



Cómo movilizar
**San
Salvador**

Infraestructura para el desarrollo

Departamento de Infraestructura y Energía del BID.

A través de esta serie de casos de estudio, INE pretende dar a conocer su trabajo en la región, los problemas que aborda, los retos en la implementación de sus proyectos y las lecciones aprendidas a partir de los mismos. **Cómo movilizar San Salvador** fue escrito por Alejandro Tarre, consultor externo, Isabel Granada y Miroslava Nevo, de la división de Transporte.

Infraestructura para el desarrollo es una iniciativa dirigida por Tomás Serebrisky, y coordinada por María Cecilia Ramírez y Ancor Suárez-Alemán. INE agradece la colaboración del Departamento de Conocimiento y Aprendizaje (KNL/KNM), especialmente a Bertha Briceño y Duval Llaguno.

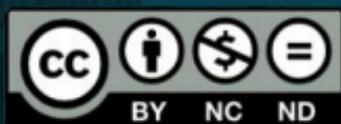
Las opiniones expresadas en este documento son de los autores y no representan necesariamente la postura oficial del Banco Interamericano de Desarrollo ni de su Directorio Ejecutivo.

Copyright © 2017 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-ncnd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL Incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.





Cómo movilizar
**San
Salvador**

Detectando el problema: proveer una adecuada movilidad



El rápido crecimiento demográfico, producto de una alta migración del campo a las ciudades, es común a muchas ciudades de América Latina. En muchas ocasiones, este fenómeno no viene acompañado de una adecuada planificación urbana, necesaria para hacer frente a los retos de la urbanización. El resultado es previsible: una mayor presión sobre la oferta existente de servicios e infraestructura. La velocidad con que ocurren los cambios suele ser mayor a la capacidad de respuesta y adaptación de los gobiernos.

El transporte público se cuenta entre estos servicios bajo presión. La congestión y la contaminación, la baja calidad, la falta de accesibilidad o la sobreoferta de modos informales de transporte, así como la falta de planificación territorial en las ciudades, son sólo algunos de los grandes retos de movilidad en los países de la región.

El Salvador no es una excepción. La población urbana lleva décadas creciendo. El año 1994 marcó un hito: [por primera vez el número de salvadoreños que viven en áreas urbanas fue mayor al número que reside en el campo](#). Sólo en la capital, San Salvador, [residen 1,76 millones de habitantes](#). Con sus municipios aledaños, esta ciudad se ha transformado en una gran área metropolitana —el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS), cuya población representa el 27% del total nacional.

Los retos que suponen este crecimiento son enormes. Alrededor del 50% del parque automotor de El Salvador, que ya casi alcanza el millón de vehículos, [circula por el AMSS](#). El número de vehículos aumenta rápidamente, con un crecimiento del 7% anual, [una tasa siete veces mayor a la tasa de crecimiento de la población](#), lo que explica en parte los problemas de congestión.

La mayoría de los viajes individuales se realizan en el transporte público colectivo. Pero estas unidades de transporte, donde viaja la mayoría, ocupan apenas el 30% del espacio en las calles. [El otro 70% del espacio lo ocupan vehículos particulares](#) que, naturalmente, movilizan a menos personas que los colectivos y colman las calles y avenidas.

Varias encuestas han revelado que en El Salvador los buses del transporte público son percibidos por la población como los lugares más inseguros.

Pero la congestión no es sólo un problema para la movilidad. La infraestructura vial es deficiente y los buses ([con un promedio de 11 años de antigüedad](#)) y microbuses (12 años) obsoletos, con un importante impacto en la contaminación atmosférica. Según el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF, por sus siglas en inglés), los niveles de emisión de [PM10 y PM2.5](#) de San Salvador, que resultan de la combustión de vehículos, están por encima de las cotas recomendadas por la Organización Mundial de Salud.

La seguridad personal también es un problema. Varias encuestas han revelado que en El Salvador los buses del transporte público son percibidos por la población como los lugares [más inseguros](#).

