

ANÁLISIS TÉCNICO DE LO DISPUESTO POR LA COMISION DE CODIFICACIÓN LEGISLATIVA, SOBRE LA CONSULTORÍA PARA LA CREACIÓN DE LA AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUITO REALIZADA EN EL AÑO 2013.

*Dirección Metropolitana de Políticas
y Planeamiento de la Movilidad
15.09.2021*

1. ANTECEDENTES

Mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2021-3807-O, de fecha 10 de septiembre de 2021, el Secretario General del Concejo (E), remite a esta Secretaría, la resolución No. 007-CCL-2021 de la Comisión de Codificación Legislativa, emitida en la sesión ordinaria desarrollada el miércoles 08 de septiembre de 2021, la cual establece que: **“La Comisión de Codificación Legislativa, en sesión ordinaria realizada el 08 de septiembre de 2021, al tratar el cuarto punto del orden del día, respecto al **“Conocimiento del informe por parte de la Secretaría de Movilidad, sobre el estudio de consultoría referente a la autoridad única del transporte”**; resolvió: solicitar que, en el término de tres (3) días, la Secretaría de Movilidad remita un informe donde justifique que la consultoría realizada en años anteriores, sobre la autoridad única del transporte, ya no tiene sustento jurídico”**.

Al respecto, esta Secretaría procede a analizar la información histórica que sobre el particular de forma específica reposan en sus archivos, y que da lugar al presente informe técnico:

- 1.1. En los archivos de la Secretaría de Movilidad, no reposa ningún estudio específico que haga referencia a la Creación de una Autoridad única de Transporte
- 1.2. Año 2013, Consultoría para la creación de la Agencia Metropolitana de Transporte (Flores, E)

*La Secretaría de Movilidad, contrató la consultoría para el **“Diseño de la Estructura Organizacional con Enfoque en Procesos y el correspondiente Levantamiento y Modelamiento de Procesos Institucionales de la Agencia Metropolitana de Transporte Público de Quito”** con la consultora Ingeniera Ana Elizabeth Flores Villavicencio.*

Mediante memorando No. 0073-SM-DMGM, de 20 de octubre de 2012, el Director Metropolitano de Gestión de la Movilidad (e) solicita autorización y aprobación para el proceso de consultoría mencionado y mediante sumilla el Secretario de Movilidad aprueba los términos de referencia y solicita proceder a la contratación.

Mediante Disponibilidad No. 00025665, de 30 de octubre de 2012, el Jefe de Presupuesto certifica la existencia y disponibilidad de fondos en la partida No. 73.06.05 “Estudio y Diseño de Proyectos” para cubrir el egreso que signifique la contratación.

*Mediante Resolución No. 073-SM-DMGM, de 14 de noviembre de 2012, el Secretario de Movilidad, aprueba los pliegos del proceso y autoriza la contratación de la consultoría para el **“Diseño de la Estructura Organizacional con Enfoque en Procesos y el correspondiente Levantamiento y Modelamiento de Procesos Institucionales de la Agencia Metropolitana de Transporte Público de Quito”** con un presupuesto referencial de US\$ 15.000,00 sin incluir IVA y con un plazo de 90 días;*

Con fecha 14 de noviembre de 2012 se efectúa la invitación para realizar la consultoría a través del Portal de Compras Públicas. Con fecha 26 de noviembre de 2012, se suscribe el acta de negociación entre la Secretaría de Movilidad y la Ingeniera Ana Elizabeth Flores Villavicencio

Con fecha 20 de diciembre de 2012 se suscribió el contrato de ejecución de la consultoría referida.

El plazo del contrato es de 90 días calendario, el cual se desglosa en 60 días calendario para la entrega de un primer Informe y 30 días adicionales para la entrega del segundo y final informe de la consultoría. El valor del contrato se paga de la siguiente manera: 50% contra entrega y aprobación del primer informe técnico y el 50% restante a la aprobación del segundo y último informe.

