

Memorando Nro. SM-DMMTS-2020-0016

Quito, D.M., 10 de febrero de 2020

**PARA:** Sr. Lcdo. Guillermo Eugenio Abad Zamora  
**Secretario de Movilidad**

**ASUNTO:** Informe Técnico de Traspaso del Proyecto Sistema de Bicicleta Pública.

De mis consideraciones:

Reciba un cordial saludo y sírvase encontrar adjunto a la presente (en forma física), el Informe Técnico para la ejecución del traspaso del proyecto del Sistema de Bicicleta Pública a la EPMMOP, el mismo que ponemos a su consideración, indicándole que previamente fue analizado, discutido, desarrollado y aceptado por personal de planificación de la Empresa de Pasajeros, personal de la Dirección Comercial y de Planificación de la EPMMOP y personal técnico de la Secretaría de Planificación.

Sin más por el momento y señalando que de antemano hacemos extensivo nuestro agradecimiento por la atención prestada a la presente.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Sr. Fernando Alberto de la Torre Serratore  
**DIRECTOR DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE**

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Fabian Antonio Sáenz Dávalos	fasd	SM-DMMTS	2020-02-07	
Aprobado por: Fernando Alberto de la Torre Serratore	fad	SM-DMMTS	2020-02-10	

RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS DESPACHO		<b>QUITO</b> SECRETARÍA DE MOVILIDAD
Fecha	10 FEB 2020	SHIO. Hora:
Nombre:	.....	
Firma:	..... <i>Setty</i>	

**Informe Técnico No. SM –DMMTS-001-2020**

**Proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ**

Fernando de la Torre Serratore  
Director Metropolitano de Modos de Transporte Sostenibles  
Secretaría de Movilidad  
07.02.2020

**1. ANTECEDENTES**

Teniendo en cuenta el mandato contemplado en el Código Municipal Título XII "(...) *“DE LA PRIORIZACIÓN, REGULACIÓN FACILITACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA BICICLETA Y CAMINATA COMO MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (...)”* que en diferentes artículos que se citan a continuación, se obliga a la Secretaría de Movilidad a cumplir con estos. Se procede a citar los mismos: "(...) Artículo IV.2.266 *“Objeto”* ordinal 3 que manifiesta: *“Los criterios para la implementación, monitoreo, medición y mejora de la infraestructura para garantizar la movilidad segura en bicicleta y caminata”*, numeral 4 que manifiesta: *“Las formas de promoción de la bicicleta y caminata como modos de transporte prioritarios y la educación para generar una armónica convivencia entre los diferentes actores de la movilidad” (...)*"

"(...) Artículo IV.2.271.-*“Objetivos”*- numeral 3 que manifiesta: *“Garantizar a los ciudadanos el acceso a circulación por las vías en bicicleta y caminata en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente” (...)*".

En la Sección II *“Planificación e Institucionalidad”*, "(...) Artículo IV.2.276.- *“Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en el Distrito Metropolitano”*.- ordinal 9 que manifiesta: *“Realizar los estudios necesarios para la ejecución de obras públicas promoviendo una mejor utilización de las mismas al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público” (...)*"

"(...) *“CAPÍTULO II DE LA CAMINATA Y LA BICICLETA, INFRAESTRUCTURA Y PROMOCIÓN, SECCIÓN I DE LA CAMINATA Y LA BICICLETA”* que manifiesta en su *“Artículo IV.2.285.- “De la bicicleta”*.- *La bicicleta tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte excepto el caminar, por lo que las personas que lo utilizan tienen el derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, por espacios con las adecuaciones correspondientes y debidamente señalizados para transitar con seguridad”*.

*“Los usuarios de bicicleta dispondrán de vías de circulación privilegiada como ciclovías y espacios similares. De preferencia, las ciclovías serán diseñadas e implementadas con mecanismos de separación con los demás medios de transporte motorizado en la calzada para*

garantizar su seguridad, especialmente en vías arteriales principales o secundarias y vías colectoras”.

“Los usuarios de bicicleta tienen derecho a ser considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas, luego de la priorización peatonal” (...).”

“(...) **Artículo IV.2.288.- Bicicleta pública.** - El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por medios manuales o automatizados, para facilitar y promover el uso urbano de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la regulación, control y evaluación del sistema de bicicleta pública. Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y que reciban mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegarse la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento del mismo y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público (...).”

