

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Uno de los mayores problemas para la movilidad en el hipercentro de la ciudad de Quito es la cantidad de vehículos que ingresan diariamente desde Cumbayá, Tumbaco, el Valle de los Chillos, Calderón, Mitad del Mundo, y los extremos norte y sur de la ciudad. La encuesta domiciliaria de movilidad señala que al 2011 los mayores volúmenes de viajes ocurren desde o hacia el hipercentro, con un monto de 418.715 viajes diarios, y dentro del mismo hipercentro con una cantidad de 2'742.161 de viajes diariamente. El mayor problema es que aquellos vehículos que ingresan al hipercentro, en su gran mayoría, lo hacen con muy pocos ocupantes, es decir, subutilizados.

El Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 – 2025 establece como uno de sus ejes básicos *"La racionalización del uso del vehículo privado, dirigido a lograr un impacto crucial que es el disminuir el número de vehículos en las calles cuyo exceso es la causa principal de la congestión, paralización y afectación ambiental y cuya tendencia es aumentar a niveles absolutamente inmanejables"*, objetivo que no ha sido alcanzado a pesar de la implementación de la medida de regulación y restricción de la circulación vehicular, comúnmente conocida como Pico y Placa, vigente desde hace cuatro años, de cuyas evaluaciones se ha determinado que la tasa de ocupación de 1,69 personas/vehículo antes de la medida, apenas se incrementó a 1,72 personas/vehículo, lo que significa una ocupación media del 34%, considerando que la capacidad máxima de un automóvil es de 5 personas.

De otra parte, en los últimos 5 años, el parque vehicular ha continuado creciendo vertiginosamente en un promedio que oscila entre el 7 y 9% anual, situación que ha ido mermando los efectos positivos conseguidos con la medida de regulación y restricción de la circulación vehicular en sus inicios, pues cada año se incorporan al tráfico alrededor de 35.000 nuevos vehículos livianos, sin contar con las motocicletas y vehículos de transporte público, hecho que va saturando la capacidad de la red vial principal y secundaria de la ciudad de Quito y sus vías de acceso.

Conviene entonces, buscar e implementar nuevas medidas de gestión de tráfico que permitan ir en pos de los objetivos de la movilidad sustentable expuestos en el Plan Maestro de Movilidad vigente. Una de esas medidas es la promoción del auto compartido.

GSA

ORDENANZA METROPOLITANA No.


que consiste en la práctica de compartir el automóvil con otros ciudadanos con los que se comparta origen o destino, y tiene como objetivo lograr una disminución en los vehículos particulares que circulan en la ciudad, disminuyendo en consecuencia el tráfico, las emisiones de gases contaminantes y los niveles de ruido producidos por los automotores.

Si bien la medida de regulación y restricción de la circulación vehicular no ha logrado hasta el momento alcanzar los objetivos relacionados con la actividad de compartir el vehículo, durante su vigencia han surgido iniciativas privadas que promocionan y gestionan el auto compartido, las que se aplican en centros educativos universitarios y algunas empresas con resultados muy interesantes, pero al no tener una difusión a nivel metropolitano, su cobertura es limitada.

En ese contexto, el reto para la Administración Municipal es motivar a la ciudadanía a compartir el auto para optimizar su uso y coparticipar en la mejora de la fluidez del tráfico y la contaminación ambiental, para lo cual considera que una manera efectiva de alcanzar esos objetivos y en esa escala, es plantear a través de la presente ordenanza la exclusión de la medida de regulación y restricción de la circulación vehicular para aquellos vehículos que circulen con tres o más ocupantes adultos en sus desplazamientos de origen a destino, como incentivo a una decisión ciudadana particular que traerá beneficios para toda la comunidad.

En lo relativo a la contaminación ambiental, recordemos que los resultados de la medición de la Huella Ecológica del Distrito Metropolitano de Quito establecen que el promedio per cápita de emisiones en la ciudad es un 9% más alto que el del Ecuador, y en cuanto al transporte, el impacto promedio de un quiteño es 34% más alto que el de un ecuatoriano promedio. De hecho, es justamente el sector del transporte el que más contribuye a la Huella de Carbono de la Ciudad, con el 56% del total de emisiones de gases de efecto invernadero que se emiten a la atmósfera en un año, en este sentido, las medidas que propendan a la reducción de vehículos en circulación, también propenderán a la reducción de la Huella de Carbono de la Ciudad.