Mediante oficios Nos. SM-032/2012 y SM-033/2012 de enero 04 de 2013, el Secretario de Movilidad designa Administrador del contrato al Ing. Roberto Noboa Caviedes, y como Fiscalizador-Supervisor al Ing. Francisco Villena, funcionarios de la Secretaría de Movilidad.

1.3. Año 2017, Consultoría para definición de medios de pago.

1.4. Año 2019, Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito - Libro IV: Del Eje Territorial, Libro IV.2: De la Movilidad. TÍTULO XI, DE LA REGULACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE, EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo IV.2.226.- Definiciones: *Para la aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, se tendrán en cuenta las siguientes abreviaturas y definiciones:*

1. DMQ: *Distrito Metropolitano de Quito.*

2. Administrador del Sistema: *Órgano u organismo responsable de la administración el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.*

1.5. Año 2021, Ordenanza No. 017-2020, Reformatoria del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito se establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y la creación de una Autoridad Única para la Administración del Sistema de Transporte Público.

Se ha planteado la necesidad de integrar los subsistemas de Transporte Público, lo que implicaría:

- *Reforma de la gestión tarifaria, recaudación, costos, distribución de ingresos - nuevos contratos con operadoras de transporte.*
- *Mejora de la calidad de servicio - estándares de confort.*
- *Integración de servicios municipales.*
- *Reestructuración de rutas.*

Esta Autoridad tendría entre sus funciones y responsabilidades las siguientes:

- *Operativizar y ejecutar el Plan Metropolitano de Movilidad en el componente de transporte público integrado de pasajeros;*

- *Supervisar y controlar el sistema tarifario: integración, recaudación, seguridad;*
- *Administrar el fideicomiso;*
- *Definir la distribución de ingresos;*
- *Gestionar y regular la integración de los sistemas de transporte;*
- *Administrar y gestionar los permisos de funcionamiento de los operadores de transporte público de pasajeros; entre otras.*

2. ANÁLISIS TÉCNICO

2.1. De la Agencia Metropolitana de Transporte

Analizada la documentación correspondiente a la consultoría del año 2013, la cual establece la misión de la Agencia Metropolitana de Transporte:

Administrar, ejecutar, gestionar, coordinar, fiscalizar y sancionar la operación del Sistema de Transporte Público del DMQ, en el marco del Plan Maestro de Movilidad y de las políticas de la Secretaría de la Movilidad.

Objetivos estratégicos:

- *Formular proyectos de modificación y ajuste de rutas de transporte público, amparados en la planificación integral de la Secretaría de Movilidad y los requerimientos del Sistema Metropolitano de Transporte Público.*
- *Administrar y regular la operación del Sistema de Transporte Público en el DMQ, mediante la gestión operativa de los Contratos de Operación emitidos*
- *Administrar en todas sus fases el recaudo del Sistema Metropolitano de Transporte Público.*
- *Fiscalizar y supervisar la operación del servicio de transporte público con su respectivo equipamiento urbano e infraestructura, a fin de mejorar la calidad de vida de los usuarios de los subsistemas de Transporte Público.*
- *Promover la participación ciudadana a través de mesas de diálogo y concertación con los actores principales de la movilidad en lo relacionado con el transporte público, a fin de atender sus requerimientos de movilización*

De igual manera, la consultoría propone la siguiente estructura funcional:

MACROPROCESO	DIRECCIÓN	UNIDAD
Gobernante	Dirección Ejecutiva	
Agregadores de Valor	Dirección de Planificación de Transporte	Unidad de Proyectos y Regulaciones
		Unidad de Planificación Operativa
	Dirección de Gestión de Transporte	Unidad de Atención al Cliente (Call Center)
		Unidad de Gestión Operacional
	Dirección de Administración de Sistemas Tecnológicos	Unidad de Diseño
		Unidad de Ejecución
		Centro de Gestión de Flotas
		Unidad de Fiscalización Operacional

