectora tiene la competencia exclusiva de la movilidad por lo que es la encargada de emitir políticas, planificar y diseñar los planes de movilidad de acuerdo con las necesidades actuales de la ciudad, esto en concordancia con lo establecido en el artículo 2538 del Código Municipal del

Memorando Nro. SM-2022-0243

Quito, D.M., 16 de mayo de 2022

Distrito Metropolitano de Quito, es así que de manera conjunta con las entidades adscritas se establecen las rutas de transporte público de pasajeros necesarias dentro de la ciudad de Quito.

Actualmente, a través de la Ordenanza No. 017- 2020 se expidió la ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, en la que se realizó la reestructuración de rutas, lo cual imposibilita realizar modificaciones a las mismas, generando como consecuencia afectación a los usuarios de recibir el servicio de transporte público de pasajeros, toda vez que el crecimiento de la ciudad en estos últimos años no responde a la reestructuración de rutas realizada en el año 2020, por lo que es necesario contar con normativa que permita cubrir las necesidades de la ciudadanía en el transcurso del tiempo.

Consecuentemente, del concurso de rutas realizado en junio de 2021 solamente se adjudicó una parte de las rutas dejando por adjudicar todas las rutas que corresponden al sur de Quito, por lo que esta Secretaría en aplicación del Libro IV.2 de la Movilidad ha verificado que existen observaciones dentro de la actual normativa de la que resulta imperativo la presentación de una reforma que permita agilizar la Implementación del Sistema Integrado de Transporte así como los procesos internos de la Secretaría de Movilidad, por lo cual resulta imprescindible que exista el mecanismo jurídico adecuado que permita dotar del servicio de transporte público a toda la ciudadanía, por lo que se considera importante se analicen las siguientes reformas:

- Referente al artículo 2548 se sustituye todo el artículo del mismo, toda vez que se define que el Administrador del Sistema será el encargado de realizar el concurso público de asignación de rutas.
- Del artículo 2550 relacionado a la recepción de ofertas se reemplaza el mismo, por cuanto el Administrador del Sistema es el encargado de definir el formato de presentación de las mismas.
- Relativo al artículo 2551 se sustituye el texto del mismo, con el fin de especificar que la Comisión Técnica designada para el efecto es quien será la responsable de la apertura de ofertas no el Administrador del Sistema como consta en el texto actual.
- Respecto al artículo 2554 se reemplaza el mismo, toda vez que se indica que el Administrador del Sistema deberá notificar en la página institucional los resultados del concurso, así como a cada uno de los participantes.
- Se sustituye el artículo 2556, toda vez que se especifica la manera de realizar la reestructuración y creación de nuevas rutas, con el objeto de contar con todos los elementos necesarios para la realización de las mismas.
- Referente al artículo 2559 se reemplaza el mismo toda vez que se establece de manera general los componentes de la integración.

Memorando Nro. SM-2022-0243

Quito, D.M., 16 de mayo de 2022

- Concerniente al artículo 2561 se sustituye el inciso segundo, por cuanto se propone que las estrategias aplicarse sean acorde al desarrollo del transporte, y no estrategias permanentes que puedan limitar el mismo.
- Del artículo 2564 se sustituye el texto ya que se busca ampliar la estructura de pagos acorde a la realidad actual del sistema de transporte público de pasajeros.
- Relativo al artículo 2566 específicamente en lo relacionado a la Fase Tercera de Integración se dejó abierto a la Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.
- Respecto a los numerales dos y tres del artículo 2567 se plantea la integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.
- Concerniente al artículo 2569 se incluye el trabajo coordinado entre el Administrador del Sistema con los órganos dependientes y adscritos, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial.
- Del artículo 2570 del Modelo de Gestión se recomienda eliminar el numeral tres, toda vez que en las bases del concurso se deberá establecer los requerimientos y puntaje que serán otorgados a cada participante según el cumplimiento de los parámetros establecidos en la mismas.

Asimismo, se renumeran y se reforman los numerales tres y cuatro a través del que se establece como prioridad mantener lo índices de calidad de las operadoras de rutas, así como la constitución de un Fideicomiso Global, que será el encargado de la distribución de los pagos.

- Referente al artículo 2772 se sustituyen los numerales 16 y 20 en lo que respecta a la Aurotidad Delegantes y al Operador de Red de Recarga, además se incorpora el numeral 21 en el que se define a la Autoridad Única.
- Relativo al primer inciso del artículo 2780 se reforma por cuanto se aclara que esta Secretaría es la encargada de establecer los medios de pago.
- Concerniente a los literales g) y h) del artículo 2781 se aclara los actores que se encargaran de la operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte, así como que las instrucciones al administrador de fondos será emitida por el Administrador del Sistema.

Memorando Nro. SM-2022-0243

Quito, D.M., 16 de mayo de 2022

- Del artículo 2783 se abre la posibilidad de que existan varios medios de pago no se limita a uno solo, esto acorde a la realidad de la ciudad.
- Referente al artículo 2788 se sustituye el mismo por cuanto se especifica que la Secretaría encargada de la Movilidad es quien determinará los puntos de recarga de los mecanismos de pago.
- Respecto al artículo 2797 se sustituye el mismo por cuanto se especifica que la Secretaría encargada de la Movilidad es quien establecerá las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ.
- Del artículo 2798 de la Distribución de Recursos se reemplaza el inciso segundo, toda vez se establece que se impondrán sanciones en caso de incumplimientos.
- Referente al artículo 2809 se sustituye el mismo, toda vez que se especifica que el control en la prestación del servicio estará a cargo del ente encargado de la movilidad.
- Concerniente al artículo 2877 se reforma la Metodología para el Cálculo de Tarifas.
- Relativo al inciso tercero del artículo 2879 se sustituye el mismo por cuanto el administrador del sistema será el encargado de determinar los costos establecidos.
- Del artículo 2879 referente al Esquema de Tarifas se determina que la integración del administrador del sistema será el encargado de establecer y/o actualizar las tarifas de los subsistemas.
- Se sustituye el artículo 2884 referente a la administración de los ingresos operacionales y no operacionales con el objeto de establecer la constitución de los Fideicomisos Individuales y del Fideicomiso Global.

IV.- Recomendación:

En este sentido, esta Secretaría de Movilidad con el fin de brindar un servicio de transporte público de pasajeros de calidad considera necesario se tomen en consideración las reformas planteadas al Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, ya que responde a la realidad actual de la movilidad, y las mismas permitirán un mejor desarrollo y control del transporte público de pasajeros.

Consecuentemente, se pone a consideración el proyecto de **PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA**

Memorando Nro. SM-2022-0243

Quito, D.M., 16 de mayo de 2022

MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, a fin de que se continúe con el trámite legislativo correspondiente.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Arq. Ricardo Alberto Pozo Urquizo
SECRETARIO - FD3
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Anexos:
- Reforma Artículos SM-16-05-2022.docx

Copia:
Srta. Dra. Catalina Natalia Mosquera Jaramillo
Asesora Jurídica - FD5
SECRETARIA DE MOVILIDAD - ASESORIA JURIDICA

Sra. Abg. Gabriela Alejandra Mendieta Jara
Asesora de Alcaldía
ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO - ASESORÍA

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Catalina Natalia Mosquera Jaramillo	cnmj	SM-AJ	2022-05-16	
Aprobado por: Ricardo Alberto Pozo Urquizo	rapu	SM	2022-05-16	