La presente ordenanza busca también fomentar la cultura de responsabilidad ciudadana, otorgando a los quiteños la posibilidad de ser protagonistas en las soluciones a los problemas de movilidad que afectan a la ciudad.



ORDENANZA METROPOLITANA No.

Es por las consideraciones precedentes que corresponde al Concejo Metropolitano de Quito aprobar la Ordenanza reformativa a la Ordenanza Metropolitana 0305, reformativa de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, implementando así la práctica del auto compartido en la ciudad.

PRIMER DEBATE


JSA

ORDENANZA METROPOLITANA No.
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto el Informe No. IC-O-2014-062, de 27 de agosto de 2014, expedido por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 3 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "Constitución") otorga a los gobiernos municipales la competencia exclusiva para *"planificar, construir y mantener la vialidad urbana"*.
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución establece como competencia de los gobiernos municipales *"planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal"*.
- Que,** el artículo 266 de la Constitución establece que: *"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."*
- Que,** en concordancia con la Constitución, la letra f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante "COOTAD"), establece como competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados municipales: *"planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal"*.
- Que,** es función del gobierno del distrito autónomo metropolitano de conformidad con la letra q) del artículo 84 del COOTAD: *"planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio"*;
- Que,** mediante resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 de 29 de mayo de 2012, el Consejo Nacional de Competencias resolvió transferir la competencia para planificar,

JSA. 

ORDENANZA METROPOLITANA No.

regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales;

Que, mediante Ordenanza Metropolitana No. 305, sancionada el 5 de marzo de 2010, se reformó la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que regula la circulación vehicular, estableciendo una medida de regulación y restricción de la circulación vehicular, con sus respectivas excepciones.

Que, mediante Ordenanza Metropolitana No. 001, sancionada el 30 de mayo de 2014, se reforma la Ordenanza Metropolitana No. 305, antes referida, en lo relacionado con las sanciones a la inobservancia de la medida de regulación y restricción a la circulación vehicular;

Que, el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito aprobado por el Concejo Metropolitano en sesión del 8 de abril del 2009 indica como una de sus políticas que *"Todas las decisiones que sobre el tema de movilidad tome el Concejo Metropolitano, la Alcaldía Metropolitana o a la entidad a cargo de la gestión del SMM (Sistema Metropolitano de Movilidad), se basarán y enmarcarán en las disposiciones del Plan Maestro de Movilidad del DMQ"; y,*

Que, el citado Plan Maestro de Movilidad establece como uno de sus ejes básicos: *"La racionalización del uso del vehículo privado dirigido a lograr un impacto crucial: disminuir el número de vehículos en las calles, cuyo exceso (...). Es la causa principal de la congestión, paralización y afectación ambiental".*

En ejercicio de las atribuciones legales establecidas en los artículos 7, 57, literal a) y 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito,

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE REFORMA LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0305, REFORMATORIA DE LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX,

JJAL

ORDENANZA METROPOLITANA No.

**TÍTULO II, LIBRO I DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

Artículo Único.- Inclúyase en el “Artículo I. 472 (6).- Excepción.-”, de la Ordenanza Metropolitana No. 0305, reformatoria de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, un último literal con el siguiente texto:

“i) Aquellos vehículos que circulen con tres o más ocupantes adultos en sus desplazamientos de origen a destino final”.

Disposiciones Generales:

Primera.- Encárguese a la Secretaría de Comunicación la difusión y socialización de la presente medida.

Segunda.- Encárguese a la Secretaría de Ambiente el cálculo de la reducción de la huella de carbono por la implementación de la iniciativa del auto compartido, así como otras mediciones de calidad de aire relacionadas.

Disposición transitoria única.- La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (AMT), se encargará de emitir la reglamentación necesaria para la aplicación y control de la presente medida, en un plazo no mayor a noventa (90) días desde la sanción de la presente ordenanza.

Disposición final.- La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y dominio web de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de xxxxxx de 2014.

Abg. Daniela Chacón Arias
Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

JSA

ORDENANZA METROPOLITANA No.