De lo expuesto en la parte anterior, se infiere la necesidad de contar con un gran estímulo para el uso de la bicicleta como un medio idóneo de transportarse en el área urbana de la ciudad, de preferencia a través de un sistema de bicicleta pública renovado y puesto en operación completamente automatizado, implementado en los lugares de mayor concentración de personas que diariamente deben movilizarse para cumplir sus diferentes actividades.

Mediante Ordenanza PMU No. 002-2019, el Concejo Metropolitano de Quito, aprobó el presupuesto general del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el ejercicio económico 2020, en el que se incluyó el proyecto Sistema de Bicicleta Pública del DMQ sin presupuesto en el POA de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

Mediante Oficio Nro.SM-2020-0051, de 07 de enero de 2020, suscrito por la Secretaría de Movilidad, se remite la Resolución No. MA-2019-147 de fecha 26 de diciembre de 2019, en la que se resuelve: “...Deléguese y dispóngase a la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS, la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en sus fases preparatoria, precontractual, de ejecución y liquidación, para lo cual la Secretaría de Movilidad entregará los lineamientos y documentación para llevar adelante la administración del Sistema de Bicicleta Pública de Quito-Bici Quito dentro del Distrito Metropolitano de Quito...”.

## 2. ALCANCE

Un sistema de bicicleta pública (SBP) es un sistema de transporte individual que basa sus operaciones en el préstamo o alquiler de bicicletas a ciudadanos para que las usen como un medio de transporte (ITDP 2011).

La tendencia a nivel mundial indica que “el uso de la bicicleta constituye un medio eficaz y económico para desplazarse. Asimismo, esta actividad incorpora un sin número de beneficios ambientales, económicos, sociales y culturales que han ido siendo reconocidos tanto por la comunidad de usuarios como también por las instituciones relacionadas con la movilidad. El uso de este medio de transporte contribuye en la tarea de descontaminación, descongestión vial, en el ámbito de la salud como ejercicio físico, recreación y en la economía familiar.

Adicionalmente, existe un alto consenso de que revitaliza social y culturalmente los espacios públicos, mejora la calidad de vida de los barrios y otorga condiciones de seguridad estableciendo un contacto más cercano y directo entre los habitantes.”<sup>1</sup>

Los sistemas están conformados por dos componentes principales bicicletas y estaciones; su éxito radica en la alta cantidad de las mismas dentro de los límites de operación del sistema, para que de esta manera la oferta supere a la demanda. Además, así se facilita que los ciudadanos conviertan a esta en la primera elección al momento de decidir el sistema de transporte público a utilizar.

En julio del 2012 se implementó por primera vez en Quito un SBP, el que arrancó con 425 bicicletas y 25 estaciones dentro del hipercentro de la ciudad, desde la estación La Y del trolebús hasta el centro histórico. En sus inicios, el sistema fue operado por un contratista privado y tenía un costo para cada usuario de US\$25 anuales. En ese sistema llegaron a estar alrededor de 3,000 personas inscritas.

El sistema de operación es semiautomático por lo que se requiere siempre la presencia de un operador en cada estación para proceso de retirar / entregar una bicicleta. En Quito, el sistema está operativo desde las 7:00 hasta las 19:00 horas, de lunes a viernes y de 8:00 a 17:00 horas los fines de semana y feriados.

El presente proyecto se centrará en generar una propuesta de cambio en el modelo de gestión del sistema de bicicleta pública de Quito, para lo cual se investigarán experiencias internacionales y aspectos legales relacionados a la bicicleta pública. El modelo contemplará la cobertura del SBP, automatización del sistema (método para obtener bicicletas), inscripción al SBP y tarifas, definición de costos del SBP y modelo de contratación, definiendo las respectivas participaciones del Municipio y de la empresa privada.

La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas de Quito, desea a través de la implementación del SBP de Quito, lograr satisfacer la necesidad de los usuarios que demandan una mejora sustancial en la prestación del servicio. Este proyecto pretende principalmente un modelo de gestión que permita mejorar lo siguiente:

- De los análisis realizados dentro de estudios, consultorías y criterios emitidos por autoridades de las entidades de Movilidad del MDMQ, se ha determinado que una alianza estratégica entre un operador privado y una empresa pública es lo adecuado, dadas las circunstancias del momento; en el que el sistema requiere en forma urgente

<sup>1</sup> Investigación, factibilidad y gestión de concesión de bicicletas públicas, Sapag & Sapag Ingenieros Consultores, Chile, 2012.

Es importante ser repotenciado, de esta manera mejorar el servicio para atender la demanda de usuarios y porque se ha vuelto prioritario incrementar el número de los mismos.