	Dirección de Fiscalización de Transporte	Unidad de Fiscalización de Infraestructura
	Dirección de Juzgamiento Administrativo	Unidad de Juzgamiento de Infracciones Administrativas de Transporte Público
Habilitantes de Asesoría	Auditoría Interna	
	Dirección de Asesoría Jurídica	
	Dirección de Gestión de Calidad y Planificación Institucional	
	Dirección de Comunicación Social	
Habilitantes de Apoyo	Dirección Administrativa	Unidad de Informática
		Unidad de Bienes y Adquisiciones
		Unidad de Servicios Generales
	Dirección Financiera	Unidad de Presupuesto
		Unidad de Contabilidad
		Unidad de Tesorería
	Dirección de Gestión del Talento Humano	
Secretaría General		

Dentro del documento, se establece además el orgánico funcional de segundo nivel de la Agencia propuesta:

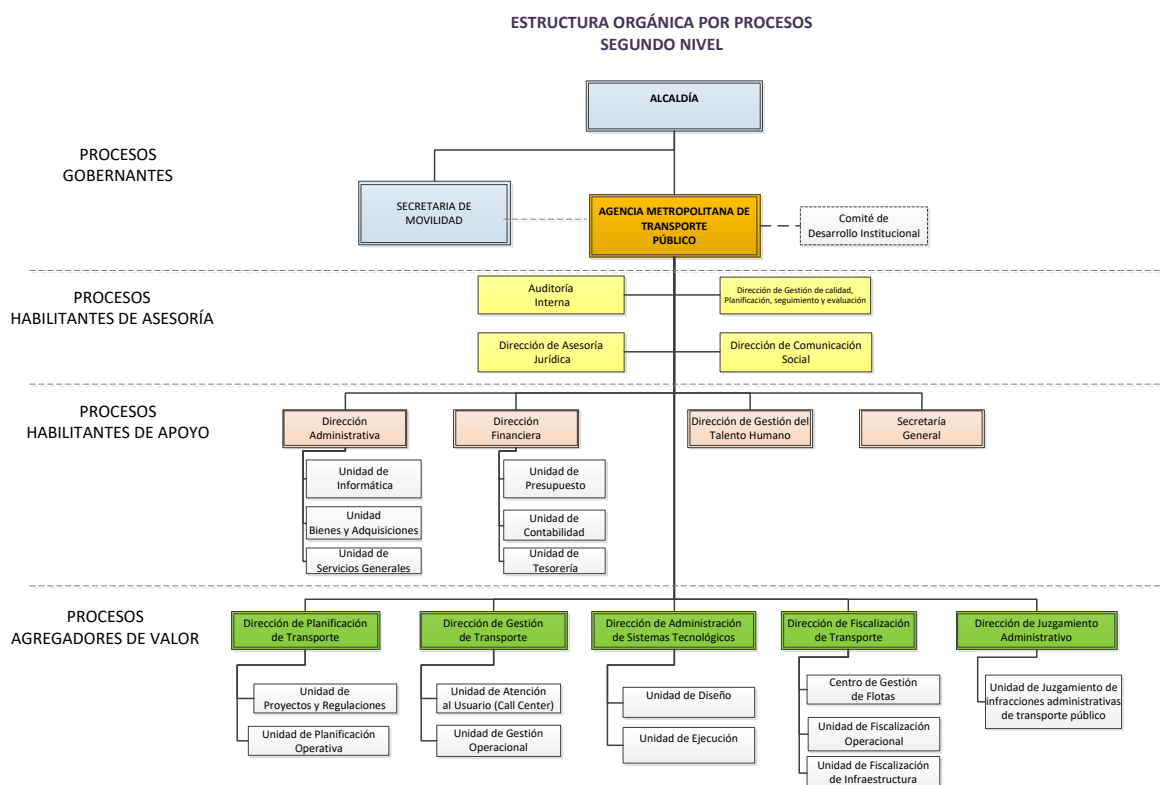


Figura 1.-Estructura Orgánica de Segundo Nivel

Fuente: Consultoría Flores, 2019, SM

Cabe indicar que, una vez revisada la documentación antes descrita, se concluye lo siguiente:

La consultoría fue realizada en el marco del proceso de reestructuración organizacional de la estructura Municipal en el año 2013, donde se propuso la creación de una Agencia Metropolitana de Tránsito y una Agencia Metropolitana de Transporte

La consultoría, dentro de su cadena de valor, misión, y objetivos estratégicos, esta lo relacionado fundamentalmente lo que en ese momento realizaba la Dirección Metropolitana de Gestión de Movilidad, es decir lo correspondiente a la gestión y control al subsistema de transporte público de pasajeros convencional

Se mantiene una dependencia administrativa de la administración central del Municipio

El modelo de gestión planteado hace referencia a una agencia dependiente de la secretaria de movilidad, que gestione el transporte público convencional.

2.2. De la Unidad Ejecutora para la implementación del

Mediante Ordenanza No. 017-2020, Reformatoria del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito se establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y la creación de una Autoridad Única para la Administración del Sistema de Transporte Público.

Se ha planteado la necesidad de integrar los subsistemas de Transporte Público, lo que implicaría:

- Reforma de la gestión tarifaria, recaudación, costos, distribución de ingresos – nuevos contratos con operadoras de transporte.
- Mejora de la calidad de servicio – estándares de confort.
- Integración de servicios municipales.

- Reestructuración de rutas.

Esta Autoridad tendría entre sus funciones y responsabilidades las siguientes:

- Operativizar y ejecutar el Plan Metropolitano de Movilidad en el componente de transporte público de pasajeros;
- Supervisar y controlar el sistema tarifario: integración, recaudación, seguridad;
- Administrar el fideicomiso;
- Definir la distribución de ingresos;
- Gestionar y regular la integración de los sistemas de transporte;
- Administrar y gestionar de los permisos de funcionamiento de los operadores de transporte público de pasajeros; entre otras.

La Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad (DMPPM) es una de las cuatro Direcciones que se encuentran dentro de la estructura orgánico-funcional de la Secretaría de Movilidad. Si bien no existe un documento oficial en donde se describan las funciones de la Dirección como de su Director, a continuación, se describen las que se han adoptado para su titular, bajo los requerimientos de la Secretaría:

Director:

- Dirigir, orientar, asesorar, supervisar y validar la realización de todas las actividades delegadas y requeridas a la DMPPM, desarrolladas por el equipo de profesionales que la conforman, para ponerlas a consideración del señor Secretario de Movilidad;
- Asesorar al Secretario en temas relativos a ámbito de la Secretaría de Movilidad.
- Formular propuestas de políticas, lineamientos estratégicos, objetivos, programas y proyectos para Planes de Movilidad y de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, con el aporte del personal técnico.
- Proponer proyectos de la Dirección para los POAs anuales y sus reformas, como parte de la Secretaría de Movilidad.
- Definir, justificar y solicitar la contratación de estudios de movilidad.

Personal Técnico:

- Actuar como Administradores de contratos de consultoría generados por la Dirección
- Dirigir, revisar y validar la elaboración de informes técnicos relacionados con:
 - Estudios de impacto de tráfico y propuestas de mitigación de proyectos urbanísticos y/o arquitectónicos públicos o privados, realizados por los técnicos de la Dirección u otras dependencias municipales o requerientes externos.
 - Informes técnicos de gestión de tráfico: definición de sistemas de circulación vehicular, seguridad peatonal, pacificación de tráfico, y de transporte comercial, con base a requerimientos institucionales o de la ciudadanía.
 - Informes técnicos relacionados con proyectos de transporte público, comercial (taxis, escolares e institucionales, carga liviana y turísticos).
 - Elaborar propuestas de normativas: proyectos de ordenanzas, resoluciones, reglas e instructivos técnicos, relativas a la movilidad.
 - Coordinar acciones con otras entidades municipales para el desarrollo de proyectos de movilidad.
 - Representar a la Secretaría en comités, comisiones, mesas técnicas, reuniones de trabajo generadas por las dependencias municipales u

organismos externos, dispuestas y/o autorizadas por el Secretario de Movilidad

Equipo de trabajo

La DMPPM cuenta con el siguiente personal:

Área	Personal
Dirección	1 profesional
Técnica	8 profesionales
Registro de Información de tráfico	2 técnicos
LUAEs	4 técnicos
Urbanismo & Movilidad	1 técnico
Administrativa	1 asistente de Dirección
TOTAL	17

Como se puede evidenciar, al ser parte de la DMPPM, el equipo técnico se encuentra asignado a varias tareas propia de la mencionada Dirección, por lo que el tiempo de dedicación del personal exclusivo de la Unidad Ejecutora, se reduce a aproximadamente un 60% (1 director, 1 especialista planificación, 1 geógrafo, 1 economista y 1 asistente de economista).

Sin embargo de lo indicado, el equipo técnico de la UE-SITP, ha implementado la ordenanza 017-2020, con la asistencia técnica de 1 geógrafo y personal externo a la Secretaría de Movilidad: 1 EPMMOP, 1 EPMMQ, 1 EPMTTP, cabe indicar que el apoyo solicitado a AMT no se concretó.

2.3. Funciones de la unidad de implementación del sistema integrado de transporte público

La Unidad de Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, será la encargada de efectivizar la implementación de la integración de los subsistemas de transporte público de pasajeros, acorde a lo establecido en la OM 017-2020, promulgada el 01 de diciembre de 2020, y ejercerá las competencias en materia de planificación de los servicios de transporte público, seguimiento en la fase primera de la implementación de: fideicomiso(s) del SITP, SIR, concurso público de rutas en todas sus etapas, estrategia de incorporación paulatinas de los paquetes de rutas que resulten ganadores del concurso público, cumplimiento de los indicadores de calidad y otras que las establezca la autoridad máximo de la Secretaría de Movilidad.

COMPETENCIAS

1. Definir las políticas y las reglas del sistema de recaudo interoperable. Consiste en llevar a cabo la definición del reglamento de interoperabilidad, así como la generación de los manuales y procedimientos respectivos, que sean necesarios para la debida regulación de todos los aspectos asociados a la interoperabilidad en el SIR. Actualmente, según la Ordenanza Metropolitana No. 185, esta responsabilidad es de la Secretaría de Movilidad, la cual se recomienda sea transferida a la respectiva Autoridad Única de Transporte.

2. Definir la política tarifaria del sistema.

Definir las políticas y regulaciones para las tarifas del sistema, estableciendo condiciones de tarifas planas o diferenciales, dependiendo de diferentes factores como horario, zonas, perfiles de usuario y transbordos. Actualmente esta responsabilidad es del Concejo Metropolitano de Quito. Se recomienda que se transfiera a la Autoridad Única de Transporte, con el apoyo del Comité de Interoperabilidad, para que se beneficie los criterios técnicos ahí expuestos.

3. Definir las comisiones por usos interoperables.

Establecer las comisiones que serán reconocidas a cada uno de los subsistemas por usos del medio de pago en la red interoperable, principalmente, para los servicios de recarga y venta del medio de pago electrónico. Para los diferentes casos de uso, deberán ser definidas las reglas que se tendrán en cuenta para la liquidación y la emisión de las respectivas órdenes de pago a cada subsistema por los servicios interoperables suministrados.