Levantar y mantener un sistema moderno de transporte suele ser una prioridad de política pública para toda autoridad local. Una ciudad sin un transporte público eficiente limita tremendamente su potencial de desarrollo económico. El transporte público cumple además una labor social fundamental. La falta de este servicio puede contribuir a acentuar la exclusión social y desigualdad, toda vez que limita el acceso a otros servicios básicos y oportunidades laborales para los sectores más pobres.

Este sistema, llamado SITRAMSS o Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador, busca mejorar el sistema de rutas, a través del establecimiento de un orden jerárquico de líneas troncales y alimentadoras. El SITRAMSS está conformado por buses con altos estándares de operación y mantenimiento que circulan por carriles exclusivos para proveer un servicio rápido, seguro, cómodo y eficiente.

¿Por qué se decidió escoger un sistema BRT? Son muchas las ventajas en este caso. El costo de este sistema es menor al de un metro; ofrece flexibilidad en la estructura de rutas y capacidad para transportar un gran número pasajeros; y reduce los niveles de congestión, aumenta la seguridad vial y disminuye la contaminación. No menos importante, los sistemas BRT resultan casi siempre en significativos ahorros de tiempo en los viajes.

El sistema BRT, pues, aborda muchos de los problemas de movilidad que aquejan al AMSS.

Cuadro I

Datos del programa

Nombre:

Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS).

Prestatario:

República de El Salvador.

Monto:

US\$45.000.000.

Fecha de ejecución:

La construcción del tramo se inició en junio de 2013 y entró en operación en enero de 2015.

Lugar de implementación:

San Salvador.

Organismo ejecutor del proyecto:

Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano a través de su Vice Ministerio de Transporte.

El rol del BID

En 2010 el BID, a través de su Sector de Infraestructura y Energía (INE), aprobó un proyecto para construir el primer tramo del primero de los siete corredores. El tramo, que tiene siete estaciones y una terminal de integración, mide 6,4 kilómetros y está ubicado entre Metrocentro y Soyapango, dos de los sectores más densamente poblados del AMSS.

El proyecto financió una parte importante de la infraestructura, incluyendo los carriles segregados para los buses, el Centro de Control de operaciones, las estaciones, la terminal de Soyapango, así como patios y obras para revitalizar y peatonalizar áreas en el centro de la ciudad (ver Cuadro I).

Pero también financió un componente de ingeniería y administración que consistió, principalmente, en la contratación de una firma con experticia en gestión de proyectos de transporte para darle seguimiento al proyecto; y la creación de una Unidad Ejecutora adscrita al Vice Ministerio de Transporte (VMT), órgano encargado de la regulación, gestión y planificación del sector transporte.

El proyecto destinó además recursos para el fortalecimiento institucional con la intención de proveer al VMT mejores herramientas para planear, controlar y fiscalizar la operación del nuevo sistema de buses. Se financiaron, por ejemplo, labores como el diseño del sistema de operación y control; la elaboración de normas y recomendaciones para el personal de conducción; mecanismos de control de costos; y manuales de contingencias.

También se financiaron campañas de conciencia ciudadana para enseñar al público cómo utilizar el SITRAMSS y promover el buen comportamiento al utilizar el servicio.

Como el SITRAMSS se concibió bajo un esquema de asociación público-privada, la provisión de la flota vehicular fue responsabilidad del sector privado. La operación de los buses se otorgó a empresarios del transporte tradicional, que se asociaron con el fin de conseguir financiamiento para adquirir la flota.

También se estableció que el recaudo de los pasajes, realizado a través de un sistema único de pago con tarjetas inteligentes, cubriría los pagos a los operadores de los buses y los gastos del sistema de recaudación de pasajes.



Los retos de la implementación

“Vender” el sistema a una diversidad de actores

Un sistema BRT puede ser más fácil de construir que un metro. Pero de igual modo es una labor compleja que requiere del apoyo y la aprobación de numerosos actores, incluyendo el Poder Legislativo, los municipios y el público general.