En este nuevo esquema de gestión se busca mejorar sustancialmente el financiamiento para que el sistema sea sostenible a largo plazo. Dentro de estas características, se ha definido a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas como la entidad que tiene las competencias para lanzar y controlar este proceso de SBP de Quito.

- Según las recomendaciones de los manuales de SBP basadas en estudios técnicos, se necesita que las estaciones no tengan entre sí una distancia mayor a 500 metros. Esto quiere decir que, para que el sistema funcione correctamente y se vuelva una alternativa de movilidad eficiente para los usuarios, desde la estación Multimodal del Labrador hasta el Terminal Quitumbe deberían existir un mínimo de 64 estaciones del SBP con más de 720 bicicletas en servicio. Las mismas, (bicicletas y estaciones) pueden ser implementadas en número por fases y de acuerdo a la demanda que se vaya presentando. Además, se deben modernizar las bicicletas a una mejor calidad, dimensiones y de nueva tecnología. Todos los componentes de la bicicleta deben ser diseñados para soportar un uso continuo y tener rasgos distintivos para diferenciar las del sistema y desalentar su robo. Las piezas deben ser de bajo mantenimiento, antivandálicas y con robustez suficiente para soportar un promedio de 9 viajes diarios por un periodo igual o superior a los 5 años.
- El SBP de Quito debe contar con un método automatizado para la obtención de las bicicletas, permitiéndole al sistema ser más eficiente, se reducirá el tiempo de espera para los usuarios como también en un ahorro en los costos operativos al no tener que depender de la presencia física de un operador. Se debe contemplar también la autonomía energética y de internet de cada estación para que funcionen las 24 horas del día durante toda la semana. Adicionalmente el sistema debe contar con un software que ayude a manejar, manipular y controlar el sistema desde un centro de control y gestión del SBP de Quito. Este sistema de operación no solo ayuda a la compañía operadora sino también a los usuarios, ya que a través de sus teléfonos inteligentes con la descarga de una aplicación pueden saber dónde se encuentra la estación más cercana, cuál estación cuenta con espacios para devolver la bicicleta y cuál tiene bicicletas disponibles para el usuario.
- Contar con un método sencillo y amigable para la inscripción a todo el sistema y con un esquema de tarifas que sea lo suficientemente accesible para tener el mayor número de usuarios posibles.
- Este modelo de gestión debe definir conveniente la difusión apropiada para fomentar el uso de bicicleta como un medio de transporte usual para desplazarse dentro de la

ciudad. De ser necesario se debe propender a realizar alianzas en los sectores público y privado para ofrecer el servicio en grupo, para usuarios y posibles usuarios de dichas instituciones o empresas.

- El modelo de gestión deberá contemplar la mejora en la cobertura del SBP durante los próximos diez años. Este sistema deberá estar localizado entre la zona industrial Norte de Quito y el sector de comercio del Sur de Quito. Cada punto de servicio deberá comenzar su funcionamiento con al menos 12 bicicletas y ocho anclajes libres para bicicletas que llegan.
- El modelo de gestión deberá contemplar la mejora en el proceso de inscripción de los usuarios a partir del día uno de funcionamiento. Este debe poder realizarse desde cada estación, a través de una página web, una aplicación móvil o en las oficinas del SBP de Quito en el caso de ser una tarifa diferenciada. El monto de inscripción deberá ser accesible y competitivo con los otros medios de transporte públicos utilizados en la ciudad. Además, este pago debe contemplar el seguro de los usuarios y de las bicicletas. Debe ser un modo de pago universal y deberá poder funcionar mediante débitos y créditos de tarjeta, electrónicos y mediante tarjeta multimodal en el momento de definirse una. Se debe estudiar la posibilidad de tener un costo de inscripción diferenciado para estudiantes o personas en estado de vulnerabilidad económica, con el fin de incentivar el uso del sistema y que este sea más accesible para toda la población. Para personas de la tercera edad y otros casos que están amparados en la ley, se aplicará la normativa que se encuentre vigente.
- El modelo de gestión mediante una alianza público privada estará sujeto a lo que se dispone en la ley para el caso de una inversión privada sobre los incentivos y beneficios tributarios y económicos para la empresa privada.

En un trabajo posterior se deben tratar los otros dos problemas mencionados, tanto la necesidad de una infraestructura vial adicional para bicicletas tanto públicas como privadas, como la importancia de una campaña que ayude a cambiar ciertos prejuicios que tienen los usuarios del SBP de Quito.