4. Definir las reglas de uso de los medios de pago.

Establecer las políticas de uso del medio de pago electrónico, considerando la definición de perfiles de usuario, transbordos, beneficios, entre otros. Actualmente esta responsabilidad es del Concejo Metropolitano de Quito. Se recomienda que se transfiera a la Autoridad Única de Transporte con el apoyo del Comité de Interoperabilidad, para que se beneficie los criterios técnicos ahí expuestos.

5. Definir las políticas de seguridad del sistema.

Diseñar, administrar y velar por el cumplimiento de las políticas de seguridad informática que se han definido, con el objetivo de garantizar el funcionamiento apropiado del SIR, minimizando el riesgo de actividades de fraude y evasión.

6. Implementar estrategias para mitigar el riesgo de fraude.

Proponer y llevar a cabo la ejecución de estrategias para reducir al máximo el riesgo de fraude y evasión en el SITMQ, que no están relacionadas con la vulneración de la seguridad informática el SIR

7. Definir especificaciones de medios de pago.

Definir el mapping o la estructura de datos del medio de pago, para garantizar un nivel de flexibilidad adecuado para la integración de subsistemas y servicios al SIR, así como un funcionamiento eficiente y seguro para la comunicación entre los medios de pago electrónico y los equipos en campo.

8. Homologar las empresas recaudadoras y los componentes.

Aprobación del ingreso de las empresas recaudadoras al SIR, certificando que cumplen con los requerimientos establecidos para la operación de la infraestructura tecnológica de recaudo. Esta certificación otorga la autorización para el suministro de los servicios de uso, personalización recarga y/o venta de medios de pago del SIR. De igual forma, se requiere definir las especificaciones para la homologación de los equipos en campo.

9. Supervisar y coordinar el sistema integrado de recaudo.

Coordinar las funciones y los procesos de los actores de la red, atender solicitudes sobre la interoperabilidad del SIR, y asegurar el correcto funcionamiento del SIR y el cumplimiento de las reglas de interoperabilidad establecidas.

10. Mediar en la resolución de conflictos.

Tomar el papel de mediador ante la eventualidad de un conflicto entre los diferentes actores del SIR. Adicionalmente, disponer mecanismos para la resolución de los problemas.

11. Auditar procesos y actores.

Recolección y evaluación de la información relacionada con la operación, en búsqueda de evidencias que permitan dar un diagnóstico acerca del cumplimiento de las reglas y políticas de interoperabilidad.

12. Conceder permisos para la emisión de medios de pago.

Otorgar los permisos y emitir las autorizaciones necesarias para la emisión de los medios de pago electrónico, con base en la demanda.

En la ausencia de un ente gestor del subsistema Convencional, la Autoridad Única de Transporte deberá, en relación con ese subsistema:

- Definir las políticas de atención y servicio al cliente;
- Definir los niveles de servicio; y
- Supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio.

Para la integración de Metrobús-Q al SIR, la Autoridad Única de Transporte se encargará de:

- Contratar al concesionario de recaudo y a los aliados comerciales para el despliegue de la red externa de recarga.