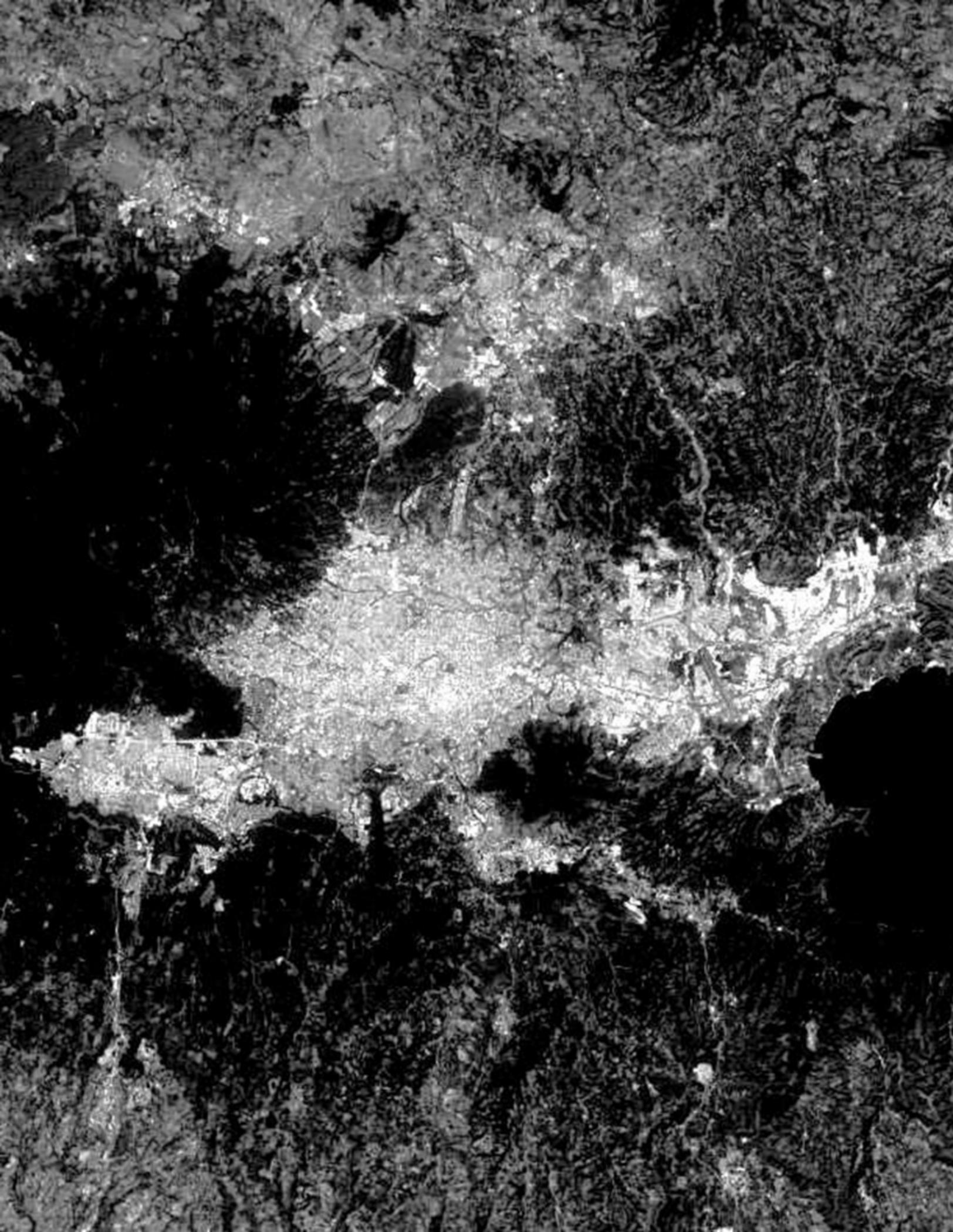
Para el VMT, convencer a los diferentes grupos de interés sobre la idoneidad del proyecto acarrea retos de corto y largo plazo. En el corto plazo debía reunir los apoyos necesarios para ejecutar el primer tramo. Para ello debía explicar las ventajas del sistema BRT a legisladores, autoridades municipales, gremios y el público general. También debía contar con la participación de los empresarios del transporte tradicional, encargados de adquirir y operar la flota de buses.

