



837
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
05 DIC 2017
RECIBIDO
Firma:..... Hora:.....

Carta Nº 44-2017/FT-GG

Señor:
Congresista Roy Ventura Angel.
Presidente de la Comisión de Transporte y Comunicaciones.
Congreso de la República.
Presente.-

Estimado Señor Roy Ventura:

Es grato dirigirnos a usted, por medio del presente adjuntamos dos resúmenes de nuestra opinión respecto a los Proyectos de Ley, propuesto por el Congresista Miguel Ángel Elías Avalos, N° 1505/2016-CR: "Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas" y la congresista Estelita Sonia Bustos Espinoza N° 2026/2017-CR: "Ley que modifica el artículo 24° Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y regula el debido procedimiento en la aplicación de las fotopapeletas para el control del tránsito terrestre", respectivamente.

Sin otro en particular, hago propicia la ocasión para expresarle nuestra consideración y estima personal.

Alfonso Flórez Mazzini
Gerente General
Fundación Transitemos

YH

INFORME

PROYECTO DE LEY N° 1505/2016-CR: “LEY QUE CREA Y REGULA EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS”, PROPUESTO POR EL CONGRESISTA MIGUEL ÁNGEL ELÍAS AVALOS.

I. Resumen

El proyecto de ley del Congresista Elías tiene por objeto crear y regular el servicio privado de transporte de pasajeros ofrecido y administrado a través de entidades operadoras de plataformas tecnológicas. Para tal efecto, se precisa que dichas entidades permiten a los usuarios acceder al servicio de taxi a través de cualquier sistema informático. No obstante, desde el lado de los operadores del servicio de transporte, el proyecto denomina tales servicios como servicio de transporte privado y define algunas prestaciones mínimas que debe cumplir la plataforma, como constituirse en empresa jurídica, que los conductores cuenten con licencia, la implementación de un libro de reclamaciones, la contratación de un seguro para el vehículo y que cuenten con revisión técnica, entre otras. Finalmente, el proyecto propugna la creación del Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas para el transporte privado, el que estará a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), siendo que éste debe tipificar y sancionar pero el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) controla y sanciona el servicio que brindan las plataformas.

II. Análisis

Para fundamentar el proyecto del Congresista Elías se analiza el caso generado a partir de la denuncia de una ciudadana ante Indecopi contra Easy Taxi debido a las llamadas de acoso que sufrió luego de finalizado el servicio de taxi que le brindó un operador y la responsabilidad de la empresa ante dicho hecho. Por ello, se sostiene que los servicios informáticos no deben suministrar información que afecte la intimidad personal; el derecho de los usuarios a una protección eficaz y la necesidad de la idoneidad de los bienes y servicios que existen en el mercado. Asimismo, se resalta la aparición de diversas plataformas tecnológicas como Uber, Taxibeat y Cabify; la falta de distintivos de las unidades vehiculares y la competencia desleal de estos operadores con aquéllos que son habilitados por el MTC y la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML). Refiere la existencia de un vacío legal en el régimen legal de estos que genera ilegalidad en su

actuación y desprotección para el usuario debido a que los vehículos con los que opera al ser privados no pueden ser objeto de fiscalización por parte de la MML.

Sobre el particular consideramos necesario establecer que el servicio de transporte terrestre de pasajeros es un servicio sujeto a reglamentación administrativa y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 le asigna el rol rector (del transporte terrestre) al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante MTC), al determinar que la competencia normativa que le asiste y que implica el dictado de reglamentos, es de competencia exclusiva del MTC; como se puede apreciar en la siguiente cita:

Artículo 11.1 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181

“La competencia normativa consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional. Aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.”

Asimismo, resulta pertinente citar lo previsto por el Reglamento Nacional de Administración de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC:

“Artículo 9.- Competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

El MTC al ser el órgano rector en materia de transporte y tránsito terrestre, a través de la DGTT, regula los estándares óptimos y requisitos necesarios para la prestación del servicio de transporte terrestre y es competente para gestionar y fiscalizar el servicio de transporte de ámbito nacional.”