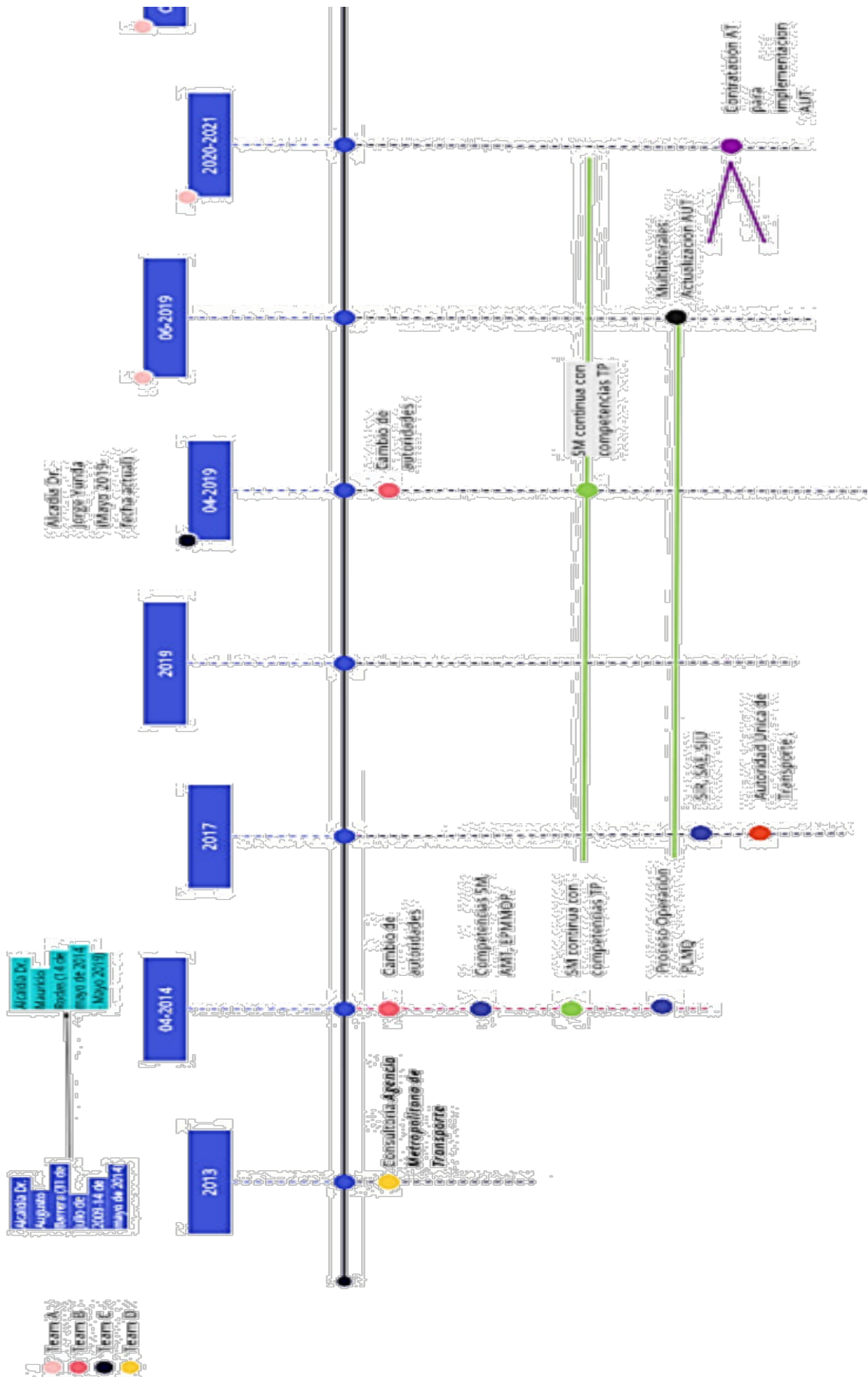
Para la integración de líneas futuras del Metro de Quito al SIR, la Autoridad Única de Transporte se encargará de:

- Contratar al (los) proveedor(es) tecnológico(s) y/o concesionario(s), para su implementación y operación.

Se propone la creación del Comité de Interoperabilidad, que será integrado por representantes de los entes gestores de los subsistemas que integran el SITMQ, por la Alcaldía del DMQ y por la Autoridad de Transporte. El Comité de Interoperabilidad brinda apoyo a la Autoridad en la definición de políticas, estrategias y reglas de la red.

Asimismo, las políticas y reglas formalizadas por la Autoridad de Transporte deben surgir del común acuerdo con los gestores del sistema, satisfaciendo el interés general de todos los actores

3. DESARROLLO CRONOLÓGICO Y AVANCES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA AUTORIDAD ÚNICA DE TRANSPORTE



Como se puede apreciar en la gráfica, el proceso de implementación de la Agencia Metropolitana de Transporte y luego de la Autoridad Única de Transporte, inicia en el año 2013, con la consultoría para la implementación de AMTP, la cual en su momento no fue realizada y solo se dio paso a la implementación de la actual AMT.