### **3. Objetivo General**

El objetivo principal del proyecto es generar una propuesta de cambio en el modelo de gestión para mejorar el sistema de bicicleta pública. A través de un sistema de alianza Público/Privada que garantice un sistema óptimo para la dotación del SBP para la ciudad de Quito.

#### **3.1. Objetivos Específico**

- ✓ Dotar de 750 bicicletas mecánicas para el sistema de bicicleta pública de la ciudad de Quito, la dotación de equipos puede

estar dividido en fases según viabilidad técnica y económica.

- ✓ Implementar e instalar un total de 54 estaciones automatizadas de provisión de bicicletas en las zonas urbanas, la implementación puede estar dividido en fases según viabilidad técnica y económica.
- ✓ Implementar y permitir el uso de una plataforma tecnológica adaptada a la ciudad de Quito, que incluya aplicaciones en línea y para teléfonos móviles que permita a los usuarios acceder al sistema de bicicletas públicas que se implementaría en la primera fase.
- ✓ Proporcionar la operación técnica del sistema que incluya la supervisión, mantenimiento, balanceo, seguimiento y control del servicio que se implementará en la primera fase.
- ✓ Establecer una base de datos histórica de cartera de usuarios, número de traslados en bicicleta, lecturas y proyecciones de crecimiento/decrecimiento de usuarios y viajes, estadísticas de satisfacción del cliente y contratiempos. Todo esto en tiempo real, mediante el uso de tecnologías de la información aplicadas a un sistema de transporte en bicicleta desarrollado en su primera fase del proyecto.

#### **4. Existencia del Proyecto de Bicicleta Pública en el POA 2020**

De la experiencia obtenida en la operación del actual sistema de bicicleta pública de Quito, se ha advertido que el mismo se realiza con bajos estándares de calidad, un sistema de control prácticamente manual y sin tecnología, estaciones no adecuadas para atender a los usuarios y tampoco para acoger al personal que le toca laborar en condiciones deficientes tanto físicas, técnicas y administrativas.

También, es público y notorio que no se ha podido mantener en altos niveles de calidad el servicio a los usuarios y que es evidente el deterioro de las bicicletas y en general todos los equipos que son necesarios para mantener un servicio eficiente. La mayoría de estos equipos, ya han cumplido su vida útil, tornándose complicado, oneroso y difícil el mantenimiento de los mismos. Se concluye con la necesidad de efectuar un cambio radical en el concepto del manejo de la bicicleta pública de Quito.

Por estos motivos y en razón de que la institución municipal al momento carece de los recursos económicos y técnicos para mantener en óptimas condiciones el Sistema de Bicicleta Pública, se

optó por realizar una Alianza Estratégica con un ente privado en beneficio del sistema, los usuarios y de la ciudad.

La Secretaría de Movilidad como el ente Rector de la movilidad en la ciudad de Quito, es la responsable de priorizar programas y proyectos del sector de movilidad del DMQ con la finalidad de coordinar y articular la visión estratégica del sector.

En este contexto, para la planificación del 2020 se priorizo como proyecto el "Sistema de Bicicleta Pública del DMQ" definido inicialmente como el ejecutor a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ), para el cual se aprobó su respectiva estructura programática con su objetivo operativo e indicadores y metas de gestión, programa, proyecto y presupuesto, conforme a la descripción que se detalla a continuación; la misma que se refleja en la Ordenanza antes citada, sin que exista asignación presupuestaria:

OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR OPERATIVO	META DEL OBJETIVO	PROGRAMA	PROYECTO	PRODUCTO	ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN	PRESUPUESTO
INCREMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO ALTERNATIVO DE DESPLAZAMIENTO	PORCENTAJE DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA AUTOMATIZADO DE BICICELTA PÚBLICA	IMPLEMENTAR EL 100% EL SISTEMA AUTOMATIZADO DE BICICLETA PÚBLICA	MOVILIDAD SOSTENIBLE	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ	SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA OPERANDO	GENERAR LA ALIANZA PÚBLICO - PRIVADA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA	ene-20	dic-20	0
	NÚMERO DE VIAJES MENSUALES EN EL SISTEMA DE BICICELTA PÚBLICA DEL DMQ	LOGRAR AL MENOS 26,250 VIAJES MENSUALES EN EL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ							

El Proyecto "SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ"; es una iniciativa de vital importancia para proveer al Distrito Metropolitano de Quito de un adecuado instrumento de movilidad que busca implementar un sistema inteligente de bicicleta pública que cuente con tecnología de punta, controles automatizados y elementos tecnológicos de alta calidad.