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de xxx y xx de xxxx de 2014.- Quito,

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

EJECÚTESE:

Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el
.- Distrito Metropolitano de Quito,

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO





PROCURADURÍA
METROPOLITANA

Comisión

4

Oficio No. 0000485

Quito,

Doctor 29 AGO 2014

Mauricio Bustamante Holguín

SECRETARIO GENERAL

CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Ciudad.-



**CONCEJO
METROPOLITANO
SECRETARIA GENERAL
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS**

FECHA: 29 AGO 2014

HORA: 16:23

FIRMA RECEPCIÓN: TP

NUMERO HOJA: 8h

De mi consideración:

2014_059824

En atención a su oficio No. SG 0774 de 29 de agosto de 2014, por medio del cual solicitó criterio legal a esta dependencia, respecto del proyecto de Ordenanza Metropolitana reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 305, que reformó la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro del Código Municipal, manifiesto a usted lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- a) Mediante Ordenanza Metropolitana No. 305, sancionada el de 05 de marzo de 2010, se reformó a la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano, que regula la circulación vehicular.
- b) Con Ordenanza Metropolitana No. 001, sancionada el 30 de mayo de 2014, se reformó la Ordenanza Metropolitana No. 305.

II. ANÁLISIS Y CRITERIO:

Una vez revisado el proyecto de Ordenanza remitido, esta Procuraduría Metropolitana, realiza las siguientes observaciones:

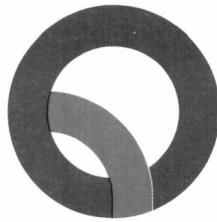
Página 1 de 2

- i) Dentro de los considerandos –después del segundo-, se debería incluir uno que haga referencia al artículo 266 de la Constitución de la República, ya que esa disposición normativa, establece que los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponde a los gobiernos cantonales.
- ii) En el considerando tercero, se deberían eliminar las palabras “de la República”, ya que en el primer considerando se indica que cuando se realicen referencias a la Constitución de la República, únicamente se debe mencionar “Constitución”, con el objeto de guardar uniformidad dentro del proyecto de Ordenanza.
- iii) En el considerando tercero, al igual que se realiza en el primer considerando, se debería indicar después del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, lo siguiente: “(en adelante COOTAD)”, y no simplemente COOTAD, con el objeto de guardar uniformidad dentro del proyecto de Ordenanza.
- iv) Lo señalado en el quinto considerando no es exacto, ya que a través de la Resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 de 29 de mayo de 2012, del Consejo Nacional de Competencias, se transfirió a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos, la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial. Sobre la base de ello, se recomienda reconsiderar al mencionado considerando.
- v) A continuación del considerando quinto, se recomienda la inclusión de un considerando que haga mención a la Ordenanza que se pretende reformar.

La oportunidad, mérito y conveniencia de las decisiones que se adopten con relación al proyecto materia de este informe, son de competencia de las autoridades de gobierno, legislativas y de administración del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Atentamente,


Dr. Rómulo García Sosa
R. PROCURADOR METROPOLITANO



0634

Secretaría de
Movilidad

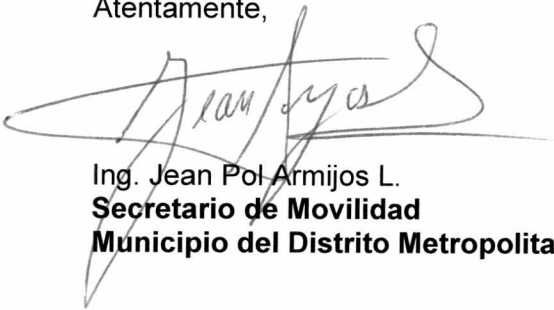
Oficio No. SM **0001324**
Quito, 26 AGO. 2014

Doctora
Daniela Chacón Arias
Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito
Presente

De mi consideración:

En atención a su requerimiento, en el sentido de que se analice la propuesta de promocionar el auto compartido (carpooling), con la finalidad de optimizar el uso de los vehículos privados y de la red vial, exonerando esta práctica de la medida Pico, adjunto remito el Informe Técnico que contiene los criterios y el pronunciamiento de esta Secretaría.

Atentamente,



Ing. Jean Pol Armijos L.
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Elaborado por:	Marcelo Narváez	
----------------	-----------------	---

RECIBIDO 26 AGO 2014

Pedro 14:45

Archival
26/08/2014
J.S.A



ANÁLISIS DE LA DE LA PROPUESTA DE APLICACIÓN DE LA MEDIDA DE TRÁFICO “CARPOOLING” CON LA DE PICO Y PLACA

Secretaría de Movilidad
25.07.2014

1. Antecedentes

La medida de restricción a la circulación vehicular “pico y placa” aprobada por el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito mediante la Ordenanza No. 305 de 12 de marzo del 2010 y su Reglamento mediante la Resolución de Alcaldía No. A 0017 del 27 de abril de 2010, inició su aplicación el lunes 3 de mayo del 2010.