Esta labor previa de socialización se llevó a cabo con éxito. Se realizaron campañas para informar al público sobre el proyecto. Se convocaron reuniones y talleres con legisladores y autoridades municipales; se facilitó asistencia a funcionarios del sector público sobre cómo explicar el proyecto y exponer sus ventajas. Asimismo, se logró que cerca del 70% de los operadores privados tradicionales participaran en el SITRAMSS.



Pero también existen desafíos de largo plazo. Conseguir apoyo para el primer tramo no garantiza apoyo para el resto de los tramos que conformarán los siete corredores del proyecto. Por eso se decidió que el primer tramo serviría como una “vitrina” para difundir los beneficios del sistema BRT; esta primera etapa demostraría las ventajas del proyecto y su potencial para modernizar el transporte público. Cuanta más aceptación pública se consiguiera a través del tramo vitrina, más difícil se haría oponerse a las ventajas del SITRAMSS.

La estrategia obtuvo buenos resultados. El primer tramo es visto positivamente por una amplia mayoría de los usuarios. Pero esta labor de convencimiento sigue siendo un reto. Mantener, fortalecer y expandir este sostén de apoyo y la aceptación pública al sistema sigue siendo una prioridad para garantizar su sostenibilidad.



La operación del sistema es más difícil que su desarrollo

El SITRAMSS demuestra que la operación de un sistema de transporte masivo puede ser más difícil que la planificación y la ejecución de su obra. Son enormes los retos detrás de la programación de flotas, el cumplimiento de los horarios de los buses y otras labores operativas sin las cuales es difícil garantizar excelencia en el servicio.

Hasta cierto punto estas dificultades son previsibles, dado lo novedoso de este tipo de proyectos para ciudades que carecen de experiencia previa en su desarrollo y operación. Hay que crear y fortalecer esa capacidad: llevar a cabo tareas como entrenar al personal; adquirir las herramientas de programación y supervisión; aprender a manejar el sistema, lo cual sólo es posible operando el sistema. Esta labor toma tiempo y esfuerzo.

A la Unidad Ejecutora, por ejemplo, le tomó tiempo incorporar piezas importantes del sistema, tales como el Centro de Control, encargado de regular la oferta de buses y supervisar el funcionamiento de las estaciones para poder ajustar en tiempo real el número y la frecuencia de los vehículos dependiendo de la demanda. Con este Centro, que entró recientemente en funcionamiento, se espera que problemas relacionados a la puntualidad y las fluctuaciones en el número de pasajeros sean más fáciles de abordar y solucionar. El Centro también permite ejercer un mayor control sobre aspectos claves de la operación.

Pero dotar de personal calificado a este Centro no ha sido fácil porque no sólo se debe conseguir a los empleados sino capacitarlos. Para ello se requiere contratar consultores y expertos, elaborar manuales, organizar talleres de entrenamiento y otras tareas sin las cuales es difícil conformar un equipo eficiente.

Lo mismo aplica a la Unidad Ejecutora y el VMT. Mientras más avanza el proyecto y más aumenta la demanda, mayor la necesidad de fortalecer técnica y profesionalmente los órganos del sector público involucrados en la operación del sistema.

Desde el inicio la intención del BID ha sido apoyar y financiar al gobierno para seguir avanzando con la red, de manera que el segundo tramo ya se ha comenzado a gestionar, incorporando lecciones aprendidas del primer tramo. En esta segunda fase, el banco ha destacado la importancia de crear capacidad institucional. Se ha enfatizado la contratación del personal para fortalecer el Centro de Control. También la creación de una unidad fija especializada en el VMT encargada de la gestión del SITRAMSS. La idea es que la Unidad Ejecutora se convierta en un órgano permanente y se incluya formalmente en el organigrama del VMT.

El problema de la demanda y la jerarquización de las rutas

En el primer tramo del SITRAMSS ha habido una demanda más baja de la esperada. ¿El motivo? Probablemente hay más de uno.