Por otro lado, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, tiene como objetivos principales diseñar, planificar, construir, mantener, operar y en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público; infraestructura para movilidad; infraestructura del sistema de transporte terrestre; espacio público destinado a estacionamientos; prestar servicios públicos a través de la infraestructura a su cargo.

Sobre la base de lo indicado y al ser la EPMOP el ente competente en temas de planificación, ejecución de obras públicas de movilidad y espacio público dentro del DMQ. Para lo cual cuenta con el personal capacitado en el manejo de la infraestructura de movilidad y obras públicas, y considerando que la articulación y coordinación de la infraestructura vial para los modos de transporte no motorizados se encuentra liderado por esta empresa, se ha considerado que el mismo ente sea el ejecutor del proyecto del sistema de bicicleta pública en el DMQ

El artículo 35 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, define la capacidad asociativa de la siguiente manera:

*"Las empresas públicas tienen capacidad asociativa para el cumplimiento de sus fines y objetivos empresariales y en consecuencia para la celebración de los contratos que se requieran, para cuyo efecto podrán constituir cualquier tipo de asociación, alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta con sectores públicos o privados en el ámbito nacional o*

*internacional o del sector de la economía popular y solidaria, en el marco de las disposiciones del artículo 316 de la Constitución de la República.*

*(...) Todo proceso de selección de socios privados para la constitución de empresas de economía mixta debe ser transparente de acuerdo a la ley y se requerirá concurso público, y para perfeccionar la asociación no se requerirá de otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el Directorio.*

*No requerirán de concursos públicos los procesos de asociación con otras empresas públicas o subsidiarias de éstas, de países que integran la comunidad internacional.”*

En concordancia con el artículo 36 de la LOEP, que determina:

*“INVERSIONES EN OTROS EMPRENDIMIENTOS.- Para ampliar sus actividades, acceder a tecnologías avanzadas y alcanzar las metas de productividad y eficiencia en todos los ámbitos de sus actividades, las empresas públicas gozarán de capacidad “asociativa, entendida ésta como la facultad empresarial para asociarse en consorcios, alianzas estratégicas, conformar empresas de economía mixta en socio con empresas privadas o públicas, nacionales o extranjeras, constituir subsidiarias, adquirir acciones y/o participaciones en empresas nacionales y extranjeras y en general optar por cualquier otra figura asociativa que se considere pertinente conforme a lo dispuesto en los Arts. 315 y 316 de la Constitución de la República.*

*Las empresas públicas ecuatorianas podrán asociarse con empresas estatales de otros países, con compañías en las que otros Estados sean directa o indirectamente accionistas mayoritarios. En todos estos casos se requerirá que el Estado ecuatoriano o sus instituciones hayan suscrito convenios de acuerdo o cooperación, memorandos o cartas de intención o entendimiento.*

*En general los acuerdos asociativos e inversiones previstas en el inciso anterior deberán ser aprobados mediante resolución del Directorio en función de los justificativos técnicos, económicos y empresariales presentados mediante informe motivado y no requerirán de otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el Directorio para perfeccionar la asociación o inversiones, respectivamente.*

*Las inversiones financieras y en los emprendimientos en el exterior serán autorizadas por el respectivo Directorio de la Empresa Pública.”*

## 5. Conclusiones

- Se concluye que la mejor manera de atender el creciente interés por el uso de bicicleta como un medio de transporte sostenible para la ciudad, es dotar y poner a disposición de los usuarios de este medio de movilidad, un sistema ágil y oportuno que tenga como base de administración y operación la tecnología, distribuido estratégicamente a lo largo y ancho de la ciudad de Quito.
- En función de los fundamentos técnicos, financieros y jurídicos antes citados la Secretaría de Movilidad como ente rector resolvió mediante Resolución Nro. SM-2019-147, delegar y disponer a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas la administración del proyecto del SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL DMQ, por ser competente en tema de movilidad, espacio público y ejecución de obras públicas, dentro del DMQ; así como contar con el personal capacitado en el manejo de la infraestructura necesaria para los desplazamientos en bicicleta, para lo cual la Secretaría de Movilidad entregara los lineamientos y documentación que sean del caso.

## 6. Recomendación

Sobre la base de lo indicado, se requiere que la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito cierre el proyecto antes mencionado con la finalidad de dar de baja el proyecto de su Plan Operativo Anual (POA) 2020; así como la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas incorpore en su POA el citado proyecto conforme la normativa legal que les rige.



Elaborado por:  
Fernando de la Torre Serratore  
Director Metropolitano de Modos de Transporte Sostenibles  
Secretaría de Movilidad