La medida “pico y placa” regula el tránsito prohibiendo la circulación vehicular en el área urbana más consolidada de la ciudad de Quito durante las horas de mayor tráfico (horas pico), establecidas entre las 07h00 y las 09h30 y entre las 16h00 a 19h30 de los días ordinarios de la semana (lunes a viernes). La restricción opera en función del último dígito de la placa del vehículo, de acuerdo a lo planteado en la Tabla No. 1 de la citada Resolución.

Tabla No. 1
Programación de la restricción vehicular

Día de la semana	Vehículos con restricción (último dígito de la placa)
Lunes	1 y 2
Martes	3 y 4
Miércoles	5 y 6
Jueves	7 y 8
Viernes	9 y 0
Sábados	Ninguno
Domingo	Ninguno
Feridos	Ninguno

Los vehículos que tienen restricción para circular son los particulares y oficiales: autos, camionetas, todoterrenos, incluyendo las motocicletas. Sí pueden transitar los buses de todo tipo (de servicio público, escolar e institucional, turístico y por cuenta propia), los taxis, los vehículos de seguridad pública, los de servicios de emergencia (como ambulancias o motobombas), los de personas con discapacidades, y los conducidos por personas adultas mayores.

Entre los objetivos que originaron la implementación de la medida “pico y placa” está el de: *“Motivar a los ciudadanos a la adopción de cambios en sus patrones de movilidad, orientándolos a la intermodalidad y la sustentabilidad y seguridad en sus desplazamientos como un ideal del futuro, creando conciencia y responsabilidad en los ciuda-*

danos sobre los efectos de la agresiva motorización y sus impactos negativos en la calidad de vida”.

De este objetivo se derivaron otros que fueron promovidos de manera sugestiva por parte de la Municipalidad, tales como la oportunidad de compartir los autos privados con aquellas personas como familiares, vecinos o compañeros de trabajo, de forma que la circulación de esos automotores sea más eficiente en la ocupación de la red vial, consumo de combustible y alternativas de desplazamiento para aquellas personas que tengan la restricción en determinado día, y que aquella práctica sea recíproca en aquellos grupos que se identifiquen y conformen. Sin embargo, de las evaluaciones que se tuvieron en los primeros semestres de aplicación de esa medida, la tasa de ocupación no se incrementó más allá del 2%, crecimiento bajo comparado con las expectativas fijadas, siendo la tasa promedio registrada de 1,72 personas por vehículo, cuya capacidad potencial es de 5 personas, es decir alrededor del 35% de ocupación. Este indicador es superior en los taxis, cuyo incremento fue de alrededor del 6%, pero su ocupación registrada fue de apenas el 1,05 personas por taxi sin considerar al conductor. En la Tabla No. 2 se muestra la evolución de este indicador.

Tabla No. 1

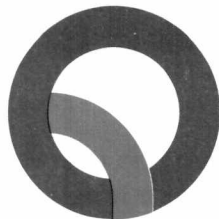
Evolución de la tasa de ocupación en los vehículos livianos en torno a la aplicación de la medida Pico y Placa

Fases de Evaluación	Autos	Incremento respecto de la Fase I	Taxis	Incremento respecto de la Fase I	Motos	Incremento respecto de la Fase I
Fase I - Abril 2010 (antes de la medida)	1,69		0,99		1,22	
Fase II - Agosto 2010 (3 meses después del inicio de la medida)	1,81	7,1%	1,05	6,1%	1,2	-1,6%
Fase III - Noviembre 2010 (7 meses después)	1,71	1,2%	1,07	8,1%	1,23	0,8%
Fase IV - Mayo 2011 (1 año después)	1,72	1,8%	1,05	6,1%	1,17	-4,1%

De otra parte, la alternativa de desplazarse en transporte público en los días de restricción no ha sido un indicador que permita evaluar los efectos de la medida “pico y placa”, ya que los niveles de ocupación durante los períodos “pico” se han mantenido similares, esto es, a su máxima capacidad en la gran mayoría de las rutas de los diferentes subsistemas del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), por lo cual no ha sido posible determinar los incrementos que pudieron haberse dado por efectos de la medida “pico y placa”.