En consecuencia, queda establecido en lo referido a los servicios de transporte terrestre, que la normativa asigna el rol rector al MTC y de la lectura del proyecto de ley, se aprecia que se ingresa a ejercer las atribuciones propias de la Administración, en este caso del MTC.

En términos de técnica jurídica, la Administración es la llamada a reglamentar las leyes debido a que cuenta con un equipo técnico y especializado en el conocimiento de la materia. Esto es coherente con que el Congreso de la República emita las leyes¹, las cuales son más generales y fijan los principios esenciales y fundamentales, dejando a la

¹ Constitución Política del Perú en su artículo 102°.- “Son atribuciones del Congreso:

1. Dar leyes y resoluciones legislativas, así como interpretar, modificar o derogar las existentes.

Administración la tarea de su reglamentación². La razón de fondo que sustenta esta atribución de la Administración es su capacidad para adecuar, actualizar o derogar la normativa de su competencia con mayor flexibilidad y eficiencia que el Poder Legislativo. En cambio, si por ley se aborda temas reglamentarios, la necesaria actualización y adecuación de la norma por las circunstancias o los objetivos, se tornaría en una tarea muy complicada y muy probablemente no responderá a la velocidad que se requiere.

En el presente caso, el proyecto de ley al versar sobre disposiciones que regulan el funcionamiento de las plataformas tecnológicas para el servicio de taxi, está ingresando en un ámbito normativo propio de la Administración. En tal sentido, resulta pertinente revisar el tratamiento reglamentario que se le confiere a esta actividad.

De acuerdo con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el MTC a través del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, determina las distintas modalidades de los servicios de transporte y los requisitos técnicos que deben cumplir las empresas, la flota vehicular y la infraestructura complementaria; así como el régimen sancionador. En cuanto a las condiciones de acceso, es decir, los títulos habilitantes para poder brindar los servicios, se determina que son por concesión (es decir un contrato) o por autorización. Como puede advertirse, los servicios de transportes terrestres son actividades económicas que se prestan previa obtención de una habilitación por parte del Estado e importan el pago de una tarifa o precio. Así lo prescribe el numeral 60, artículo 3 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 28172:

“3.60 Servicio de Transporte Público: Servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que es prestado por un transportista autorizado para dicho fin, a cambio de una contraprestación económica.” El subrayado es propio.

En contraposición existen ciertas prestaciones de transporte que no clasifican como servicios públicos por cuanto no se trata de actividades económicas que impliquen transportar personas o mercancías a cambio de un precio o tarifa. El traslado de personal es un típico ejemplo de esta actividad. Así lo establece el numeral 61 del artículo 3 de la ley anteriormente citada:

“3.61 Servicio de Transporte Privado: Es el servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que realiza una persona natural o jurídica dedicada a una actividad o giro económico que no es el transporte, con el que se satisface necesidades propias de dicha actividad o giro económico y sin que medie a cambio el pago de un flete,”

² La Constitución Política establece en su artículo 118° que “Le corresponde al Presidente de la República:

(...)

8.- Ejercer la potestad de reglamentar las leyes sin transgredirlas ni desnaturalizarlas; y, dentro de tales límites, dictar decretos y resoluciones.”

retribución o contraprestación. Se presta con personal propio o de una empresa tercerizadora registrada y supervisada por el MINTRA.” El subrayado es propio.

En consecuencia, además de la presencia de otros elementos diferenciadores, la legislación es clara al distinguir entre actividades de transporte terrestre privadas, como la última que citamos y la que es un servicio de carácter público, o servicio de transporte público, siendo el elemento diferenciador el pago de una contraprestación. En los servicios privados, no hay este pago, mientras que en los servicios públicos sí existe el pago de una contraprestación.