El primero es que la terminal de Soyapango apenas fue completada. La función de esta terminal es facilitar la conexión entre el primer tramo (la línea troncal) y las otras rutas que llevan a zonas del AMSS, no cubiertas aún por el sistema BRT. La terminal es un conveniente centro de transbordo con otras rutas y se espera que traiga orden donde hasta ahora ha prevalecido el desorden. Dado el potencial de conexión con otras rutas, incluso no cubiertas por el SITRAMSS, la terminal ayudará a aumentar la demanda del primer tramo.

Pero otro factor podría estar limitando la demanda: la falta de orden en el funcionamiento del sistema de rutas. Un tramo no basta para crear un sistema realmente “jerárquico”.

Al SITRAMSS se unieron la mayoría de los transportistas tradicionales, alrededor del 70%. Pero dentro de esa mayoría que participó, muchos siguen simultáneamente operando buses en el viejo sistema de transporte tradicional. Participan en el nuevo tramo pero siguen operando buses tradicionales por rutas que no se complementan, y en ocasiones compiten, con el sistema BRT.

En parte esto se debe a que sólo se ha completado un tramo de apenas 6,4 kilómetros (el tramo II y III del primer corredor añadirían 17,5 km). Como el corredor todavía es demasiado corto, la demanda no es alta y los transportistas tradicionales carecen de incentivos para “alimentar” un sistema BRT cuyo número de usuarios todavía no es lo suficientemente alto.

Pero con el segundo tramo esto podría cambiar. Un corredor más amplio significa una reducción en el número de transbordos para muchos usuarios y una expansión del área cubierta por el sistema. Menos transbordos y un mayor alcance significan un aumento de la demanda, y por tanto mayores incentivos para alimentar la línea troncal.

Al SITRAMSS se unieron la mayoría de los transportistas tradicionales.



Al mismo tiempo, se están tomando otras acciones más directas para jerarquizar el sistema. Como parte de las actividades previas necesarias para iniciar el segundo tramo, el BID planteó la necesidad de realizar un estudio de reordenamiento de recorridos del sistema de transporte público del AMSS. En base a este estudio, se desarrollarán planes para reorganizar las rutas del transporte tradicional y así integrarlas inteligentemente al nuevo sistema.

Pero tanto la demanda como el reordenamiento de rutas también dependen de la finalización del proyecto. La resolución de muchos de los problemas que aún persisten sólo es posible si se sigue avanzado con el plan inicial de siete corredores.

La necesidad de garantizar la continuidad

Los proyectos de transporte masivo como el SITRAMSS no son los únicos que deben recibir la aprobación del Poder Legislativo. Pero por su gran visibilidad (los BRT operan en plena ciudad) y la manera como afectan la vida de muchas personas, este tipo de proyectos suelen ser más controvertidos, generan más discusión y reciben un mayor escrutinio por parte de los diferentes sectores sociales.

Toma tiempo planificar, aprobar y ejecutar un proyecto de transporte. Durante ese período los gobiernos pueden cambiar, y estos cambios conllevan casi siempre alteraciones en el orden de prioridades en la política pública.

El SITRAMMS ha confrontado este tipo de retos. El primer tramo fue aprobado y ejecutado relativamente rápido, dentro de un período de gobierno. Pero el SITRAMSS no consiste en un solo tramo, y para su expansión efectiva el nuevo sistema debe contar con el apoyo de las principales fuerzas políticas. Por esta razón, desde el inicio se ha hecho un esfuerzo por enfatizar, en el diálogo con los diferentes actores, que el proyecto

no le pertenece a una u otra parcialidad. Pertenece a la nación. Existe una hoja de ruta para completar los siete corredores y todo gobierno en ejercicio del poder es corresponsable de llevar a cabo ese plan.

También se ha hecho un esfuerzo por ser transparente sobre la planificación, el financiamiento, la implementación y la operación del proyecto, y proveer la información necesaria para aclarar confusiones, responder a críticas y mostrar los aspectos positivos del sistema.



Resultados

Entre los indicadores para evaluar el SITRAMSS uno de los más importantes es la aceptación del público. ¿Cómo ven los usuarios el sistema BRT? ¿Prefieren el nuevo sistema en lugar del transporte público tradicional?