Dado los cambios políticos, establecidos en tres administraciones, con cambio de Alcaldes, Secretarios de Movilidad, Concejales Metropolitanos, la concreción de la antes indicada Agencia Metropolitana no se dio hasta la presente fecha.

Sin embargo, por aporte de los multilaterales, el concepto inicial dio paso al proceso de conformación de la Autoridad única de Transporte, la cual a mas de las identificadas por a la agencia, tomará a cargo el global de la Administración, Gestión y Control del Transporte en el MDMQ, ampliando su accionar en todas las modalidades de transporte público de pasajeros, incluido modos no motorizados.

CONTRATACIÓN DE CONSULTORÍA (Autoridad Única)

Es importante indicar que, nos encontramos en proceso de contratación de la consultoría: ECEPM METRO QUITO-142877-CS-QCBS / ESTUDIO QUE PERMITA ESTRUCTURAR Y CONFORMAR LA ENTIDAD ADMINISTRADORA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (Autoridad Única de Transporte), que va a ser financiada por el Banco Mundial por medio del Componente V de la Primera Línea del Metro de Quito, misma que se encuentra en la etapa de "Revisión de Ofertas.

Financieras y Negociación" por parte del Comité Técnico de calificación y tendrá una duración de 150 días a partir de la suscripción del contrato, se espera que el 15 de abril inicie su ejecución.

La referida consultoría tendrá las siguientes fases:

Fase 1.- Reporte de diagnóstico.

Fase 2.- Propuesta de la institucionalidad y el de modelo de gestión de la entidad Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ.

Fase 3.- Modelo de implementación de la propuesta del ente Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ (SMTP-DMQ).

Fase 4.- Propuesta de financiamiento para el funcionamiento de la entidad.

Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ.

Actualmente, nos encontramos en la etapa de adjudicación a la consultora que cumple con la calificación técnica de mayor puntaje (APCA SIGMA GP – A&V)

4. CONCLUSIONES

1. La temporalidad de la consultoría sobre la Agencia Metropolitana de Transporte, data del año 2013, cuando las condiciones sociales, económicas, políticas y principalmente de movilidad eran distintas a las actuales, al no haberse implementado la AMTP en su debido momento, este estudio se considera como un insumo para la Consultoría de la Autoridad Única de Transporte

2. El modelo de gestión de la AMTP, atiendo a lo dicho anteriormente, y a la gestión

y control del subsistema de Transporte Público Convencional

3. El sistema Integrado de Transporte, determina un nuevo modelo de gestión de todo lo concerniente a la movilidad, y principalmente al transporte de pasajeros, conforme lo recoge la ordenanza 017-2020, del 01 de diciembre de 2020.
4. La información referente a la AMTP, es parte de la documentación que será evaluada y analizada por la consultoría contratada.
5. El personal técnico de la Secretaría de Movilidad, como se ha evidenciado en los párrafos anteriores, no es suficiente para estructurar, peor aun implementar una Autoridad Única de Transporte, conforme a experiencias que se han revisado de otros países en los cuales ya se tiene implementada una Autoridad Única de Transporte.
6. Las competencias que serán asumidas por la AUT, implican una reconfiguración de toda la estructura de movilidad, competencias, gestión, control, administración y otras. Las mismas que serán definidas por la consultoría que está en proceso de adjudicación por parte del Banco Mundial
7. La secretaria de Movilidad, ha desarrollado los proceso y acciones tendientes al cumplimiento de la Ordenanza 017-2020, que son parte de los objetivos que debe y deberá cumplir la futura AUT.

Elaborado por: Ing. Henry Vilatuña Guaraca
**Director Metropolitano de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad**

Para: Ledo. Guillermo Abad Zamora
Secretario de Movilidad