Habiendo quedado establecido que el proyecto versa sobre un servicio de transporte público, mas precisamente, sobre el servicio de taxi, es pertinente revisar brevemente la regulación que se le confiere. La legislación lo clasifica dentro de los servicios de transporte especial de personas debido a que carece de ruta pre establecida y continuidad. En efecto, así lo dispone el numeral 63 de la norma citada:

“3.63 Servicio de Transporte Especial de Personas: Modalidad del servicio de transporte público de personas prestado sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad. Se otorga a los transportistas mediante una autorización y se presta en el ámbito nacional bajo las modalidades de: transporte turístico, de trabajadores, de estudiantes; en el ámbito regional, además de las modalidades antes señaladas mediante el auto colectivo; y en el ámbito provincial mediante las modalidades señaladas en el ámbito nacional y además mediante el servicio de taxi.” Sin embargo, la norma nacional no aborda la figura con suficiente detalle³, por lo que deberemos remitirnos a las disposiciones que establezca cada gobierno local. Teniendo en consideración la complejidad de revisar y comentar la legislación de los 196 municipios provinciales del país,⁴ revisaremos la emitida por la Municipalidad Metropolitana de Lima. En el ámbito de Lima Metropolitana, la Ordenanza 1684 establece que el servicio

³Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:

“3.63.6 Servicio de Taxi: Servicio de transporte especial de ámbito provincial, prestado en vehículos de la categoría M1 de la clasificación vehicular,” que tiene por objeto el traslado de personas desde un punto de origen hasta uno de destino señalado por quien lo contrata. La tarifa a cobrar por este servicio puede estar determinada mediante sistemas de control (taxímetros), precios preestablecidos, el libre mercado o cualquier otra modalidad permitida por la ley. El servicio de taxi se regula por la Ley y los Reglamentos nacionales de transporte y tránsito terrestre, así como por las normas complementarias que determine la autoridad competente.”

⁴ Según información obtenida de Estadísticas Municipales 2016. INEI.
https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1417/libro.pdf ; pg.9.

de taxi se clasifica en taxi independiente⁵, el cual es brindado por una persona natural autorizada que cuenta con licencia profesional y habilitación como conductor para brindar el servicio y su unidad vehicular. Asimismo, existen las formas empresariales compuestas por el taxi estación⁶ y el taxi remisse.⁷ En estos casos, el servicio es brindado

⁵ Ordenanza 1684, Reglamento del servicio de taxi en Lima Metropolitana

“Artículo 6.- Clasificación de las modalidades de prestación del Servicio de Taxi en Lima Metropolitana

6.1. Las modalidades de prestación del Servicio de Taxi en Lima Metropolitana son las siguientes:

6.1.1 Servicio de Taxi Independiente.- Es la modalidad del servicio de taxi que es prestado por personas naturales debidamente autorizadas por la SST.

El servicio de taxi independiente podrá contar con paraderos autorizados por la GTU para la espera de pasajeros y podrán recoger o dejar usuarios en la vía pública, según las necesidades del servicio prestado y de acuerdo con las normas de tránsito vigentes.”

⁶ Ordenanza 1684, Reglamento del servicio de taxi en Lima Metropolitana

6.1.2 Servicio de Taxi Estación.- Es la modalidad del servicio de taxi prestado por personas jurídicas debidamente autorizadas por la SST.

Las personas jurídicas bajo esta modalidad deben contar con una flota mínima de diez (10) vehículos. Cada vehículo contará con una TUC para prestar el servicio de taxi.

Los vehículos del servicio de taxi estación de la persona jurídica deberán tener un sistema de comunicación interconectado que deberá permitir la comunicación permanente y continua entre todos los vehículos de su flota.

Para la prestación de esta modalidad del servicio de taxi la persona jurídica deberá contar con una central de comunicaciones que permita una permanente e interconectada comunicación con los vehículos su flota y la atención de solicitudes de servicios por parte de los usuarios. Asimismo, la persona jurídica contará con un inmueble como centro de operaciones de su flota vehicular, el cual debe contar con las autorizaciones o permisos municipales respectivos.