Los sondeos muestran un alto grado de satisfacción. Uno de ellos reveló que de los 75 mil usuarios diarios, el 87% lo señala como el modo más eficiente de transporte.

Otro indicador positivo son los tiempos de viaje. Una encuesta de satisfacción revela que el 37% de los viajes del SITRAMSS registran reducciones de aproximadamente 30 minutos —porcentaje que encaja con otra medición positiva: la velocidad de circulación promedio de los buses ha aumentado entre dos y seis kilómetros por hora.

La ejecución de la obra fue sorprendentemente rápida. En comparación a proyectos similares, como el MIO de Cali, que se completó a un ritmo promedio de 5,8 meses por cada kilómetro construido, el primer tramo del SITRAMSS se llevó a cabo en un período relativamente corto, con un promedio de 4,3 meses por kilómetro.

[Y las tarifas del SITRAMSS como porcentaje del salario mínimo mensual son relativamente bajas: 0,14%. El promedio en América Latina y el Caribe es 0,24%.](#)

Otro logro fue la introducción del concepto de accesibilidad universal. En la terminal, las estaciones y buses se impusieron requisitos de diseño para atender adecuadamente a las personas con discapacidad física, mujeres embarazadas o personas con niños pequeños.

Los esfuerzos para educar a los usuarios sobre el sistema y promover la cultura ciudadana también han sido exitosos. El comportamiento en el SITRAMSS es mejor que el que se observa en el transporte tradicional: campañas de concientización parecen haber contribuido a promover buenas conductas y prevenir asaltos y violencia de género en el sistema.

En materia de capacidad institucional, se deben separar los resultados. Ciertamente, la Unidad Ejecutora hizo una extraordinaria labor en la planificación y la rápida ejecución de la obra.

Por otra parte, en cuanto a la operación del sistema, el progreso siempre es más lento. Pero el SITRAMSS ha consolidado el rol del VMT como responsable de dirigir políticas de transporte y regular la circulación. El Centro de Control entró recientemente en funcionamiento y para el segundo tramo la Unidad Ejecutora podría convertirse en una entidad permanente dentro del VMT encargada de la gestión física y financiera de la red y la operación del SITRAMSS.

Antes de contar con el Centro de Control, las encuestas ya revelaban que los usuarios valoran el servicio. A pesar de que toma tiempo crear capacidad institucional, el SITRAMSS ya es visto como un servicio superior al que ofrecen los transportistas tradicionales. Cabe suponer entonces que en el futuro los niveles de aceptación pública podrían ser todavía más altos.



Las grandes lecciones

La “vitrina” es útil... pero tiene limitaciones

El tramo “vitrina” busca aprovechar la primera etapa de un proyecto para demostrar las ventajas del sistema, pero esta estrategia tiene limitaciones. Las ventajas de uno o dos tramos son reales, pero también pequeñas en comparación a las ventajas del sistema como un todo. Un solo tramo, en una red de siete corredores, seguramente mejorará la calidad de vida de muchos ciudadanos. Pero los siete corredores pueden revolucionar la movilidad en la ciudad. Para apreciar el verdadero valor del sistema hace falta más que un tramo.

Sólo la construcción de un segundo tramo del SITRAMSS aumentaría significativamente las ventajas del trabajo ya hecho. El corredor pasaría de 6,4 a 16 kilómetros y esa ampliación significa no sólo una mayor cobertura, sino también mejoras significativas en la duración de los viajes. Un número mayor de pasajeros harían menos transferencias en buses más rápidos, llegando en menos tiempo a su destino final.

La mayor demanda crearía además incentivos más poderosos para los operadores privados del sistema. Con más pasajeros, aumentarían las ganancias y también la necesidad de expandir la flota para atender a un mayor número de personas.

También se incrementarían los incentivos para alimentar la ruta troncal y reorganizar el resto de rutas. Un corredor más largo atraerá a muchos usuarios que buscan reducir el número de transferencias. Los transportistas tradicionales tendrán entonces menos razones para competir con la ruta troncal y más motivos para trabajar en coordinación con el nuevo sistema.