2. Propuesta de incremento de la ocupación en los autos - Carpooling

Toda vez que el objetivo de crear la cultura de “compartir el vehículo no ha tenido el efecto esperado a causa de la restricción vehicular, y considerando que el índice de ocupación no supera en promedio el 35% en los vehículos livianos, se ha propuesto implementar medidas que coadyuven al cumplimiento de ese objetivo mediante la aplicación de otra medida denominada “*carpooling*” o “*auto compartido*” en el contexto del Pico y Placa.



2.1. Definición¹

El uso de automóvil compartido o uso compartido de automóvil, también conocido por los términos en inglés *Carpool* o *Carpooling*, es la práctica que consiste en compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales. Con esta práctica se pretende reducir la congestión de tránsito en las grandes ciudades así como facilitar los desplazamientos a personas que no dispongan de coche propio. Además, supone una notable disminución de emisiones de CO₂, al reducir el número de coches en las vías. A su vez, favorece las relaciones sociales entre personas que realizan los mismos recorridos.

2.2. Objetivos

- Ser más eficientes en la utilización de la red vial al movilizar más personas en los vehículos livianos al elevar su índice de ocupación.
- Mejorar las posibilidades de movilidad para los ciudadanos con una modalidad atractiva y de un buen nivel de servicio.
- Disminuir la utilización innecesaria de vehículos particulares.
- Disminuir el tráfico motorizado.
- Incrementar y mejorar las relaciones sociales.
- Elevar el nivel productivo de la ciudad.

2.3. Características

Para el caso de la ciudad de Quito, la medida “carpooling” se implementaría en un escenario que tiene connotaciones especiales, pues se aplicaría conjuntamente con la medida “pico y placa”, situación que reviste dificultades operativas más complicadas de lo que implicaría su sola aplicación. En ese sentido, la propuesta plantea la siguiente modalidad:

- Exonerar de la medida “pico y placa” a los autos que lleven en su viaje de origen a destino tres o más personas adultas.

Esto significa que si el conductor deja pasajeros antes de llegar a su destino es sujeto de ser sancionado por la reglamentación del “pico y placa”, condición operativa que permite de manera viable efectuar un adecuado control, caso contrario sería inviable su aplicación.

- La exoneración se aplicaría para cada viaje, sea de ida o de regreso independientemente.

3. Efectos que pueden generarse

- No existe un estudio que permita determinar el número de vehículos que podrían exonerarse del “pico y placa” por efecto del “carpooling”; de todas maneras, cualquiera sea esa cantidad, implicaría un incremento adicional de vehícu-

¹ Wikipedia: http://es.wikipedia.org/wiki/Uso_compartido_de_autom%C3%B3vil.

los en la red vial de Quito pero con una alta ocupación superior a 3 personas por vehículo, situación que permite maximizar la utilización del espacio vial.

- Un mayor número de personas podrán desplazarse en mejores condiciones de confort y eficiencia de tiempo de viaje.
- El control demandará de mayor prolijidad operativa y dotación logística por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT).

4. Experiencias de Carpooling en Quito

Al margen de la propuesta analizada, como efecto de la medida Pico y Placa aplicada en Quito, surgieron desde la iniciativa privada proyectos de carpooling, mismos que vienen desarrollándose con características propias sobre la base de experiencias en otros países, desarrollando sus propias plataformas informáticas que son la clave fundamental para su concreción. Su trabajo ha estado dirigido principalmente a los sectores universitarios y empresariales. Sin embargo, su oferta no ha tenido impacto a nivel de ciudad por las limitaciones de promoción.

Estas iniciativas se encuadran dentro de los objetivos de la movilidad sustentable, base de la política de la movilidad metropolitana, las cuales pueden cumplir más ampliamente su objetivo si se las fortalece con una posible excepción de la medida Pico y Placa.

5. Conclusiones y recomendaciones

La medida "carpooling" técnicamente es viable de aplicarse bajo las condiciones y características indicadas en el análisis precedente, por lo que se recomienda su implementación. Ello implica la modificación de la Ordenanza No. 305 referida a la restricción de circulación Pico y Placa.

Para el efecto es necesario que la AMT realice un análisis del requerimiento de personal operativo de control y su respectiva estrategia de actuación.



Elaborado por: Marcelo Narváez Padilla