En el servicio de taxi estación, además de los servicios solicitados mediante la central de comunicaciones, los vehículos podrán recoger y dejar usuarios en la vía pública según las necesidades del servicio prestado, de acuerdo con las normas de tránsito vigentes y las disposiciones municipales del servicio de taxi.

⁷ Ordenanza 1684, Reglamento del servicio de taxi en Lima Metropolitana

“6.1.3 Servicio de Taxi Remisse.- Es la modalidad del servicio de taxi prestado por personas jurídicas, debidamente autorizadas por la SST, dirigido preferentemente a turistas u otros usuarios que requieran servicios con alto confort, condiciones especiales de seguridad, entre otros aspectos. Los vehículos en la modalidad de taxi remisse deberán contar, como mínimo, con un sistema de control y monitoreo inalámbrico permanente en ruta.

Las personas jurídicas bajo esta modalidad deben contar con una flota mínima de diez (10) vehículos. Cada vehículo contará con una TUC para prestar el servicio de taxi.

por personas jurídicas debidamente habilitadas y para ello, cuentan con una flota de vehículos, los cuales parten de una estación o inmueble hacia el lugar en que es solicitado su servicio. Estas modalidades utilizan una central de comunicaciones para organizar el funcionamiento de la actividad.

De otro lado el avance tecnológico representado por la penetración de la telefonía móvil y el extendido uso del internet por personas naturales, empresas y el Estado permite el acceso a bienes y servicios en tiempo real y de modo más inmediato. Dicho avance impacta también en el desarrollo de actividades económicas vinculadas al transporte, como es el caso de las plataformas tecnológicas tipo Uber, Easy Taxi y Beat, las cuales ofrecen la más rápida disponibilidad de los servicios de taxi a los usuarios.

Como puede colegirse del análisis del marco legal vigente, existe un vacío en su regulación normativa por cuanto la modalidad del servicio no encaja en la clasificación prevista por la normativa municipal, por lo que es imperativo corregir esta situación. Recordando en este punto el rol rector que le corresponde al MTC, es menester que la autoridad municipal realice un monitoreo constante respecto de la idoneidad de su normativa sobre las actividades económicas que regula a efectos de evaluarla y actualizarla en cumplimiento estricto de sus obligaciones.

No obstante ello, ha quedado establecido que para brindar los servicios de transporte terrestre en cualquiera de sus modalidades se requiere obtener la respectiva habilitación, por lo que las unidades vehiculares que son despachadas a través de plataformas tecnológicas, en todos los casos deben contar con la autorización municipal para brindar el servicio de taxi. En caso contrario, estamos ante servicios informales los cuales deben ser detectados y sancionados por la autoridad municipal⁸.

Los vehículos del servicio de taxi remisse de la persona jurídica deberán tener un sistema de comunicación interconectado que deberá permitir la comunicación permanente y continua entre todos los vehículos de su flota.

En el servicio de taxi remisse los vehículos sólo podrán recoger y dejar usuarios en los lugares de inicio o destino solicitados mediante la central de comunicaciones, encontrándose prohibidos de recoger usuarios en la vía pública que no hayan contratado el servicio mediante la central. “

⁸ Reglamento de organización y funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima (Aprobado por Ord. 812 y modificatorias)

Artículo 97.- La Gerencia de Transporte Urbano, es el órgano de línea responsable de formular, evaluar, conducir y supervisar los procesos de regulación del transporte regular y no regular, de tránsito y uso especial de las vías en el ámbito de la provincia de Lima, dentro del marco de los dispositivos legales aplicables.