No sólo hacen falta buses, también capacidad institucional

Para tener un sistema BRT eficiente no sólo se necesitan los buses, los carriles segregados, las estaciones, las terminales y los patios. También se necesita capacidad institucional para que el sistema opere eficientemente.

Debe existir, por ejemplo, una programación inteligente de la flota de buses. La demanda fluctúa dependiendo de la hora y del surgimiento de eventos extraordinarios (conciertos, eventos deportivos, ferias, protestas, etcétera), por lo que el número de buses en circulación debe programarse en función de ello. Por eso el sistema debe contar con un personal calificado y herramientas para programar y hacer ajustes rápidamente.

También es indispensable el establecimiento de buenas prácticas y de mecanismos de supervisión, así como de canales de comunicación e intercambio de información entre los operadores privados y los entes gubernamentales involucrados en la regulación y operación del sistema.

En este sentido, el SITRAMSS ha progresado significativamente, pero todavía queda camino por recorrer. Surgen problemas en la puntualidad y frecuencia en el servicio, lo cual amenaza la calidad del servicio. Y esto es peligroso porque con un servicio deficiente, tarde o temprano se pierde la confianza del usuario.

En la planificación y ejecución de un proyecto de transporte masivo siempre se confrontan grandes retos. Pero estos obstáculos no deben hacernos subestimar la importancia de crear capacidad institucional para operar estos sistemas una vez que han entrado en funcionamiento.

Los grandes cambios toman tiempo

Todos los megaproyectos de transporte son complejos. No sólo involucran el levantamiento de infraestructura sino también retos administrativos, políticos y operacionales.

Pero es importante no perder la perspectiva. Todos estos problemas son normales. Todas las ciudades que han logrado levantar sistemas modernos de transporte tuvieron que enfrentar retos similares y los superaron. La dificultad es una parte inevitable del proceso y el SITRAMSS es una perfecta demostración de ello.

No tener esto en mente puede llevar a una nociva renuencia a emprender proyectos de gran magnitud por el temor a que los mismos fracasen o el riesgo de que surjan demasiados problemas y complicaciones.

Los habitantes de muchas ciudades de América Latina necesitan un mejor transporte, y la única manera de solucionar este problema es emprendiendo grandes proyectos que no son fáciles de financiar, ejecutar, operar y mantener.

Todos los megaproyectos de transporte son complejos. No sólo involucran el levantamiento de infraestructura sino también retos administrativos, políticos, y operacionales.



Retos de sostenibilidad

La tarifa que se cobra a los pasajeros del SITRAMSS cubre las ganancias de los transportistas privados así como sus costos de operación y mantenimiento, incluyendo el cuidado de las estaciones.

Los transportistas además están tratando de articular sus operaciones con desarrollos inmobiliarios para obtener ingresos adicionales. Cuanto más alta es la demanda del SITRAMSS, más valioso se vuelve el espacio comercial de sus instalaciones.

Por el lado del gobierno, los costos de operación, incluyendo los del Centro de Control, la Unidad Ejecutora y los servicios al cliente, son relativamente bajos y no representan un riesgo para la sostenibilidad.

El riesgo mayor proviene de la dificultad de los operadores privados para acceder a financiamiento para adquirir la flota vehicular. En otras ciudades latinoamericanas, con mercados más amplios, las empresas privadas de transportes suelen ser grandes, lo cual les da poder de negociación a la hora de buscar financiamiento. En San Salvador las empresas son más pequeñas.

Para el primer tramo, los transportistas que se unieron al SITRAMSS se juntaron para conformar una asociación a través de la cual obtuvieron un crédito para adquirir la flota.

Pero una vez que se superen estos retos, la sostenibilidad financiera del SITRAMSS no debería confrontar mayores riesgos, dado que el cobro de la tarifa permite financiar su operación y funcionamiento.



Cuanto más alta es la demanda del SITRAMSS, más valioso se vuelve el espacio comercial de sus instalaciones.





sitramss

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL
AREA METROPOLITANA DE VALLE DEL CAUCA