Artículo 102.- La Subgerencia de Fiscalización del Transporte es la unidad orgánica responsable del control del cumplimiento de las normas de tránsito, viabilidad y de transporte regular y no regular, pesado y de carga en el ámbito de la provincia de Lima

No queremos culminar esta evaluación sin señalar que la irrupción de estas plataformas tecnológicas ha generado controversia en distintas ciudades del mundo pues los taxistas formales denuncian estos servicios constituyen una competencia desleal, tal como se ha documentado con suficiencia en los fundamentos del proyecto de ley. Es oportuno señalar que en Lima a las 90 mil unidades formales se suman al menos 100 mil que brindan el servicio de taxi de manera informal. Asimismo, los usuarios utilizan intensivamente estos servicios debido a que se puede monitorear el viaje, los conductores están identificados y se evitan los costos de la circulación de taxis vacíos en búsqueda de pasajeros por la vía pública. En tal sentido, es imperativo que la Municipalidad Metropolitana de Lima aborde esta problemática desde una perspectiva técnica y con la debida coordinación con el MTC para establecer una regulación que sea replicable a nivel nacional por otros gobiernos locales y cumpla con sus atribuciones de fiscalización.

Conclusiones

1.- El servicio de transporte terrestre de pasajeros es un servicio sujeto a reglamentación administrativa y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 le asigna el rol rector (del transporte terrestre) al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante MTC), al determinar que la competencia normativa que le asiste y que implica el dictado de reglamentos, es de competencia exclusiva del MTC. En consecuencia, el proyecto de ley versa sobre atribuciones propias de la Administración, en este caso del MTC.

2.- En términos de técnica jurídica, la Administración es la llamada a reglamentar las leyes debido a que cuenta con un equipo técnico y especializado en el conocimiento de la materia. Esto es coherente con que el Congreso de la República emita las leyes⁹, las cuales son más generales y fijan los principios esenciales y fundamentales, dejando a la Administración la tarea de su reglamentación¹⁰. La razón de fondo que sustenta esta atribución de la Administración es su capacidad para adecuar, actualizar o derogar la

Artículo 103.- Son funciones y atribuciones de la Subgerencia de Fiscalización del Transporte las siguientes:

(...)

10. Fiscalizar y controlar, con el apoyo de la Policía Nacional, el cumplimiento de las normas de tránsito y las de transporte público en el ámbito de la provincia de Lima, e imponer las sanciones correspondientes.”

⁹ Constitución Política del Perú en su artículo 102°.- “Son atribuciones del Congreso:

1. Dar leyes y resoluciones legislativas, así como interpretar, modificar o derogar las existentes.

¹⁰ La Constitución Política establece en su artículo 118° que “Le Corresponde al Presidente de la República:

(...)

8.- Ejercer la potestad de reglamentar las leyes sin transgredirlas ni desnaturalizarlas; y, dentro de tales límites, dictar decretos y resoluciones.”

normativa de su competencia con mayor flexibilidad y eficiencia que el Poder Legislativo. En cambio, si por ley se aborda temas reglamentarios, la necesaria actualización y adecuación de la norma por las circunstancias o los objetivos, se tornaría en una tarea muy complicada y muy probablemente no responderá a la velocidad que se requiere.

3.- El proyecto de ley al versar sobre disposiciones que regulan el funcionamiento de las plataformas tecnológicas para el servicio de taxi, está ingresando en un ámbito normativo propio de la Administración. En tal sentido, resulta pertinente revisar el tratamiento reglamentario que se le confiere a esta actividad.

De acuerdo con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el MTC a través del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, determina las distintas modalidades de los servicios de transporte y los requisitos técnicos que deben cumplir las empresas, la flota vehicular y la infraestructura complementaria; así como el régimen sancionador. En cuanto a las condiciones de acceso, es decir, los títulos habilitantes para poder brindar los servicios, se determina que son por concesión (es decir un contrato) o por autorización. Como puede advertirse, los servicios de transportes terrestres son actividades económicas que se prestan previa obtención de una habilitación por parte del Estado e importan el pago de una tarifa o precio (Así lo prescribe el numeral 60, artículo 3 de la Ley N° 28172)

4.- En contraposición existen ciertas prestaciones de transporte que no clasifican como servicios públicos por cuanto no se trata de actividades económicas que impliquen transportar personas o mercancías a cambio de un precio o tarifa. El traslado de personal es un típico ejemplo de esta actividad. (Así lo establece el numeral 61 del artículo 3 de la Ley N° 28172).

En consecuencia, la legislación es clara al distinguir entre actividades de transporte terrestre que son privadas, como la última que citamos y la que es un servicio de carácter, siendo el elemento diferenciador el pago de una contraprestación.

5.- La legislación lo clasifica dentro de los servicios de transporte especial de personas debido a que carece de ruta pre establecida y continuidad. En efecto, así lo dispone el numeral 63 del artículo 3 de la Ley N° 28172). Sin embargo, la norma nacional no aborda la figura con suficiente detalle, por lo que se debe remitirse a las disposiciones que establezca cada gobierno local.

6.- En el ámbito de Lima Metropolitana, la ORDENANZA 1684 establece que el servicio de taxi se clasifica en taxi independiente, el cual es brindado por una persona natural autorizada que cuenta con licencia profesional y habilitación como conductor para brindar el servicio y su unidad vehicular. Asimismo, existen las formas empresariales compuestas por el taxi estación y el taxi remisero. En estos casos, el servicio es brindado por personas jurídicas debidamente habilitadas y para ello, cuentan con una flota de

vehículos, los cuales parten de una estación o inmueble hacia el lugar en que es solicitado su servicio. Estas modalidades utilizan una central de comunicaciones para organizar el funcionamiento de la actividad.

7.- El avance tecnológico representado por la penetración de la telefonía móvil y el extendido uso del internet por personas naturales, empresas y el Estado permite el acceso a bienes y servicios en tiempo real y de modo más inmediato. Dicho avance impacta también en el desarrollo de actividades económicas vinculadas al transporte, como es el caso de las plataformas tecnológicas tipo Uber, Easy Taxi y Beat, las cuales ofrecen la más rápida disponibilidad de los servicios de taxi a los usuarios.

8.- Del análisis del marco legal vigente se tiene que existe un vacío en la regulación del servicio de taxi por cuanto la modalidad del servicio no encaja en la clasificación prevista por la normativa municipal, por lo que es imperativo corregir esta situación. Recordando en este punto el rol rector que le corresponde al MTC, es menester que la autoridad municipal realice un monitoreo constante respecto de la idoneidad de su normativa sobre las actividades económicas que regula a efectos de evaluarla y actualizarla en cumplimiento estricto de sus obligaciones.

9.- Ha quedado establecido que para brindar los servicios de transporte terrestre en cualquiera de sus modalidades hay que obtener la respectiva habilitación, por lo que las unidades vehiculares que son despachadas a través de plataformas tecnológicas, en todos los casos deben contar con la autorización municipal para brindar el servicio de taxi. En caso contrario, estamos ante servicios informales los cuales deben ser detectados y sancionados por la autoridad municipal.

10.- La irrupción de las plataformas tecnológicas ha generado controversia en distintas ciudades pues los taxistas formales denuncian estos servicios constituyen una competencia desleal, tal como se ha documentado en el proyecto de ley. Es oportuno señalar que en Lima a las 90 mil unidades formales se suman al menos 100 mil que brindan el servicio de taxi de manera informal. Asimismo, los usuarios utilizan intensivamente estos servicios debido a que se puede monitorear el viaje, los conductores están identificados y se evitan los costos de la circulación de taxis vacíos en búsqueda de pasajeros por la vía pública. En tal sentido, es imperativo que la Municipalidad Metropolitana de Lima aborde esta problemática desde una perspectiva técnica y con la debida coordinación con el MTC para establecer una regulación que sea replicable a nivel nacional por otros gobiernos locales y cumpla con sus atribuciones de fiscalización.

La Fundación Transitemos expresa su permanente disposición para seguir colaborando en el análisis técnico de las iniciativas legales y de políticas públicas de los servicios de transporte, tránsito, movilidad e infraestructura.